

К65.305.143(2 Рсс-6 ХАН)
Я77



ДОРОГИ НАШЕЙ ЖИЗНИ



ДОРОГИ НАШЕЙ ЖИЗНИ

40-летию
Сургутского УТТ-1
ОАО «Сургутнефтегаз»
посвящается.

КНИГА ВЫПУЩЕНА ПО ЗАКАЗУ
СУРГУТСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО
ТРАНСПОРТА №1 ОАО «СУРГУТНЕФТЕГАЗ»

Серия «Летопись предприятия»

Ярошко А.Ф.

Я 77 «ДОРОГИ НАШЕЙ ЖИЗНИ». — Сургут: ОАО «Сургутнефтегаз»,
Рекламно-издательский информационный центр «Нефть Приобья»,
2004. — 224 с., 152 илл.

Это книга о первом автотранспортном предприятии сургутских нефтяников – Сургутской автотранспортной конторе, впоследствии – управлении технологического транспорта номер один, прошедшем вместе с нефтяниками сорокалетний путь становления и развития.

За сорок лет, несмотря на огромную заболоченность территории, суровые природно-климатические условия, автомобильный транспорт стал основным в регионе. И сделали это люди – скромные, равнодушные, мужественные, преданные Северу, способные на подвиг. Книга рассказывает, как они привезли сюда технику, строили дороги и переправы, проваливались под весенний лед, доставляя грузы на месторождения. Как жертвовали своей молодостью, силами, здоровьем, начиная здесь завтрашний день.

Бегают во все стороны дороги нашей жизни, мелькают за окнами автомобиля перекрестки, объездные пути, повороты. Что там, за очередным поворотом? В путь, дорогой читатель!

Вместо пролога

Взгляните на карту России. Легко заметить, что могучая Обь делит ее пополам, а в высоких северных широтах, за 60-й параллелью, синяя лента великой реки вдруг резко сворачивает с выбранного, казалось бы, пути – к Северному Ледовитому океану и течет уже в широтном направлении – с востока на запад. Это и есть среднее течение реки – Среднее Приобье, древний, щедрый, привольный край, здесь и раскинулся Сургутский район. Богатый лесом и рыбой, пушным зверем, нефтью и газом. А главное – людьми, которые своими делами и энергией изменили эту землю.

Семен Ремезов, знаменитый наш земляк, создатель первой «Чертежной книги» Сибири и первого русского географического атласа, просветитель-энциклопедист – сибирский Леонардо да Винчи – писал: «Воздух над нами весел и в мирности здрав и человеческому житию потребен. Ни добре горяч, ни студен... Земля хлебородна, овощна и скотна, опричь меду и винограду ни в чем скудно. Паче всех частей света исполнена пространством и зверьми бесценными. И торги, привозы и отвозы превольны. Рек великих и средних, заток и озер неизчетно; рыб изобильно множество и ловитвенно. Руд, золота и серебра, меди, олова и свинцу, булату, стали, красного железа и укладку, и простова, и всяких красок на шелки, и камней цветных много, и от иноземцев скрыто, а сибирянам неразумно».

Какой широкий взгляд на Сибирь! И какая горечь в словах: «сибирянам неразумно», то есть о богатствах края сибиряки знают мало. К счастью, во второй половине прошлого века о несметных богатствах, сокрытых в бездонных хлябях болотно-озерного края, узнал весь мир. И удивился, и назвал «нефтяным феноменом».

Как свидетельствуют документы прошлого, громаднейший Сургутский уезд почти в три раза превышал площадь Германии и в пять раз – Италии. Почти безлюдная эта страна (один человек на 50 квадратных километров!) покрыта многоводными реками и тысячами озер и топких болот, заросла непроходимыми девственными лесами, в которых кишмя кишат птицы и звери, – настоящие джунгли, называемые тайгой!

Климат в этой стране чрезвычайно суровый, резко континентальный; на планете мало таких мест, где бы так скакала годовая температура: ртутный столбик термометра зимой опускается до самых низких – 40-50 градусов – отметок, при которых минус двадцать кажется чуть ли не оттепелью, а летом подымается до самых высоких. Перепад годовой температуры здесь 35 градусов!

Зима захватывает часть весны и осени, продолжаясь с середины октября до середины апреля или начала мая, сковывая реки ледовым панцирем почти семь

месяцев в году. Теплое, сырое лето поражает порой удушливой жарой; белые ночи длятся до 20 часов в сутки; все вместе вызывает буйный рост растительности, стремящейся успеть за короткое лето расцвести и дать жизнь на будущее.

Десять тысяч лет складывался уникальный природный комплекс, приют и питание в котором всему живому дает Обь. Протянувшись более чем на 3500 километров, она пересекает всю великую Западно-Сибирскую низменность, покатую к Ледовитому океану. С левой стороны Оби – в южной части Сургутского района – в несколько рядов идут боковые протоки, соединяясь между собой и Обью другими, более мелкими протоками и образуя настоящий лабиринт, разделенный песчаными островами, которые в половодье исчезают в необозримом водном пространстве Обской долины. Заливаемая в половодье пойма имеет ширину от пятнадцати до сорока и более километров! И когда смотришь на этот бескрайний водный мир сверху, из окна самолета, кажется, что суша еще не родилась, что редкие островки земной тверди случайны и необитаемы.

Но нет, именно здесь, на правом берегу Оби, в излучине пяти приобских протоков и приток и разместился древний Сургут, в незапамятные времена – отважный казацкий городок, основанный по царскому указу воеводатами Федором Борятинским и Владимиром Оничковым в 1594 году. Спустя 370 лет со дня основания Сургут стал форпостом наступления на нефтегазоносные северные территории. Именно здесь сорок лет назад, в невероятно морозном – до сорока градусов ниже нуля! – марте 1964 года приземлился в аэропорту самолет Ан-2 с первым нефтяным десантом.

Стуточно представляя, что же они увидят в безвестном тогда рабочем поселке по имени Сургут, первопроходцы ступили на северную землю с надеждой и настороженностью, ожиданием чего-то необычного и готовностью преодолеть любые трудности, коих, к слову сказать, оказалось в избытке. Через сорок лет, оглядываясь назад, они понимают: лучшие годы жизни отданы работе на Севере. А иначе и не могло быть: Север любит молодых, здоровых, прекраснодушных. Он цепко хватает человека и не отпускает его, пока не почувствует, что взял от него все.

Но пока они молоды и сильны духом. Пока – Сургут шестьдесят четвертого года. И в числе нефтяных первопроходцев – первый транспортник Виктор Лаврентьевич Полюшкин, тот, с которого начиналась автотранспортная контора НПУ «Сургутнефть». Потому что нефтяникам позарез нужны были колеса – «Уралы», ЗИЛы, МАЗы, КраЗы, нужны были вездеходы и тягачи, чтобы доставлять оборудование, механизмы, людей на месторождение, строить жилье и все необходимое для человеческого проживания в этом суровом краю.

Наш рассказ – о первом автотранспортном предприятии сургутских нефтяников – Сургутской автотранспортной конторе, впоследствии – управлении технологического транспорта номер один, прошедшем вместе с сургутскими нефтяниками сорокалетний путь становления и развития.

Нефтяная столица Сургут

Шестидесятые

Как начиналась Большая Нефть

Новая эпоха – нефтяная – стучала в двери Сургута давно: сначала едва слышно, потом все громче, настойчивее, пока не ворвалась и не перевернула весь уклад жизни, все привычные представления о мире, будущее и настоящее не только Сургута – всей страны. Земля эта оказалась не просто таежной, озерно-болотно-речной. Сказочно богатой лесом, зверьем, рыбой, но и еще и густонефтяной. И еще – поджеклондовски романтической, притягательной, манящей...

Специалисты расходились во мнениях относительно перспектив нефтегазоносности Западно-Сибирской низменности – с тех пор, как прозвучали ставшие хрестоматийными слова академика Губкина о необходимости искать углеводороды на восточных склонах Уральского хребта.

История, говорят, существует независимо от того, одобряем мы ее или нет. Надо отдать должное Иосифу Сталину – «отцу всех времен и народов», фактическому правителю одной шестой части суши, название которой состояло всего из четырех букв. С маниакальным упорством и настойчивостью стремившийся милитаризовать СССР диктатор прекрасно понимал: без нефти, без горючего не может быть современной армии, немыслима индустриализация бывшей аграрной страны и всячески поощрял поиски нефти и газа в неизведанной половине своей империи – Сибири.

По-настоящему все началось в 1934 году, когда у деревни Васильково Сургутского района, на берегу Большого Югана, были обнаружены «пульсирующие выбросы темной жидкости, похожей на нефть». Об этом писала областная газета «Советский Север» от 11 июля 1934 года. Тогда здесь работал во главе поисковой партии инженер-геолог В.Г.Васильев, который и опубликовал предварительные итоги поисков.

И.М.Губкин отреагировал немедленно: «Лично я обнаружению выходов нефти как в Сургуте, так и в других местах Сибири придаю большое значение». Академик требовал глубокой структурной разведки, но сургутской нефти в колбе в его кабинете еще не было, организация работ в такой глухо-

мани потребовала бы колоссальных средств, и жизнь выяснение его правоты перенесла уже на послевоенные годы.

Подготовительные сейсморазведочные работы начались в 1952 году, в пятьдесят седьмом была создана Юганская разведка глубокого бурения, а еще через год ее преобразовали в Сургутскую разведку. Скважины бурили в Локосово, Тайлаково, Пилюгино, даже в самом Сургуте, на Черном Мысу, но открытия последовали только в шестидесятых. Первооткрывательницей нефти в среднем течении Оби стала скважина номер один в Мегионе, а спустя непродолжительное время еще две – 61-я и 62-я – подтвердили, да еще как подтвердили – фонтаном! – наличие нефти вблизи деревни Усть-Балык Сургутского района. Когда геологи только начинали свои поиски, о таких скоплениях нефти не мечтали даже самые оптимистично настроенные патриоты.

Такова – вкратце – предыстория Большой Сургутской Нефти.

Транспорт до Н.Э.

...Нет жизни без движения, движения – без дороги, дороги – без машин. Все начинается с дороги. Город, промысел, человеческая жизнь...

Бегут дороги на все четыре стороны. И так удобно лежит в скрещении всех дорог Сургут: налево пойдешь – Усть-Балык найдешь, направо пойдешь – Мегион, Самотлор найдешь, прямо поплывешь – до Салехарда доедешь. Вот потому и был выбран Сургут как опорный пункт освоения всех нефтерождений в округе.

Но это в стратегических планах министерств и ведомств маленькая точка на карте – опорный пункт. А в реалиях начала шестидесятых годов Сургут – это растянувшиеся километров на пятнадцать улицы собственно старого Сургута и Черный Мыс с его двумя улицами и поселком геологов между ними. Рубленые прочные дома, деревянные двухэтажки, деревянные тротуары, палисадники с малиной и пламенеющей в августе рябиной. Стаи собак, очень независимых и дружелюбных, не знающих привязи и чужих людей.

Веками неторопливо текла в Сургуте жизнь, расцветала милосердным летом, таилась под пухлыми белоснежными покрывалами жестокой зимой. Жители его ставили сети, промышляли зверя и птицу, ходили на баркасах по Оби, гужева-

ли, рубили лес. От Черного Мыса до Сургута – километра три, зимой можно быстро пройти пешком, а вот весной или осенью – грязь непролазная, лошадь – и та тонула по брюхо.

Кстати, когда в Сургуте впервые появились геологоразведчики, начальник партии – горячий, импульсивный Фарман Курбан-оглы Салманов, Герой Социалистического Труда, ставший впоследствии героем фильмов и книг, – и этот кавказец с бешено сверкавшими белками глаз чуть ли не в первый же день купил себе в совхозе крепкого коня, назвал его Казбеком и скакал на нем то в райком партии, то на пристань, то к себе в контору.

Потому что техники в Сургуте до нефтяной эры, как вы, наверное, догадываетесь, не было, вернее, она была представлена парой автобусов, одной полуторкой и трактором. На работу ли, с работы, в гости или по другой какой необходимости сургутяне шагали пешком четыре-шесть километров, а за грибами-ягодами и более того. Что было в порядке вещей. Село, районное село, не слишком даже большое, которое жители его тем не менее предпочитали именовать городом. «Наш город – старинный», – говаривали они.

И впрямь, основанный еще в конце XVI столетия Сургут имел, как было положено городу, герб: черно-бурая лисица на золотом поле – «в знак обильной ловли оных в округе сего города», о чем свидетельствует древний документ. Надо помнить, что в те далекие времена город не обязательно должен был быть большим поселением. Что удивительно, приезжий люд с первых же дней пребывания «в этой деревне» начинал ощущать городскую атмосферу Сургута.

Железной дороги нет. Зимой еще можно передвигаться от одного населенного пункта до другого на перекладных, «по веревочке». Что это такое – помнят только старожилы. В довоенные еще годы в райцентре была построена контора «Автогужтреста» (наверно, это был вообще первый «трест» в Сургуте). «Авто» начисто отсутствовало, а вот «гуж» очень даже присутствовал, поскольку не было ни одного хозяйства, где бы не держали до десятка лошадей. Конная упряжка шла от одной ямской станции – «станка» до другой, как по веревочке с узелками. Отсюда и название – «веревочка». Цены были немалые: 1 километр – 1 рубль, особенно если учесть, что рубль по тем временам был полновеснее доллара.

В межнавигационный период – с середины октября до половины ноября, а то и начала декабря, и с середины апреля

до двадцатых чисел мая – Сургут оказывался отрезанным вообще от мира. И только радио и телеграф связывали сургутян в это время с большой землей.

До конца пятидесятых годов по Оби ходили пароходы до-революционной постройки, ходили без всякого расписания, на дровах, которые заготавливали зимой (это был еще один доходный промысел для северян). Но случалось, что топливо в пути заканчивалось, тогда пароход причаливал к берегу, команда вместе с пассажирами высыпала на берег с пилами и топорами: валили деревья, разделявали на поленья; и вскоре пароход, весело попыхивая дымком, тащился по речной глади, пока снова не кончался запас дров. Вот почему до Тюмени, например, могли добираться до полумесяца.

В отличие от непроходимых дорог проходимым было небо. Первый самолет сургутяне увидели в середине тридцатых годов, но началась война и наступил длительный перерыв в авиаперевозках. В пятидесятых появились первые пассажирские самолеты, взлетно-посадочные площадки для них строили то

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

ИМЯ, ОВЕЯННОЕ ЛЕГЕНДОЙ

В Тюменском аэропорту они, троица «дембелей», сидели уже вторые сутки. Из тех 25 рублей, что выдали в главке каждому, 14 рублей было истрачено на билет до Сургута, и на руках оставалась приличная сумма – целая десятка! Однако самолет из-за ненастья не мог вылететь, и денежки таяли на глазах. И когда наконец объявили посадку, они, забросив за плечи рюкзаки, с радостью ринулись в ночь.

В октябре шестьдесят пятого снег выпал рано, аккуратно прикрыв и деревья, и деревянные дома: у нефтяников уже стоял собственный – треугольником – жилой микрорайон.

Федору эти места сразу показались знакомыми – такие же, как у них в Красноярском крае. В АТК ему дали трактор – возить оборудование для вышкомонтажников. Отныне всю свою жизнь, по крайней мере, большую ее часть Федор Арнст этим делом и занимался: помогал ставить буровые вышки. И получалось у него неплохо: буровики и вышкари настолько привыкли к безотказному, добросовестному крановщику, что воспринимали как своего. Тем более, что знаний по части вышкостроения у Федора Александровича поднакопилось не меньше, чем по автотранспорту.

Довелось ему поработать с такими знаменитыми мастерами, как Николай Литовченко, Александр Тимченко, Георгий Еремин, Владимир Прокаев, Михаил Каторжный, Валерий Бальчугов – вот это были учителя!

Однажды уже на Савуе Арнст приехал в вышкомонтажную бригаду, а там – полный застой: лежат парни на кроватях, монтаж у них не идет, «депрессуют». Сначала Федор Александрович подробно расспросил, в чем причина, а узнав, принялся гонять вышкарей почище прораба, который на тот момент как раз отсутствовал. До сих пор ветераны со смехом вспоминают этот случай.

на колхозном поле, то на пойме. В конце концов, когда стало ясно, что наступает время больших перемен, жители Сургута вышли на строительство аэродрома и за один день очистили площадку от леса. Пошли Ли-2, вертолеты Ми-6, Ми-8, а вскоре в Сургуте приземлился и Ан-24. Конечно, авиатранспорт мог долететь куда угодно, но уж больно дорогим был «небесный извозчик».

Зато водный транспорт был дешев и доступен, не зря все поселения на Севере построены по берегам Оби и ее притоков – словно бусины на нитку нанизаны. Приход первого парохода в Сургут всегда был праздником.

А когда началась нефтяная эра, на Оби стало тесно от катеров, лихтеров, танкеров, барж, теплоходов, словно на хоршей автострате. Везли все: трубы большого диаметра, железобетон, горюче-смазочные материалы, металл, гравийно-песчаные смеси, кирпич и многое другое. На баржах прибывал в Сургут и первый транспорт для нефтяников. Этот факт остался в памяти всех ветеранов-транспортников.

И все же главное в характере Федора Александровича Арнста – обстоятельность, доскональное знание всего, за что бы ни взялся. А брался он за все, что ему поручали и что казалось ему необходимым для родного предприятия, то бишь АТК. Сначала он проучился на курсах машинистов-аппаратчиков кислородных установок, затем получил «корочки» машиниста тракторных кранов, водителя-механика, машиниста-автокрана.

По сути дела, Федор Арнст – это настоящий транспортник-универсал, каких еще поискать сегодня. Целая стопка удостоверений хранится у него дома.

До сих пор помнит Федор Александрович все свои буровые: как монтировали первые установки на Солкине, на Западном Сургуте, Федоровском, Савуе. Длительное время работал на подбазе на Русскинских: забросят вместе с краном на несколько месяцев, и сутки-полторы без продыху загружай «Ураганы». Только смежил веки – трясут за плечо: вставай, Федя, на буровой авария, кто, если не ты?!

Та же эпопея – на Локосовском месторождении, где строили первую буровую, 315-й куст для бригады Щавы из вновь созданного УБР-2. Вертолетом добирались туда вахты, техника – на барже, по воде или по зимнику потом вывозили.

Здесь было труднее всего, особенно в навигацию. Придет баржа с трубой – отсортируй этой «лапши» пять тысяч тонн, хоть лопни! За смену – 250 тонн, но разве крановщик Арнст работал одну смену? Полторы – две. И что удивительно – машина у него никогда не ломалась. Водители шутили: знаешь, наверно, Федя, заговор какой-то! Он только хмыкал в ответ, а когда все отдыхали, лез под машину. Вот и весь заговор.

Он и сегодня такой: весной-осенью сам делает профилактику автомобилю, и всегда его 28-тонный автокран как часики работает. Сегодня он на Быстринке работает, завтра – на Федоровке.

У Федора Александровича свое понятие о шоферском кодексе чести, оставшееся еще с тех пор, как ходил по зимникам. Взаимовыручка, товарищеская помощь и поддержка – без них на Севере и сегодня никуда.

И потому тридцать девять лет за рулем автомобиля «живая легенда» УТТ-1 – водитель третьей автоколонны Федор Александрович Арнст. Сын Александр Федорович Арнст работает в НГДУ «Сургутнефть» мастером капитального ремонта скважин. Дочь учится в университете. А отец каждое утро, раным-рано, спешит на работу в УТТ-1.

Баржи разгружали по всей линии берега, на протяжении 25 километров лежали горы грузов, которые развозили день и ночь. Благо, ночи были светлые и можно было вести работы по 20 часов в сутки. Что и делали.

Вечером в райкоме партии ежедневно заседал штаб по разгрузке, который фиксировал, что сделано, а что – нет, где образовались особо узкие места, которые нужно «расширять» в первую очередь. Самая горячая пора наступала в середине-конце октября, когда навигация считала свои последние дни, флот стремился поскорее покинуть акваторию, чтоб не оказаться в плену у раннего ледостава, на берегах высились горы грузов, которые заносило первыми снегопадами.

«Сегодня у меня только авторучка...»

Но вернемся в весну шестьдесят четвертого года, когда прибыли первые нефтяники. К тому времени состоялось открытие Усть-Балыка. Помните текст знаменитой радиогаммы разведчиков? «На скважине Р-62 в 13.55 ударил фонтан с газом, струя сильная, емкостью дебит замерить не удастся, видимо, не менее 200 тонн. Дано указание продуть до чистой нефти, установить фонтанную арматуру, попытаться замерить давление, дебит. Скважина лупит по всем правилам. Ровнин, Салманов, Горский, Савельев, Биншток, Кожевников».

Одна лишь эта фраза: «Скважина лупит по всем правилам» – дает представление о том, с каким волнением и торжеством, торопясь и разбрызгивая чернила, составлял эту радиогамму кто-то из руководителей Сургутской нефтеразведочной экспедиции. Небольшой поселок Сургутского района Усть-Балык благодаря 62-й скважине вмиг стал известен всей стране.

Уже опубликовано – 12 декабря 1963 года – Постановление Совета Министров РСФСР о создании в Сургуте нефтепромыслового управления «Сургутнефть». Уже открыты Усть-Балыкское, Западно-Сургутское, Северо-Сургутское и Локозовское месторождения.

Одна сургутская скважина давала нефти столько же, сколько десять-пятнадцать в Поволжье. Причем среднеобская нефть оказалась высокого качества, с выходом светлых продуктов, небольшой вязкостью в пластах.

Сургутский район из сельскохозяйственного превращался в индустриальный, а рабочему поселку Сургут оставалось ждать всего лишь год с небольшим до придания ему статуса

города. Нефть надолго определила судьбу этого края, позволила сделать громадный скачок вперед.

Нефтяников ждали, встречали у трапа самолета представители власти – партийной и советской, радовались их приезду. Однако разместить свалившуюся с неба ораву смогли только в крохотной бревенчатой гостиничке, которую щедро выделили геологи.

Впрочем, сами нефтяники нисколько не придавали значения этим временным неудобствам, наоборот, они же подбадривали тушующихся гостеприимных хозяев.

– Вот сегодня у меня в кармане только авторучка, – заявил руководитель НПУ, его будущий главный геолог Рафкат Шакирьянович Мамлеев. – Больше в Сургуте мы ничего не имеем. Но уже выделены и отгружаются в наш адрес техника, механизмы, оборудование, которые прибудут в навигацию. Сегодня вы помогаете нам – а через год помогать будем уже мы вам. Нефтяники пришли сюда навсегда, они будут хозяевами города.

Добродушные, степенные хозяева про себя дивились самоуверенности гостей: уж кто-кто, а они-то, коренные сургутяне, хорошо знали прозу реального северного бытия. Север всегда оставался севером: местом, где синонимом слова «жить» оказывается «выживать».

В меру сил и возможностей нефтяникам помогали все, жилья отчаянно не хватало. Речники отдали под временное жилье свой вокзал, совхоз – контору хозяйства. Много людей было расселено в частных домах старого Сургута и Черного Мыса. А через месяц будущие хозяева города начали строить свой поселок на выделенном участке – конечно, сначала в деревянном одноэтажном варианте.

Негде было размещать службы предприятий – в дело пошли кузова армейских машин, так называемые кунги. На них повесили таблички: «Начальник НПУ», «Бухгалтерия», «Главный инженер НПУ», «Автотранспортный цех»... Целый поселок импровизированных служебных помещений в виде буквы «П» вырос на берегу протоки напротив Заячьего острова. Только осенью смогли нефтяники перебраться в выстроенные щитовые помещения.

Неподалеку, как грибы после дождя, начали появляться балки, вагончики, даже землянки. Стихия балочного строительства захлестнула Сургут, временные поселки росли со сказочной быстротой.

Солнечным майским днем

Спустя всего лишь два месяца с небольшим после приезда первых нефтяников, когда открылась навигация на Оби, случилось то, о чем писали газеты всего Союза. 26 мая 1964 года первые тонны среднеобской нефти были запечатаны в танкер парохода «Капитан» под командой Н.П.Лунина, который увел его на Омский нефтеперерабатывающий завод.

Вот как писала об этом единственная тогда в Сургуте газета «К победе коммунизма»: «Вчера в торжественной обстановке началась закачка нефти в танкеры из резервуаров Усть-Балыкского промысла. Первые тонны сибирской нефти получит гигант сибирской нефтехимии Омский НПЗ.

В декабре 1963 года коллективу Усть-Балыкской экспедиции было поручено подготовиться к пробной эксплуатации промысла и к началу навигации закачать нефть в танкеры. И вот заполнены все три резервуара емкостью шесть тысяч тонн.

26 мая состоялся торжественный митинг в Усть-Балыке. Собравшихся геологов, монтажников, строителей, промысловиков приветствует первый секретарь промышленного обкома партии А.К.Протозанов, начальник Тюменского геологического управления, Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии Ю.Г.Эрвье, руководители Сургутского района. К временному причалу подошел пароход «Капитан», на его буксире нефтеналивная баржа водоизмещением 1800 тонн. А.К.Протозанов перерезал алую ленточку на последних задвижках, и шланги словно ожили, напряглись по всей длине, как кровеносные сосуды. Началась загрузка пер-

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

ОДИН ИЗ НЕФТЯНОГО ДЕСАНТА

Людская память избирательна и в отличие от документов может фиксировать мельчайшие подробности прошлого.

Гамис Мавлетович прекрасно помнит весну шестьдесят четвертого, когда с первым десантом нефтяников в Сургут прибыл и он, автокрановщик Юнусов.

За руль автокрана он сел в пятьдесят третьем году девятнадцатилетним пареньком. И кем только не пришлось поработать ему, четырнадцать удостоверений и свидетельств имеет ветеран! Наверно, это сама жизнь заставила его, оставшегося без родителей в год с небольшим, рассчитывать только на собственные силы, смекалку и сообразительность.

Вот и в Сургут Юнусов приехал уже асом своего дела. Единственный тогда крановщик на весь поселок, он только успевал разворачиваться со своим краном. И грузы

вой баржи сургутской нефтью, продолжавшаяся десять часов. Могучий нефтяной поток устремился в баржу.

– Ура! – несется над Обью. Радостный возглас людей подхватывают сирены парохода, гудки катеров. Смеялись и вытирали слезы ликующие люди, пятная лица черной пахучей жидкостью. Стрекотали вертолеты. То тут, то там вспыхивала, гасла и снова начиналась песня. Это был праздник. Это была победа. День 26 мая 1964 года навеки войдет в историю».

Газета оказалась права: этот солнечный майский день действительно стал точкой отсчета в истории не только Сургута, но и всей страны.

По странному совпадению, которые так любит судьба, в этот же день к Сургутской пристани пришвартовался теплоход «Северный», на палубе которого среди всевозможных грузов красовались три новеньких автомобиля для автотранспортного цеха Сургутнефти: автокран, ГАЗ-69 и одна бортовая машина. Еще не зная об исторической значимости 26 мая, автотранспортники в лице начальника АТЦ Виктора Лаврентьевича Полюшкина нарекли его днем рождения сначала автотранспортного цеха, затем – автотранспортной конторы, и вполне естественно – первого Сургутского УТТ.

После этого на баржах приходили уже колонны автомобилей: спустя месяц пришли десять новеньких ЗИЛ-157, потом – тракторы Т-100М, арттягачи АТС-59, АТЛ-К61. Уже на первом году создания автотранспортного цеха его грузооборот возрос неимоверно: как говорят скептики, потому что «от нуля». А в дальнейшем ежегодный прирост грузооборота стабильно составлял 50-80 процентов.

разгружал день и ночь, и на строительстве первой дизельной электростанции работал, первой котельной в поселке нефтяников, на монтаже первых жилых домов. Время было горячее, счет шел на часы, а порой и минуты.

Опыт, профессиональное мастерство позволяли Гамису Мавлетовичу порой идти на оправданный, точно рассчитанный риск, прежде всего при подъеме и переносе тяжелых нестандартных грузов. Исключить аварийность в работе помогало умение совершить сложный маневр, обеспечить необходимую страховку, строгость – прежде всего к самому себе.

И когда в Сургут пришли первые два «Урагана», один из них автотранспортники доверили Гамису Юнусову. С тех пор так и работал он на этом могучем автомобиле с автокраном «Январец» впридачу. 40 тонн весит этот комплект, не каждый может справиться с такой машиной, а вот Юнусов – запросто, словно играючи, если смотреть со стороны.

У него крепкая семья, выросли сын и дочь, трехлетний внук радует сердце дедушки. В нем – продолжение корней Юнусова на Сибирской земле.

«Нефть Приобья», декабрь 1979 года.

Вряд ли осознавали свою «звездную» судьбу первые сургутские нефтяники, самоуверенные и романтические, одержимые идеей Большой Нефти. «Открытие века», как называла мировая печать сыпавшиеся, словно из рога изобилия, новые нефтегазоносные месторождения в Среднем Приобье, – это не удача века, оно требовало умения работать напряженно, с полной отдачей, действовать решительно и смело, самостоятельно принимать рискованные и нетрадиционные решения, брать на себя груз ответственности, когда конечный результат трудно предсказуем.

Первое лето

Вот как вспоминают эти дни ветераны автотранспортного предприятия. Зоя Васильевна Дементьева приехала в Сургут вместе с мужем Геннадием Прокопьевичем 27 мая 1964 года буквально в первые месяцы работы нового нефтепромыслового управления. Конечно, тогда Дементьевых еще не навеличивали по имени-отчеству: молодые были совсем супруги, не захотели расстаться даже на короткое время, чтобы, как водится, муж первым прибыл на место, разведать что да как, устроился с жильем. Нет, они кинулись в неизведанное со всей стремительностью молодости, справедливо полагая, что если их позвали добывать нефть, значит, они здесь нужны. Так оно и оказалось.

– Тогда как раз прилетел главный инженер управления Лев Дмитриевич Чурилов, затем начальник НПУ Василий Степанович Иваненко, – вспоминает Зоя Васильевна. – Геннадия сразу приняли водителем, а меня – табельщиком в транспортный цех. Весь цех в то время состоял из шести человек: Валеев Борис Чапарович, Писарев Иван Никитович, Слесарев Николай, мой Геннадий, Митцев Владимир и я, оказавшаяся первой женщиной в автотранспортном цехе. Через несколько дней прилетели Ремневы – Лия Михайловна и Юрий Николаевич, потом еще и еще. И так каждый день приезжали, приплывали, прилетали строители, транспортники, промысловики. Прибывали автомашины, их размещали прямо под открытым небом, на расчищенной площадке. Начальником цеха был Полношкин Виктор Лаврентьевич, первым главным инженером – Борис Гареевич Гареев, первым начальником отдела эксплуатации – Борис Владимирович Зарицкий, ставший потом начальником Нижневартовской АТК, первым ме-

хаником – Юрий Николаевич Ремнев, его жена Лия Михайловна была первым диспетчером автотранспортного цеха, старшим диспетчером – Нина Ивановна Калугина. Это были первые специалисты и первые руководящие кадры предприятия.

Строили здание цеха, ремонтной мастерской, оббивали досками, засыпали опилками – торопились в зиму войти. Помню, как зимой собирали первый рейс по зимнику до Тюмени, в который отправлялся и мой муж Геннадий Прокопьевич. Перед отправкой созвали небольшой митинг, руководство говорило краткие речи, и я как диспетчер, волнуясь и сбиваясь, сказала несколько слов. В том роде, что, мол, берегите себя, возвращайтесь целыми и невредимыми, помните, дома вас ждут жены и дети. И – до слез, ведь у нас с Геннадием Прокопьевичем было уже трое детей.

Валентина Яковлевна Курбатова, Любовь Анисимовна Шишкина, Тамара Антоновна Кустова, Варвара Яковлевна Ивкина – это все наш отдел эксплуатации, в котором я трудилась.

Очень непросто было даже летом добираться по сургутским дорогам на работу. Некогда зеленые, заросшие травой тихие улочки Сургута могучие колеса большегрузных машин вмиг разворотили до самого песка, на котором с момента основания стоял город, перемесили его с зыбкими, болотистыми грунтами. Каждая следующая машина углубляла и расширяла след предыдущей, пока дороги не стали самым опасным, гиблым местом города. Перед поселком нефтяников долгое время стояла огромная топкая лужа, где не могли проехать даже вездеходы. Пришлось руководству АТК ставить здесь гусеничный трактор, он и перетаскивал через лужу, как через настоящую водную преграду, все автомашины. Даже высокие резиновые сапоги застревали в грязи, и тогда невозможно было тронуться с места.

– Стоишь и ждешь, – рассказывает Зоя Васильевна Дementьева, – пока подъедет какая-нибудь машина, водитель встанет на подножку и выдернет тебя из грязи, словно морковку с грядки. Правда, без сапог, их выдергивать надо было дополнительно.

И все же городские дороги были намного лучше, чем путь на промысел. Колеса МАЗа высотой почти в рост человека наполовину погружались в грязь. Могучая машина, способная выжать сто двадцать километров в час, тащилась обычно со скоростью десять километров. Обычная картина: «дорога» на Западный Сургут, по которой, преодолевая рытвины и

ныряя в ямы с водой, ползет автомобиль, на обочинах – выкорчеванные бульдозерами корни и стволы вековых деревьев. Порой дорога на промысел занимала несколько часов.

И сегодня ветераны предприятия помнят, как на девятый километр Федоровского месторождения, где располагались одни из первых скважин, они добирались на арттягачах по семь-восемь часов. В наши дни на этот отрезок пути вы в легковом автомобиле потратите минут двадцать, не более. Причем, выезжая на обслуживание этих скважин, водители брали командировочные удостоверения!

Настоящим бичом Божьим были комары, гнус, мошкара. Взрослые и дети спасались, занавешивая окна марлей, натягивая пологи. В конце концов в НПУ «Сургутнефть» появилась армейская машина, предназначенная для обработки местности от кровососущих насекомых. Эта машина распыляла отравляющие вещества на расстояние более чем на километр. Комары гибли как миленькие.

– Уничтожением гнуса заведовала женщина, которую все называли «комариной бабкой», – смеясь, вспоминала Нина

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

...А РОМАНТИКА ПРОФЕССИИ ОСТАЛАСЬ

Послевоенным сургутским мальчишкам повезло. Им не надо было покидать свою малую родину в поисках романтики – романтика сама явилась в Сургут. В образе первых геологов, строителей, транспортников.

Саша Пестряков закончил курсы водителей еще до армии, фактически пацаном. В семьдесят третьем, уже покрутившись на весьма «непыльной работенке», понял: нет, не мое. И ушел в АТК, мечтаю о большой машине. И она ему досталась-таки: самая большая и могучая – ракетовоз «Ураган». Потом был МАЗ-500 – бензовоз, затем – самосвал... Он возил горючее на Холмогоры, жил там месяцами, заправляя технику, двигавшуюся на Север, на месторождение.

Доставлял топливо для котельных. Однажды замерзал поселок Русскинские, партийные и районные власти обратились за помощью в АТК, и бензовоз Пестрякова «оживил» котельную.

Приходилось отсыпать дорогу на Федоровское, возить дорожные плиты на строительство дороги к Нефтеюганску, буровое и промышленное оборудование. Работая на КраЗе, отсыпал основания для кустов скважин.

– Что было самое трудное? – вспоминает Александр Павлович. – Наверно, ремонт. Раньше приходилось это делать на улице. Конечно, самому. И еще было совсем непросто завести автомобиль зимой. Встаешь часов в пять и начинаешь орудовать паяльной лампой. За час-полтора своего добьешься. У каждого водителя была своя персональная паяльная лампа.

Однако в командировку, продолжает воспоминания Пестряков, давали тосол. И кое-что другое – так называемый НЗ, неприкосновенный запас, в том числе «пинг-

Дмитриевна Полюшкина. – Вон приехала «комариная бабка», говорили матери детям, быстренько бегите домой и закройте поплотнее форточки. Удивительнее всего то, что комаров действительно повывели, но тут запротестовали нарождавшиеся экологи, и году к семидесятому уничтожение насекомых столь варварским, но эффективным способом прекратилось.

Горячим и напряженным выдалось первое лето. Водители по двое-трое суток подряд работали в речном порту, отдыхали только под погрузкой-выгрузкой. Баржи подходили к пирсу беспрерывно, и все понимали, что один летний день будет в буквальном смысле кормить зимний месяц.

Транспорта не хватало, кадров – тоже. Полюшкин срывал голос, требуя по телефону прислать еще автомашины. Большая партия автотранспорта подошла буквально в последние дни навигации.

При этом автотранспортный цех обслуживал уже созданные подразделения НПУ «Сургутнефть»: цех водоканализации, пароводоснабжения, энергопоезд, строительно-монтажный участок, контору бурения, цеха крепления скважин и капитально-

винчики»: теплые тапочки-носки и куртку-безрукавку на электроподогреве. Хорошо-то хорошо, соглашается Александр Павлович, только один водитель на моих глазах однажды чуть не сгорел из-за этой одежды. Замкнуло, видать, у него проводку, загорелись «пингвинчики», он с матом из кабины выскочил и давай срывать с себя эту одежку. И смех и грех.

Впрочем, чаще случались вещи посерьезнее, особенно ранней осенью, когда ледок еще не окреп, только снегом сверху припорошен. Однажды на Федоровском провалился его автомобиль в болотину. Александр не растерялся: сделал лебедку, зацепился за сосенки покрепче и выскочил. Как Мюнхгаузен сам себя за волосы из болота вытаскивал.

– В колею попадешь – вровень с колесом «Урала», все руки вывернешь, если встречающая машина попадется и надо разъехаться. Встречный водитель выкручивает руль в одну сторону – я в другую, и кого первым из колеи выкинет – неизвестно. Так и «летаешь» по кабине из одной стороны в другую.

Пестряков доставлял вахту в леспромхоз, который древесину для лежневок заготавливал. А в мае семьдесят девятого участвовал в ликвидации крупнейшей техногенной аварии в регионе – прорыва паводковыми водами плотины Сургутской ГРЭС-1.

– Техники нагнали – видимо-невидимо, в том числе и нефтяники, – вспоминает Александр Павлович. – Ведь из-за аварии на электростанции стояли нефтепромыслы. В прорыв кидали все: песок, гравий, бетонные плиты, даже вышки-опоры. На пятые сутки только победили, умилили речку Черную.

Водитель с 37-летним стажем Александр Павлович Пестряков, невероятно исполнительный и добросовестный сам, не терпит разгильдяйства в окружающих. Считает, что водительская дисциплина – основа основ на дорогах. И хотя дороги сегодня прекрасные – стрессов водитель испытывает неизмеримо больше.

С женой Антониной Петровной они прожили в дружбе и согласии 35 лет. Внук-школьник уже примеривается к дедовой машине. А сам ветеран по-прежнему бодр, подтянут, любит хорошую шутку, ценит товарищеские отношения:

– Дорогие мои ребята! Зеленой улицы вам! И, конечно, здоровья! – Эти слова Александра Павловича Пестрякова адресованы всем работникам УТТ-1.

го ремонта скважин, вышкомонтажную контору. А были еще нефтепромысел номер один в рабочем поселке Усть-Балык и нефтепромысел номер два в рабочем поселке Мегион.

– Мы с восхищением вспоминаем, – говорил накануне одного из юбилеев Сургутнефти ее главный геолог Р.Ш.Мамлеев, – выдержку, находчивость, железную волю наших первых автотранспортников: Г.А.Бронникова, К.П.Гвоздиков, Г.П.Дементьева и многих других. Это они под руководством директора АТК В.Л.Полюшкина, несмотря на полное бездорожье, сутками не выходя из кабин автомобилей и вездеходов, сумели обеспечить выгрузку грузов, перевозку и складирование оборудования, материалов, продуктов, промтоваров в самый трудный первый год. В течение полугода нефтяники сумели, принимая материалы практически с колес автотранспорта, построить 15 двух- и восьмиквартирных домов, столовую на 80 мест, магазин, детский сад, учебный корпус начальной школы, котельную, дизельную электростанцию и многое другое, без чего нельзя было начинать работу на этой суровой земле.

Но кроме водителей были и другие работники конторы, не такие заметные, но не менее необходимые. Такие, как Сания Каюмовна Махмутова, жена знаменитого водителя Габдулхака Махмутова. Она приехала в Сургут к уже работавшему у Полюшкина мужу с двумя детьми.

– Принимай склад! – сказал ей Виктор Лаврентьевич, и женщина безропотно согласилась. Так с шестьдесят шестого года и до выхода на пенсию в девяносто четвертом – без малого тридцать лет! – она и отработала на этом складе.

Сначала это была просто половина вагончика – во второй половине жили Махмутовы. Потом построили просторное помещение под прибывающие непрерывно грузы. Вечно холодное помещение, настежь распахнутые ворота – а у ворот тетя Соня (так ее сразу стали называть в конторе все работники) в тулупе до пят и больших валенках, надетых на другую обувь.

Русские, украинцы, татары, башкиры, узбеки – все они жили трудно и дружно.

Мужа своего Сания Каюмовна почти не видела – он приезжал на несколько часов, с трудом доносил голову до подушки и засыпал. Все первые дороги в Тюменской области его были. А сама она успевала и на работе допоздна крутиться, принимать-отпускать грузы, и домой сбегать, за ребятишками

присмотреть, накормить их. Хорошо, что вагончик неподалеку стоял от базы.

Подросли дети – пошли на то же предприятие работать. Сыновья, зятья, внуки – 180 лет труда и жизни отдала в общей сложности УТТ-1 династия Махмутовых.

Нефтяники осваивали эту землю, как когда-то, четыреста лет назад, осваивали ее предки: как новую планету, которая потребовала от них новой техники, других способов строительства дорог, других методов добычи. Предательски разинув пасти трясин, их везде поджидали болота.

Есть такой термин – транспортная освоенность территории, сокращенно ТОТ. Сколько километров дорог приходится на один квадратный километр территории? Каково среднее количество машин на этот километр, количество гаражей, ремонтных мастерских, заправочных баз, складов и т.д.? Вспомните знаменитую «веревочку», и вы поймете, что в Среднем Приобье ТОТ был близок к нулю. Болота здешнего края могли бесследно поглотить весь транспортный парк страны. И поглощали.

Первый зимник

Навигация шестьдесят четвертого года на Оби показала, что она слишком коротка для бурно развивающейся нефтедобычи и все надежды теперь возлагались на зимнюю дорогу. Только вместо «Гужтреста» по ней к Тюмени должны были пойти могучие большегрузные машины высокой проходимости. Началось строительство зимника Тюмень–Сургут.

Дорожники шли навстречу друг другу. Из Тюмени до Тобольска трасса должна была пройти по старому тракту, однако сотни километров – по малообжитым, а порой и абсолютно безлюдным местам. Предстояло миновать труднопроходимые топи и лесные заросли, заливные соры в междуречье Оби и Иртыша, там, где не было даже охотничьих троп. При выходе к Нефтеюганску следовало прорубить 150-километровую трассу через тайгу, наморозить ледовые переправы для тракторных поездов через Тобол, Иртыш, Обь, положить лежневки по болотам.

Подразделения Сургутнефти приняли на себя как раз эту часть работы на участке Усть-Балык–Сургут: они намораживали переправы через Обь и Юганскую Обь. Время измерялось не часами и сутками – ежедневными сводками о пройденных колонной строителей километрах. Новый год встречали на трас-

се Сургут–Нефтеюганск, неподалеку от поселка Лемпино, к которому стремились нефтяники: здесь ударил нефтяной фонтан, здесь позарез нужны были буровые трубы, оборудование, горючее, здесь поджидали строителей зимника знаменитые салымские болота. Руководство Сургутнефти решало организационные вопросы: где поставить вагончики, в которых могли бы поесть и отдохнуть водители после напряженного рейса.

Была сформирована колонна из десяти автомашин ЗИЛ-157 и одного АТС – тягача, за рулем которого был Владимир Митцев. В кабине каждого автомобиля сидели двое водителей: ничто так не ценится на Севере, как надежное плечо друга, напарника, товарища. В свое время Джек Лондон, певец романтического «белого безмолвия», предостерегал: «Ни в коем случае не пускайтесь в путешествие без товарища!». Разумеется, он имел в виду настоящего друга, ибо для трудного путешествия по просторам тайги и болот нужен хороший спутник. Такой, в котором бы сочетались добрый человек, прилежный работник, преданный, надежный товарищ. И еще – бывалый, умелый, выносливый, умный... Не много ли, скажете? Нет, это необходимый минимум требований людей друг к другу в суровых, экстремальных условиях Севера.

Начальник НПУ «Сургутнефть» В.С.Иваненко издал приказ, который гласил: «Общими усилиями Дорстройремконторы, геологов и Сургутнефти построена на Тюмень 1000-километровая дорога жизни. В первый пробный рейс по ней направляются лучшие водители: Н.Анышко, А.Зыков, А.Литви-

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

ЭТО БЫЛО НЕДАВНО, ЭТО БЫЛО ДАВНО

В четырнадцать лет сургутский мальчишка Володя Гордеев умел по-заправски ставить сети, тянуть невод и охотиться в тайге. Километры дорог пройти пешком для него, как и для других папанов, ничего не стоило. И сразу после восьмилетки уехать учиться в Челябинск, в автодорожный техникум, тоже было просто. Когда после техникума, после службы в армии вернулся в Сургут – не узнал его: уезжал из старинного, патриархального городка, вернулся к нефтепромыслам, бетонным дорогам.

Пришлось пересмотреть мечту стать летчиком – переквалифицировался в автотранспортника, стал водителем. АТК была, пожалуй, более притягательной для молодых людей, чем авиация. Вечерами он учился в Сургутском филиале индустриального института и совершенно не удивился, когда однажды его вызвали к начальству и сказали: занимайся автовокзалом.

Те, кто помнит первый автовокзал, знают, с какой натяжкой можно было назвать вокзалом небольшой коттедж, который, конечно же, не в состоянии был обслуживать

нов, В.Зандер, П.Колонских, Д.Глебов, Г.Дементьев, В.Дьяконов, П.Валов, М.Максимов, А.Филиппович, Ю.Гордеев, Н.Иванов и другие. Начальником колонны назначаю механика А.Булыгина. Общее руководство рейсом возлагается на главного механика НПУ Н.Дурасова. Время выезда – 11 января с.г. в 6 часов. Трудящиеся Сургута и всего Среднеобья верят вам, товарищи, что вы успешно проведете поход. Начальник НПУ «Сургутнефть» В.Иваненко».

Сколько волнения в каждой строчке этого необычного приказа, сколько гордости за своих людей! Ведь никто и никогда не проделывал этот путь до них, даже коренные сургутяне скептически восприняли саму идею зимника.

– Если бы мне лет десять назад кто-нибудь сказал, что до Тюмени можно проехать на машине, – отозвался на это событие старожил-сургутянин Николай Андреевич Тетюцкий, – наплевал бы тому в глаза: ври, да знай меру.

Водители ехали до Тюмени восемь суток, пришлось им даже лес валить на пути, топкие места гатить. Машины были оборудованы лебедками, по несколько машин соединяли между собой тросами: один забуксует – другой вытащит, подтолкнет, если встретится преграда. А их хватало на пути. Первопроходцы в опасных местах устанавливали предупредительные вешки: для тех, кто поедет следующим рейсом.

В Тобольске, Тюмени их встречали торжественно и громко, снимали для телевидения. А обратный путь в Сургут оказался короче вполтину: ведь ехали они домой! Автоколонна

бурно растущие вахтовые перевозки. Отсюда понятны те проблемы, которые решал молодой специалист Гордеев. В конце концов нефтяники пришли к закономерному решению: приступить к строительству нового капитального автовокзала.

Откуда есть и пошло нынешнее УТТ-1? Коллектив фактически сам строил те производственные корпуса и помещения, которые сегодня составляют базу предприятия. При этом, непрерывно делясь и людьми, и техникой, и помещениями с нарождавшимися в его недрах новыми транспортными предприятиями.

Владимир Васильевич возглавил отдел эксплуатации, в котором он работал сначала инженером. Круг его обязанностей был широк и многообразен: многочасовая изнуряющая работа с заказчиками, с руководителями автоколонн, диспетчерской службой. Кажется, что все винтики этого сложного, хорошо отлаженного механизма, именуемого отделом эксплуатации, крутятся без всяких усилий со стороны его руководителя. Однако это и есть, наверно, высший «пилотаж» – работать без видимых внешних усилий, проделывая при этом гигантскую подготовительную работу.

Высокий профессионализм в сочетании с порядочностью, вниманием и заботой о людях – вот, пожалуй, краеугольные камни характера Владимира Васильевича Гордеева, работающего сегодня в отделе промышленной безопасности и охраны труда. 34 года отданы им первому автотранспортному предприятию Сургута. Города, в котором, несмотря на его обновление, исконный сургутянин видит малую свою родину.

вернулась из областного центра, доставив первую партию остро необходимых нефтяникам грузов.

Героев «снежной трассы», «трассы мужества» – а именно так называли теперь зимник Тюмень–Сургут – встречали второй секретарь Сургутского райкома партии В.П.Любочкин и начальник НПУ «Сургутнефть» В.С.Иваненко, коллективы подразделений управления. Вот как описывал это событие собкор газеты «Тюменская правда» Анатолий Зубарев: «Словно взмыленные упряжки, в куржаке, на дороге появились машины. На передней трепыхалось красное полотнище: «Дашь Сургут!» Ребята похудевшие, обросшие: ведь пробыли несколько суток в пути, без горячего, не выходя из кабин. Каждому из встречавших хотелось сказать им доброе слово или хотя бы прикоснуться к этим смельчакам. Не верилось, что этот путь пройден, ведь никто до них этого не делал».

Свыше десяти тысяч тонн грузов было доставлено по зимнику в первый же сезон. Большая группа строителей дороги и водителей АТК была награждена значками «Отличник социалистического соревнования РСФСР», почетными грамотами и денежными премиями. Забегая вперед, скажем, что этот зимник действовал безотказно долгие годы, пока не появилась капитальная дорога с твердым покрытием, соединившая Сургут и все Среднеобье с областным центром.

Не менее героической оказалась и другая эпопея – первый рейс автоколонны из 47 грузовиков из Сургута в Нижневартовск. Путь автомашинам, груженным трубами и буровым оборудованием, прокладывали бульдозеры и тракторы-тягачи. Сильная февральская пурга занесла пробитый было в тайге зимник, и особенно трудный 60-километровый участок колонна преодолевала... пять дней! Рейс был под особым контролем партийных органов, для застрявших посреди снегов людей посылали вертолеты с термосами и баками с борщом, горячей колбасой, с топливом для машин. Автоколонна пробила, вышла к Нижневартовску, вскоре там был организован филиал Сургутской АТК, превратившийся затем в самостоятельное транспортное предприятие.

А рейсы в Нефтеюганск – это сегодня до него рукой подать, а когда на Усть-Балыке появились первые сургутские вездеходы, нефтяники не поверили своим глазам:

- Вы откуда, парни?!
- Из Сургутской АТК! – смеются.
- Не может быть! А переправа, болота, тайга?!

– Да посмотрите – вон на дверце эмблема конторы.

А первый рейс в Мушкино, в Горноправдинск!.. Одни легенды сохранились.

Или еще один пример высокой ответственности шоферов АТК за порученное дело. В последних числах марта, когда проснувшееся солнце уже начало съедать почерневший и просевший снег, истончать лед на болотах и речных переправах, группа водителей конторы была направлена в Тюмень для перегона автокранов грузоподъемностью 22 тонны. Все автокраны и множество другого оборудования были доставлены в Сургут в полной сохранности. Газетная публикация сохранила имена героев этого ответственного рейса: В.Горелов, Г.Корнилов, А.Каракулов, А.Пахомкин, В.Шишкин, А.Анисимов, В.Сучков и др.

Для того, чтоб проехать...

Руководство автотранспортного предприятия прекрасно понимало, что героизм водителей – следствие многих недоработок при строительстве зимней автодороги. Вот что писал в местной газете начальник АТК В.Л.Полюшкин, подводя итоги первой зимней навигации: «С открытием зимней дороги Сургут–Тюмень сотни, тысячи тонн грузов поступают для НПУ «Сургутнефть», конторы бурения, строительных управлений. Однако открытие дороги и начало движения по ней являются всего лишь первым этапом. Первостепенной задачей, на мой взгляд, является содержание трассы в надлежащем порядке, обеспечивающем бесперебойное движение автотранспорта. Необходимо всю трассу от Сургута до Лемпино разбить на участки по 20 километров, закрепить их за отдельными организациями, которые бы проводили регулярную очистку от снежных заносов, несли бы ответственность за состояние дороги на своем участке.

Пока же содержанием дороги на всем протяжении занимается только Сургутская АТК, располагающая всего лишь пятью бульдозерами, которые постоянно отрываются от своей основной работы. При наличии настоящей дороги автомобили смогут проходить путь от Сургута до Тюмени и обратно за пять суток и менее. Значительно меньше будет уродоваться техника, меньше затрачиваться здоровья и труда шоферов.

Одновременно нужно подумать и о том, как срочно возвести через каждые 30-40 километров пути зимовья для води-

телей. Думаю, веское слово в этом вопросе – за исполкомом районного совета депутатов трудящихся, который должен вынести соответствующее решение и обязать организации и предприятия, заинтересованные в зимнике, поддерживать его в хорошем состоянии».

Забегая вперед, скажу, что «веское слово» не только исполнительной советской власти, но и всемогущих партийных органов было сказано, более того, впоследствии в период действия зимников регулярно заседали штабы из компетентных руководителей и специалистов.

Строители, геологи, и в первую голову – нефтяники, остро заинтересованные в бесперебойной работе зимней дороги, задумали создать специализированные подразделения, на плечи которых легли бы заботы по подготовке и содержанию трасс. Первым звеном в такой цепи стал трест «Тюменнефтедорстрой», перебазированный в Сургут, он стал называться трестом «Сургутнефтепецстрой» – хорошо известное сегодня всем мощное подразделение Сургутнефтегаза.

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

ОДНАЖДЫ ДВАДЦАТЬ ЛЕТ НАЗАД

Биография Олега Николаевича Никитина такая, что хоть историю края по ней изучай. Участвовал в строительстве ЛЭП-500 Тюмень–Сургут и переход «непростой линии» через Обь захватил. Вozил 20- даже 40-метровые плети на строительство знаменитого магистрального трубопровода Усть-Балык–Омск – вместе с Василием Кирпичевым, Юрием Ноковым, Владимиром Самойловым, Николаем Касимовым.

Потом пересел на «Татру» – только-только они появились в северном крае. На Федоровском острове лес вырубил, а древесину использовали для строительства буровых оснований и лежневок. Вот этот лес и возил Никитин.

Затем в Мушкине командовал уже бригадой из двадцати «Татр», отсыпавших кусты и подъездные дороги к ним.

После были командировки в Тюмень – уже на «Урале-375» и в Когалым: города в нынешнем его виде еще не было, начинали с палаток и балков, как когда-то в Сургуте в шестидесятых годах.

«Урал» сменился новым 16-тонником «Магирусом»: строилась дорога в Мамонтово (сейчас – Пять-Ях), земснаряды намывали песок в пойменной части Оби, а водители УТТ-1 перебрасывали оборудование земснарядов за 300 верст с гаком на Холмогорское, где тоже нужны были дороги. Утром выезжали на Холмы – ночью добирались до точки назначения; раным-рано – в обратный путь, Сургут встречал уже вечерними огнями. Только смежил веки – будильник поднимает снова в путь-дорогу. И так всю зиму.

«Однажды в студеную зимнюю пору» самосвал Валерия Ложкина загрузили 30-тонной станцией для Холмогорского, а «Магирусы», дорогую импортную технику дали в сопровождение к бесценному грузу: на подъеме – помочь вскарабкаться вверх,

И все же труд водителей еще очень длительное время продолжал оставаться героическим, как сегодня говорят – экстремальным: иначе и не могло быть на этих безлюдных, суровых пространствах.

В декабре шестьдесят четвертого автотранспортный цех НПУ «Сургутнефть» был выделен в самостоятельное предприятие – Сургутскую автотранспортную контору. Так стремительно развивались нефтяники, что счет шел на месяцы, недели, дни.

В 1966 году транспортная контора была передана во вновь организованный Главтюменнефтегаз как самостоятельное предприятие. С шестьдесят шестого началось организованное поступление автомашин марки «Урал-375», которые сыграли значительную роль в освоении Среднего Приобья. Вся техника входила в состав одного гаража и была разделена на три колонны. Здесь же, на территории гаража, стояли вагончики, в которых размещались различные технические службы, бытовки. Полным ходом шло строительство производственного помеще-

на спуске – попридержаться, чтоб не ушел в кювет. Прошли Тром-Аган, миновали базу дорожников, дошли до радиорелейной вышки. И тут у КраЗа оборвались шпильки на колесах, «эскорт» остановился: посмотреть, у кого что есть в запасе. Пока суть да дело – подул ветер посильнее, завьюжило, началась пурга. Как тут отправляться в путь, впереди идущую машину не видно. Решили переждать.

– И сидим мы на этой станции сутки, сидим двое. Третьи на исходе! – вспоминает Олег Николаевич. – Еду, что с собой брали на один день, давно съели, прикончили запас, что у парня-связиста был. Пошарили, у кого где заначка была. А перемело так, что и машины наши немаленькие по крышу завалило.

И давай мы тут связиста уговаривать: давай, свяжись по своей радиции с Сургутом, что-то не спешат нас спасать. Да не могу я, говорит, до Сургута дотянуться, мощности маловато. А мы требуем: на промежуточные выходи!

И что вы думаете, сумел-таки связист наш выйти в Сургут, причем не куда-нибудь – на квартиру первого секретаря Сургутского горкома партии Михаила Михайловича Конева. Дома у него дочка сидит. Сообщение приняла и пообещала отцу все передать.

К полудню слышим стрекот вертолета. Покружил над нами и дальше по трассе полетел. Потом уже нам рассказывали, что Конев сам сел в вертолет и полетел на зимник. А транспорта много в снежный плен попало: у какого-то автомобиля крыша торчит, над другим лишь холмик округлился.

Конев приземлился у дорожников, заходит, а парни – сидят, ждут «летней погоды».

Ка-а-к он им разгону дал! Попрыгали в машины – и ну заносы разгребать!

Мы смотрим: идут по зимнику БАТы, грейдера, бульдозеры, освобождают машины. Наши автомобили очистили – мы за ними потихоньку двинулись. И так до самых Холмов к нам по дороге присоединялись все новые и новые автомашины. К концу «путешествия» внушительная колонна собралась – машин семьдесят!

И все у столовой останавливаются. Подмели там все подчистую, даже карамельки.

Этот захватывающий рассказ – лишь один из многих, коими изобиловала биография Олега Николаевича Никитина. Жена его Нина Алексеевна 26 лет отработала в УГТ-1 на каре. А жизненный путь ветерана венчают дети: оба – и сын, и дочь – работают в Сургутнефтегазе, достойно продолжая родительскую стезю.

ния для проведения технического обслуживания автомобилей, который транспортники именовали профилакторием.

В следующем 1967 году подвижной состав автотранспортной конторы был поделен уже на два гаража – автомобильный и тракторный, по три колонны в каждом. Руководство предприятия оборудовало пароподогрев на сотню автомашиномест.

В октябре того же шестьдесят седьмого АТК получила закрытую стоянку для автомобилей на 30 мест. Уже 383 автомобиля выходили из ворот на линию, их обслуживали 427 человек.

Еще через год количество транспорта возросла на 40 единиц. Предприятие приступило к сооружению профилактория в тракторном гараже. Благоустраивалась территория автомобильного гаража.

Автотранспортники впервые начинают применять такой эффективный метод строительства временных лежневых дорог, как отсыпку их карьерным и намывным песком. Это сегодня ни у кого не вызывает сомнения метод укладки лежневок и отсыпки кустовых оснований, а на первых порах были поиски и даже метания: что же применить, как победить бездорожье?!

Одно время в газетах прокатилась волна публикаций о транспорте на воздушной подушке. Первые испытания новых вездеходов, а также буровых платформ на воздушной подушке дали поразительный эффект. Многотонная буровая установка, приподнятая воздухом от компрессоров, одним (!) тягачом передвигается в любом направлении. Но – только по ровной поверхности. Даже небольшие пеньки рвали брезентовую юбку. Поэтому и воздушная подушка не заняла, казалось бы, положенное ей место.

Начальник Главтюменнефтегаза В.И.Муравленко предложил испытать вертолетный вариант. Винтокрылая машина зависла над площадкой, где заранее была разложена разобранная на секции вышка. Отдельные узлы и детали Ми-6 поднял и перенес. А как быть с насосами, лебедкой, вес которых в шесть-семь раз превышает грузоподъемность вертолета?! Забраковали и вертолетный вариант.

Предлагалось даже использовать дирижабли. Но к этому времени лежневка с отсыпкой заняли место в умах нефтяников как единственный вариант, покориw своей простотой и доступностью всех и вся.

Скажем больше: именно осознание того непреложного факта, что дороги, по которым движется автотранспорт, несмотря ни на что, придется строить, и привели к резкому увеличению объемов дорожного строительства. В конечном ито-

ге, в начале двадцать первого века Ханты-Мансийский автономный округ имеет такую развитую сеть автомобильных дорог, какой может похвастаться редкий регион России.

Наш непростой рабочий человек

Но вернемся в век двадцатый, во вторую его половину и продолжим воспоминания ветеранов предприятия.

– Приехал я в Сургут в августе шестьдесят шестого, – рассказывает Леонид Данилович Грайлов, – и сразу пошел в Сургутскую АТК. Виктор Лаврентьевич Полюшкин тут же взял меня на работу водителем в первую автоколонну, начальником которой был Третенников. Через два дня я вышел на работу. Дали мне ЗИЛ-157, возил вахту вышкомонтажников – Героя Соцтруда А.Г.Тимченко.

Эта вышкомонтажная бригада работала на Солкинском месторождении. Добирались туда водители АТК через Сайгатино, по пойме. Особенно трудно было весной, когда колея по самые фары оказывалась под водой. Машины качало словно на волнах – и так в течение нескольких часов. Когда за полдня добирались, когда и больше времени затрачивали.

– Через месяц, – продолжает Л.Д.Грайлов, – приехала жена с тремя ребятишками. Нас поселили в одной половине вагончика, где мы и прожили четыре года. Вагончик наш стоял в поселке Таратыновке, дети ходили в школу по деревянным тротуарам. Год спустя я получил «Урал-377», возил оборудование на буровые. По бездорожью. А сколько грамот, значков за безаварийную работу, за победу в соревновании – не счесть!

Леонид Данилович Грайлов начал трудиться еще 11-летним подростком на тракторе, в войну, когда все взрослые мужчины ушли на фронт. В Сургутской АТК Грайлов отработал 30 лет. Дети Леонида Даниловича получили высшее образование, сейчас в Сургутском университете учатся его внуки. И таких безотказных, добросовестных, «десятижилых» в автотранспортном предприятии было много.

В том же августе шестьдесят шестого пришел в АТК механиком-водителем Юрий Владимирович Остапов.

– Лето и осень в тот год выдались особенно дождливые, дороги раскисли настолько, – вспоминает Юрий Владимирович, – что даже «Уралы» не могли выехать дальше гаража, и мы на тягачах день и ночь возили вахты и оборудование на

буровые. Выручали город: хлеб в магазины, почту возили на гусеничном вездеходе. Однажды поступил «сигнал бедствия» из районной больницы: пришлось доставлять туда продовольствие, потому что никто не мог пробиться к ним. Пока не подоспели первые морозы, которые сковали землю крепче бетона. Потом в максимально короткий срок сделали объездную дорогу для тяжелой техники вокруг Сургута: очистили трассу, болотистые участки загатили, засыпали грунтом и пустили по этой дороге рабочий автотранспорт. Когда начали строить дороги с бетонным покрытием (геологи – на Черном Мысу, нефтяники – от своего поселка до старого Сургута), сразу стало в городе чище, появились автобусы.

Мы никогда не падали духом, – продолжает Юрий Владимирович, – в нас, тогда молодых и «зеленых», было столько оптимизма, уверенности в себе, своих силах, веры в будущее! А рядом были наши замечательные руководители, которые готовы были поддержать нас в любую минуту: Виктор Лаврентьевич Полюшкин, Борис Гареевич Гареев...

Немалая часть молодых и бравых шоферов Сургутской АТК появились на предприятии после демобилизации из рядов Советской Армии. Комсомол горячо зазывал ребят принять участие в его ударных стройках, газеты и радио свои выпуски начинали с рассказов о захватывающих делах, кото-

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

КРЕПКИЙ ОРЕШЕК

Ледостав в том году был ранний, и баржи с соляжкой в адрес АТК застыли во льду Оби где-то в районе Сытомино. Ну не останавливаться же транспорту! Решение пришло по тем временам достаточно дерзкое: послать к баржам МАЗы с «Уралами», а дорогу им пробьет-промнет АТС с самыми отчаянными на ту пору водителями – Юрием Остаповым и Славой Ивкиным.

До Сытомино пробились в общем-то без особых происшествий. А вот на обратном пути сильный буран перемел все дороги и переправу через Обь. Навстречу выехал – тоже на АТСке – главный инженер автотранспортной конторы Борис Гареевич Гареев. Два тягача вытащили на крутой берег одну машину за другой.

– Ребята у нас подобрались настоящие, – вспоминает Юрий Владимирович Остапов, – даже в апреле в Горноправдинск ходили. Правда, в распутицу попадешь – а это неминуемо было – сидишь, ждешь «летней» погоды. То есть когда морозец прихватит слякоть.

По зимнику машины шли даже в самые сильные морозы – настолько нужны были тогда грузы для нефтяников, для Сургута. Замерзло топливо: вместо зимней арктической соляры завезли однажды летнее топливо. Поэтому шофера для таких рейсов

рые вершили «нефтяные короли» за Уральским хребтом. Неудивительно, что десятки, сотни молодых и горячих парней, вчерашних воинов, порой даже не заезжая домой, целыми группами подавались на Север: за туманом, запахом тайги, крепким заработком – за новой жизнью, наконец.

Много демобилизованных принимал отдел кадров АТК. В те годы армия в обязательном порядке учила своих солдат специальностям, которыегодились бы не только на военных учениях, но и на «гражданке». Профессия водителя, механика занимала в этом списке не последнюю строчку. Кадровики с удовольствием принимали демобилизованных воинов: считалось, что лишь тот, кто прошел через службу в армии, по-настоящему готов к жизненным испытаниям.

Не зря в спортивных соревнованиях, которые устраивались в те времена очень часто, автотранспортники два года подряд были первыми среди других коллективов города, награждались переходящим Красным знаменем и 15 кубками райкома профсоюза, городского и областного совета ДСО «Труд», пятью вымпелами и 28 грамотами!

Вот почему каждый второй, принятый на работу в контору в то время, был вчерашний солдат. Такой, как те ребята, о которых написала местная газета.

В шестидесятые годы комсомольская организация АТК

готовили собственное: смешивали его с керосином, добытым в аэропорту. Но если не выдерживала и такая смесь – разжигали костры, разогревали, словно кашу.

Долгое время вахту на нефтепромысел возили тоже на тягачах – с тентовым покрытием. Двигатель на АТС как раз на середину кузова приходился, и броня над двигателем всегда была теплой.

– Только откроешь тент – люди туда бегом, место на теплой броне занять каждый хотел. Приехал на буровую – сначала лопату берешь снег с кузова скинуть, потому что АТС в движении снег вокруг себя фонтаном выбрасывал. А люди изнутри тент ногами пинают – снег скидывают.

Летом зимники с успехом заменяли уборочные кампании. Сургутские транспортники регулярно помогали южным районам области. И когда секретарь Юргинского райкома партии однажды перед строем своих же ребят, приехавших на уборку урожая, вручил Остапову почетную грамоту, Юрий Владимирович, хоть и привыкший к наградам на Севере, дрогнул сердцем.

Восемь лет они с Людмилой Семеновной прожили в вагончике, который никого и ничего не боявшийся Остапов «добыл» на нулевом причале. Вырастили двоих дочерей. Семейный их стаж перевалил за сорок лет.

Годы эти, по собственному признанию Юрия Владимировича, вспоминаются, как песня. Трудностей не ощущали. Пахали сутками, а получали самое большее – 400-500 рублей. Было острое ощущение своей необходимости, нужности, наивысшего напряжения сил.

– Как на войне! – говорит Юрий Владимирович. – Не зря же мы на военных машинах ездили. Да это и была настоящая война, битва за нефть. А мы – ее ветераны! Потому до сих пор гордились, вспоминая себя: молодого, горячего, идущего напролом.

была одной из самых боевитых в городе. Комсомольско-молодежные экипажи, бригады и даже автоколонны были не редкостью. Ведь и техника – артиллерийские тягачи всех мастей, ракетовозы – тоже была «демобилизована» из армии. Тяжелыми, ревущими машинами, под колесами которых содрогалась земля, командовали обыкновенные, совсем молодые ребята, такие, как Ильдар Мубараков.

...От конторы АТК до стоянки тягачей всего-то метров двести, но преодолеть их можно разве что на тракторе. А за воротами предприятия еще хуже. В условиях дождливой летней погоды или осенне-весеннего бездорожья работа бывших танкистов по праву считается одной из самых необходимых. Что им приходится делать? Все! Они отвозят рабочие вахты на буровые, подвозят строительные материалы на участки. Даже почту как-то доставляли.

А однажды стайка детворы из Сургута ушла в тайгу за ягодами и заблудилась. Искать детей вызвался Ильдар. Полдня колесил он по тайге и, наконец, нашел бедолаг сидящими на поваленном дереве, заплаканных и испуганных.

Зимой парни пускаются в путь до Тюмени по зимнику. Когда это случилось впервые, они восприняли это не просто как серьезное задание, но и как проверку их мужества, умения вовремя поддержать, устранить поломку. Любой водитель знает: очень важно в трудную минуту почувствовать рядом «третье плечо» – плечо друга.

Бывшие танкисты Наиль Алиев, Ильдар Мубараков, Володя Карпухин и в гражданскую жизнь после армии внесли дисциплину, взяв за главное правило: не тратить время попусту!

В будни – занятия в вечерней школе, по выходным – рыбалка, охота, книги и, конечно, танцы в городском доме культуры. Ведь все трое – холостяки, но оставаться таковыми долго не хотят, надеются встретить свою суженую здесь, в Сургуте. Все трое – закоперщики всех интересных дел в комсомольской организации АТК.

– Да что мы такого особенного делаем?! – чуть ли не возмутился Ильдар, когда к ребятам пришли корреспонденты газеты «Тюменский комсомолец». – Есть у нас в АТК главный командир – Виктор Лаврентьевич Полюшкин, вся грудь в орденах. Вот о нем и напишите.

И впрямь, настало время пристальнее взглянуть на личность первого начальника Сургутской АТК – легендарного Полюшкина.

ПОЛЮШКИН

Июль решительно перевалил за середину, но долгожданных дождей все не было, и даже от легких девичьих шагов на дороге подымалась пыль. Сзади засигналила машина, и Нина отошла подальше с обочины, прикрывшись платочком от пыли. Но машина остановилась, и когда пыль улеглась, ее взору предстало интересное зрелище: высокий, молодой водитель, с молодцеватой, явно фронтовой выправкой, приоткрыв дверцу, с нескрываемым интересом разглядывал запыленную путницу.

– Девушка, вы идете одна, пешком и далеко, наверно. Давайте я вас подвезу!

– Нет, что вы, мне недалеко! – отчаянно краснея, соврала Нина, потому что от села, где она жила, до райцентра, где работала в школе, было добрых тридцать километров с гаком.

– Вместе веселее, садитесь! – настаивал парень, и Нина в конце концов сдалась.

Конечно же, они познакомились. Оказалось, что Виктор только получил новую машину, что у них в конторе бурения треста «Татнефтеразведка» воскресник по вывозу оборудования на разведочные скважины, и сейчас его там с нетерпением ждут. Что он фронтовик: колесил по дорогам войны на всевозможных автомобилях, в том числе и на союзнической технике – «джипах» и «студебеккерах», и что тяга к технике у него в крови.

Виктор довез милую попутчицу до дома, распрощался, и первое свидание на этом закончилось. Нечего и говорить, что при любой возможности бравый парень делал крюк в 40-60 километров, чтобы повидаться с молодой учительницей. И года не прошло, как они поженились. На свадьбе жених смотрел орлом, сидел генералом: лашканы его пиджака украшали боевые награды. А уж когда растянул меха трофейного аккордеона, столы опустели: народ пустился в перепляс.

К тому времени Виктор Полюшкин был уже заведующим

автогаражом в нефтеразведке, потом перешел на работу в «Азнакаевскнефть» – начальником ремонтных мастерских, главным инженером АТК. Впереди у бывшего фронтовика, грамотного и целеустремленного специалиста просматривались прекрасные перспективы. Но... Во всякой жизни должен быть пик, и он у Виктора Полюшкина еще не наступил.

...За сорок лет, прошедших с начала освоения нефтяных богатств Среднего Приобья, журналистами и писателями всех мастей и рангов написаны, кажется, портреты большинства первопроходцев, прибывших с первым десантом весной шестидесят четвертого года в Сургутский аэропорт. Геологи, промысловики, буровики, строители, партийные работники – величественная череда героев нефтяной эпохи, сыгравших огромную, не до конца еще изученную и осознанную потомками роль в сотворении новейшей истории края.

Странное дело, но прибывший в апреле шестидесят четвертого Виктор Лаврентьевич Полюшкин в лучшем случае лишь бегло упоминается в какой-нибудь работе, посвященной тому времени. Впрочем, как и все другие руководители-автотранспортники. А между тем это была личность первой величины, принадлежавшая своему времени, которое поставило его, Полюшкина, в центр событий 60–70-х годов, происходивших в Среднеобье. Человек, чьи деловые и нравственные качества наложили своеобразный отпечаток на всю историю развития автотранспорта в крае, оставили в этой истории заметный след, обогатили ее яркими красками крупного и оригинального человеческого характера.

В шестидесят четвертом году в рабочем поселке Сургут бегали две полуторки, да из десятка пассажирских автобусов курсировали обычно один-два, вот и весь автотранспорт. Преобладал гужевой транспорт и не менее распространенный вид передвижения – пеший.

Было от чего прийти в уныние, но не таков Полюшкин: за полтора месяца до открытия навигации он расчистил от леса большую площадку, на которой должен был стоять ожидаемый транспорт. Под контору транспортного участка приспособили, как и все остальные поселенцы, кунги – фургоны от армейских машин. Кипевший бурной деятельностью, невиданной в этих патриархальных краях, поселок нефтяников разместился на берегу протоки – примерно там, где сегодня стоит здание НГДУ «Сургутнефть» из белого кирпича.

В мае по воде пришли первые три новеньких автомоби-

ля, с них-то и начинался транспортный цех нефтепромышленного управления «Сургутнефть», именуемый потом автотранспортной конторой, а спустя годы и годы – первым УТТ Сургутнефтегаза. К концу навигации в хозяйстве Полюшкина было уже свыше ста единиц автотранспорта, в том числе и военного: армия отдавала на нужды нефтяников гусеничные транспортеры, артиллерийские тягачи, в том числе и тяжелые, оборудованные лебедками, – настоящие танки, с помощью которых сургутские нефтяники строили потом мосты через небольшие речки, вели линию электропередачи.

Да вот беда: работать на этой современной, сверхмощной технике было некому, и Виктор Лаврентьевич в поисках кадров разослал гонцов во все концы необъятного Союза: Татарию, Поволжье, Башкирию, Ставрополье, Волгоградскую область. А сам Полюшкин, будучи весьма и весьма красноречивым, отправился в воинские части – агитировать «за Север» молодых ребят. И вскоре первых 25 «дембелей», в основном бывших танкистов, ступили на сургутскую землю, с любопытством и восхищением озирая окрестности: такого им еще видеть не приходилось! Крылья романтики этим парням были не менее необходимы, чем автомобили.

А еще Полюшкин съездил в Ханты-Мансийск, в исправительную колонию, и зажег идеей начать новую жизнь с полсотни человек условно освобожденных. Из бывших зэков сформировали коллектив первой автоколонны в Нефтеюганске, тогда еще Усть-Балыке, где располагался первый промысел Сургутнефти. К слову сказать, эти люди, так называемые «химики» или условники, приглашенные на предприятия Сургута в количестве не менее полутора-двух тысяч человек, оправдали доверие: они достойно трудились на стройках и трассах Среднего Приобья. Некоторые были награждены правительственными наградами.

А что же Нина Дмитриевна, в прямом и переносном смысле половина Виктора Лаврентьевича? В августе того же шестидесяти четвертого она вместе с сыном прилетела в Сургутский аэропорт, не ведая о тех сюрпризах, которые приготовил для них Север и о которых благоразумно умолчал супруг. Семье выделили для жилья вагончик – предел мечтаний многих в ту пору. Он стоял на небольшом пригорке, обдуваемом ветрами, и ночью мучимой бессонницей Нине Дмитриевне казалось, что они все еще в дороге, едут в неизвестные дали.

Утром она решительно заявила мужу:

– Давай снимем квартиру, всю ночь не спала: не могу в вагончике.

– Помилуй, Ниночка, – отвечал супруг, – у большинства приехавших и такого нет, селим по несколько семей в один угол.

– Да ведь люди здесь, сам говорил, прекрасные, доверчивые. Вон даже дверей не закрывают, уходя из дома: подопрут палочкой и пошли. Неужели не найдем пристанища?!

– Доверчивые, конечно, – хмыкнул Виктор Лаврентьевич, – только народ приезжает сюда всякий: подворовывают, хулиганят. Вот и косятся теперь на приезжих коренные жители. Да и вообще, не все здесь довольны, что мы им привычный уклад жизни нарушили.

И все же один из водителей, оказавшийся местным, сургутским, уступил им половину дома, где Полюшкины и дождались вселения в коттедж. Вскоре Нина Дмитриевна, к тому времени сменившая учительскую специальность на экономическую, вышла работать в АТК.

Кстати будет сказать, что до сих пор ветераны предприятия добрым словом вспоминают гостеприимство сургутян, приютивших на первых порах почти всех новоселов.

Едва вскрылась Обь, по первой, опасной еще воде приволокли на баржах вагончики для нефтяников. Привели на буксире и запихнули в узкую заводь старенький, отслуживший свое пароходик «Урицкий». Вагончики выстроили дверями к заводу, а на «Урицком», в кают-компаниях, открыли столовую.

Потом появились балки – небольшие дома на санных полозьях, достопримечательность Тюменского Севера, а также... землянки. Высокий берег протоки, словно ласточкиными гнездами, был усеян этими жилищами: наполовину в песчаном берегу, наполовину снаружи, с бревенчатым накатом вместо крыш, деревянными стенами, с печками. Теплые и сухие землянки помогли на первых порах немалому числу приезжего люда пережить самые острые времена.

Рассказывают, что зимой матери запрещали малышам слезать с кроватей на пол, родившиеся в Сургуте младенцы учились ходить на матрацах, и те, когда появились настоящие дома с настоящими полами, боялись ходить по полу, падали.

По вечерам землянки погружались в морозную звездную тишину, лишь плотные столбы дыма над едва обозначенными крышами да рев вездеходов говорили о том, что на эту девственную землю пришла новая жизнь.

Каждый прожитый день крупницей бесценного опыта укладывался в особую копилку. Поздней осенью зарядили обычные в этих широтах дожди, и стоявшие под открытым небом автомобили по ступицы увязали в непролазной грязи. Неожиданно, бесснежно грянули морозы, и техника оказалась закованной в прочные колодки – такие, что пришлось отбивать смерзшуюся грязь кувалдами.

Ко всем прочим неожиданностям добавилась самая неприятная: в крепкие морозы застывало дизтопливо, требовалось особое – зимнее, арктическое. На будущую зиму наученный горьким опытом Полюшкин построил специальные оборудованные емкости для хранения топлива, дважды на эти грабли он не собирался наступать.

Но больше было такого, что лучше всяких слов убеждало: великое наступление не остановить. Ведь не зря говорили, что транспорт обеспечивает фронт работ для нефтяников. Фронт! Очень значительное, грозное слово. По личному своему боевому прошлому Полюшкин знал: где происходит сосредоточение больших масс техники, там и главное направление атакующего, массированного удара – на прорыв. Могучие, многосильные машины, тракторы, равные по своей тягловой силе танкам и вездеходам, подобные бронетранспортерам, – и все это не ради свершения великого подвига, как это было в годы войны, а для самого обычного труда человека.

«Дорогой жизни», «трассой мужества» называли первую зимнюю дорогу Тюмень–Сургут. «Дорога жизни» – потому что для освоения несметных нефтегазовых богатств края требовались трубы, буровое и промысловое оборудование, строительные материалы, а ТОТ – помните показатель транспортной освоенности территории? – был нулевым. «Трасса мужества» – потому что только часть зимника прошла по старому тобольскому тракту, а сотни километров – по труднопроходимым болотам и топям.

И когда вернулась домой после успешно заверщенного рейса в областной центр автоколонна сургутских нефтяников, их встречали как героев. Да они и были героями, эти ребята, преодолевшие 700-километровый путь через безлюдные, бескрайние снежные пространства. Многоценные, многогазовые грузы отныне шли на Север нескончаемым потоком.

Командир сургутских автотранспортников Полюшкин в этот рейс не ходил, он просто готовил трассу. И просто пробивал зимник до Нижневартовска, ходил на Горноправдинск.

А когда было открыто Холмогорское месторождение и нефтяной главк поручил Сургутской АТК доставку грузов к этой перспективной подземной кладовой, Виктор Лаврентьевич провел разведку боем: сам пошел с первой автоколонной. Стоит ли говорить, что этот более чем 300-километровый путь оказался не менее, если не более трудным, чем Тюменский зимник?! Этот труд был высоко оценен руководством главка, правительством страны: Виктор Лаврентьевич Полюшкин получил к боевым наградам еще и орден «Знак Почета» – за подвиг в мирной жизни.

Но все это будет потом. А пока – пока на календаре шестидесятые, конкретно – шестьдесят шестой год, и Сургутская АТК уже вошла «под крышу»: построены первые производственные корпуса. Росли объемы бурения и добычи, остро не хватало всевозможной техники, в первую очередь – вездеходной, и Главтюменнефтегаз через нефтяное Министерство закупает ее в Канаде. Полюшкин участвовал в работе над заключением договора с канадцами – на поставку болотоходов, а потом принимал их на своем предприятии. Около полусотни могучих машин высокой проходимости прибыли в Сургут, вслед за ними должны были прилететь инструкторы страны-поставщика – обучать наших водителей. И вот тут-то во весь рост встал вопрос: где селить иностранных специалистов?! Выход оказался по-русски прост: в считанные дни на живописном берегу протоки построили небольшую уютную гостиницу, которая до сих пор носит негласные «пять звездочек», заработанные еще в советские времена.

Без конфуза все же не обошлось, правда, смущаться и удивляться пришлось гостям. «Формост», вездеход канадского производства, конечно, высокой проходимости, но тихоход ужасный. Опять же любой пенек, коих в наших лесах предостаточно, мог запросто порвать широкую гусеницу вездехода.

Это показали испытания «Формоста». Загрузили машину цементом, тонн десять-пятнадцать, поехали километров за двадцать на одну из буровых. И, конечно, по дороге наехали на пенек, сломались. По рации вызвали с базы АТС – артиллерийский средний тягач, перегрузили пять тонн цемента на него, и тягач на глазах у изумленных канадцев рванул с места так, что грязью облепил их с головы до ног. Иностранцы были настолько поражены возможностями АТС, что спросили у работников АТК: «Зачем вам «Формост», когда у вас есть такая прекрасная техника?».

Говорят, начальник главка В.И.Муравленко долго хохотал, когда прослышал, как наш АТС зарубежный «Формост» «подковал». Полюшкин как мог сгладил конфуз.

Они были простые и симпатичные ребята, эти представители канадской стороны. Восхищались нашими просторами и нашими комарами, изо всех сил стремились подружиться с водителями и, наслышанные о русском гостеприимстве, буквально напрашивались в гости. Один из них попал в гости к самому начальнику автотранспортного предприятия.

Тогда Полюшкины жили уже в коттедже на улице Энтузиастов, правда, принадлежала им всего лишь половина этого «шикарного» жилья, но все равно, у них были свое крылечко, свой дворик. Правда, стол накрыли внутри дома; по русскому обычаю, он ломился от разносолов: удивительно, но и в век тотального дефицита хозяйки умудрялись накрывать столы по-царски. Нина Дмитриевна с гордостью озидала застолье: слава Богу, в грязь лицом перед иностранцем не ударили. Она сама подавала безостановочно одно блюдо за другим, а гость чисто по-нашенски поглощал их и в конце концов обессилено отвалился:

– Кажется, я объелся!.. Но почему, мадам, вы сами подаете на стол?! – Канадец хорошо говорил по-русски, когда-то его отец строил Турксиб, а сын выучил наш язык.

– А кто же еще?! – удивилась Нина Дмитриевна.

– Должна быть какая-то прислуга. Вот как вы распределяете свою заработную плату?

– Мы кладем ее в вазу в серванте и оттуда берем по мере надобности.

– А моя жена работает на меня. Я увлекаюсь фотографией, и она делает рамочки к снимкам, а я за это выплачиваю ей деньги на личные расходы.

В ответ на это удивительное устройство семейных отношений Нина Дмитриевна дипломатично заметила, что ей больше нравится их с Виктором Лаврентьевичем расходование семейного бюджета. В том смысле, мол, что так она чувствует себя более независимой.

Она вообще всю их совместную жизнь была крайне независимой: из АТК ушла работать в соседнее дорожно-строительное предприятие, возглавляла там партийную организацию из 28 мужиков, безмерно уважавших своего парторга, и очень довольна была этой ролью.

Дорожники и транспортники дружили «домами», все праз-

дни ки отмечали вместе. Обычно Виктор Лаврентьевич брал свой старенький аккордеон и зачинал веселье: ну что, други, споем? «Други» охотно подхватывали песню вслед за «отцом-командиром». А потом Полюшкин говорил:

– Наплясались, русские? Теперь татары пошли! – И заводил веселую песню на татарском языке, который знал в совершенстве. И праздник был не в праздник без Полюшкина.

До сих пор ветераны предприятия вспоминают его удивительную человечность и открытость. Высокий, худошавый, резкие черты лица, движения – точные, короткие, под стать фразам – таким же рубленным, словно армейские команды. Взгляд – вполуприщур, твердый, с жесткой серьезностью уверенного в себе человека. Впрочем, так ли уж важен его портрет?!

Запомнился он тем, как неумоимо вышагивал по базе, спорил, ругался с инженерами, механиками, водителями, спрашивал, уточнял, переспрашивал, улыбался своей обаятельной улыбкой, что разительно меняла его лицо, обещал, отказывал, пожимал плечами, качал головой, рубил воздух руками, гасил конфликты, примирял противоречия, находил выход из безвыходных, казалось, ситуаций.

В опасные моменты – а таких в жизни транспортников было хоть отбавляй – Виктор Лаврентьевич «принимал огонь» на себя. Однажды на АТСке везли дизельную электростанцию из Тюмени – небольшую, на 200 киловатт, но груз, как говорится, негабаритный, и как поведет себя лед на переправе через Юганскую Обь – неизвестно. Вместе с Николаем Егоровичем Дурасовым, главным механиком Сургутнефти, Полюшкин сделал промеры, водителя обвязали канатом за пояс: чтоб если провалится машина, уйдет под лед, то можно было б человека вытащить. Электростанция была благополучно доставлена в Сургут.

Один из водителей, Олег Николаевич Никитин, рассказывал: как-то несколько машин были командированы на вывозку трубы к соседям, в Нефтеюганск. Бригада под руководством Василия Ивановича Кирпичева возила трубы диаметром 1200 мм на сооружение трубопровода Усть-Балык–Омск, на станцию Салым.

– Трасса была очень сложной, – вспоминает Олег Николаевич, – во многих местах дежурили трактора: для подъема или спуска плетевозов. Наша бригада при вывозе плетей ни одной не уронила. Задержались до весны, когда на Оби уже подтаял лед, образовались забереги. Проезд через ледовую

переправу был не просто закрыт – переправу взорвали, и бригадир позвонил Полюшкину: как быть?! Переправа взорвана! «Поезжайте через другую переправу, там, где подводники укладывали дюкер через Обь, – командовал Виктор Лаврентьевич. – Я вас, ребята, встречу». Подъехали мы к Оби: вода – поверх льда, кто первый рискнет?! Как всегда, самый отчаянный – Юрий Иванович Ноков, за ним я. Включили передний мост, блокировку, двигатель – на ручной газ. Сами – одной ногой на подножку, другой – в кабине. Одной рукой – за открытую дверцу: на тот самый крайний случай, другой рукой – за руль. Фонтаны воды из-под колес «Уралов», мокрые с головы до ног, в ногах дрожь, в головах одна мысль: Господи, пронеси! И вот он, правый сургутский берег! Как преодолели переправу, потом не могли даже вспомнить. Но как встречал нас сам начальник АТК Виктор Лаврентьевич Полюшкин, как обнимал – чисто по-отцовски, что при этом говорил – это в памяти у меня осталось на всю жизнь. Поверите ли, до сих пор слеза прошибает!

...Случилась беда – погиб водитель, муж старшего диспетчера автотранспортной конторы Нины Ивановны Калугиной. Трое детей, глубокое человеческое горе. Полюшкин сказал женщине единственное: мы тебя не оставим! И слово свое сдержал. Дети выросли, получили образование, создали свои семьи.

К началу семидесятых годов в Сургутской АТК было уже 740 единиц автотранспорта, 1200 работающих. Специалисты, прошедшие школу жизни и деятельности на этом предприятии, уходили руководителями на другие, вновь рождавшиеся. Рукой подать было до создания производственного объединения «Сургутнефтегаз» и образования нынешних управлений технологического транспорта: второго, третьего... Следует отметить, что сегодня число автотранспортных предприятий в Сургутнефтегазе достигает 25. А есть еще автотранспортные предприятия ЛУКойла и ЮКОСа, летосчисление которых было положено при непосредственном участии Сургутской АТК – с образования ее автоколонн в Мегионе, Нефтеюганске, Нижневартовске, Лангепасе.

А что же Полюшкин? К 1974 году здоровье «железного командора» было подорвано настолько, что врачи категорически запретили ему дальнейшую жизнь и работу на Крайнем Севере. Главк предложил руководителю-ветерану работу под Туапсе, где возводились здравницы нефтяников.

И снова «с нуля» Виктор Лаврентьевич создавал автобазу, чтобы обеспечить сверхважными грузами стройки нефтяников, развивал и укреплял предприятие, выводил его в передовые.

Вместе с Ниной Дмитриевной они отметили золотую свою свадьбу и 80-летие Виктора Лаврентьевича. Он по-прежнему бодр и подвижен: каждый день из года в год вышагивает своими длинными ногами пять километров от дома до автобазы и обратно. А на юбилейных торжествах в Сургуте, куда его приглашает родное предприятие – теперь уже УТТ-1, Виктор Лаврентьевич и споет, и зажигательный тост произнесет, в котором обязательно скажет:

– Все, что сделали в Сургуте нефтяники, буровики, вышкомонтажники, было бы невозможно без нас, автотранспортников. Роль автомобилистов в освоении богатств Западной Сибири поистине неоценима. Меня восхищает ваша работа сегодня: как вы изменили облик всего края! Какие прекрасные современные предприятия создали!

В торжественной речи патриарх сургутского автотранспорта назовет славные имена первопроходцев, с которыми свела его судьба в те годы, имена тех, кто сегодня развивает и укрепляет автотранспортную систему Сургутнефтегаза, чья судьба, как и его самого, причастна к истории первого УТТ.

Предвижу упреки в том, что не один Полюшкин создавал это предприятие, были и другие люди, организации. Но никто и не утверждает, что это сделал он один: наоборот, без коллег, товарищей по работе Виктор Лаврентьевич не смог бы добиться ничего. И если б не такие, как Полюшкин, кто знает, как бы сложилась судьба сургутской нефти...

Старая, с обломанными краями фотография: ноябрьская демонстрация в Сургуте, ранним снегом залеплены одежда и лица демонстрантов – счастливые, смеющиеся. В колонне выделяется высокая фигура Виктора Лаврентьевича Полюшкина – в шляпе, с развевающимся стягом в руке. У людей на снимке – впереди вся жизнь, и они знают об этом.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

21 июня
1931 года

Академик
И.М. Губкин
в докладе
на чрезвычайной
сессии Академии
наук СССР
в городе Москве
впервые обозначил
проблему поисков
нефти в Западной
Сибири:
«...Необходимо
искать нефть
и на восточном
склоне Урала,
предварительно
исследовав
эти места
геофизическим
способом». Позже он сравнил
Восточную Сибирь
с Аппалачским
нефтегазоносным
бассейном
и нефтеносными
платформенными
депрессиями мира.

Лето
1934 года

Проведение
первых
целенаправленных
поисковых работ
с целью
подтверждения
сведений
о проявлениях
нефти вблизи
поселка Юган
и в районе Сургута
под руководством
В.Г. Васильева
и Р.Ф. Гуголя.



Поступление первой техники. Зима 1965 года.



1965 год. Пришла канадская техника.
Водители АТК обучаются работе с «Формостом».

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**1940–1943
годы**

Проведение геофизических, геолого-съёмочных и буровых работ с целью сравнения геологического разреза Западного и Восточного Урала.

**15 января
1948 года**

Министр геологии СССР И.И. Малышев подписал приказ о создании Тюменской нефтеразведочной экспедиции с местонахождением в городе Тюмени и подчинением ее Центральной Западно-Сибирской нефтеразведочной экспедиции.

**31 января
1952 года**

Представителями исполкома Березовского райсовета, землеустроительной комиссии и Тюменской ГРЭ подписан акт об отводе земельного участка для строительства Березовской опорной буровой Р-1.



Контрольно-пропускной пункт АТК. Отсюда начинался путь на месторождения. 70-е годы.



Е.А.Ступин – водитель, ветеран предприятия. 1964 год.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ



Слева направо: В.М.Матвеев – начальник отдела,
В.Т.Мишланов – инструктор по физкультуре и спорту,
В.Х.Дятлов – начальник планового отдела,
А.А.Нечаев – заместитель начальника АТК. 70-е годы.

**21 сентября
1953 года**

*Березовская
опорная скважина
дала мощный
фонтан
природного газа.*

1956 год

*Новосибирским
геологическим
управлением
образована
буровая партия
геолого-
разведочного
бурения в городе
Сургуте.*

**20 июня
1960 года**

*Скважина Р-6,
пробуренная
бригадой
С.Н.Урусова, дала
нефть с дебетом
до 350 тонн
в сутки.
Тем самым
открыто первое
в Западной
Сибири нефтяное
месторождение –
Шаймское.*

**20 марта
1961 года**

*Открыто
Метюньское
месторождение.*



Экипаж машины боевой: В.В.Викуленко (справа)
и М.Максимов.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**15 октября
1961 года**

Из скважины Р-62 на Усть-Балыкской площади получен первый фонтан нефти с дебетом 300 тонн в сутки.

**26 октября
1962 года**

Решением Сургутского горисполкома поселок геологов Усть-Балык переименован в Нефтеюганск.

**8 января
1964 года**

Приказом Министерства высшего и среднего специального образования РСФСР в городе Тюмени организован Тюменский индустриальный институт, главной задачей которого являлась подготовка инженерных кадров для развивающегося топливно-энергетического комплекса Западной Сибири.



АТК. Центральный склад (легкий парк). 1975г.



Колонну участников демонстрации АТК возглавляет В.А.Полюшкин. 1965г.

Подготовка
к техосмотру.



ХРОНИКА ДАТ И СОБЫТИЙ

**20 апреля
1964 года**

В Сургуте начато строительство причала для нефтяников. Именно отсюда долгие годы будут начинаться рейсы автотранспорта Сургутнефти.

**24 мая
1964 года**

В рабочем поселке Сургут из 12 автобусов, курсирующих по улицам, на линии находятся одновременно всего 1-2 автобуса. Остальные – в неисправном состоянии. Первая грузовая машина-полупортка появилась в Сургуте в 1950 году. Намного раньше, еще в 1935 году, сургутяне увидели первый самолет.



Автопарк предприятия. Конец 70-х.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**26 августа
1964 года**

Парк автотранспортной конторы пополнили 5 новых автобусов ПАЗ-652.

**15 сентября
1964 года**

Вступила в строй первая дизельная электростанция в поселке нефтяников в Сургуте.

**25 ноября
1964 года**

Полным ходом идет строительство зимней автомобильной дороги Сургут–Тюмень. Не за горами дни, когда санно-тракторные поезда отправятся в 600-километровый рейс, повезут на нефтяную целину все необходимое для нефтепромыслов.



Победители конкурса профмастерства. Начало 80-х.



Строительство базы СУТТ-1.
Начало 80-х.

ХРОНИКА ДАТ И СОБЫТИЙ



«Ураганы», ремонт в пути. 70-е годы.

**15 января
1965 года**

В Тюмень прибыла из Сургута первая колонна автомашин, открывшая движение по зимнику. Весь путь до областного центра занял 4 суток. Из Нефтеюганска в Тюмень вышла колонна грузовиков ЗИЛ-157, которые доставят для нефтепромысла №1 необходимое оборудование. Колонна прошла расстояние от Нефтеюганска до Правдинска за 25 часов.

**22 февраля
1965 года**

ЦК ВЛКСМ постановил привлечь в Тюменскую область молодежь для освоения нефтяных и газовых месторождений и объявил Тюменский Север Всесоюзной ударной комсомольской стройкой.



Выступление хора работников предприятия на 15-летию АТК.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**3 марта
1965 года**

Группа водителей под руководством механика А.С.Попова была направлена в Тюмень для перегона автокранов, вес которых превышает 22 тонны. Все краны и много другого оборудования доставлены в Сургут в полной сохранности.

**29 мая
1965 года**

Получен фонтан нефти из скважины Р-1, пробуренной бригадой Г.И.Норкина, и тем самым открыто крупнейшее в стране Самотлорское нефтегазо-конденсатное месторождение.

**25 июня
1965 года**

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР рабочий поселок Сургут преобразован в город.



Июль 1981г. Митинг, посвященный принятию повышенных сокобязательств по добыче нефти и газа.



Февраль 1981г., станция Когалымская. О.Т.Ефремов вручает денежную премию бригаде водителей В.И.Кирпичева.

Бригадир
В.И.Кирпичев.



ХРОНИКА ДАТ И СОБЫТИЙ

**13 октября
1965 года**

С последними судами в Сургут прибыли новые автобусы ПАЗ-652 и первые три «Волги». Как только подмерзли дороги, машины вышли на линию в качестве такси.

**18 октября
1965 года**

Началось строительство железной дороги Тюмень – Сургут.

**21 декабря
1965 года**

На территории Ханты-Мансийского округа пробурен первый миллион метров поисково-разведочных скважин.



Середина 70-х. Первомайская демонстрация, в центре А.Е.Рюпин – начальник АТК.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

22 декабря
1965 года

По зимнику в Сургут прибыла новая мощная техника, на радиаторе короткая надпись – «Витязь». Эта стальная машина весом 7 тонн уверенно преодолела непроходимые топи: выручают гусеницы метровой ширины. В кузов машины можно положить 3 тонны грузов. «Витязь» предназначен для перевозки грузов на строительстве трубопроводов, ему не страшны болота и глубокий снег. На машине установлен двигатель мощностью 148 л.с. Гусеницы облегченного типа – резино-металлические, надеваются прямо на колеса с пневмошинами. «Витязь» развивает скорость до 40 км/час.



Февраль 1981г. В.И.Кирпичев и члены его бригады.



Груз доставлен на буровую. Перекур!

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**4 января
1966 года**

Первый Ан-12, прибывший в Сургутский аэропорт, доставил 30 тысяч тонн труб для трубопровода Усть-Балык–Омск, а также оборудование для нефтепромыслов, автомобили, экскаваторы.

**22 мая
1966 года**

Началось строительство автомобильной дороги с бетонным покрытием, которая свяжет речной порт с центром будущего города и с железнодорожной станцией Сургут. Общая протяженность дороги – 17,5 км. Строители приступили к расчистке трассы от леса.

**5 октября
1966 года**

Состоялось заселение первого крупнопанельного дома в городе Сургуте.



Открытие спортзала. Слева – А.Е.Рюпин, О.Т.Ефремов.



1975г. Дорога на Холмогоры. Фото на память.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**16 октября
1967 года**

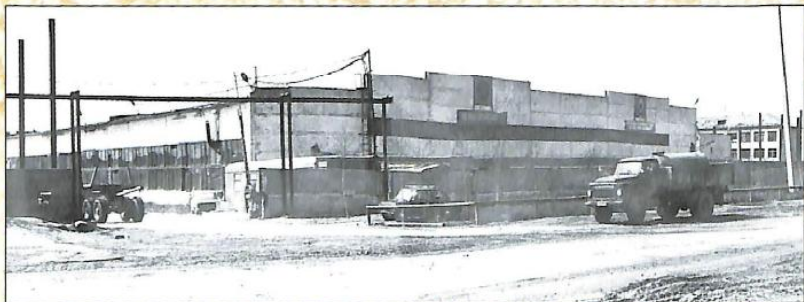
Рабочий поселок
Нефтеюганск
Указом
Президиума
Верховного
Совета РСФСР
преобразован
в город.

**22 декабря
1967 года**

3,3 миллиона
рублей – такой
доход получила
в этом году АТК.
Подвижной состав
поделен на два
гаража –
автомобильный
и тракторный,
по три колонны
в каждом.
Численность
работающих
составляет
427 человек,
транспорта –
383 автомобиля.
Сдана
в эксплуатацию
закрытая стоянка
на 30 мест.
Машины
предприятия
прошли десятки
тысяч километров
по дорогам
района, техника
побывала
в некоторых
населенных
пунктах района,
где машину
увидели вообще
впервые.



1976г. Комсомольско-молодежная бригада.
Пушинцева Александра.



1979г. Контрольно-пропускной пункт СУТТ-1.



Панорама предприятия 1978–1979гг.

ХРОНИКА

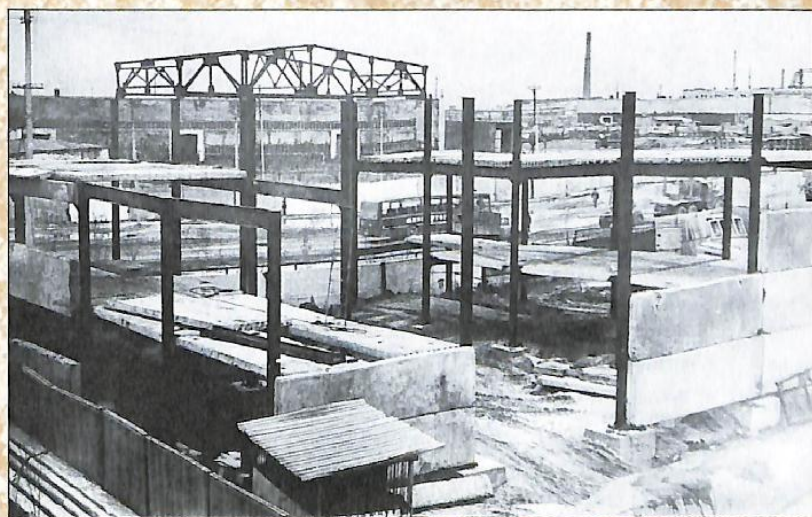
ДАТ И СОБЫТИЙ

**8 января
1968 года**

Четвертый год действует зимник Тюмень—Сургут. Из АТК на юг области ушли «Уралы», груженные металлоломом, оттуда они привезут запчасти для автомобилей и тракторов. Первопроходцами в этом сезоне стали Евгений Куликов и Александр Николаенко. Они же в апреле и закрывали зимний сезон, совершив семь поездок в областной центр. Это своеобразный личный рекорд водителей.

**10 февраля
1968 года**

Ежедневно транспортники АТК плюсуют к своему активу 100 тонно-километров. Где только не увидишь машины с маркой АТК: в Нижневартовске, Тюмени, Пойковском, Нефтеюганске, Тобольске, Лемпино, Горноправдинске.



1978г. Строительство спорткомплекса.



ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

17 апреля
1968 года

В Тюмени состоялась конференция по проблемам развития и размещения производительных сил региона в генеральной перспективе. В ней приняли участие Госплан СССР, Сибирское отделение Академии наук СССР, плановые комиссии Западно-Сибирского экономического района, партийные органы. В перспективе поставлена задача создания в Западной Сибири крупнейших нефтеперерабатывающих и нефтехимических комбинатов, строительство новых нефтегазопроводов повышенного диаметра.



80-е годы. Рабочая пятиминутка в РММ.



Ежегодный технический осмотр транспорта на территории СУТТ-1.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**14 декабря
1968 года**

Когда мороз за 40 и даже 50 градусов, гудят моторы мощных «Уралов», МАЗов, вездеходов, КраЗов. Транспорт нужен буровикам, вышкомонтажникам, нефтяникам, строителям. И вот спешат по намерзшим дорогам машины, за баранками которых люди, презревшие лютый сибирский холод. Рассказывает начальник планового отдела предприятия В.Дятлов: – Многочисленный коллектив АТК из месяца в месяц добивается больших трудовых успехов, план в приведенных тонно-километрах нами выполнен досрочно, на 150 процентов. Значительных успехов добился коллектив тракторного парка, возглавляемый В.Чуковым.



Колонна АТК на майской демонстрации.



15-летие АТК. Фестиваль трудовой славы. У микрофона Г.К.Рябов – начальник РММ.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**23 декабря
1968 года**

Добыт первый миллион тонн сургутской нефти. «Без нас, автотранспортников, – сказал на торжественном митинге по этому поводу начальник АТК В.А.Полошкин, – это событие не состоялось бы».

**21 февраля
1969 года**

Перевыполнив производственный план прошлого года в полтора раза, коллектив АТК и нынешний начал по-ударному. – Выработка водителей автомобилей, – сообщил главный инженер предприятия Борис Гареев, – за январь-февраль составила свыше 3,5 миллиона тонно-километров, что на 1,2 миллиона превышает плановые задания. Успех достигнут не только благодаря большим объемам перевозок, но и четкой работе автомашин, выходу максимального их числа на линию.



Экскурсия школьников по цехам автотранспортного предприятия.



Чествование победителей соцсоревнования в честь юбилея предприятия.

ХРОНИКА ДАТ И СОБЫТИЙ

22 апреля
1969 года

**Шофер АТК
Г.Ибатов**
рассказывает:
– План перевозок
наш экипаж
перевыполняет
в полтора раза.
Успешно
вывозятся грузы
из затопляемой
зоны и
отправляются на
буровые,
нефтепромыслы,
стройплощадки.
Водителем
я работаю
восемнадцать лет,
вою на вахту,
каждый день
преодолеваю
бездорожье.
Но наш боевой
экипаж держится
крепко, ремонт
машин проводим
с минимальными
затратами. Спустя
годы наш ЗИЛ
как новенький.



1978г. Художественная самодеятельность СУТТ-1.



Автотранспортники на заготовке сена на сытую зимовку буренкам для совхоза «Сургутский».

ХРОНИКА

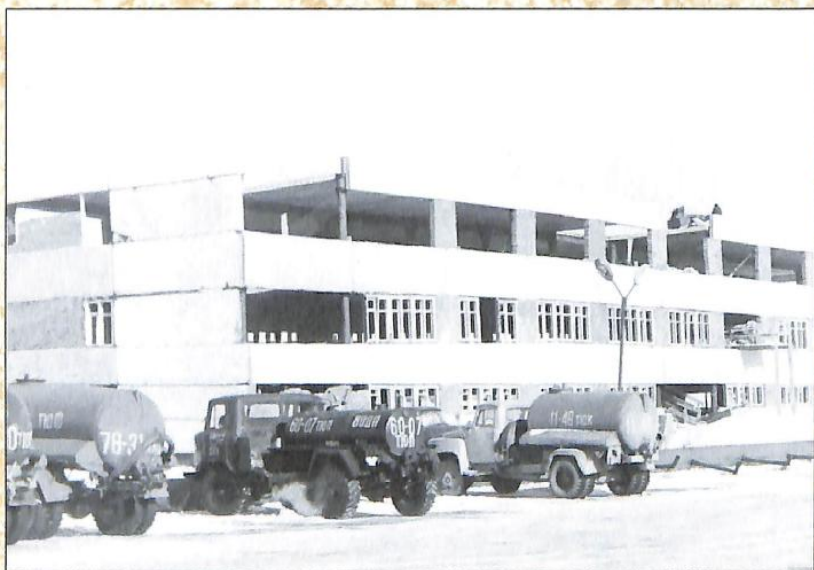
ДАТ И СОБЫТИЙ

**21 июня
1969 года**

Горячая пора настала для транспортников: навигация в разгаре, им приходится работать днем и ночью. Напряженный труд сказывается на производственных показателях работы АТК. Предприятие уже наполовину перевыполнило задание второго квартала.



Июль 1979г. Награждение призеров конкурса профмастерства среди водителей. Председателю профкома А.П.Воронину вручает награду начальник СУТТ-1 А.Е.Рюпин.



1980г. Строительство административного здания.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**5 ноября
1969 года**

Современная буровая установка – это завод в миниатюре, требующий своевременного обеспечения запчастями, горюче-смазочными материалами и многим другим. С этой задачей успешно справляются водители АТК. Не одну сотню километров исколесил по тайге, бездорожью, в зимние метели и в осеннюю непогоду тракторист Алексей Девятков, который доставляет грузы на буровые. Его техника всегда в исправном состоянии, вот почему Девятков с опережением выполняет задания. И таких водителей в АТК много.



1979г. Группа работников предприятия на демонстрации.



Ф.А.Арнст и члены его бригады.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**25 июня
1970 года**

– На предприятии руководство внедрением новой техники, – рассказывает и.о. начальника АТК Ф.И.Филимонов, – осуществляется через научно-техническое общество (НТО). Это группа в 42 человека. Под своим контролем они держат многие вопросы, такие, как экспериментальная работа совместно с автозаводом имени Лихачева по отработке узлов и агрегатов автомобиля ЗИЛ-131, технической эксплуатации и увеличению межремонтного периода техники, коэффициент использования автомашин и многое другое. Также НТО контролирует вопросы небросовестного выполнения строителями своих обязательств по строительству гаражей и ремонтно-механических мастерских для АТК.



Когда у нас еще не было внуков...



Группа ветеранов управления на отдаленном месторождении.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ



Хорошее настроение! Обеденный перерыв в РММ.

**17 сентября
1970 года**

По решению Совмина, в Сургут прибыла группа сотрудников института ЛенЗНИИЭП. В городе на Оби откроется филиал этого института, который возьмет на себя функции генподрядчика по проектированию города и будет осуществлять функции авторского надзора.

**4 сентября
1971 года**

В канун Дня работников нефтяной и газовой промышленности 20 человек из АТК награждены знаком «За работу без аварий».

**20 ноября
1971 года**

Подведены итоги летней городской спартакиады среди нефтяников и строителей. В комплексном зачете по всем 4-м видам спорта: волейболу, теннису, кроссу, городкам – победила команда АТК.



Пятиминутный отдых на зимней трассе. 80-е.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИИ

10 января
1973 года

Расступились вековые сосны там, где пролегла дорога на Федоровское месторождение, машины потоком движутся по направлению к Острову. Они везут грузы на отсыпку кустовых оснований под будущие буровые вышки, оборудование, ГСМ. С самого начала возит грузы на своем КраЗе шофер автотракторной конторы Гамис Юнусов. Он одним из первых пробивал зимник на Тюмень, доставлял на многотонном «Урагане» оборудование, запчасти, стройматериалы. Он один из тех, кто своим трудом приближает тот момент, когда нефть с Федоровского пойдет в напорный коллектор. 50-градусные морозы остужают пыль, но ненадолго: чуть «потеплело» – и снова ревут моторы могучих автомашин.



Галантные мужчины поздравляют прекрасную половину коллектива.



Скоро в дорогу. Последние уточнения и сверки.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ



7 ноября 1983г. Праздничная колонна СУТТ-1 на демонстрации.



Всей семьей – на лыжи!

**9 марта
1972 года**

*Рабочий поселок
Нижневартовск
стал городом.*

**21 апреля
1973 года**

*Вступил в строй
трубопровод
Самотлор–Усть-
Балык–Тюмень–
Уфа–Альметьевск.*

**1 ноября
1973 года**

*Приятная,
радостная весть
пришла из
Сургутской
нефтегазоразведоч-
ной экспедиции:
открыто новое,
перспективное
месторождение –
Холмогорское.
Оно расположено
в 200 километрах
к северо-востоку
от Сургута.
Ближайший
к нему населенный
пункт – деревня
Русскинская.*

**13 октября
1974 года**

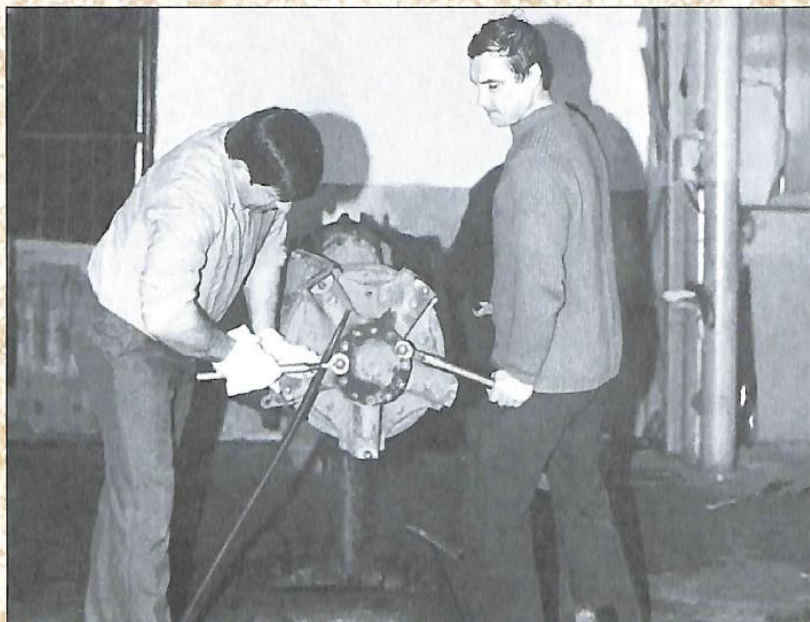
*Коллектив НГДУ
«Сургутнефть»
имени 50-летия
СССР приступил
к разработке
Быстринского
нефтегазового
месторождения.*

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**24 февраля
1975 года**

Одна из главных задач, стоящих перед коллективом АТК, – отсыпка дорог и кустовых оснований на Федоровском месторождении. Как сообщили председатель местного комитета предприятия Э.Ботвинов, бригада И.Опарина на четыре дня раньше срока закончила аккордное задание. Только одна эта бригада выполнила половину месячного плана по перевозке грузов всей 8-й автоколонны. Наилучших показателей достигли водители З.Шаяхметов, Б.Купирянов, Ж.Шамсутдинов, И.Лысенко. Они за 15 рабочих дней сделали по 230–290 рейсов на расстояние 10–12 километров.



На коммунистическом субботнике.
Справа – Э.Н.Ботвинов, слева – В.И.Белобрицкий.



1979г. Технический совет на ремонте.
Наставник и ученик.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ



Когда-то в СУТТ-1 была своя пожарная дружина.

**14 октября
1975 года**

Нефтяники вышли на рубеж добычи 500 тысяч тонн ежедневно.

**30 ноября
1975 года**

Дал первый ток шестой энергоблок Сургутской ГРЭС-1. В этом году энергостроители пустили два энергоблока по 200 мегаватт. С пуском шестого блока строительство первой очереди ГРЭС завершено.

**21 декабря
1975 года**

Комиссия из представителей ГАИ, управления автодорог, АТК подписала акт приемки в эксплуатацию дороги Сургут-Русскинские-Холмогорское месторождение.



Перевозка буровой бригады.
Слева бригадир водителей Н.И.Палюх.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

27 марта
1976 года

В трудовом соперничестве коллективов транспортников по завозу грузов на отдаленные месторождения – Холмогорское и Локосовское – лидирует бригада водителей трубопроводов Н.И. Кошина. Особо отличились – Ю. Неуветаев, И. Решетников, А. Бабеха, победители первой декады ударного месячника среди водителей главка. Самоотверженно трудится на перевозке ГСМ Г.П. Болотов, его девиз: «Ни минуты простоя!» В любую погоду, по бездорожью его КрАЗ бесперебойно доставляет топливо на новые нефтяные площади. Большой опыт, высокое мастерство позволяют Геннадию Петровичу выполнять сменные задания на 160–180 процентов.



Слева направо: Г.К.Рябов – начальник РММ,
Н.Ф.Мухортов – мастер РММ,
В.Я.Сулимовский –
водитель.



Слева направо:
начальник СУТТ-1
Э.Н.Ботвинов,
секретарь комитета
ВЛКСМ
А.П.Воронин,
секретарь
парторганизации
В.А.Крохмаль,
главный инженер
В.С.Кудин.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**17 апреля
1976 года**

Более тысячи человек, 525 автомашин различных марок приняли участие в апрельском субботнике. Вышли на субботник ветераны Великой Отечественной, пенсионеры, а также учащиеся полшефного 8-го класса школы №15. Бригада А.Маматова починила в этот день 10 автомашин вместо 8 обычных.



Август 1983г. Концерт художественной самодеятельности для бригады по заготовке силоса. В сопровождении баяниста Анатолия Ложкина поет Валентина Курбатова, диспетчер ОЭ.



Август 1983г. Политинформация на местах. Сенокосная бригада Е.В.Силантьева должна заготовить 1650 тонн силоса.

**3 июля
1976 года**

Улица Центральная решением Сургутского горисполкома переименована в улицу Мелик-Карамова. Памяти гвардейца труда, известного в Среднеобье буровика, геолога названа новая улица. Город, в котором жил и трудился Николай Борисович, отдал ему дань уважения, назвав одну из улиц в его честь.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**29 сентября
1976 года**

Сургутские нефтяники приступили к разработке Локосовского месторождения. Доставка рабочих вахт и грузов осуществлялась на первых порах по сложной транспортной схеме: по воде, воздуху, по земле.

**7 декабря
1976 года**

На полтора месяца раньше началась зимняя автонавигация на Холмогорское. Предстоит доставить на это отдаленное месторождение 60 тысяч тонн грузов, которые будут на борту машин АТК-1, спецАТК, автотракторной конторы.



Техника готовится к 700-километровому пути.



Собрание бригады Н.Палюха.

ХРОНИКА ДАТ И СОБЫТИЙ

**13 сентября
1977 года**

Из Русскинской на Холмогоры открылось регулярное движение автотранспорта, доставленного сюда по воде. Первые сотни тонн ГСМ, труб, бурового оборудования пришлось очень кстати. Отпала нужда в вертолетах, проходчикам недр обеспечен фронт работ. На автотрассе протяженностью в 180 км отлично работают водители Макеев, Батраков и другие. На очереди – открытие 37-километровой дороги от товарного парка до месторождения. Она позволит ускоренными темпами обустроить вахтовый поселок.



Бригада автокрановщиков на Локосовском месторождении.



Полигон в районе «Орбиты» долгое время был традиционным местом проведения конкурсов профессионального мастерства.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**6 апреля
1978 года**

*Состоялась
почетная вахта
по добыче 100-
миллионной тонны
Сургутской нефти.*

**Июнь
1978 года**

*Добыт первый
миллиард тонн
тыменской нефти.*

**30 июня
1978 года**

*Началась
разработка одного
из самых сложных
в геологическом
плане
месторождений
Сургутнефтегаза –
Лянторского.*

**1 сентября
1978 года**

*Коллектив УТТ-1
объем
грузоперевозок
с начала года
выполнил
на 110 процентов.
Большим
уважением
в коллективе
пользуются
водители Ф.Арист,
А.Филиппович,
В.Крылов,
А.Шкапов.
Не отстают от
товарищей слесари
ремонтно-
механических
мастерских
В.Меринов,
А.Аклеев.*



Приятно получить заслуженную награду
из рук начальника СУТТ-1 Э.Н.Ботвинова.



Инструктаж санитарной дружины. 80-е годы.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ



Слесари РММ. Справа – А.И.Смирнов.



Ученики подшефной школы на предприятии. 80-е годы.

**14 сентября
1978 года**

*Организовано
Обское
производственное
геологическое
объединение по
разведке нефти
и газа – «Обьнеф-
тегазгеология».*

**13 октября
1978 года**

*На футбольном
поле состоялся
конкурс профес-
сионального
мастерства среди
молодых
водителей Сургута.
Представители
15 транспортных
организаций –
43 водителя
на бортовых
автомашинах
ЗИЛ-130 приняли
участие в
соревнованиях.
Первый этап
конкурса – теория:
сдача правил
дорожного
движения. Затем
каждому участнику
конкурса
необходимо было
выполнить
по 10 «фигур»,
причем в течение
трех минут.
Команда молодых
водителей УТТ-1
Сургутнефтегаза
выиграла
первенство!*

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**27 октября
1978 года**

Принята на обслуживание зимняя дорога на Лянторское месторождение, заключительные работы идут на трассе Сургут-Ноябрьская. Протяженность только зимних дорог составляет уже свыше 500 км.

**16 декабря
1978 года**

Вышел в свет первый номер газеты «Нефть Приобья».

**25 декабря
1979 года**

Президиум профсоюзного комитета объединения «Сургутнефтегаз» подвел итоги социалистического соревнования среди производственных коллективов за четвертый квартал 1979 года. Среди победителей – коллективы УТТ-1: автоколонны №3, где начальником Н.Веселов, на втором месте – автоколонна №5, руководит которой Н.Шапко.



Встреча работников СУТТ-1 с представителями ГАИ.



Спорт на предприятии всегда был в почете.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ



Спортивная команда СУТТ-1 – футболисты «Автомобилиста».



На сенокосный стан приехали участники художественной самодеятельности.

18 апреля 1980 года

Закрѣпы зимники на Тюмень, Хомогоры, Локосово, Яунлор, переправа через реку Пим. Позади 130 дней зимника, в течение которых в месторождения завезено 138 тысяч тонн грузов, или 137 процентов к плану. По итогам завоза грузов на отдаленные месторождения сургутяне вышли на первое место среди 4-х объединений главка. А среди транспортников Сургутнефтегаза в призерах водители первого, третьего и шестого УТТ.

7 ноября 1980 года

Из разведочных скважин Карамовского месторождения получены первые сотни тонн нефти. Это второе месторождение, введенное в эксплуатацию в 1980 году, и десятое с начала разработки подземных кладовых региона.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**21 декабря
1980 года**

Месяц как открылась зимняя навигация по завозу грузов на отдаленные месторождения Сургутнефтегаза. Зимник-1981 – это 240 тысяч тонн грузов, почти вдвое выше плановых заданий прошлогодней кампании.

В этом году прибавились новые точки: Вершин-Яунлорское, Южно-Ягунское, Повховское. Только в декабре транспортные подразделения успели доставить 25 тысяч тонн грузов – в два раза больше, чем в прошлом декабре. Среди водительских коллективов выделяется своими результатами бригада трубовозов Н.Кошина, которая обязалась перевезти две тысячи тонн труб сверх плана.



На трассе. 80-е годы.



Апрель 1986г. Автоколонна №4, бригада Н.Палюха.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

1987г.

«Выше дыма
грэсовских труб».
Полет
дельтапланеристов
СУТТ-1.



**27 февраля
1981 года**

45 рационализаторских предложений внедрено в УТТ-1 за год. Главным направлением работы рационализаторов является сокращение простоев автомобилей, находящихся в ремонте. Начальник производственно-технического отдела управления Н.Фидря лучшими рационализаторами назвал В.Доля, Н.Мухортова, В.Ермышкина.

**1 апреля
1981 года**

Март отличается труднопроходимыми дорогами на Повх и Холмогоры. Но все же бригада трубовозников под руководством В.И.Кирпичева на 264 процента перекрыла задание первого квартала. За период зимника от станции Когалымская до Повховского месторождения бригада доставила 18 тысяч тонн труб.



Март 1991г. Конференция трудового коллектива.
Крайние слева: председатель совета трудового коллектива А.В.Шапов и начальник УТТ-1 В.Г.Тахматов.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**5 сентября
1981 года**

УТТ-1 традиционно встречает День нефтяников трудовыми успехами. Лидерами соревнования названы коллективы РММ (начальник Г.Рябов) и автоколонны №6 (Ю. Чернов). В сжатые сроки отремонтировано и проведено техническое обслуживание 70 автомобилей. Люди здесь работают увлеченно, красиво. Например, В.Н.Меринов, бригадир слесарей-мотористов, специалист высокой квалификации. Ремонт двигателей, производимый его бригадой, всегда высокого качества. Другой бригадир слесарей – В.П.Телегин, технически грамотный, мастер своего дела. Труд таких специалистов позволил РММ четырежды занимать призовые места в соревновании подразделений УТТ-1.



Начало 90-х. Коллектив эксплуатации.



Участники Великой Отечественной и локальных войн в гостях у коллектива предприятия.



Холмогоры, Холмогоры, то ли ямы, то ли горы

Семидесятые

Где дороги пробегут

...Водитель замерзшими, негнущимися пальцами копался в моторе и в самых незамысловатых выражениях оценивал природно-климатические условия Западно-Сибирской низменности, свой заглохший МАЗ и злополучную шоферскую долю. На обратном пути он на все лады расхваливал здешнюю рыбалку, чистый воздух и другие прелести тайги.

– Весной на многих скважинах задвижки открывают водолазы. Не верите?! Да мы и ездим здесь в основном зимой, а в остальное время либо буксуем в болотах, либо стоим.

При всех «поэтических» преувеличениях доля истины в словах бывалого северянина имелаась. И надо отдать должное людям, у которых сибирское упорство сочетается с русской смекалкой. Они ставят вышки на сухие бугры и бурят наклонные скважины в болота. Они цепляются за проходимые участки трасс и атакуют с них непроходимые. Строят ледяные дороги, гатят болота и все-таки идут вперед.

Здесь применяются все виды транспорта – от оленя до судов на воздушной подушке и дирижабля. Но если в стране на каждую тысячу километров приходится 6 километров железных дорог и 18 километров – автомобильных, то в Тюменской области семидесятых годов эти цифры соответственно равны 0,5 и 0,2 километра.

Всё против строительства дорог в этом крае: и исключительная (до 70-80 процентов) заболоченность территории, и сложные природно-климатические условия, короткий строительный сезон, отсутствие собственных стройматериалов, пригодных для сооружения дорог. Вот цифра: если в Татарии километр железной или шоссейной дороги стоит в среднем 40 тысяч рублей, то в Среднем Приобье его цена доходит до 500 тысяч (еще тех полновесных, доинфляционных рублей).

И еще цифры. По удельному весу затрат на преодоление фактора бездорожья расходуется до 15 процентов материально-технических ресурсов и до 50 процентов – ресурсов транспорта.

И все же, хоть и медленно, и ужасно – раз в десять! –

дорого, но все больше тоненьких ниточек дорог перечеркивают карты Тюменского Севера. Потому что за десять лет освоения Западной Сибири подтвердились все мыслимые и немыслимые фантастические прогнозы геологов. Подтвердились и были превзойдены. И за тридцать земель необходимо было доставить сюда миллионы тонн разного сложнейшего оборудования, строительных материалов, тысячи километров труб и множество других необходимых грузов.

По сложившейся к тому времени практике, строители стремились уложить в единый транспортный «коридор» трубопроводы, нефтесборные коллекторы, линии связи, электропередачи, дороги. На Севере это обычная картина: в проносящемся в окне железнодорожного вагона видно параллельно следующие по автострате машины, за ее обочиной – вешки трубопровода, ажурные вышки ЛЭП.

Территория Тюменской области, как уже говорилось выше, занимает большую часть величайшей низменности планеты – Западно-Сибирской, ее площадь составляет полтора миллиона квадратных километров. Отсюда страна начинала освоение громадных территорий – от Уральского хребта до берегов Тихого океана. За десять лет были открыты 40 нефтяных и 35 газовых кладовых, многие из них не имеют себе равных в мире, в них миллиарды тонн нефти, триллионы кубометров газа. Залегают эти колоссальные запасы на относительно небольшой глубине, и при этом характеризуются высокой продуктивностью скважин.

Бакинским нефтяникам понадобилось более ста лет, чтобы извлекать 20 миллионов тонн из недр Азербайджана. Тюменская область добыла более 30 миллионов тонн «черного

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

КАЖДЫЙ ДЕНЬ – КАК СЧАСТЬЕ

– Ну что ж, Валентина, жилье я вам дам – пол-вагончика, хватит на первых порах! – Главный инженер АТК Федор Иванович Филимонов хитро сощурился. – Но с условием: будешь работать у нас диспетчером. Согласна?

– Конечно, согласна!

С этого вагончика и начиналась диспетчерская автотранспортной конторы, рядом стоял такой же – это был автовокзал. А самое главное, с этого вагончика начиналась жизнь семьи Курбатовых в Сургуте.

Валентина Яковлевна страшно обрадовалась еще и потому, что старший их сын был болен, требовал постоянного пригляда, и что могло быть удобнее, чем работа и жилье под одной крышей?!

золота» всего лишь через пять лет с начала эксплуатации своих месторождений. Пятнадцать лет потребовалось нефтяной Татарии, чтобы довести годовой уровень добычи до 100 миллионов тонн. Тюменские нефтяники превысили стомиллионный рубеж всего за четыре года девятой пятилетки. Объем добычи нефти в 1975 году составил 148 миллионов тонн.

Сибирь поразила своими темпами весь мир. Каждая четвертая тонна советской нефти начинала свой путь с берегов Оби.

Читатель, наверно, уже догадался, что «на дворе» – благополучные семидесятые. В сложных условиях, в рекордно короткие сроки построены нефтепроводы Шаим–Тюмень, Усть-Балык–Омск, 219-километровый трубопровод Сургут–Нижневартовск, по которому пошла нефть Самотлора. Десятки тысяч людей трудятся на сооружении железной и автомобильных дорог, линий электропередачи и связи, других объектов, связанных с развитием нефтегазодобычи.

Среди болот и тайги поднялись десятки новых городов и поселков, расширил свои владения и поднялся ввысь древний Сургут, к которому торопится стальная магистраль.

К этому времени железная дорога подходила все ближе к левобережью Оби, где, как и на правом сургутском берегу началось сооружение двухкилометрового моста. С обоих берегов выдвинулись навстречу друг другу пролетные строения моста; торопясь поскорее соединить их, коллективы мостостроителей дни и ночи напролет штурмовали задания и планы. Чтобы сотни тысяч самых разных и неотложных грузов приняла на себя железная дорога.

Случится это грандиозное событие в августе семьдесят

Но важнее всего оказалось другое – доброта и отзывчивость тех, с кем она работала рядом: старшего диспетчера Нины Ивановны Калугиной, Лии Михайловны Ремневой, самого Полошкоина. И хотя зачастую работали круглосуточно, Курбатова не замечала нагрузок: девочки работали, страхуя друг друга, не делясь и не чинясь.

– Мне просто повезло с коллективом, – считает Валентина Яковлевна, – повезло с руководителями. После Полошкоина пришел Рюпин Александр Евстигнеевич, редкой души человек, за ним Ботвинов. И отдача от нас была соответственная, мы просто жили одной семьей. И работали, и отдыхали вместе. Приезжают ночью: Валя, заболела Шура, соберись подменить! И без разговоров едешь, знаешь, что действительно без тебя не могут. И любой рад выручить кого-то.

Муж у Валентины Яковлевны тоже всю жизнь в автотранспортном предприятии отработал. В Сургуте у Курбатовых родился еще один сын, урожденный сургутянин. Сноху свою Алену свекровь почитает за дочь, любит и балует внучку Алину.

– Почаще бы нам встречаться, – говорит Валентина Яковлевна. – Ведь так хороша жизнь! И каждый день – как счастье.

пятого, а пока, в преддверии первого поезда, Главтюменнефтегаз пожарными темпами развивает в нефтяных городах причальное и складское хозяйство, развивает подъездные железнодорожные пути. Впереди – сумасшедшие объемы перевозки грузов конца семидесятых–начала восьмидесятых, когда ежедневно (!) заседали штабы по разгрузке вагонов и вывозу грузов с железнодорожных станций. И все это ради великой цели – дать стране все новые и новые сотни миллионов тонн нефти.

Всё упирается в транспорт

Что же представлял из себя транспорт тюменских нефтяников на ту пору?

Роль автотранспорта в добыче нефти и газа, в обеспечении потребностей многочисленных предприятий Главтюменнефтегаза в грузовых и вахтовых перевозках неизмеримо возросла за эти годы. При главке было создано производственное управление автомобильного транспорта – для более оперативного руководства и единой технической политики. Централизация управления автотранспортом позволила оперативно решать вопросы производственно-технического обслуживания и комплектации.

Число единиц подвижного состава приближалось к восьми тысячам, количество работающих в транспортных предприятиях главка превышало десять тысяч человек. Объем перевозок к середине семидесятых годов перевалил за 40 миллионов тонн. Вместе с многотысячным коллективом нефтяников транспортники решали сложные задачи, позволявшие ежегодно справляться с колоссальными объемами.

Еще в конце шестидесятых состоялся первый визит на западносибирские нефтепромыслы тогдашнего премьера Страны Советов Алексея Николаевича Косыгина. Высокий гость прилетел с собственной «Волгой», из аэропорта кавалькада из ГАЗ-69 двинулась на промысел Усть-Балыка. Дорогу здесь вовремя расчистить не успели, активно работал бульдозер ДЭТ-250. Директор Усть-Балыкской конторы бурения треста «Сургутбурнефть» Александр Николаевич Филимонов, воспользовавшись случаем, решил задать Косыгину вопрос, в котором заключалась и просьба: «Алексей Николаевич, нам бы вот этой техники побольше. Один ДЭТ-250 может работать за пять Т-100! И он очень хорошо зарекомендовал себя в на-

ших болотах». Косыгин – встречный вопрос: «А вы знаете, сколько их выпускает наша промышленность?» – «Знаю: 50 штук в год. Но нам осваивать болотистый Север. У нас просьба увеличить выпуск этой прекрасной техники. Все упирается в транспорт».

Через девять лет, в 1977 году, когда А.Н.Косыгин снова посетил сибирские промыслы, завод имени Калющенко, единственный выпускавший ДЭТы, увеличил их выпуск всего в 10 раз – до 500 штук.

Зато именно в эти годы на дорогах Среднего Приобья появились чехословацкие самосвалы. Специалисты завода «Татра» передали северянам документацию по ремонту и техническому обслуживанию автомобилей, рабочие чертежи на изготовление оборудования и специального инструмента, помогли в подготовке и переподготовке водителей. Был создан опытный образец автомобиля в северном исполнении, испытания его в Среднем Приобье прошли успешно, и характерный силуэт «Татры» с защитным козырьком над кабиной водителя прочно вписался в индустриальный пейзаж Севера.

Вскоре стало ясно: все возрастающие объемы транспортных работ и специфические условия перевозок, постоянный рост и разнообразие техники требуют одного – специализации предприятий. Первыми из состава автотранспортных предприятий в самостоятельные организации начали выделяться тракторные колонны, где объединялась вся тяжелая гусеничная техника. Затем на очереди оказались вахтовые перевозки.

Специализация улучшила техническое состояние техники, появилась возможность внедрить на некоторых предприятиях поточный метод технического обслуживания. Впервые автотранспортники заговорили о внедрении бригадного подряда в сочетании с аккордной оплатой труда водителей.

Дальше – больше: возникла необходимость строительства технически оснащенных производственных корпусов, ремонтно-механических мастерских, пассажирского автовокзала. Появились первые признаки ТОТа – вы еще не забыли про то, что когда-то он равнялся в здешних местах нулю?!

Одна из самых серьезных проблем работы автомобиля на Севере – запуск двигателей в зимнее время. До начала семидесятых годов все транспортные предприятия пользовались паровым подогревом, который сменили установки воздушного подогрева. Это новшество резко улучшило условия труда во-

дителей, повысило культуру производства. И что очень важно – позволило содержать технику на открытых площадках.

Эти веяния не минули и Сургутскую АТК. Коллектив решал вместе с нефтяниками глобальные вопросы развития региона: ежегодно сургутяне выходили на новые месторождения, удаленные от магистральных водных путей и от основных опорных путей-дорог. Доставка грузов туда была возможна либо в период навигации по малым рекам, либо по временным зимним дорогам.

В начале семидесятых парк машин в АТК достиг 482 единиц, число работающих перевалило за 600. Автомобиль с эмблемой «Сургутская АТК» можно было увидеть на всех месторождениях, во всех городах и поселках Тюменского Севера.

При АТК был организован дорожно-эксплуатационный участок, в задачи которого входило поддержание в исправном состоянии дорог на промыслы и буровые.

Повышение эффективности использования парка и рост

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

КОГДА МЫ БЫЛИ МОЛОДЫМИ...

О войне отец рассказывал редко, нехотя:

– Баранку крутил все пять лет, пушки таскал. Что еще рассказывать-то?..

Но иногда мальчишкам удавалось разговорить отца, и тогда он открывал перед сыновьями такие военные страницы!

Нечего и говорить, что все братья Смирновы мечтали стать водителями, как их отец. Отпихивая друг друга, они наперегонки мчались к его машине, когда он возвращался вечером домой. Старший брат уже давно сидел за рулем, а Валерий только в ПТУ учился на механизатора. В армии еще получили – стал Валерий Смирнов механиком-водителем плавающего транспорта. Пока он служил, родители переехали в Сургут. Отец возил вахту на Западный Сургут. Они вместе пошли в отдел кадров, и Валерия взяли тут же.

Довелось Валерию Ивановичу Смирнову возить вахту, всевозможные грузы для буровых: от дизельного двигателя, труб, различного оборудования до продовольствия.

Конечно же, ходил по зимникам. Запомнился один из самых тяжелых рейсов на Холмогоры. Поздней весной поступил категоричный приказ из главка: срочно доставить на месторождение цемент и оборудование.

Их торопили: на Тром-Агане, сказали, поверх льда вода с полметра стоит. Как же переправляться?

– Главное – цемент доставьте, – сказали. – А машины – машины можете потом там оставить...

Шли большой колонной, машин под тридцать. Подъехали к реке и остановились, устроили «совет в Филях»: как переправляться? Делать нечего, встали на подножку и – поплыли, можно сказать: бамперами гнали волны перед собой.

А на том берегу, как выяснилось, их никто не ждал: то ли не успели подъехать, то ли вообще не поверили, что решится кто-то ехать через Тром-Аган в апреле.

производительности труда заметно укрепили финансовое состояние предприятия. Особое внимание здесь начинают уделять созданию и развитию материально-технической базы, улучшению технического обслуживания автомобилей.

Растут такие показатели, как коэффициент технической готовности и коэффициент использования парка. АТК превратилась в крупное автотранспортное предприятие.

Нефтепромысловое управление «Сургутнефть» переименовано в нефтегазодобывающее управление «Сургутнефть». 5 августа 1971 года добыта десятиллионная тонна нефти с начала эксплуатации сургутских месторождений.

В декабре 1971 года началась подача попутного нефтяного газа на Сургутскую ГРЭС, и на Западно-Сургутском месторождении были потушены все факелы, по которым летчики, да и водители тоже, безошибочно ориентировались в непроглядной северной ночи. Сверху нефтяное Приобье казалось гигантским тортом, сплошь утыканным горящими свечками.

Конечно, какой водитель оставит свою машину? Всю ночь они сами разгружали цемент, складировали его на высоком берегу Тром-Агана. А утром – снова вплавь на машинах через притаившийся Тром-Аган, и теперь вода заливала уже подножки, хлопала в сапогах.

Сколько таких случаев было в жизни Валерия Ивановича Смирнова, сколько зимников? Да разве все сосчитаешь!

Возвращался из рейсов и даже во сне продолжал «рулить»: толкался, махал руками. Жена будит: ты что?! Тормоз выжимаю, говорит.

С женой Татьяной Ивановной они познакомились случайно, можно сказать.

– Жаркий летний день – праздник строителей тогда широко в Сургуте отмечали. Смотрю, стоит такая дивчина, с косой. Девушка, говорю, а вы что строите?

Вот уже скоро тридцать лет, как строят Смирновы дружную, крепкую семью. У них двое замечательных детей. И лишь совсем недавно покинула женское сердце тревога за уходящего в дальние рейсы мужа.

Валерий Иванович редко рассказывает своей Тане о шоферском житье-бытье. Как на дороге в Горноправдинск морозной ночью сломалась машина. Остановились все. Опытные водители придумали вот что: подъехали машины бугер к бугеру, капоты открыли, сверху брезентом накрыли вроде палатки. Исправная машина работает, тепло отдает той, что сломалась. По очереди менялись, в кабинах и у костров грелись. Так и отремонтировали, и снова в путь двинулись все вместе.

Другой раз 17 километров заметенного снегом зимника преодолевали... шесть часов! Автомобиль в буквальном смысле проминал дорогу: кидали его на занос – два-три метра проехали. И снова вперед. Не вообразить даже, сколько человеческого пота, труда вобрала в себя эта стелющаяся по болотам дорога!

Конечно, они не ангелы с крылышками – эти люди, с которыми Валерий Иванович проработал без малого тридцать пять лет. С которыми делил пополам хлеб и соль, костерный дым, тепло, мороз и пургу. И даже воду – тоже пополам из одной кружки, потому что места здешние – болотистые, вода была прелая, коричневая.

Но вовсе не случайно оказались они здесь вместе. Не случайно столько лет наматывают их автомобили бесконечные километры дорог.

Вот об этом обо всем и скажет, наверно, Валерий Иванович, когда будут они с Татьяной Ивановной отмечать сразу вслед за сорокалетием УТТ-1 30-летие совместной жизни.

И вот одна за другой эти «свечки» начали гаснуть, и потребовалось много лет, чтобы потушить большинство из них, а бесценный попутный нефтяной газ обратить на пользу людям.

13 марта 1971 года Сургутская нефтегазоразведочная экспедиция заложила поисковую скважину №62 на Федоровской структуре Сургутского свода – так состоялось открытие Федоровского нефтегазоконденсатного месторождения, которое называли «младшей сестрой Самотлора».

Спустя два года в октябре 1973 года нефтеразведка преподнесла еще один подарок: в 200 километрах к северо-востоку от Сургута открыто новое, очень перспективное месторождение – Холмогорское. Ближайший к нему населенный пункт – аборигенная деревня Русскинские. И как в начале шестидесятых – полное отсутствие дорог к богатейшей кладовой. Нет даже судоходных рек, по которым в короткую северную навигацию можно было бы забросить самое необходимое. Только небо на всем протяжении от Сургута до Холмогорского – абсолютно проходимое в любое время года.

360 километров мужества

Холмогоры... Поморское село с таким названием знает весь мир. В нем родился русский гений Михайло Ломоносов. Тот самый, что сказал вещие слова: «Могущество России Сибирью прирастать будет». Многочисленные лозунги с ломоносовскими словами о Сибири можно было увидеть где угодно: от кабинета руководителя крупного ранга до какой-нибудь столовой на трассе. Все гордились, что вот, сбылось пророчество великого ученого, а претворяем его в жизнь мы, романтики последней четверти двадцатого века.

Но вовсе не в память о любимом всеми сибиряками Ломоносове называли так новую кладовую нефти. Дело в том, что залегла она точнехонько на том месте, что имеет географическое название – Сибирские увалы. Посреди плоской, как поднос, Западно-Сибирской низменности вдруг обозначаются небольшие такие возвышенности – до 200 и более метров, между прочим. Да и протяженность этих увалов приличная – до тысячи километров тянется эта «горная гряда», от Оби до Енисея. Здесь-то и открыли бродяги-геологи новую нефтеносную площадь, и поскольку поразила она воображение прежде всего холмистыми возвышенностями, то и называли соответственно – Холмогорская. Вот к этим «хол-

мам» и «горам» и предстояло двигаться в ближайшие время нашим автотранспортникам. Месторождение еще только-только открыто, далеко не доразведано, не оконтурено, и конечно же, не защищено, но уже принято сургутскими нефтяниками, как говорится, на баланс. И уже «спущены» были сверху первые задания по добыче холмогорской нефти в 300 тысяч тонн. Уже двинулись на «Ураганах» по слежавшемуся снегу зимника «фонари» буровых, блоки насосных, вагончики и вездеходы.

Поселок нефтяников существует пока только на ватмане, проектировщики прижали его к кромке леса: хоть какая-то защита от арктических ветров, которым сюда добираться гораздо проще, чем до Сургута. Все белое: стылая тишина вокруг, безбрежная снежная равнина, лес – насупленный и молчаливый, небо – однотонно блеклое, такое же бескрайнее.

Таким увидели место застройки будущего города первыми прибывшие сюда автотранспортники.

Холмогорская трасса вначале петляла среди таежных урманов, потом стелилась по болотам и зыбунам, а миновав поселок Русскинские, тонкой змейкой тянулась по лесотундре – границе между Ханты-Мансийским и Ямало-Ненецким округами. Журналист А.Компаниец так описывал одну из поездок с водителями Сургутской АТК: «Уже больше двенадцати часов два КраЗа с трейлерами шли на Холмогорское месторождение. За долгие часы водители Валерий Федорович Ложкин и Григорий Андреевич Гайшун не встретили ни одной машины. Да и кого здесь встретишь: мороз перешагнул за пятьдесят, вся техника стояла на приколе. Это несколько облегчало их задачу: на узкой трассе тяжелым и неуклюжим машинам непросто разъехаться со встречным транспортом. И каждый ждал, что вот из-за поворота блеснет луч фар, и сразу на душе станет веселее. Но дорога по-прежнему была пустынная. Даже зайцы и песцы, которые раньше частенько пересекали зимник, куда-то попрятались.

Еще вчера утром оба сидели в кабинете главного инженера Федора Ивановича Мирскова.

– У меня к вам дело, – твердо сказал он. – Нефтяникам дозарезу нужны два тракторных крана для монтажа буллитов первой кустовой насосной станции. Я понимаю вас: 360 километров по зимнику в такой лютый холод – не каждому по зубам.

– Раз надо – значит надо, – сказал Гайшун.

Колеса наматывают бесконечную нитку зимника. Две тяжелые машины, окутанные снежной пылью, с залепленными фарами медленно шли вперед. Любой резкий поворот – и беды не миновать: на трейлерах – 28-тонные краны.

Последние километры пути к Холмогорам всегда самые трудные. А в ту ночь они тянулись дольше обычного. Может, потому, что на сотни километров вокруг их было только двое. И хотелось несколько минут посидеть в тепле, выпить стакан горячего чая.

Они могли отдохнуть в Русскинских, но, не сговариваясь, поехали дальше. Их с нетерпением ждали. Ждали, чтобы в срок сдать важный объект в эксплуатацию.

Уже больше десяти лет Гайшун и Ложкин работают в АТК. Много раз их вместе посылали к далеким буровым. Оба в числе первых осваивали трассу на Холмогоры. И не раз приходили друг другу на помощь. Вот почему выбор Мирского пал на них.

До цели оставалось не больше десяти километров. Еще рыбок, и вдалеке приветливо замерцают огоньки буровой.

Первой вдруг заглохла машина Гайшуна. Ложкин выскочил из кабины и кинулся к товарищу.

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

ВРЕМЯ ПОМНИТЬ

– И я, и муж мой Василий Степанович – оба работали водителями. Я за баранку взялась еще в Донбассе: другой работы для женщины там не было. Приехали на Север – и тут такая же история. Мы с мужем вместе на машины сели, только он тяжелую технику водил, а я – бортовой ГАЗ-52: целый год директора АТК возила.

Нина Семеновна Петрова и сегодня, будучи на пенсии, не потеряла былую уверенность и неприсклонность. Не случайно выбрала сугубо мужскую профессию. Таких в автотранспортном предприятии всегда было наперечет.

– В шестьдесят шестом, когда решили переезжать на Север, сказала мужу: готовь жилье, детям в школу идти. Приехала с ребятишками, а Василий Степанович уже землянку нам приготовил на берегу протоки: наполовину в земле, а верхняя часть – бревна накатом. Сложил печку, даже погреб выкопал и картошку на зиму припас. И мы зиму благополучно пережили.

Год ездил Полпошкин на «персональном» ГАЗе, но когда пришла новая машина, Нина Семеновна воспользовалась случаем и упростила директора отпустить ее: вы допоздна работаете, а у меня семья, дети, высказала она главный аргумент, и Виктор Лаврентьевич согласился.

Год возила битум для строящегося гаража АТК, но болезнь заставила ее поменять все же работу. Ее устроили в РММ механиком, затем диспетчером. К беспокойной, работающей женщине пригляделся новый начальник предприятия Рюпин и как-то предложил:

– Чего остановился?

– Машина встала, что-то с топливопроводом, наверное, морозом перехватило, – устало сказал Гайшун.

– Кажется, и моя заглохла! – Валерий подбежал к своему КрАЗу. Он не ошибся, вокруг стало удивительно тихо. Ложкин рывком открыл кабину, нажал на стартер. Дизель судорожно вздрогнул, затих. Водитель какую-то минуту сидел молча, силясь осознать случившееся. А двигатель все еще шептал свою неоконченную песню, отдавая последнее тепло человеку.

Совет держали в кабине у Григория.

– Не устояло топливо против такого мороза, загустело, – говорил Гайшун. – До 50 градусов выдерживало, а нынче, видать, ниже.

– Жмет на всю железку, аж дыхание перехватывает. Придется отогревать факелами, – рассудил Ложкин. – А сейчас, я думаю, надо позавтракать.

Хорошее предложение! – улыбнулся Григорий.

Он вынул термос, хлеб, кусок сала. Разожгли паяльную лампу. В кабине стало тепло. Обжигаясь, пили чай, а глаза слипались от усталости. Гайшун погасил лампу и, взвесив ее на ладони, сказал:

– А что, Нина Семеновна, может, попробуете себя в отделе технического контроля? Они там с заводами-изготовителями работают, совершенствуют автомобили.

Петрова согласилась и потом ни разу не пожалела об этом. Машину она знала хорошо, работа отдельных узлов и агрегатов была для нее, что называется, открытая книга. Претензии эксплуатационников заводские конструкторы сразу брали на заметку и старались устранить.

Василий Степанович Петров погиб за рулем, старший сын Сережа в это время как раз школу заканчивал. До армии оставался год, и мать заявила, что не позволит ему бить баклуши всю зиму.

– А я и не собираюсь, – парировал сын. – Хочу, как и вы с отцом, в УТТ-1 работать.

Александр Евстигнеевич Рюпин охотно взял парня электриком. А у Сергея уже были водительские права, в межшкольном учебном комбинате получил. На день рождения Нина Семеновна спросила:

– Что подарить тебе, сынок?

– Ничего мне, мама, не надо, – отвечает, – сам зарабатываю. А вот если устроишь перед армией водителем поработать...

И снова Петрова пошла к начальнику УТТ: так, мол, и так, хочет парень за руль. Думала, рассердится Рюпин на такую просьбу, ведь совсем зеленый еще парень. А он:

– Что ж, как раз новые ГАЗ-53 подошли, пусть садится и работает, – только всего и сказал.

Из армии Сергей Петров вернулся прямым в УТТ-1, дали ему «Урал-377». Сейчас возит начальника вышкомонтажного управления.

Дочь у Нины Семеновны тоже выучилась. Работает в детском реабилитационном центре «Зазеркалье», за ней потянулась и внучка. И вторая внучка учится.

Чем же еще, если не гордостью за себя, за товарищей, за своих детей и внуков, отложатся в памяти эти удивительные годы?!

– Совсем мало осталось в ней бензина, надо экономить. Неизвестно, когда двинемся в путь.

С большим трудом набрали в ведра солянки, похожей на белый кисель. Приготовили факелы.

– Обе машины нам не прогреть. Давай твою, – предложил Гайшун.

Разожгли костер, благо, тайга рядом была. Пламя осветило КраЗы и чахлые деревья, жавшиеся к зимнику. Сначала дело двигалось быстро. Факелы макали в ведро с топливом, поджигали от костра и шли к машине, оставляя за собой чадящий след и рой искр. Но скоро руки окоченели, тысячи иголок впились в лицо. По очереди бегали к костру, чтоб хоть немного согреться.

Рассветало. Лица у водителей почернели от копоти и мороза, глаза ввалились. Они снова и снова обжигали руки о металл, выколачивали и выдували из топливопровода застывшее горючее. И оттуда выползали белые макароны дизельного топлива.

Время перевалило за полдень. Оба – помороженные, черные, шатающиеся от усталости, они не думали сдаваться. Водители понимали, что надо двигаться, работать. Это сейчас было главное.

КраЗ Валерия, словно очнувшись от тяжелого сна, наконец ожил. Они сидели в кабине и чутко прислушивались к работе двигателя. Каждому казалось, что он поет самую чудесную песню.

Договорились так: Валерий едет в Русскинские, заправляет машину другим топливом с примесью керосина и возвращается к Григорию. Он отдал товарищу последнюю пачку «Беломора», оставив себе пяток папирос, и двинулся в обратный путь за сто двадцать километров.

Больше суток водители преодолевали двадцать километров. На их поиск уже снарядили целую экспедицию, когда КраЗы прибыли на место.

Они победили. Каждый километр пути стал километром их мужества и высокого долга».

Вот новый поворот – что он нам несет?

Таких «случаев» из практики работы водителей АТК на Холмогорском месторождении хоть отбавляй, многие до сих пор считают их заурядным явлением, не достойным внимания. Более того, каждый случай непредвиденной остановки или по-

ломки в пути воспринимают себе в упрек: мол, у водителя-профессионала такого быть просто не может. Потому и отмалчиваются, отшучиваются, если спросишь о чем-то необычном.

Поселок Русскинские на Холмогорской трассе оставался несколько в стороне, километрах в пятнадцати-семнадцати от зимника. Речь, собственно, идет о поселке, расположившемся рядом с базой производственно-технологической комплектации Главтюменнефтегаза, на берегу полноводного Тром-Агана. На просторной, очищенной от леса площадке возвышаются запорошенные снегом штабеля труб, бурового оборудования, стройматериалов, доставленные сюда в навигацию по реке. Как только мороз-строитель скует местные болота и речки прочнее бетона, припасенное в навигацию начинают загружать в автомобили и отправлять на Холмогорское.

Весь центр поселка занимали разномастные машины, которых в несколько раз больше, чем построек. Плотно, едва не касаясь бортами друг друга, стен общежития и жилых вагончиков, почти упираясь колесами в двери, стоят мощные грузовики: «Магirusь», КраЗы, «Уралы»... В стороне разместились тихоходы: бульдозеры, тракторы, экскаваторы.

Именно здесь, где имелись общежитие, столовая, работавшая круглосуточно, баня, и останавливались на краткий отдых водители. В поселке была своя котельная: отопление, горячая и холодная вода. Горячая вода в тайге – это праздник цивилизации! Жили по 5-6 человек в одной половине вагончика, столько же – в другой. Кормили неплохо.

Все водители получали на предприятии спальные мешки или комплект спальных принадлежностей: очень удобно, можно и заночевать в поселке БПТОиКа, пока загружают или разгружают твой автомобиль. Отдохнули, подкрепились, заправили баки машин – снова в путь. Холмогоры начинались с дожимной насосной станции, потом следовал пятый, второй куст скважин, а заканчивалась дорога на первом кусте, этот конечный пункт по иронии судьбы получил в обиходе простое название – Первый.

С первых дней создания уверенно заявила о себе бригада по перевозке труб с Русскинских на Холмогорское, возглавляемая Николаем Ивановичем Коциным. Опытный водитель, умелый организатор, Коцин сам подбирал себе людей, придерживаясь одного условия: в бригаду идут только энтузиасты, не боящиеся трудностей. Таких вместе с Коциным набралось восемь человек, у каждого «Урал» в отлич-

ном состоянии, за плечами многих – большой опыт работы на трубовах.

Перед началом зимних перевозок бригадир собрал своих людей. Начали с изучения трассы, изобилующей крутыми поворотами. И сразу договорились: ездить со средней скоростью 35-40 километров в час. Уже первые рейсы показали, что решение они приняли верное. На такой скорости при норме 9 тонн можно брать все десять-пятнадцать тонн без ущерба для автомобиля.

Коллектив Холмогорской БПТОиК заблаговременно спачковал все трубы, и погрузка машин занимала всего 10-15 минут. Да и автокрановщик работал отменным, ас своего дела – Федор Александрович Арнст.

Коцин разделил свою бригаду на отдельные группы – по две-три машины в каждой. Погрузка велась с таким расчетом, чтобы в рейс одновременно уходила вся группа. Мало ли что могло случиться на зимнике?! Каждые сутки на спидометрах автомобилей добавлялось по 400 километров.

Взаимовыручка – первая заповедь водительского коллектива. И даже в сорокаградусные морозы бригада работала. Но выпадали и активированные дни, тогда водители вели мелкий ремонт, меняли колеса, готовя трубовазы к новым рейсам.

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

ПЕРВООТКРЫВАТЕЛЬ

Ему казалось, что вся страна поднялась и двинулась на высокие северные широты: буровыми вышками, мачтами электропередачи, колоннами автотранспорта. Только что он закрыл глаза после 16-часового рабочего дня, и вот уже начальник участка вновь будит его: вставай, Володя, пришла колонна с Русскинских, разгружать надо! И с трудом разлепив глаза, он собирался и лез в кабину своего автокрана, чтобы одну машину за другой освободить от груза и через пару часов вновь разгружать.

А то еще не впишется в поворот плетевоз, потеряет многометровую плетть. Тогда зовут его, Грачева: и машину вытаскивать, и трубы загружать.

Через два года такой «интересной» жизни на Холмогорском Владимира Грачева отправили на новую «горячую точку» – Локосовское месторождение. Здесь было уже полегче: технику можно было доставить на барже, по Оби. Заходили в протоку – и вот он, родимый 203-й куст, рядом, рукой подать. И трубы, и насосы, и мешки с цементом – все, что цеплялось, его кран и переносил.

Еще три года жизни прошло. В общей сложности, пять лет жил Владимир Грачев на месторождениях, в вагончиках. Хуже всего было, когда менялась вахта, и вертолеты вывозили в первую очередь буровиков и вышкарей, за ними – промысловиков, КРСников, геофизиков. Транспортники улетали последними, и, как правило, именно в это время начиналась нелетная погода. Случалось, что из-за нее, нелетной, они меся-

Не повезло Сергею Коротину: ему достался «Урал» с заводским дефектом, который к тому же было невозможно обнаружить. Две недели, отрывая от себя дорогие часы отдыха, Сергей упорно искал причину и нашел-таки!

Правой рукой бригадира был опытный Александр Васечко – четверть века за баранкой, душевный: подход имел к каждому. Водители в бригаде подобрались бывалые, но только сам Коцин и еще Иван Бондарь имели опыт перевозки труб по зимнику. На первых порах они помогали товарищам, передавали им свои навыки ухода за машиной вдали от базы. Теперь у каждого водителя есть свои секреты мастерства. Неслучайно коэффициент выхода автомашин в бригаде равен 0,9.

В АТК были разработаны условия соревнования для водителей, работающих на зимних трассах. Порой было трудно даже определить победителя. Но вот на двадцать дней раньше срока бригада Коцина справилась с выполнением намеченных обязательств: за 35 дней на Холмогорское доставлено четыре тысячи тонн грузов. И стало ясно: эта бригада – победитель.

Отсюда, с поселка БПТОиКа вблизи Русскинских, во второй половине семидесятых начиналось освоение других среднеобских месторождений – Савуйского, Повховского, Карамовского.

цами сидели на «точке». Но все равно не унывали: молодые, веселые, они верили, что вот как вернуться, так заплатят ими во-от такой длинный рубль!

Потом в жизни Владимира Ивановича Грачева случились два события. Во-первых, он женился. А второе по значимости событие – его пересадили на 40-тонный кран «Январец», с помощью которого Грачев монтировал станки на Лянторском месторождении, Алахинском, Восточно-Сургутском, Родниковом, Нижнесортнымском... Дома у Грачевых хранится пачка грамот, где сказано, что он, Владимир Иванович Грачев, в числе первых осваивал такое-то месторождение и проявил при этом чудеса работоспособности и самоотверженности.

И вот уже три года Владимир Иванович – наставник молодых водителей 3-й автоколонны. В этой автоколонне какой только техники нет! И трудятся здесь сплошь заслуженные, мужественные и героические люди. Такие, как Федор Александрович Арнст, Виктор Иванович Галущенко, Владимир Федорович Романов.

Какое самое счастливое событие в жизни? – над этим вопросом Владимир Грачев долго не раздумывал:

– Получение квартиры на улице Пушкина в восемьдесят третьем. Зашли в нее – ванная, вода горячая и холодная! Вышел на балкон – со всех сторон стройка идет, все разворочено, а я счастлив, как пацан. Потом, когда дочка замуж вышла и нам дали трехкомнатную на проспекте Ленина, такого острого чувства счастья уже не испытал.

С огромным уважением говорил Владимир Иванович Грачев о поколении покорителей бездорожья, создателей самого первого в Среднем Приобье автотранспортного предприятия – и скромно умолчал о собственном вкладе. Просто работал 25 часов в сутки. Просто годами жил на месторождениях. Но, пожалуй, без него, Грачева, портрет коллектива Первого управления был бы неполон.

Сегодня здесь вырос город – город Ноябрьск, с белокаменными домами, скверами, газонами, и подавляющее большинство его жителей даже не подозревают, кто забивал первые колышки в его основание.

Пятого августа семьдесят пятого года в Сургут по мосту через Обь пришел наконец первый поезд – разряженный, словно невеста, весь в цветах, флажках и транспарантах. Ошалевшие от радости, ликующие сургутяне, гремущая медь оркестров, сыплющиеся с неба, с вертолетов, листовки, торжественные речи – никогда не забудется этот день.

А для автотранспортников он означал не облегчение их ноши, а наоборот – ускорение производственных ритмов, еще большее напряжение и ответственность за выполнение планов перевозок. Грузы пошли не только по воде и воздуху: всесильное, полувоенное министерство путей сообщения, день ото дня наращивая объемы перевозок, шлет и шлет составы на Север.

БИТВА В ПУТИ

В конце 1975 года от Сургутской АТК впервые было отделено самостоятельное предприятие – автотракторная контора, ныне УТТ-5. Тяжелая гусеничная техника ушла из АТК. Но это вовсе не значит, что автомобили предприятия «ищут легких путей», наоборот.

Спустя год, когда автотранспортники всего Союза впервые отмечали свой профессиональный праздник – День работников автомобильного транспорта, коллектив Сургутской АТК, возглавляемый тогда Геннадием Афанасьевичем Чеботовым, впервые стал победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании.

В этот «звездный» для коллектива АТК 1976 год водители шестой автоколонны, где начальником на ту пору был Виталий Александрович Доронин, а председателем цехкома Николай Иванович Коцин, доставили на месторождения сверх плана 100 тысяч тонн длинномерного груза (читай: трубы)!

Кроме того, 1976–1977 годы оказались стержневыми, переломными для предприятия. В ноябре семьдесят шестого в результате новой реорганизации из состава предприятия был выделен автобусный парк, на базе которого потом возникла АТК №2, ныне СПАТО, а контора-основательница оказалась переименованной, правда, на короткий срок, в АТК №1.

А в памятном всем семьдесят седьмом в результате реформ, предпринятых Миннефтепромом, в Среднем Приобье появились новые производственные структуры – производственные объединения. 1977-й – год рождения объединения «Сургутнефтегаз». Вошедшие в его состав предприятия и организации получили новый статус и новые наименования. Сургутская АТК №1 наконец-то стала первым управлением технологического транспорта. Целые коллективы – автоколонны, бригады, отделы писали заявления: «Прошу принять меня на работу в УТТ-1...».

Казалось, сама природа решила усугубить трудности, в эту зиму выпали небывалые морозы. Однако все планы и задания были выполнены и перевыполнены. На зимних трассах 1976–1977 годов первое место в главке завоевала бригада водителей Николая Ивановича Коцина. Высоких показателей добилась бригада водителей бензовозов Владимира Владимировича Викуленко, кавалера ордена Трудовой славы III степени. За мужественный и героический труд были отмечены правительственными наградами – орденом Трудовой славы – Василий Иванович Кирпичев и Литвинов Николай Кузьмич. Автокрановщику Гамису Мавлетовичу Юнусову, прибывшему в числе первых на рефрижераторе «Северный» в мае 1964 года, было присвоено звание «Отличник нефтяной промышленности».

В 1978 году, несмотря на выделение из состава УТТ-1 новых предприятий и реорганизацию самого управления, продолжался его бурный рост. Численность работающих составила 1300 человек, причем молодежи до 30 лет было подавляющее большинство – 756 человек. Но отдел кадров продолжал прием на работу, в первую очередь, водителей, слесарей, машинистов автокранов.

Коллектив УТТ-1 в это время возглавлял Александр Евстигнеевич Рюпин, при котором активно развивалась и укреплялась производственно-техническая база предприятия – уже на новом, нынешнем его месте. В первом УТТ появились два гаража и дополнительно 8-я, 9-я и 10-я автоколонны.

– Мы успешно ведем работы по расширению производственной базы, – рассказывал Александр Евстигнеевич Рюпин в интервью газете «К победе коммунизма». – В ремонтных мастерских идет механизация трудоемких процессов. Монтируем три кран-балки, устанавливаем электромеханические подъемники, рабочий пост диагностирования машин, ос-

нащенный специальными приборами. При отделе главного механика создан цех нестандартного оборудования. Задумали создать центр управления производством. Надо построить помещения для центральной диспетчерской, ремонта и обслуживания автомобилей. Готовится проект связи между участками и цехами. Одним словом, у себя на предприятии мы делаем ставку на научно-технический прогресс в ремонте и обслуживании автомобилей, потому что планы можно выполнять только с исправной техникой. Не случайно на прошедший недавно техосмотр автотранспорта УТТ-1 вышло с коэффициентом 0,90.

Сколько законной гордости за родной коллектив в этих словах!

Эти годы, принятые называть «застойными», были наполнены для сургутских нефтяников напряженным, созидательным трудом. В семьдесят восьмом с сургутских промыслов страна получила уже 100 миллионов ценного сырья. Всего лишь десять лет затратили нефтяники на добычу этого огромного объема нефти! Напомним еще раз, что к этому рубежу другие нефтяные регионы шли долгими десятилетиями.

В 1979 году на базе УТТ-1 образовалось УТТ-3, из него приказом по Сургутнефтегазу, в свою очередь, выделилось шестое УТТ, в котором оказалась сосредоточена вся трубопроводная техника. Первое продолжало свое развитие: готовило открытие филиала на Федоровском, обустроивало новую базу под тяжелую технику и гараж на Лянторе.

Пожалуй, лучше всего это время поможет представить конкретная человеческая судьба.

БОТВИНОВ

Сургут начала семидесятых был городом уже не просто деревянным и одноэтажным: в микрорайоне нефтяников, украшенном собственной Эйфелевой башней – ажурной телевизионной вышкой, уже стояли первые пятиэтажные крупнопанельные дома. И конечная автобусная остановка была именно здесь, у телевышки.

По бетонной – в три плиты – дороге пассажирские автобусы отправлялись к другой конечной остановке – речному порту. И это была чуть ли не единственная дорога с твердым покрытием в тогдашнем Сургуте. А нефтяники ездили по бетонке на Западно-Сургутское месторождение и немного позднее – на Федоровское. Вот, пожалуй, и вся их транспортная сеть на тот момент. Конечно, были еще десятки километров лежневок и сотни – зимника, абсолютно непригодные в теплое время года.

Но – бурными темпами строился авиационный и речной порты, и будущее казалось не «прекрасным далеко», а вполне реальным и осязаемым близким днем. С каждым мгновением все явственнее проступали его черты, и люди, словно одержимые, работали на него, жили этим завтра.

Вот в это прекрасное время сорок лет назад – и приехал в Сургут Эдуард Николаевич Ботвинов. Поступил на работу в АТК мастером по выпуску транспорта на линию, а жить его определили в общежитие. Но тогда перемены наступали стремительнее, и вскоре Ботвинов стал механиком, затем начальником автоколонны. Однажды газета «К победе коммунизма» поместила фотографию комсомольской свадьбы: на читателей смотрели радостные, улыбающиеся лица Эдуарда и Надежды Ботвиновых. Молодожены устроили себе рай в шалаше – то бишь в балке, и были счастливы.

Двадцать лет – половину своего северного стажа – Эдуард Николаевич отдал первому автотранспортному предпри-

ятию сургутских нефтяников – АТК, от которой и ведет отсчет своей биографии УТТ-1. Был начальником отдела эксплуатации, освобожденным председателем профкома, заместителем начальника управления, а с 1981-го по 1989 год – восемь лет – возглавлял первое УТТ. Ушел на повышение в созданное в производственном объединении «Сургутнефтегаз» управление технологического транспорта, спецтехники и автодорог замом по эксплуатации.

Сегодня Эдуард Николаевич – первый заместитель начальника УТТ СТиАД Сургутнефтегаза. Должность Э.Н.Ботвинова, богатый профессиональный и жизненный опыт позволяют ему подробно и компетентно говорить о роли УТТ-1 в создании столь развитой, динамичной, мощной автотранспортной системы Сургутнефтегаза:

– Вопрос о развитии транспорта в конце шестидесятых – начале семидесятых стоял очень остро, без него нефтегазодобывающие предприятия развиваться не могли. В огромных количествах поступали грузы, причем такие, как трубы большого диаметра, модули для блочно-комплектного строительства насосных станций – дожимных и кустовых, стройматериалы, горючее, продовольствие. Да еще ежедневный вывоз вахт для работы на месторождениях. Плюс транспорт, работающий на месторождениях и обеспечивающий весь технологический процесс добычи нефти и газа.

Собственно говоря, это были переломные, судьбоносные годы: определялось все последующее развитие отрасли, жизнь огромных регионов Западной Сибири. На северных промыслах всей Тюменской области в конце шестидесят девятого было добыто 28 миллионов тонн нефти, регион вышел на первое место в стране по объемам суточной добычи нефти. А вот развитие транспортной структуры явно не поспевало за темпами добычи, порой сдерживало их. Вот почему в последующее пятилетие автотранспортниками был сделан такой мощный рывок вперед, так стремительно наращивался автомобильный парк отдельных предприятий и Сургутской АТК – прежде всего.

Автотранспортная контора заключила договор о сотрудничестве с автозаводом имени Лихачева, поставлявшего нам знаменитые ЗИЛы. Технические характеристики этих автомобилей непрерывно росли, и прежде всего ставилась задача – повысить их проходимость в условиях бездорожья и непроходимых болот Тюменского Севера. К нам на испытания приво-

зили с завода агрегаты, радиаторы, двигатели, практически на каждой машине были какие-то узлы, которые проходили экзамен в суровых условиях Севера. Мы вносили свои предложения, конструкторы завода претворяли их в жизнь.

И все же, если б пришлось решать вопрос о памятнике автомобилю, с помощью которого люди осваивали здешние бескрайние болота, скрывавшие несметные нефтегазовые богатства, выбирать пришлось бы между «Уралом» и ЗИЛом. «Урал» оказался самым выносливым, проходимым, наиболее приспособленным к нашим условиям. Да и снабжение запчастями оказалось проще.

Производственный потенциал предприятия в семидесятих годах наращивался стремительно. Ведь в это время очень бурно росли нефтегазодобывающие управления, разворачивались будущие строительные гиганты. Первые ремонтно-механические мастерские появились еще в шестьдесят восьмом, конечно, не такие, как сейчас: нынешние РММ наших предприятий не уступят, пожалуй, лучшим зарубежным аналогам. Но и по тем временам это был хороший шаг вперед.

Рядом с мастерскими стояла котельная, и в морозы горячей водой сначала проливали машину, потом – радиатор: согревали двигатель, и лишь после этого оживал мотор. Позднее, в начале семидесятых, появились калориферы, позволявшие прогревать автомобиль уже теплым воздухом. А еще позднее на вооружении транспортников оказались специальные тормозные жидкости, незамерзающие масла и многое другое, что значительно упростило работу водителей.

Представьте себе зимнее утро, часов этак в пять, когда водитель приходил в гараж и приступал к «оживлению» своего автомобиля, потому что в семь утра он уже должен был везти вахту на месторождение. Нынешних комфортабельных автобусов и в помине не было, тенты вахтовых ЗИЛов утепляли... матрасами, плюс биообогрев: люди надышат – другого источника тепла не было. А езды на промысел – час-полтора и более.

Естественно, в таких условиях срок эксплуатации автомобиля был значительно ниже, чем на большой земле. Хотя ежедневный пробег составлял немногим более ста километров, набег в сто тысяч километров оказывался предельной чертой: автомобиль списывали, разбирали на запчасти, остродефицитные в те годы. Создать запас не удавалось никому, все шло в дело, а вновь выписать запчасти в условиях

плановой экономики было невозможно: заказ делали на годы вперед.

Сравните: сегодня необходимый пробег для списания автомобиля составляет не меньше 600-800 тысяч километров, плюс десять лет работы. Хотя, как и в любом другом деле, подход здесь требуется дифференцированный.

С ростом производства, образованием объединения «Сургутнефтегаз» начались всевозможные реорганизации и на автотранспорте. Связано это, прежде всего, с расширением географии деятельности сургутских нефтяников. Мы прокладывали временную в зимнем варианте дорогу за сотни километров к новым подземным кладовым.

Большинство представителей старшего поколения помнят героическую эпопею с Холмогорским месторождением, которое осваивали мы, сургутяне. Разбуривались скважины, строился вахтовый поселок, сооружался трубопровод на Холмогорское. Промежуточная база была в единственном тогда на все это безлюдное пространство поселке Русскинские. Наши водители за триста с лишним километров, через скованные морозом реки и болота везли буровое оборудование и трубы, строительные материалы, вагончики, горючее, блоки насосных станций.

Холмогорский зимник действовал с декабря по март, но чаще всего закрывался он уже в апреле, когда начинали «дышать» болота. Однажды меня вызвали прямо с первомайской демонстрации и попросили вывезти буровую трубу, оставшуюся на противоположном берегу реки Тром-Аган, в Холмогорской БПТОиК. Иначе останутся буровые станки, сказали мне. А в Сургуте вовсю сияет солнце, мы на демонстрацию шли чуть ли не в пиджаках: май начинался с необычного тепла, кругом вода, в том числе и на реках, приближался период вскрытия льда.

Сразу же с демонстрации вызвал начальников колонн: собирайте ребят, предупредите, чтоб никаких застолий, завтра рано утром в рейс. Поехал сам с колонной. Через Тром-Аган перебирались с открытыми дверцами, машинами, колесами гнали перед собой выступившую на льду воду. Два дня возили трубу.

Прежде всего, из состава УТТ выделился пассажирский транспорт, образовалось новое пассажирское автотранспортное предприятие, которое осталось на старом месте, где была наша производственная база. Нас вынудили пойти на это:

министерство автомобильного транспорта бралось централизованно обслуживать перевозки пассажиров.

А нам выделили новое место, где производственные корпуса только строились. Работавший тогда главным инженером Александр Евстигнеевич Рюпин все усилия направил на то, чтобы приближающуюся зиму мы могли встретить, как говорится, под крышей, и в том, что на новом месте коллективу удалось устроиться с наименьшими потерями, его личная заслуга.

Впрочем, мы все работали, как говорится, не покладая рук и не смыкая глаз. В ситуации бурного строительства производственных баз новых предприятий нередко складывалось так, что выделенные еще утром какие-то ресурсы к вечеру отбирали для другого предприятия. И вот вечером дают нам бетонные плиты (а это была дефицитнейшая вещь, плиты отпускались поштучно), и тут же я вместе с работниками отдела эксплуатации выхожу к воротам базы и начинаю заворачивать машины, возвращающиеся в гараж. Объясняю водителям, так, мол, и так, выручайте, надо! И подавляющее большинство из них разворачивали машины и уезжали на дополнительную ходку. К утру плиты лежали на базе. Дома шоферы были заполночь, а в восемь утра снова на линию. Конечно, это было определенное нарушение охраны труда, но иначе было нельзя, и все это они понимали, и никто не ворчал. Коллектив подобрался дружный, сплоченный, профессиональный. Не сам собой образовался, не случайным образом, его нужно было создать. Но ведь и люди были тогда другие. Увлеченные, жизнерадостные, удивительные люди!

Таким образом, можно смело говорить о том, что Сургутское УТТ-1, подобно нефтегазодобывающему управлению «Сургутнефть», стало родоначальником всех нынешних автотранспортных предприятий региона.

Непросто было работать в условиях практически непрерывного разделения предприятия. Только успели что-то построить, набрать технику – новая реорганизация. И все же, как ни странно, но эти процессы происходили не столь уж болезненно. Под новые месторождения давали новую технику, и как только автомобильный парк достигал определенных величин, на новом месте возникало новое предприятие. Наверно, это, в конце концов, естественный закон развития производства.

В семидесятые годы впервые начали применять на автотранспорте хозяйственный подряд, успешно использовавший-

ся впоследствии. На мой взгляд, этот метод хозяйствования полностью себя оправдал, хотя возни с ним было немало. Более того, считаю, что кое-какие элементы этого метода успешно вписались бы и в рыночную экономику.

В УТТ-1 на бригадном подряде были коллективы Николая Кошина, Василия Кирпичева и Николая Палюха, а также комсомольско-молодежные бригады Александра Путинцева и Николая Гилева. Первые две бригады перевозили трубы, бригада Палюха – буровые станки. Ставилась задача значительно ускорить перевозку этих сверхважных грузов, но за счет чего?! Просчитали тщательно все операции, учли поминутно время, отведенное на каждую. Трубовозы мы нарастили специальными площадками, в результате машины грузоподъемностью 9 тонн возили по 25. Это дало значительный выигрыш и во времени, потому что наши трубовозы доставляли свой груз на Холмогоры, в Когалым, то есть на дальние точки, и фактор времени был основным.

Перед Палюхом поставили задачу сократить время переезда буровиков с одного куста на другой с трех-четырех суток до одних. Николай Иванович нашел резервы в том, что лично выезжал на будущее место передислокации, проверял его готовность, чтоб зря не гонять автотранспорт. Приступая к переезду, на месте оставляли дежурного с вахтовой машиной, который развозил людей по домам, а утром вновь доставлял их на рабочее место. На этих, казалось бы, мелочах бригада выигрывала сутки и более.

Подряд доказал, что когда бригада ясно видит цель, возможности сокращения простоев, когда она в состоянии эти возможности использовать и, что немаловажно, коллективу хорошо оплачивают его трудовые усилия, – в этом случае открываются все горизонты.

Тогда газеты пестрели лозунгами-призывами, сводками о ходе социалистического соревнования коллективов вышкомонтажников, проходчиков, транспортников. Победителей ожидали не только ордена и медали, но и ценные призы в виде выделяемых вне очереди квартир, автомобилей и многих других остродефицитных вещей. Нам, конечно, перепало значительно меньше, чем другим, но все же изредка это случалось.

Хочу подчеркнуть, что материальный стимул все же играл неосновную роль. Мало кто верит сегодня, что тогдашняя средняя зарплата водителей не превышала 300-500 рублей. Но люди были отзывчивые и безотказные.

Как-то, помню, понадобилось срочно закинуть станок на Лянторское месторождение, а был уже конец апреля. Подъехали «Ураганы», МАЗы, мы начали переправляться через речку. Я сам сел за руль – водитель пытался возражать: мол, машину утопите. Ответил ему в том духе, что если машину утоплю – ничего не будет, а вот если ты погибнешь – мне тюрьма светит. И никто из нас в тот момент не думал о себе. Лед ничего, выдержал. Переправился благополучно – значит, можно и другим. Станок на Лянтор мы доставили, успели.

Сегодняшняя автотранспортная система Сургутнефтегаза – это шесть управлений технологического транспорта, столько же УТТ в наших шести нефтегазодобывающих управлениях. Кроме того, десяток транспортных предприятий в трестах акционерного общества. Плюс небольшие транспортные подразделения в некоторых специализированных «структурках» Сургутнефтегаза, таких как ЦБПО РНЭО, УПНПикРС и др. В общей сложности получается 25 транспортных предприятий, парк машин которых составляет 18 тысяч единиц.

Автодорог на содержании Сургутнефтегаза – 4,5 тысячи километров: в составе акционерного общества – крупнейший автодорожный трест «Сургутнефтедорстройремонт». Это много – четыре с половиной тысячи километров дорожного полотна, некоторые области (даже крупные) столько не имеют. А у нас они в хорошем к тому же состоянии.

Политика вашего управления нацелена сегодня, в конечном итоге, на снижение доли затрат на автотранспорт в общей цифре себестоимости добытой нефти. Но подход к проблеме изменился кардинально. Теперь в этом процессе участвуют и заказчики. Только за прошлый год мы сумели снизить транспортные издержки на один миллиард рублей! Уменьшилось требуемое количество единиц техники и соответственно – водительского состава. И в этом году ясно видны резервы.

Конечно, есть и будут определенные проблемы и задачи, но претензий к транспортникам все меньше.

Главная отличительная черта нынешнего времени – теперь мы выходим на новые месторождения, к которым уже подведены дороги. Единственное исключение – поисково-разведочное управление, для которого мы как и раньше выходим по зимникам. Но и зимники теперь другие, их для нас готовят заранее, гораздо более высокого качества.

В этот сезон автотранспорт смог выйти на зимнюю доро-

гу к Рогожниковскому месторождению еще в ноябре, значит, грузы пошли намного раньше, и сам завоз шел ритмично, в заданные сроки.

За сорок лет, несмотря на огромную заболоченность территории, суровые природно-климатические условия, автомобильный стал основным видом транспорта в регионе. Развитие других видов транспорта – железнодорожного, авиационного, водного – не смогли даже приостановить наступательного движения – в буквальном смысле этого слова! – автотранспорта.

Прошедшие десятилетия отложились в моей памяти как очевидное доказательство высоких человеческих достоинств всех тех, кто превратил эту некогда дикую, суровую землю в ухоженный, согретый человеческим теплом край.

Кто это делает, если не мы?!

К началу восьмидесятых годов транспорт объединения «Сургутнефтегаз» с полутора тысяч вырос до шести тысяч единиц техники различного рода и назначения. Количество автотранспортных управлений достигло десяти. Было построено более 30 тысяч квадратных метров производственных площадей, площадок открытого хранения с воздухоподогревом на 2,5 тысячи автомобилей, установлено свыше 500 видов различного гаражного и станочного оборудования.

Однако создание все новых и новых автотранспортных предприятий поставило объединение перед фактом: некоторые новые управления не имели даже крыши над головой, что уж тут говорить о коэффициенте использования парка, создании централизованной системы управления техническим обслуживанием и ремонтом автомобилей.

Велики были простои и потери из-за нарушений трудовой и транспортной дисциплины. У транспортников впервые появились претензии к заказчикам: простои в ожидании погрузки-разгрузки, нерациональное использование большегрузной техники, приписки... Без помощи и организованности заказчиков управления технологического транспорта не выполняют такой огромный план по завозу грузов, какой был определен на восьмидесятый год.

Свыше 200 тысяч тонн грузов на одиннадцать месторождений должны были завезти сургутские транспортники. Общая протяженность зимних трасс значительно возросла – до 600 километров, вновь открытые месторождения, например, Карамовское, были расположены еще дальше Холмогорского. Зимники пересекали многочисленные реки и речки, переправа через которые становилась возможной лишь в конце ноября – начале декабря, задерживая открытие зимней навигации. Чего только не придумывали автотранспортники, всецело зависевшие от капризов погоды и дедушки-мороза, только в начале северной зимы речной лед толще 10-15 сантиметров не нарастал. А значит, и пропустить по нему транспорт весом 20-25 тонн было нельзя.

Намораживать ледовые переправы с помощью водоотливных агрегатов и машин и с послойной укладкой веток, бревен, горбылей начали давно, а в конце 70-х – начале 80-х стали применять металлические сваи – понтоны. Этот метод успешно оправдывал себя на протяжении многих лет, вплоть до тех пор, пока строители из треста «Сургутнефтегестрой» не соорудили мосты на основных трассах, ведущих к месторождениям.

Для УТТ-1 конец семьдесят девятого и весь восьмидесятый год оказался очень напряженным и сложным, коллектив работал над выполнением своего собственного производственного задания и помогал справиться с объемами перевозок вновь созданному третьему УТТ. В силу целого ряда причин – как объективного, так и субъективного характера – дела не ладились, план грузоперевозок на месторождения оказался под угрозой срыва. В этот критический момент руководство управления предприняло самые экстраординарные меры.

Прежде всего, на все время зимника на помощь новому, третьему управлению Сургутнефтегаза были направлены самые опытные транспортники: бригады Бунякин и Палюх, возглавившие бригады водителей по перевозке грузов на дальние месторождения. Г.Г.Махмутов принял бригаду слесарей по ремонту тяжелой техники.

Огромная работа выпала на долю работников ремонтно-механических мастерских: нужно было проводить срочный ремонт и техническое обслуживание автомобилей двух гаражей. Можно представить, сколько усилий потребовалось от начальника РММ Г.К.Рябова, чтобы мобилизовать коллектив на выполнение этой задачи. Руководителя УТТ-1 А.Е.Рюпина можно было найти на самых ответственных участках, где решалась судьба зимнего завоза грузов, в том числе и на самих трассах, и нередко за рулем автомобиля, как вспоминают об этом ветераны предприятия.

Эти и многие другие меры сработали: в коллективах транспортников царил такой высокий трудовой настрой, что к 1 июня 1980 года коллектив пятой автоколонны выполнил годовой план, выступая с инициативой до конца года завершить еще одно годовое задание: перевезти 144 тысячи тонн грузов. Пятой автоколонне было присвоено звание «Колонна высокой культуры производства».

Следом за пятой колонной к 1 июля справился с годо-

вым планом еще один коллектив – третьей автоколонны. Застрельщиком здесь выступила бригада Федора Александровича Арнста.

Первым всегда нелегко

Более полную картину создания материально-технической базы УТТ-1 могут дать воспоминания главного инженера УТТ-1 Николая Филипповича Фидря:

– Нынешняя база первого управления начала строиться еще в конце семидесятых годов. Забором была обозначена большая территория – преимущественно заболоченная, где предстояло подняться производственным корпусам. Два из них – 12 на 60 метров – уже стояли: голые стены, каркас и больше ничего. Строился профилакторий ТО-1 и ТО-2. Начиная строительством корпус текущего ремонта. Стояли семь вагончиков – для отделов управления. Казалось бы, работы здесь на долгие-долгие годы, но спустя несколько месяцев, к Новому году мы уже сдали профилакторий.

Самым «узким» местом был ремонт. Слесарей катастрофически не хватало, водители большей частью сами следили за техническим состоянием своего автомобиля. И когда машина выходила из строя (а случалось это часто, поскольку запасных частей вечно не хватало, и в общем-то исправная машина попадала в «зону бездействия» из-за какой-нибудь «железяки»), оставив неисправную машину, водитель пересаживался на работающую.

Как главный инженер, я был плотно занят строительством базы, но каждый день проводил технические планерки и по ремонту, и по выпуску автомобилей. Не дай Бог, если кто-то из колонных не знал состояния каждого вверенного ему автомобиля! Назначенный тогда руководителем 4-й автоколонны Вячеслав Тахматов очень добросовестно и скрупулезно следил за техническим состоянием своего подвижного состава. Каждое утро он начинал с РММ и заканчивал свой рабочий день там же, помогая организовать ремонтные работы. Я мог быть абсолютно спокойным за его колонну, с помощью Вячеслава Георгиевича всегда можно было оставить водителя на сверхплановый ремонт. Его люди проявляли высокое понимание долга, спали буквально по 2-3 часа в сутки, чтобы выполнить задания.

Много времени, сил и здоровья отдавали работе тогдаш-

ний главный механик Блинов, а потом и его преемник Валерий Георгиевич Харин, начальник РММ Геннадий Константинович Рябов. Всегда высокого качества был ремонт двигателей, который вела бригада слесарей-мотористов Владимира Петровича Меринова, работника высокой квалификации. В цехе реставрации мастером своего дела стал бригадир Владимир Петрович Телегин.

Много помещений, уже обжитых и отлаженных, приходилось отдавать вновь создаваемым УТТ. И мы вновь с нуля начинали электрику, подводили кабеля, ставили calorifеры – ведь машины в любом случае: отделилось ли, разделилось предприятие – всегда нужно было выпускать на линию. При этом в первую очередь помогали новому предприятию наладить производство, и трудности «новички» испытывали десятикратно меньшие, чем те, какие преодолеvalo УТТ-1.

Последним передавали Лянторское УТТ-2 и Федоровское УТТ, на этом деление первого управления как будто закончилось.

Первым всегда нелегко, и УТТ-1 – тому яркое подтверждение. Навсегда остались в моей памяти прекрасные отношения между людьми, которые были в то время, их добросовестность, самоотверженность, целеустремленность. Настоящие подвижники, высокочеловеческие профессионалы, порой даже не осознававшие своей ценности и значимости.

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

НАСТОЯЩИЙ ХОЗЯИН

Владимир Тимофеевич Воронов, токарь пятого разряда, влюблен в свою профессию. Причем, очень давно, еще со школьных лет. Тогда в советской школе была такая полезная практика: знакомить детей с разными профессиями, учить их азам выбранной специальности.

Вот Володя Воронов пятнадцатилетним пацаном выбрал профессию токаря и поехал – один! – в Тюмень учиться выбранному делу. Потом он работал на Тюменском моторном заводе и был страшно горд своей принадлежностью к рабочему классу. Умные станки, красивая металлическая стружка с радужным отливом, сознание своей причастности к важному делу – все здесь нравилось парню.

Однако после армии он все же вернулся в Сургут. Оказалось, токарем можно работать уже и в родном городе. Начальник АТК Геннадий Афанасьевич Чеботов с удовольствием взял парня: токаря были не менее, если не более дефицитными кадрами, чем водители.

В новых ремонтно-механических мастерских стояли уже четыре станка, которые работали в три смены. Кто-то приживался, пускал корни, другие уезжали в более теплые края. Воронов остался: это был его родной город, здесь он женился – на

Выступая в январе восемьдесят третьего года на собрании партийно-хозяйственного актива объединения «Сургут-нефтегаз», генеральный директор Александр Викторович Усольцев особо подчеркнул роль транспортных предприятий в выполнении сверхважных заданий нефтяников. При этом «генерал» остановился на УТТ-1, где уже длительное время действовал хозяйственный подряд.

– С июня 1983 года в первом управлении организована комплексная бригада по перевозу буровых установок и бригадного хозяйства проходчиков, вышкономонтажников и освоенцев. Бригадиром назначен опытный, грамотный водитель Николай Иванович Палюх. Месяцы работы по-новому четко показали все преимущества подрядного метода перевозок. Затраты на один перевоз в среднем сократились более чем в два раза, продолжительность перевоза буровой установки не превышает пяти дней, а бригадного хозяйства – трех. Если раньше всем транспортом УТТ-1 совершалось не более 10-12 перевозов в месяц, то в ноябре только бригадой Палюха выполнено 19, а средняя зарплата водителей возросла с 630 рублей до более 700, – подытожил генеральный директор.

Вдохновленные успехом, в УТТ-1 решили внедрить бригадный подряд и в ремонтных мастерских, одном из самых сложных производств. Создали четыре комплекса, куда вошли мастера разных профилей. Положительные сдвиги наметились сра-

местной девушке. С ее старшим братом Владимир дружил давно. И как-то однажды вдруг заметил, насколько подросла и похорошела его сестра Людмила.

Сегодня дочери Вороновых 21 год – больше, чем было ее отцу, когда он устраивался на работу в АТК.

Управление для Воронова уже не просто место работы – ему Владимир Тимофеевич отдал большую часть жизни. Становление его как человека состоялось при Александре Евстигнеевиче Рюпине. У него Воронов учился наблюдательности и выдержке, уважению к людям. Главный инженер, а затем и начальник УТТ-1 Рюпин мог в любое время зайти в РММ, внимательно выслушать, посоветоваться с рабочими постарше, выслушать их предложения и замечания. Мог потом поступить по-своему, но выслушивал обязательно до конца.

Увидит: сидят ремонтники без дела – слова не скажет, а спросит у начальника цеха: почему люди не работают, может, полторы смены отработали?! И лишь затем следует наказание – если виноваты. И даже будучи заместителем генерального, он многих узнавал в лицо, со всеми здоровался.

...Ровное гудение станка настраивает на спокойный лад. И вовсе она не монотонная – его работа. Наоборот, каждый день что-то новенькое. Меняются модели машин, марки. И токарям-ремонтникам нужно перестраиваться.

К тому же каждый из них, токарей, настоящий хозяин на своем месте. Нужно самому рассчитать, сколько металла уйдет на ту или иную деталь, каким инструментом лучше ее изготовить. А раз ты хозяин – будь рачительным, бережливым.

Таким и остается все эти долгие годы Владимир Тимофеевич Воронов: скромным, немногословным – и по-хозяйски уверенным, мастеровитым.

зу же: рабочие в комплексах трудились в три смены, что позволило освободить от ремонта водителей, увеличился оборотный фонд деталей за счет реставрации запчастей.

Еще одно новшество 80-х годов – специализированные автоколонны, обслуживающие какое-то одно предприятие, работающие на одном направлении. Особенно явственно преимущества этой системы работы проявились на обслуживании управления повышения нефтеотдачи пластов и капитального ремонта скважин специальной нефтепромысловой техникой.

За успешное выполнение плановых заданий пятилетки большая группа работников первого управления технологического транспорта была награждена орденами и медалями. Орденом Дружбы народов были награждены начальник управления А.Е.Рюпин и ветеран труда водитель М.И.Поминов, орденом Трудовой славы III степени – В.Н.Меринев, М.Н.Подласов, В.И.Смирнов, А.В.Шкапов, медалью «За трудовую доблесть» – В.И.Радковский, В.А.Тремзин, медалью «Ветеран труда» – А.П.Молокова, В.Х.Дятлов, К.В.Оборина, Н.П.Цапко, медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири» – Ф.А.Арнст, Э.Н.Ботвинов, В.Д.Ермышкин, В.М.Москаленко, Г.М.Пирогов, С.И.Смирнов, А.В.Филиппович, Н.П.Халанский, В.Д.Шалыгин. Звание «Почетный нефтяник объединения «Сургутнефтегаз» было присвоено первому автокрановщику УТТ-1 Г.М.Юнусову.

Что руководило этими людьми, когда они избирали для себя Север местом работы и жизни? Что заставляло их сутками спать в тесной кабине и разогревать себе обед на паяльной лампе? Какой внутренней энергией держались здесь и наполняли души? Что-то особенно ценное и дорогое нужно найти в себе человеку, чтобы ощутить свою причастность, нужность, этот полет над вершинами, прирасти к этой земле. Все, что остается в человеке навсегда как наивысшая проба его натуры.

До сих пор помнят и с глубоким уважением вспоминают в Первом Василия Ивановича Кирпичева, и даже в прозвище его – «Кирпич» – сохранилось то уважительно немногословное обозначение основательного, честного и непреклонного человека, каким был знаменитый бригадир.

Публикациями о Кирпичеве пестрела вся тогдашняя местная и союзная печать. Но для более верного и глубокого понимания этой личности лучше всего подойдет один из последних очерков о Василии Ивановиче – журналиста Николая Баталова в газете «Тюменская правда».

КИРПИЧЕВ

– Сколько можно мотаться по зимникам? Не мальчишка уже, хоть бы о здоровье подумал!

На этот раз жена была особенно настойчива, и Василий Иванович сдался, пошел к руководству УТТ. Но и без врачебного диагноза было видно, что немало сил вымотали из него десять северных зимников, где жильем ему служила чаще всего кабина автомобиля. На это раз бригада ушла на зимник без своего бригадира.

Подъезжая к гаражу, Василий Иванович заметил, что к нему бежит диспетчер:

– Управишься – зайди к начальнику!

Кирпичев закрыл крышку капота, бросил взгляд на яркие ранние звезды. «Мороз крепчать будет, добрый зимник выдался: метра на три болота сковало», – привычно подумалось ему.

Стало немного грустно от того, что вроде бы остался не у дел. Улицы города, по которым он ездил, казались тесноватыми и для машины, и для души.

– Бригада, которую отправили в леспромхоз, меньше половины месячного плана сделала, – говорил начальник автоколонны. – Не ладятся там дела. Видно, не хватает в бригаде порядка. Не настаиваю – прошу, Василий Иванович: помоги!

Кирпичев представил себе лица ребят, уехавших в леспромхоз, почти всех он знал. Ребята молодые, горячие, некоторые успели поработать у него. Поеду, пожалуй, подумал.

...У вагончика притормозил. Распахнул дверь. Парни лежали на кроватях, при виде Кирпичева некоторые поднялись, шагнули навстречу. Большинство было «навеселе».

Пока бригада рассаживалась, Василий Иванович подошел к себе самого «веселого».

– А мой приезд отмечать не собираетесь? Наверное, не помешает для разговора.

Парни с удивлением уставились на Кирпичева, слышавшие о его карах за «употребление» на зимнике.

– Говорите, леспромхоз вам платит мало. Обижайтесь – не обижайтесь, но спать вам по двадцать часов в сутки не дам. Если зимой не дадим лес под основания буровых, то такой узелок в нефтяной цепочке завяжется!.. Пусть каждый подумает и скажет мне, сколько вывезет за неделю, месяц. Я берусь доставить 1200 кубов за месяц. Сейчас спать, а завтра без раскачек.

Он долго не мог уснуть. Постреливала поясница: сказывались трудные рейсы. Думал о том, как из вчерашних мальчишек сделать настоящих рабочих. Немало прошло их через его руки за десять лет работы на Севере. Многих потом рекомендовал в бригады. Ни в ком не ошибся. Николай Коцин свою бригаду в передовые вывел, по всему главку о нем слышавшие. Василий Соловьев только начинает, но взялся за дело хорошо. Главное, внушить этим парням: работай, живи честно – будет тогда у тебя уважение, достаток, все то, ради чего приехал на Север.

Вспомнил, как приехав в Сургут, выбрал старенький МАЗ. О технике заботился больше, чем о себе. За все время работы почти не было у него ремонтных путевок. Фамилия Кирпичева с самого начала утвердилась в верхних строчках сводок.

...Утром бригадир поехал замыкающим. И до конца дня его машина маячила в зеркале тех, кто шел впереди.

– Ну как, Василий Иванович, умеем мы работать? – спросил его вечером Анатолий Мошков.

– Порядок! Ты ведь две нормы с лишним сегодня сделал, – похвалил его старшой.

Когда через месяц вновь приехала кассир с расчетом, ребята расписывались в ведомости уже с большей радостью. Вечерами Василия Ивановича, побывавшего у приемщика древесины и успевшего перенести в свою записную книжку цифры кубометров, окружали парни. Интересовались результатами. Менялись фамилии занимавших вторые, третьи места. Петр Кудинов теснил Анатолия Воронкова, а его, в свою очередь, – Фарит Низамутдинов. А лидер оставался недостижимым: никто не смог обойти Василия Кирпичева.

Спустя год Василию Ивановичу Кирпичеву вручали высокую правительственную награду – орден Трудовой славы III степени.

...Самым трудным экзаменом для Кирпичева и его брига-

ды стал зимник 1980/1981 года. Тогда объединению «Сургут-нефтегаз» передали от нижевартовцев Повховское месторождение, одновременно резко увеличив план по бурению.

Бригаду трубопроводов возглавил Кирпичев. В тот год ноябрь-декабрь были необычно мягкими, столбик термометра упорно не опускался ниже отметки в 30 градусов. Под снегом на озерах держался тонкий ледок. Только во второй половине января, после долгожданных морозов, наконец, выехали в Когалым, откуда предстояло перебрасывать грузы на Повховское.

Кирпичев первым встал под погрузку. Кран ухнул на платформу порцию труб и отвернулся в ожидании следующей машины.

– Давай еще! – крикнул Кирпичев.

Крановщик удивился, но просьбу выполнил.

– Смелее, ребята! – напутствовал бригадир. – Только перегруз нас может выручить.

Машины вереницей двинулись по трассе. Несколько десятков километров миновали благополучно. И вдруг Кирпичев заметил, что останавливаются автомашины у какой-то невидимой пока ему черты. Наверно, озеро начинается.

– Страшновато?

– Лед-то как живой, Василий Иванович, враз проглотит.

Кирпичев вернулся в кабину, медленно вывел «Урал» на лед. Увеличил скорость, а ближе к противоположному берегу остановился. Из-под колес змейками, с легким шуршанием разбегались трешинки.

– Пошел! Только без остановки! – крикнул наблюдавшим за ним парням.

Миновали эту преграду. Потом были и другие.

Погода приготовила водителям еще один экзамен: в феврале и без того слабые морозы сменились оттепелью, кое-где образовались полыньи. Пока раскачивались дорожники, сами укладывали настил, чтобы въехать на лед. Две черные дыры в седоватом озерном льду сделали машины, возившие топливо. Все закончилось благополучно: машины провалились на небольшую глубину. Но для бригады это не прошло бесследно. Однажды ночью мрачнее тучи вернулся из рейса Николай Кошелев:

– Все, хватит! Ради чего рисковать каждый день?! Мне деньги такой ценой не нужны.

– А ты думал, мы здесь ради денег рвем жилы и машины

гробим?! Нам поверили, понадеялись на нас, это поважнее денег будет. От нас зависит, сколько нефти добудут здесь, на Повхе, весной и летом.

Но аргументы бригадира не подействовали. Утром Николай уехал в Сургут, бросив машину.

К концу зимника бригада подводила итоги. Парни доставили на Повх 18 тысяч тонн труб. Квартальное задание бригада перевыполнила в два с лишним раза.

В апреле по начинавшему рушиться зимнику возвращались в Сургут. Всех объединяло общее желание – выспаться. Пилоты летевших на Повх вертолетов долго наблюдали шесть темных,двигающихся по трассе точек на припорошенных весенним снежком озерах.

Эта способность наших людей быть сопричастными огромному государственному делу индустриализации безлюдного некогда края, эта созидательная, живая человеческая энергия, которую никогда не заменят нефть, газ, и есть главное наше богатство.

Не счесть этой армии цельных, неравнодушных, скромных, могучих и преданных Северу, способных на подвиг людей. Это они привезли сюда технику, построили первые жилища, уничтожали комаров, строили переправы, проваливались под льды рек и озер на тракторах и автомобилях. Они жертвовали здесь своей молодостью, своими силами, здоровьем.

Но это именно они начинали здесь завтрашний день, они сотворили из хаоса вод, недр, топей, таежной глухомани, непролазных болот красивые, уютные города, современные нефтепромыслы и автомагистрали.

Бегут во все стороны дороги, дороги нашей жизни. И как на любой другой дороге есть здесь свои повороты, перекрестки, объездные пути. Есть контрольно-пропускные пункты. Иногда мы замедляем скорость, другой раз разгоняемся по максимуму. Встречаемся и дружим с разными людьми. Некоторые из наших попутчиков сопровождают нас всю жизнь. И всегда впереди – новые горизонты.

Впереди – смутные, переменчивые девяностые, вздыбившие всю страну. И только Сургут, только Сургутнефтегаз – только мы с вами, хотя волнами, словно в землетрясение, ходила под нами земля, стояли на ногах.

Потому что просто продолжали делать свое Дело – работали.



Стратегия успеха

По настоящее время

Великое вблизи неуловимо

«Великое вблизи неуловимо. Лишь издали торжественно оно. Мы все проходим пред великим мимо и видим лишь случайное звено». Эти поэтические строки – своеобразный компас для путешествия в прошлое предприятия. Но пройдут очередные десятки лет, и нынешняя история коллектива Сургутского УТТ-1 также будет рассматриваться с позиции прожитых лет – весомо и торжественно. Составленная из множества звеньев – человеческих судеб, фактов и событий – она, эта история, призвана увековечить имена людей, которые работали в этот отрезок времени в нефтегазодобыче Западной Сибири. Именно они изменили облик нашего края, его предназначение и практически создали его новую историю.

Итак, день сегодняшний. Сургутнефтегаз начала третьего тысячелетия – одна из крупнейших нефтяных компаний не только в Российской Федерации, но и в мире. Рост добычи нефти в ближайшем будущем 60-миллионного рубежа, а общий объем добычи углеводородного сырья, включая газ, компания планирует довести до 80 миллионов тонн. Все успехи акционерного общества «Сургутнефтегаз» – результат работы почти 100-тысячного коллектива, каждый третий в котором – автотранспортник.

Первое управление сегодня – одно из самых крупных транспортных предприятий акционерного общества. Как по численности работающих – почти полторы тысячи человек, по количеству заказчиков – около полусотни, так и по количеству транспорта – более тысячи единиц подвижного состава и по объему оказываемых услуг. Ни одно из двух с лишним десятков транспортных предприятий акционерного общества не работает столь всеобъемлюще и столь разнопланово. Управление остается первым не только по номеру – по сути.

Главный лозунг – «Мы работаем для заказчика» – полностью отражает все устремления коллектива УТТ-1. Основной заказчик предприятия – трест «Сургутремстрой», на долю которого приходится треть всех выполняемых УТТ-1 транспортных услуг. Не менее уважаемы и солидны и другие заказчики

предприятия: три нефтегазодобывающих управления – «Сургутнефть», «Федоровскнефть» и «Быстринскнефть», управления буровых работ – первое, второе, третье, управление поисково-разведочных работ, Сургутское и Лянторское вышкомонтажные управления, трест «Сургутнефтегеофизика», производственно-техническая фирма «Сургутнефтьтранссервис», тампонажное управление, БПТОиКО, все четыре базы производственного обслуживания и комплектации: по ремонту и наладке энергетического оборудования, по прокату и ремонту нефтепромысловой спецтехники и навесного оборудования, по прокату и ремонту электропогружных установок, первый и второй строительно-монтажные тресты, производственное управление «СургутАСУнефть», «СургутНИПИнефть».

Помимо этого, предприятие обслуживает транспортом универсальную библиотеку нефтяников, управление по капитальному ремонту нефтепромысловых объектов, управление по эксплуатации зданий и сооружений, инженерно-экономический внедренческий центр, центр политехнического обучения, отряд ведомственной охраны, физкультурно-оздоровительный центр «Нефтяник», Дворец искусств «Нефтяник», санаторий «Кедровый Лог», рекламно-издательский информационный центр «Нефть Приобья», швейную фабрику, управление связи и телекоммуникаций, аппарат управления ОАО «Сургутнефтегаз». Со всеми заказчиками налажены прочные деловые отношения, имеющие тенденцию к дальнейшему укреплению и развитию.

Управление перевозит нефтепромысловые и строительные грузы, ГСМ, доставляет продукты питания и питьевую воду, производит укладку асфальта, труб, забивку свай, погрузочно-разгрузочные работы. Кроме того, в задачи предприятия входят очистка территорий структурных подразделений Сургутнефтегаза от снега, вывоз снега и бытовых отходов.

ЛИНИИ ЖИЗНИ

РЮПИН

Эпоха великих переломов, какой была последняя четверть теперь уже прошлого двадцатого века, рождает людей, которые как бы воплощают в себе душу переживаемого момента. Таким человеком, такой незаурядной личностью был и остается в нашей памяти Александр Евстигнеевич Рюпин. Да, он был личностью первой величины, которая вывела паренька из простой рабочей семьи на широкую дорогу жизни, поставила в центр событий, которые бурно развивались в 70–80-е годы в Западной Сибири.

Сегодня сподвижники Александра Евстигнеевича называют его фактическим основателем автотранспортной системы Сургутнефтегаза – прекрасно организованной, оснащенной и отлаженной, не имеющей себе равных в Среднем Приобье, полностью удовлетворяющей потребности нефтяников в автотранспорте.

Он родился в селе Каменка, что под Тюменью. Рано остался без родителей и дорогу в жизни пробивал себе сам – своей настойчивостью, целеустремленностью, недюжинными способностями. Достаточно сказать, что после школы семнадцатилетним пареньком он успел поработать водителем-мотористом, а закончив индустриальный институт, в 25 лет Рюпин был назначен заместителем директора троллейбусного управления в Тюмени. Кто знает, как сложилась бы судьба Александра Евстигнеевича, останься он в областном центре, только всех молодых и талантливых на ту пору, словно магнитом, тянуло на нефтегазовый Север, и в семьдесят четвертом 28-летний Рюпин стал главным инженером Сургутской автотранспортной конторы.

Конечно, люди к новому главному присматривались. Что же они увидели? Стройный, подтянутый, с твердой походкой, уверенными суждениями. Красивое, мужественное лицо, пронизательные черные глаза, прекрасная шевелюра. И – улыбка, подчас не явная, скрытая, располагавшая к нему целиком. Молодой главный инженер в высоких сапогах и нередко – в обычной телогрейке раньше всех приходил на работу и позже всех уходил, беседовал с водителями и слесарями. Мало говорил – больше слушал, да не вполуха, а заинтересованно, внимательно. Не считал для себя зазорным спросить совета, узнать мнение ветеранов предприятия, опытных специалистов. Его забота о людях, о развитии производства видна была каждому.

Алексей Петрович Воронин, нынешний заместитель начальника УТТ по общим вопросам, а тогда – водитель, впервые познакомился с новым главным на обской переправе. Начало ноября, а морозы пришли ранние, лютые. Водители Сургутской АТК перегоняли со станции Островной на апарельке на другой берег Оби новую партию чехословацких автомашин «Татра». Переправа была организована из рук вон плохо, да еще солярка в машинах оказалась летней, и мороз легко превращал ее в этакий кефир. Озлобленные передрягами ребята правдами и неправдами добывали зимнее топливо.

На сургутском берегу их встречал незнакомый итээровец, одетый явно не по северной моде: в легкой курточке «на рыбьем меху», в ботиночках.

– Смотри, новый главный! – толкнули Алексея в бок. – Беспокойся за «Татры»!

– Кто бы за нас побеспокоился! – буркнул тот.

Но вскоре ему пришлось убедиться, что главный инженер АТК заботится не только о технике, его забота о людях была видна каждому. Благодаря своей исключительно цепкой памяти, Александр Евстигнеевич знал имена не только всех работников конторы, но и марки автомашин, помнил, кто в каком году и на каком километре сломался. Интересовался бытом и семейными проблемами подчиненных не из вежливости или чтобы «заработать» авторитет, – помогал всегда, чем мог. Но никогда не обещал неисполнимого.

Спустя годы и годы, будучи заместителем генерального директора, Рюпин урывал свободную минуту и приезжал в первое УТТ. Любил пройти по его цехам и территории, услышать ровный гул работающей техники, ошутить четкий произ-

водственный ритм крупного предприятия. Лицо его в эти минуты светлело, глаза веселели. Не подчеркивая своего должностного величественства, Александр Евстигнеевич за руку здоровался с ветеранами управления, спрашивал о детях. И все это было не напускное, а настоящее, присущее этому человеку от рождения.

– Всегда спрашивал строго, четко, так, что каждый понимал, что от него требуется, – вспоминает один из ветеранов УТТ-1 Николай Михайлович Ослин. – Сегодня Александр Евстигнеевич сделал тебе замечание, завтра подойдет и чисто по-человечески заговорит. Непременно интересовался: какие проблемы, и лишь потом спрашивал на полную катушку. Любой водитель знал: Рюпин заметит любую мелочь, и если помял кто-то, например, брызговик, пока не отрихтует, не вернется в гараж, иначе запросто можно было и с машины слететь.

– Меня всегда поражало, насколько прост и внимателен был в обращении Александр Евстигнеевич, – делится прошлым Владимир Тимофеевич Воронов. – Ежедневный обход предприятия у него начинался чаще всего с РММ. С людьми постарше не считал зазорным посоветоваться, прислушивался к замечаниям и предложениям рабочих, и хотя поступал чаще всего по-своему, но выслушивал собеседника очень внимательно.

– Когда открывали новые зимники на отдаленные месторождения, в первую поездку Рюпин обычно отправлялся сам, – рассказывает Юрий Владимирович Остапов. – Видит, водитель за рулем 10-12 часов, предложит: отдохни маленько, и сам садится за баранку. Поэтому о проблемах зимника, условиях труда и быта водителей знал не понаслышке и воочию представлял, что можно требовать от людей, а что уже выше их сил. Однажды даже участвовал в конкурсе на профессиональное вождение и занял второе место.

Разные люди знали Александра Евстигнеевича Рюпина в разное время и в разных обстоятельствах. Все, кто с ним работал, рассказывают о нем по-своему. Но все единодушно признают: на любой должности, в том числе и на такой высокой, как заместитель генерального директора, Александр Евстигнеевич оставался прежде всего человеком: поразительно выдержанным, спокойным, приветливым, но никогда – злопаятным. Жестким, требовательным, справедливо взыскивающим за провинность – да, однако обиженных на Рюпина при этом не оставалось.

– Когда меня избрали секретарем комитета комсомола предприятия, у нас с Александром Евстигнеевичем случались и конфликты, – признается Алексей Петрович Воронин. – Ему как руководителю было жалко отдавать в «идеологию» с производства ведущего бригадира автослесарей. К тому же наша комсомольская организация была боевой, как говорится, не дремала. Задумали мы построить актовый зал, чтобы было где собираться, горком ВЛКСМ «выбил» для нас профнастил, а Рюпин для какого-то объекта и забрал несколько листов. Повоевали мы с ним! Но общий язык все же нашли. Александр Евстигнеевич предложил комсомольцам построить спортзал, мы с радостью ухватились за его предложение, и вскоре все управление присоединилось к нам. Потом нам в городе все завидовали, какой мы прекрасный спортзал отгрохали.

А как внимателен и заботлив был Рюпин по отношению к ветеранам Великой Отечественной! Как-то зашел в комитет и предложил: вы не просто с гости позовите, а создайте обстановку фронтовой землянки. Мы съездили в воинскую часть, выпросили палатку, каски, фляжки, форму – всех поразили, а ветераны расчувствовались до слез. Потом у нас другие комсомольские организации опыт перенимали. И так во все Александр Евстигнеевич старался внести что-то интересное, живое.

Но самая памятная эпопея в жизни коллектива и самого Александра Евстигнеевича Рюпина – строительство новой базы предприятия практически на пустом месте. На дворе стоял октябрь с начавшимися морозами, зима, как говорится, не за горами, а производственные корпуса стоят пустые, недостроенные, зияют проемами окон и пролетов. Началась лихорадочная работа по опережению зимы: строительство и одновременно – оснащение зданий оборудованием, создание зон технического обслуживания автомобилей, чему Рюпин придавал первостепенное значение.

Чтобы «загнать» тепло в помещения, закрыли окна полиэтиленом, пригнали ППУшки. Работа кипела в три смены. Рюпин дневал и ночевал на предприятии, он был душой, мотором всей этой гигантской работы. И люди, словно втянутые в круговорот его кипучей энергии и помыслов, работали как одержимые, не покладая рук, практически не видя семей. Ценой невероятного напряжения коллектив сумел обустроить базу и справиться с годовым планом. Иначе быть не могло.

В апреле 1978 года Александр Евстигнеевич Рюпин возглавил первое управление технологического транспорта, и его организаторские таланты, новаторские настроения и планы начали широко воплощаться в жизнь.

Тридцать лет бок о бок с Александром Евстигнеевичем работал Эдуард Николаевич Ботвинов, в те годы руководивший отделом эксплуатации предприятия. Для обоих работа была, что называется, состоянием души, и потому, наверно, больше было у них точек соприкосновения, чем расхождений. Связывала их не только работа, но и многие чисто человеческие качества.

– Уже в восьмидесятые годы, – рассказывает Эдуард Николаевич, – Рюпин проявил себя как яркий лидер и крепкий организатор. Его деятельный, кипучий ум не позволял успокаиваться на достигнутом, он все время жил с опережением, с заглядом в будущее.

Созданное вскоре в 1981 году в Сургутнефтегазе управление технологического транспорта, спецтехники и автомобильных дорог возглавил, конечно же, Рюпин, эта работа была ему по плечу. Он сразу же приступил к укомплектованию управления транспортом производственного объединения, к формированию совершенно новых структур. Таких, как производственно-техническая фирма, база производственно-технического обслуживания по прокату и ремонту нефтепромысловой спецтехники и навесного оборудования. Большое значение Рюпин придавал созданию специализированных автоколонн непосредственно на месторождениях, а также диагностических центров, поточного метода технического обслуживания. Во всех его планах и начинаниях чувствовались новаторственность, системный подход.

Транспорт Сургутнефтегаза набирал скорость круто и резко. Дела такого масштаба не вершатся гладко, недостатки, просчеты, ошибки, конечно же, случались, ведь многие решения принимались на ходу и внедрялись сходу. Оглядываясь назад, к истокам великих кладовых Среднеобья, к последующей работе по крутому преобразованию экономики, видишь, какие исполинские, на грани возможного, задачи ставили перед собой и своими коллективами такие неординарные личности, как Рюпин.

И даже внезапная кончина Александра Евстигнеевича, незадолго до 40-летия первого УТТ, где он начинал свою работу в Сургутнефтегазе, была оглушительной, громоподобной.

– Все, что связано с транспортом Сургутнефтегаза, связано с именем Александра Евстигнеевича Рюпина, – говорит его преемник на посту заместителя генерального директора – начальника УТТ СТиАД Сергей Анатольевич Савин. – Вся автотранспортная система Сургутнефтегаза – прекрасно организованная, мощная, отлаженная, высоко эффективная – его детище. Этот человек вошел в историю нефтегазового преобразования Среднего Приобья и в отдельно взятые человеческие судьбы. Молодое поколение нефтяников должно знать и помнить его имя – как имена других первопроходцев. Работа под руководством Александра Евстигнеевича Рюпина была серьезной школой для многих специалистов и руководителей автотранспортных предприятий. В первую очередь он ожидал от людей компетентной, добросовестной работы, а отношение к ним зависело от личного вклада в дело. Он умел радоваться успеху, стремился поддерживать добрые дела, сопереживал, если приключалась неудача. И даже нагоняи от Александра Евстигнеевича были своеобразной учебой. При всем при том он оставался редчайшей души человеком. Такие люди не уходят бесследно, главная память о них – в их делах.

Вот так. И добавить тут нечего.

Человеческий фактор

Как изменился за прошедшие четыре десятка лет коллектив предприятия-первопроходца? Кто составляет содружество людей, занятых выполнением сложнейших производственных задач?

Костяк управления, конечно же, состоит из ветеранов предприятия. Две с лишним сотни человек трудятся в коллективе более двадцати лет. Около ста исчисляют свой трудовой стаж на предприятии пятнадцатую или двадцатую годами. Более ста человек, работая, приближаются к пятнадцатилетнему трудовому рубежу. Подавляющее большинство – 90 процентов от общего числа работников предприятия – составляют рабочие, большинство из них – профессионалы высокого класса. Так, первый класс имеют более трехсот водителей, второй – около двухсот шестидесяти.

Сорок шесть рабочих профессий насчитывается на предприятии. Номер один, разумеется, профессия водителя. К ведущим профессиям отнесены также машинисты. По-прежнему незаменимы слесари по ремонту автомобилей, без них современное транспортное предприятие так же не может обойтись, как и сорок лет назад.

Представители сорока национальностей плодотворно трудятся на небольшом жизненном пространстве, крепко дружат между собой, а многие к тому же состоят в родстве. Ни языковых, ни религиозных, ни экономических барьеров для людей труда нет и в помине.

Каков он, современный автотранспортник? Сначала нужно отойти от экранного образца-шаблона, навязанного нам советским кинематографом прошлого столетия: такого незамысловатого и малообразованного рубахи-парня. Работник транспортного предприятия наших дней – это умудренный опытом профессионал среднего, самого продуктивного возраста. Он крепок физически, ибо северные трассы слабым телом и духом губят.

Во-вторых, нынешний автотранспортник, прежде всего, образованный человек. Техника теперь сложная, сплошь «начинена» компьютерами, дилетантам с нею не справиться. Четверть работников УТТ-1 имеют высшее и среднее специальное образование, около полусотни человек обучаются в институтах, техникумах и училищах.

Управление не только растит и лелеет таланты, но и щедро делится своими замечательными кадрами с остальными структурными подразделениями акционерного общества. Первое транспортное управление с полным правом называют кузницей кадров. Из его стен в большую профессиональную жизнь вышли А.Е.Рюпин – заместитель генерального директора, двадцать с лишним лет возглавлявший управление технологического транспорта, спецтехники и автодорог, Э.Н.Ботвинов – первый заместитель начальника УТТ СТиАД, А.П.Гужиков – начальник шестого УТТ, В.А.Доронин – начальник третьего УТТ, О.Т.Ефремов – управляющий трестом «Сургутнефтедорстрой», С.В.Вербицкий – заместитель начальника ЦИТС, В.П. Комарова – заместитель начальника финансового управления ОАО «Сургутнефтегаз», Р.С.Марченко – начальник отдела организации бухгалтерского учета ОАО «Сургутнефтегаз», А.А.Шпаков – заместитель начальника управления внешнеэкономической деятельности ОАО «Сургутнефтегаз» и многие другие.

Такое представительство свидетельствует о высоком интеллектуальном потенциале первого управления технологического транспорта.

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

ДОРОГИ, КОТОРЫЕ МЫ ВЫБИРАЕМ

Водителем-наставником не каждому удастся стать. «Добро» дают начальник автоколонны, начальник службы безопасности, начальник управления. А главное – необходимо, чтобы в самом водителе-ветеране было желание работать с молодыми. Не каждому это по сердцу, не все способны донести свой опыт до другого.

Анатолию Владимировичу Головенькину, чей водительский стаж составляет уже 25 лет, причем, в одной автоколонне – первой, его работа нравится. С молодых лет были заложены в нем требования к соблюдению производственной дисциплины – залог успешной работы каждого в отдельности и коллектива в целом, а теперь он прививает эти понятия вновь пришедшим в УТТ молодым водителям.

В Сургут он попал, можно сказать, случайно: хотел после демобилизации уехать в Магадан, а в город на Оби билет стоил дешевле. Вот и оказался в АТК, который через год стал первым УТТ.

Семьдесят шестой год – это разгар строительства производственной базы будущего УТТ. Анатолию «посчастливилось» строить – нередко после рабочей смены, поздно вечером, а то и ночью. Но вспоминает он это время с удовольствием: рядом были друзья-товарищи, которые трудились так же, как и он.

Конечно, Анатолию Владимировичу пришлось и по зимникам ходить, в Холмогорскую БПТОиК. А летом, в августе, водителей УТТ-1 отправляли обычно на хлебоуборочную кампанию. Как правило, наши ребята работали там по-ударному, местные руковод-

– Я горжусь тем, что мне пришлось работать в первом управлении в период 1975-1986 годов, начиная молодым специалистом, – говорит Виталий Доронин, начальник УТТ-3. – За эти годы коллективом создана мощная производственная база, позволяющая производить техническое обслуживание и ремонт различных видов техники, а значит, на высоком уровне обеспечивать транспортные услуги структурным подразделениям акционерного общества.

Сделано действительно немало. В различное время в связи с увеличением объемов бурения, добычи, строительства значительно росли и объемы транспортного обслуживания. И на основе УТТ-1 создавались новые производственные площадки – автогаражи, на базе которых впоследствии были созданы многие другие транспортные подразделения акционерного общества.

Хотел бы выразить слова благодарности и искренней признательности ветеранам-основателям управления, чьи заслуги в создании и развитии предприятия поистине неоценимы. Справедливо, что их знают, помнят и чтут их добросовестный труд не только в управлении, но и в целом в акционерном обществе.

ство всегда было довольно их работой, вручало грамоты, на имя начальника УТТ-1 приносили благодарственные письма.

А вот сам Анатолий Владимирович впервые цену шоферской взаимовыручке узнал именно там, на уборке, в одном из южных районов Тюменской области.

...Он ехал на своем ЗИЛе, доверху нагруженном зерном, и зорко следил за дорогой: здесь они были ненамного лучше, чем на Севере. И надо же такому случиться: заглох двигатель. О причине поломки сегодня трудно говорить, а вот помощи он дождался только от своего, сургутского же водителя. Остальные проносились мимо.

Другой раз ехал как-то на Федоровское и видит: шофер возле нее бегаёт, руками охлопывается. Видать, мотор завести не может. Позвал его в кабину, отогрел, дал перекусить. Оказалось, совсем недавно бедолага на Севере. У запасливого Анатолия Владимировича и заплата для него нашлась. Нежданно-негаданно спасенный водитель стал даже деньги предлагать: неизвестно, чем могло кончиться прозябанье в студеной тайге.

– Чего там, – отмахнулся Головенькин, – будет случай – другого выручишь, а то и меня.

Раньше автомобиль из УТТ-1 Головенькин узнавал сразу: аккуратный, чистенький, подкрашенный – все как надо. Служба безопасности в Первом всегда была на высоте. И железный закон шоферского братства действовал как природный закон.

– Примечательно, – говорит Анатолий Владимирович, – у нас много водителей, чей стаж в УТТ не только 20-25 лет, а все 30-35 лет! В первой нашей автоколонне работают сплошь ветераны: Валерий Иванович Смирнов, Александр Николаевич Пикалов, Анатолий Владимирович Суздальцев, Борис Александрович Шабаев. Да и сам начальник автоколонны, Владимир Андрьянович Жидков, тоже ветеран, сильный руководитель.

Ежегодно ездит Головенькин на родину, под Курск. Но сердце его здесь, в Сургуте. Женился на коренной сургутянке. Галина Николаевна родила ему троих детей: двух сыновей и дочку. Двое из них учатся в институте нефти и газа, будущие автотранспортники. Стало быть, силен пример отца, его дорога, которую он оставляет в жизни.

Сердце предприятия

Производство – сердце предприятия. Его жизнеобеспечивающий пульс, его ритм задают темпы работы, обеспечивают выполнение плановых заданий, судьбу управления в целом. У руля здесь стоит Анатолий Дмитриевич Плугин, первый заместитель начальника управления по эксплуатации и производству. Это опытный организатор производственного процесса, у него богатый профессиональный и житейский опыт.

В семь утра Анатолий Дмитриевич неизменно появляется на Заячьем острове. Трест «Сургутремстрой» – заказчик серьезный, он занимается строительством зданий, сооружений и нефтепромысловых объектов Сургутнефтегаза. Этому заказчику, сколько бы ни выделили транспорта, всегда будет мало. Ему же и особое внимание.

Сам Плугин – выходец из этого треста, три года он руководил коллективом УМР Сургутремстроя, вплоть до октября 1999 года, когда управление присоединили к Сургутскому УТТ-1. Трест получает около трехсот единиц одной только строительно-дорожной техники: самосвалы, автокраны, бульдозеры, сваебой, трубоукладчики, легковой транспорт, автобусы...

Первая база предприятия площадью более шести гектаров находится в северном промышленном районе Сургута. На территории базы выстроен 31 производственный объект. Общая площадь производственных помещений на единицу техники (с учетом прицепного состава) составляет почти 19 квадратных метров. На этой территории расположились шесть автоколонн, состоящих из более чем пятисот единиц подвижного состава.

Адрес второй базы производственного обслуживания УТТ-1 – Заячий остров. Занимает вторая база почти такую же территорию, что и первая, здесь также шесть автоколонн и около пятисот единиц техники.

Списочный состав парка управления составляет 1130 единиц техники. Это бортовые машины, самосвалы, седельные тягачи, трубовозы, автоцистерны, автофургоны, пикап-фургоны. В хозяйстве первого УТТ также автобусы, специальная техника, в том числе автокраны, паропередвижные установки, автоцистерны и прочая нефтепромысловая техника, дорожно-строительная, очистно-уборочная, маслотопливозаправщики, передвижные лаборатории, подъемники, легковые ав-

томашины, автоприцепы, полуприцепы, автопогрузчики, тракторная техника.

Важное звено в структуре управления производством – отдел эксплуатации и производства. Инженера первой категории Тамару Антоновну Кустову принимал на работу еще первый начальник предприятия В.Л.Полюшкин. За тридцать с лишним лет Тамара Антоновна прошла все ступени эксплуатационной службы. На отличном счету инженер Ольга Викторовна Буянова, она ведет большую работу с документами, где важны аккуратность и своевременность. Павла Викторовича Тайзарова можно назвать негласным руководителем эксплуатации на Заячьем острове. Это ответственный и очень требовательный человек.

Особо следует подчеркнуть важность и сложность работы диспетчерской службы предприятия. Старшие диспетчеры Татьяна Васильевна Тупкало и Лариса Владимировна Романцева просто виртуозы в своей работе: все сделают вовремя и безошибочно, можно не проверять. Надежда Алексеевна Тарасюк, Татьяна Георгиевна Сподина – кого ни назови, все работают с большой отдачей, успешно справляясь со своими нештучными задачами.

На переднем крае

Речь пойдет о людях труда, тех, кто находится на переднем крае производства. На центральной первой базе дислоцируются с первой по седьмую автоколонны, с шестой по двенадцатую базируются на Заячьем острове.

Вернемся к портрету современного водителя, о котором мы говорили в начале главы. Современная автотранспортная психология (есть, оказывается, и такая) оперирует понятием надежности водителя. Она сводится, прежде всего, к способности водителя безошибочно управлять транспортным средством.

Плюс ко всему водитель наблюдателен, деловит, находчив, не обделен чувством юмора, в дружбе он верный, в экстремальных ситуациях – смелый и мужественный. Это неисправимый романтик дорог, что совсем не мешает ему оставаться человеком практичным, лирик и физик в одном лице, трепетно любящий жизнь во всех ее проявлениях: обожает веселые и шумные праздники в кругу семьи и друзей, увлекается охотой, рыбалкой, туризмом, дружит со спортом. Ради пользы

дела довольствуется спальником в машине, бутербродами да чаем из термоса, хотя такое ныне случается все реже и реже (Сургутнефтегаз гарантирует своим рабочим горячее питание и отдых в любом уголке своих владений).

А как, скажите, определить ту часть жизни, которую водитель провел в дороге? Сколько разлук с родными людьми пришлось на его долю? Представитель этой мужественной профессии чаще остальных оказывается там, где кончается асфальт и начинается зимник. Если надо, он, невзирая на погодные условия, наравне со слесарем по ремонту автомашин готов долгими часами терпеливо «колдовать» над своим стальным другом. Он сотни раз встанет перед своим «кормильцем» на колени, вдыхая в него жизнь. Труд транспортника – хлеб насущный, не раз орошенный его соленым потом. Вот и получается, что человек труда был и остается ос-

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

Артиллеристы, зовут отчизна вас!

В марте сорок первого Вася Дятлов покинул родное село Рудня, что под Воронежем, и подался на торфоразработки под Ленинградом, куда звали молодежь. С первых дней войны всех рабочих торфопредприятия – а в основном это были зеленые подростки – отправили копать противотанковые рвы. Ранним летним утром в чистом голубом небе появились армады немецких самолетов, которые превратили день в ночь.

С наступлением темноты, в грохоте обстрела началось отступление, рядом с войсками двигалось мирное население.

Самое удивительное: преодолев сотни километров, голодные, оборванные, десятки раз готовые погибнуть – но выжившие все-таки подростки добрались до Ленинграда, вокруг которого уже стягивалось кольцо блокады. Торфопредприятие работало еще напряженнее: торфяные брикеты были хорошим топливом, к тому же работникам выдавали хлебную пайку: по 250 граммов взрослому рабочему, а служащим и детям – по 125 граммов.

В апреле сорок второго вместе с другими ленинградцами по «дороге жизни» Васю Дятлова отправили на «большую землю». Весившего килограмм тридцать паренька не узнала родная мать. Но через полгода его уже взяли в армию и отправили учиться в артиллерии. Откуда он, девятнадцатилетний, вышел лейтенантом, командиром огневого взвода. А потом – в самое пекло, которое вошло в историю второй мировой войны как Орловско-Курская дуга.

Артдивизион, где служил Василий Дятлов, принимал участие в крупнейшем танковом сражении под деревней Прохоровкой, где с обеих сторон участвовало до 1200 танков и самоходных орудий. Из этого побоища, где сражались и люди, и машины, наш герой вышел целым и невредимым, без единой царапины.

Затем был прорыв наших войск на Белгород, не менее кровопролитное сражение, вот здесь-то Василия и «зацепило» осколками разорвавшейся неподалеку мины. Военно-полевые госпитали были переполнены, раненные лежали в палатках и просто под натянутыми вместо тентов простынями.

Две недели душа Васи Дятлова находилась между небом и землей, но однажды

новой всех основ, а в Сургутском УТТ-1 это водители двенадцати автоколонн.

Первая автоколонна – дружный и мобильный коллектив. Его возглавляет Владимир Андриянович Жидков, один из самых надежных и известных людей. 26 лет работает он на родном предприятии. За отличный труд ему вручен орден Трудовой славы и присвоено звание «Почетный нефтяник». – Исключительно добросовестный работник, – характеризует Владимира Андрияновича заместитель начальника управления А.С.Плутин, – и личность неординарная.

Старшим механиком в первой колонне работает Роман Васильевич Долгополов, исключительно грамотный специалист. Ответственная фигура в колонне – водитель-наставник. Анатолий Владимирович Головенькин на предприятии отработал водителем уже четверть века, его уважают в колонне не

после очередной операции, очнувшись от наркоза, он просто улыбнулся молоденькой медсестре, и та закричала:

– Смотрите, он еще и улыбается!

На что пожилой хирург ответил:

– Будет жить. И долго будет жить! Повезло тебе, парень!

Слова доктора сбылись. Правда, лейтенант Дятлов еще с полгода мотался по госпиталям, и осколков в нем осталось предостаточно, но в январе сорок четвертого его уже демобилизовали.

...Тихая сельская жизнь отныне была уже не его уделом. Василий Хрисанфович Дятлов работал и учился, потом женился. У них с Ниной Ивановной было уже трое детей, они жили и работали в нефтяной Башкирии, в Октябрьском нефтепромысловом управлении, когда друг позвал в Западную Сибирь. Это был шестьдесят четвертый год, 1 Мая, но в конторе НПУ «Сургутнефть» на улице Нагорной двери были открыты: день и ночь сюда прибывали люди. Дятлова приняли старшим экономистом планово-экономического отдела, а Нина Ивановна стала комендантом... парохода «Урицкий», на котором первые нефтяники и жили, и столовались.

Однажды начальник АТК Василий Лаврентьевич Полюшкин попросил его составить финплан для предприятия, едва народившегося из автотранспортного цеха. Дятлов работу выполнил, и обрадованный Полюшкин, сам бывший фронтовик, предложил перейти к нему, пошутив при этом:

– Слушай, артиллерист, знаешь, сколько у меня артиллерийских тягачей?! Давай к нам, отдел возглавишь!

Дятлов тогда отказался, еще не зная, что судьба непременно сведет его с Сургутской АТК. Так и случилось: в шестьдесят седьмом Василий Хрисанфович Дятлов начал работать в автотранспортном предприятии Сургутнефти, а в восемьдесят четвертом он вышел на пенсию из УТТ-1 производственного объединения «Сургутнефтегаз».

Уж сколько лет прошло, но до сих пор родной коллектив для Василия Хрисанфовича особенный, отличный от других. Выросли его дети: Валентина, Александр, Людмила, все трое работают в Сургутнефтегазе. Василия Хрисанфовича радуют внуки, он дождался правнуков.

9 Мая все еще бодрый и подтянутый старший лейтенант Василий Дятлов надевает пиджак, лацканы которого украшают два ордена Отечественной войны, медаль «За Победу над фашистской Германией», мирные награды – за победу над всеми трудностями и преградами. «Наркомовские» сто грамм он поднимает за праздничным столом и за свое УТТ, которое всегда – Первое.

только ветераны, но и молодежь. Колонна №1 производит центрозавоз продуктов питания на объекты ТПУ (до недавнего времени и в ДДУ), обеспечивает нужды собственного предприятия, осуществляет комплексное обслуживание Сургутской швейной фабрики, санатория «Кедровый Лог», Сургутского ВМУ.

Каждый четвертый в первой автоколонне – ветеран производства. «Патриархом» здесь законно считается Валерий Иванович Смирнов, он на родном предприятии работает 34 года. Ветерану акционерного общества вручен орден Трудовой славы. Около тридцати лет остаются верными своему коллективу водители автомобиля Владимир Васильевич Опанасенко, Александр Николаевич Пикалов, Дмитрий Михайлович Шипков, Каныбек Тюлегенов, Николай Юрьевич Федоришин, Мансур Мухтарович Миннулин, Борис Александрович Шабаев.

Больше двадцати лет изо дня в день выезжают за ворота предприятия машины, за рулем которых Раис Гаитханович Бикбулатов, Анвар Гиннатуллович Хуснуллин, Казимджан Хашимджанович Тойчиев, Владимир Григорьевич Святненко, Михаил Дмитриевич Асафатов, Александр Владимирович Черных, Гусман Газизянович Абзалов.

Автоколонна №2. Этому коллективу присущи открытость и взаимовыручка. Начальник колонны Рзахан Хазранович Магомедов в коллективе сравнительно недавно, но имеет богатый опыт работы и высокую квалификацию. Старшим механиком работает Николай Иванович Тоницей – авторитетный, грамотный, надежный специалист.

Водитель-наставник Владимир Петрович Корнев за рулем автомобиля в Сургутском УТТ-1 уже три десятка лет. Помнит первые шаги коллектива автотранспортного предприятия, тогда еще АТК, Владимир Яковлевич Сулимовский. За 34 года работы Владимир Яковлевич с лихвой хлебнул трудностей, осваивая Западную Сибирь. Не раз вытаскивал он свой автомобиль из хляби, мерз, кормил комаров в тайге.

Высот мастерства в профессии водителя достигли Нафис Гатавович Фазлиев, Иван Робертович Шлевинг, Виктор Александрович Зубченко, Юлий Николаевич Шевченко, Сергей Владимирович Громов и многие другие. Не уступают им в мастерстве Сергей Михайлович Лукин, Раис Мулгинович Насортинов, Владимир Александрович Малик, Ипполит Витальевич Танцев, Юрий Алексеевич Кирко, Фиданис Мулла-

нурович Амирьянов. У каждого за плечами – двадцатилетний стаж работы на родном предприятии:

Имена, имена, имена. Славные имена!

Чем гордится коллектив третьей автоколонны, так это порядком во всем и везде. Здесь работают профессионалы, управляющие специальным транспортом, который обслуживает базы производственного обслуживания: по прокату и ремонту электропогружных установок, по прокату и ремонту нефтепромыслового и навесного оборудования, а также производственного управления «СургутАСУнефть». Кроме того, здесь создана отдельная бригада по заводу воды.

Начальник колонны Фаррух Ташкентбоевич Исоматов – человек основательный, для него не существует такого слова, как «невозможно». Старшим механиком в колонне работает Дмитрий Сергеевич Салов, старательный и энергичный специалист. Водителем-наставником трудится Владимир Иванович Грачев: 28 лет работы в управлении за плечами, огромный житейский и профессиональный опыт дают ему право наставлять новичков.

В коллективе есть и свои знаменитости. Именно в третьей автоколонне трудится орденосец Федор Александрович Арнст – машинист автомобильного крана, о котором уже рассказывалось. По тридцать с лишним лет водительского стажа на родном предприятии у Владимира Васильевича Фролкина, заслуженного работника транспорта, Сергея Константиновича Сабарова и Николая Ивановича Пономарева – ветеранов ОАО «Сургутнефтегаз», у Анатолия Александровича Позднякова, награжденного орденом Трудовой славы.

Настоящими мастерами своего дела признаны ветераны предприятия, водители автомобиля Олег Федорович Мирсков, Фангат Минниаскарович Мухаматьянов, Анатолий Андреевич Кудлай, Николай Иванович Рязанцев, а также машинисты автомобильного крана Виктор Владимирович Шершнев, Алексей Николаевич Дегтярев, Виктор Михайлович Тепляков, Виктор Иванович Галущенко, Минерасих Габдуллович Рахматуллин, Александр Иванович Климчук.

Трудно перечислить всех, кого хотелось бы отметить за отличный труд в этой автоколонне.

Автомобильный парк четвертой автоколонны состоит в основном из автобусов, но есть также специальная грузоперевозящая техника. Руководит коллективом Геннадий Михайлович Громенко, опытный специалист и отличный психолог.

Первые помощники у него – старший механик Сергей Александрович Куренев и водитель-наставник Виктор Францевич Ганьба. Колеи судеб этих людей в точности совпали с колеей жизни первого транспортного управления, вот и двигаются вместе вперед.

В четвертой колонне «личный состав» сплошь ветеранский. Водитель Анатолий Васильевич Шкапов на предприятии трудится 33 года. Он награжден двумя орденами Трудовой славы, медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири». Здесь работают настоящие асы водительского дела: Владимир Алексеевич Кошель и Александр Павлович Пестряков. Колоссальным опытом работы могут поделиться «старожилы» управления Александр Петрович Агафонов, Александр Алексеевич Тарасюк, Юрий Викторович Свиридов, Анатолий Александрович Винокуров, Иван Игнатьевич Федечко...

И здесь вместо точки поставим многоточие.

Автоколонной №5 руководит Эльдар Марванович Тахматов. Этому человеку присущи такие качества, как самостоятельность мышления, активность, постоянное стремление к повышению квалификации. Хорошие помощники руководителю такие члены коллектива, как водитель-наставник Васи-

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

ИСПЫТАНИЕ СЕВЕРОМ

Казимджан Тойчиев родом из Узбекистана, из красивого, солнечного Андижана. У матери их было шестеро – оставшихся без отца мал мала меньше. Казим – самый старший. Вот и пошел работать в тринадцать лет. После армии, где получил профессию водителя, смог уже по-настоящему помогать матери, младшим братьям и сестрам.

В восьмидесятом году, в январе, вместе с другом уехали на Север, в Сургут. Вышел Казим из самолета – чуть не задохнулся от мороза. А болоньевая его курточка миглом «схватилась» от мороза – стала как бетонная. «Какие же здесь люди работают сильные! – с уважением подумал Казим, – если выдерживают такие морозы!».

Потом еще как-то раз он прошел испытание: по незнанию на морозе голыми, мокрыми руками дотронулся до железа. Содрал кожу на пальцах, на глазах выступили слезы. Тогда Казим окончательно понял: с Севером шутки плохи, он требует уважительного отношения, на «вы».

В УТГ его принимал начальник 2-й автоколонны Геннадий Николаевич Лиханов: поверил простодушному, безотказному пареньку, доверил «Урал». Тойчиев на нем десять лет отработал, развозил по месторождениям кислородные баллоны, которые нужны при строительстве буровых станков. Десяток буровых – примерно сорок баллонов в кузове. Груз взрывоопасный, ни стукнуть, ни тряхнуть – ни-ни! А дороги в восьмидеся-

лий Викторович Пашкевич. В пятой автоколонне в основном импортная техника.

Колонна производит оперативное обслуживание аппарата управления ОАО «Сургутнефтегаз», и требования к водителям здесь соответственно повышенные. Кроме классности и опыта работы требуются от них наличие такта, выдержки, аккуратности, точности и еще многое-многое другое. Самый большой водительский стаж – у Низаметдина Махетдиновича Ихсанова: 33 года. Чуть меньше у Михаила Васильевича Бондарева. По двадцать девять лет трудятся в управлении водители Валерий Равилович Савин, Гаптрауф Рашитович Зарипов. Это опытные, надежные профессионалы. Валерию Адигамовичу Лукоянову вручена медаль «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири». На протяжении двадцати с лишним лет за рулем автомобилей с эмблемой Сургутского УТТ-1 Александр Яковлевич Черней, Евгений Юрьевич Громов, Анатолий Владимирович Суздальцев, Валерий Викторович Демидов, Альберт Кадимович Давлетгараев, Петр Сергеевич Вдовенко и другие. Юбилей – хороший повод отдать дань уважения этим замечательным людям.

Коллектив автоколонны №6 обеспечивает транспортом буровиков и разведчиков недр Сургутнефтегаза. Во всем здесь

тые, как говорится, оставляли желать лучшего, приходилось ехать на пониженной (до 30 километров в час) скорости.

Рядом сидел напарник, который загружал и разгружал баллоны, но Казим никогда не отказывался помочь.

Как-то на уборочной кампании в Сладковском районе Тойчиев встретил девушку – Лену Быкову, работавшую бухгалтером в совхозе. Сегодня у Тойчиевых трое детей: старшая Матлюба учится в вузе, Жень – в школе, а самый маленький – Тимур, ему нет еще и трех лет.

За эти годы Казимджан Хашимович Тойчиев изъездил, пожалуй, все месторождения Сургутнефтегаза. Сейчас работает на «уазике». Так уж получилось, что за 24 года работы поменял он всего три машины. Каждая у него всегда была на ходу, потому что Казим чутко слушает, как работает двигатель, другие узлы и агрегаты машины.

– Как человек слышит «сигнал» заболевшего своего организма, понимает, откуда он исходит, также он должен слышать и «сигнал» своей машины, – уверен Казимджан Хашимович. – С моим «уазиком» мы на этом уровне и общаемся. Правда, не сразу, не вдруг я этому научился. Случалось всякое: то колесо спустит, то ремень порвется. Шоферы выручали всегда, наше поколение отзывчиво было на чужую беду. Нынче иной раз и мимо стрелой проносятся, каждый раз удивляюсь, никак к этому не привыкну. Вот сейчас возят людей за деньги – мы всегда это делали за простое человеческое спасибо.

Хотелось бы ему уехать на родину, в солнечный Узбекистан? – не могла не задать я ему этого вопроса. Тойчиев долго не мялся с ответом:

– Вряд ли нас там ждут, там теперь совершенно другой мир. А у нас в УТТ-1 до сих пор люди разных национальностей живут и работают мирно – как раньше. Сургут стал моей второй родиной, в этом городе живет моя семья, мои дети. Сюда же приехал мой младший брат Дильшат, он тоже водитель УТТ-1. Чего еще желать?!

чувствуется рука рачительного хозяина – Насира Ахадуллаховича Дженетова, начальника колонны. Он ориентируется на компетентность подчиненных, оценивая результаты работы каждого с позиции интересов дела.

Водителем-наставником работает в этой колонне... женщина. Лидия Васильевна Мацкевич никому и никогда не доказывала неправоту мужского «шовинизма», она за рулем уже 26 лет и может обойти в мастерстве вождения автомобиля, знании правил дорожного движения и устройства транспортных средств любого самого опытного мужчину-водителя. Смелая, волевая и талантливая, всеми признанный профессионал.

К слову сказать, в управлении работает еще одна женщина-водитель – Татьяна Витальевна Дегтярева. В истории предприятия женщины-водители были и раньше: Нина Семеновна Петрова, Наталья Владимировна Тютюнникова, Надежда Семеновна Кукушкина, Надежда Ивановна Германенко. Как говорят психологи, они и внимательнее на дорогах, и аккуратнее, и менее склонны к созданию аварийных ситуаций.

Старшим механиком в шестой колонне трудится Валерий Александрович Костоусов. В коллективе давно закрепились опытейшие мастера вождения автомобиля – Федор Егорович Стариков и Владимир Петрович Боровицкий, которые стояли у истоков предприятия. Четверть века трудятся в управлении Юрий Валентинович Попов, Амир Ахметович Хамитов, чуть меньше – Сергей Владимирович Кочетов, Игорь Николаевич Демидов, Александр Анатольевич Киприянов. Более двадцати лет труда и жизни отдали предприятию Владимир Иванович Боков, Петр Михайлович Гера, Станислав Александрович Червонецкий, Искандар Хайдарович Афлятунов и их товарищи. Все они отличаются личной организованностью, собранностью, ответственностью за порученное дело, умеют ценить и экономить время, способны довести начатое дело до конца.

– Поддержим отечественную промышленность! – любят шутить водители седьмой автоколонны. И действительно, здесь сконцентрирована почти вся отечественная техника, которая есть в управлении. Колонна обслуживает транспортом аппарат управления структурных подразделений акционерного общества. Начальник колонны Игорь Александрович Пугно – перспективный руководитель, прагматик в самом лучшем смысле этого слова. Старшим механиком у него Фарит Миниханович Латыпов, на которого начальник автоколонны может положиться как на самого себя. Водитель-наставник Эн-

варь Абдрахимович Махмутов за 36 лет работы словно сроднился с автомобилем, «чувствует» его, будто живое существо. Ветерану производства за добросовестный труд вынесена Благодарность Министерства энергетики России.

Работают в седьмой колонне водители, имеющие классность и большой стаж практической работы. 29 лет – таков стаж работы в управлении у Николая Васильевича Ушакова, за отличные показатели в труде ему вручена Почетная грамота Министерства. 32 года в Сургутнефтегазе работает Анатолий Васильевич Семенович, ему присвоено звание «Почетный нефтяник». И рядом с этими именами еще столько славных имен! Валерий Семенович Чарыков, Хамза Зайдуллович Шайдуллин... Они заслужили того, чтобы в историю предприятия были вписаны их имена.

Молодой и растущий коллектив восьмой автоколонны производит комплексное обслуживание треста «Сургутремстрой». В руках специалистов – 73 единицы техники: самосвалы, площадки-длинномеры, трубовозы. Начальником колонны назначен Валерий Николаевич Савотин, надежный во всех отношениях: как специалист, как руководитель, как человек.

Среди молодой «поросли» выделяются три богатыря-ветерана: Михаил Максимович Бердияну, Сергей Яковлевич Броварь, Дильшадбек Хашимджанович Тойчиев. Молодежь перенимает у них секреты шоферского дела, учится любить свою работу и родной коллектив, жить в ладу с собственной совестью.

Автоколонна №9 – совершенно на особинку. Коллектив здесь небольшой, в нем всего 85 человек – трактористы, водители автомобиля, машинисты бульдозера, водители погрузчика, машинисты самоходного катка. Колонна производит коммунальное зимнее и летнее содержание территорий, обеспечивает асфальтоукладочные работы в тресте «Сургутремстрой». Начальник колонны Владис Фанисович Фаузетдинов – молодой, уверенный в себе человек. Руководит коллективом недавно, однако со своими обязанностями справляется хорошо и потому успел завоевать признание и уважение людей.

Старшим механиком здесь Рамиль Фаритович Рахматуллин, по-хорошему честолюбивый и настойчивый. В колонне есть замечательный водитель-наставник – Владимир Геннадьевич Ваганов, который, можно сказать, всегда на трассе, ря-

дом с водителями колонны. Самыми опытными в девятой колонне признаны Юрий Геннадьевич Рылов, Минахмет Минахтямович Галеев, Владимир Михайлович Донсков.

Десятая автоколонна тоже обслуживает трест «Сургутремстрой». Начальник автоколонны Александр Викторович Сухачев пять лет тому назад работал в этой колонне старшим механиком. Теперь на его месте успешно трудится Руфат Далифович Талипов. Водитель-наставник Семен Салишевич Салмияров – как положено, опытный специалист и замечательный товарищ. Костяк у коллектива крепкий. Опыт молодым передают Ильяс Хайдарович Афлятунов, Владимир Аркадьевич Лазарев, Владимир Алексеевич Титов, Аркадий Ксенофонович Бородин. Около двадцати лет трудятся Анатолий Игнатьевич Соколко, Виктор Федорович Подройко. Эти водители надежны, и еще не было случая, чтобы они когда-нибудь подвели коллектив. Они опекают молодых, давая им путевку в большую и достойную жизнь.

Коллектив автоколонны №11 помимо оказания транспортных услуг Сургутремстрою принимает участие в строительно-монтажных работах треста. В нем насчитывается 58 единиц техники. Техника в автоколонне собрана тяжелая: экскаваторы, трубоукладчики. Да и механизаторы, надо сказать, народ своеобразный. Они работают на месторождениях, к го-

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

Я НЕ ХОЧУ СУДЬБУ ИНУЮ...

Любимая тема разговоров для Владимира Маратовича – надежность автомобилей в северных условиях. На этом вопросе он, что называется, собаку съел. Всю свою сознательную жизнь этому посвятил. А вот теперь приходится под иным углом смотреть на автомобиль на Севере: времена изменились.

Любовь к технике у автодиагноста УТТ-1 Владимира Козлова в крови. Армейская служба проходила в ракетных войсках. По комсомольской путевке приехал в Сургут. Шел семьдесят третий год, и после ракетной техники сначала скучновато показалось молодому ремонтнику в АТК.

Тогда поступил учиться в Тюменский индустриальный институт, на специальность «автомобили и автомобильное хозяйство». Принимал участие в первых научно-технических конференциях молодых специалистов Сургутнефтегаза, доклады В.М.Козлова занимали призовые места. Объединение направило его в Грозный: в этом нефтяном городе Миннефтепром проводил конкурс молодых ученых и специалистов.

В «своей» автомобильной секции Владимир Козлов взял первое место и с триумфом вернулся в Сургут. Что ж, сказали руководство УТТ, молодым везде у нас дорога. Владимир Козлов работал механиком ОТК, приходилось еще возглавлять отдел.

Но главная, по его мнению, работа была в экспериментальной группе, напрямую

родским маршрутам особо не привыкают. У них иной ритм работы, иной уклад жизни. Руководит коллективом Александр Васильевич Вдовин – самый молодой начальник колонны в управлении, раньше он работал старшим механиком в десятой колонне. Молод и старший механик автоколонны Андрей Анатольевич Кузеванов, зато водитель-наставник Василий Яковлевич Портнов накопил достаточный житейский и профессиональный опыт. Вот такая замечательная троица энергичных руководителей, сплав молодости и опыта. В почете и уважении работает старейший механизатор Фнун Фанисович Гиззатов. Отлично трудится Сергей Викторович Лукьянов, ему вручена медаль «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири».

И последняя, двенадцатая автоколонна также обеспечивает транспортом Сургутремстрой на строительно-монтажных работах. Есть тяжелая техника: «логлифты», автокраны, подъемники. Руководит коллективом из 73 человек Алексей Юрьевич Мурчич, работавший здесь же, в автоколонне, механиком. Он хорошо знает коллектив, а коллектив верит в своего «командира». Старшим механиком трудится ныне Дмитрий Владимирович Попов, водителем-наставником – Валерий Александрович Кривко. В колонне работают высокие профессионалы. Самые опытные из них – Владимир Федорович Романов и Александр

работавшей с заводами-изготовителями по усовершенствованию автомобилей. В.М.Козлов заинтересовался колесными тягачами Курганского завода – МАЗ-537, это были довольно сложные в эксплуатации и ремонте машины. Владимир Маратович сотрудничал с курганцами прежде всего в направлении повышения проходимости вездеходов. Не раз выезжал на завод по поставкам запчастей. В свою очередь заводчане были частыми гостями в УТТ-1, где проводились испытания отдельных, улучшенных экспериментальных узлов.

– Машина – не бесполезная груда железа, а одухотворенная человеческими руками техника, – убежден Владимир Маратович. – Не люблю тех, кто считает, будто железо все вытерпит. Не вытерпит – если водитель не нашел с машиной общего языка. Технику нужно чувствовать, сживаться с ней, тогда она станет частью тебя самого, вот тогда она все вытерпит.

Вся семья Козловых «нефтяная»: жена Алевтина Григорьевна работает в Сургутнефтегазе, дети Ольга и Дмитрий, получив высшее образование, тоже трудятся в акционерном обществе.

Сейчас Владимир Маратович ведет диагностику автомобилей нового поколения, в том числе и со встроенными компьютерами. В округе – лучшие в стране дороги, считает он, а вот интенсивность движения, напряжение на дорогах резко возросло. Это негативно сказывается и на технике, и на водителях. Проблема безопасности движения вышла на первый план, проблема повышения надежности автомобиля отступила на второй план.

– Жизнь в новом тысячелетии вообще резко изменилась, – говорит Владимир Маратович. – Сургут с его деревянными тротуарами стал индустриальным, современным городом. Когда едешь в отпуск в Башкирию, с гордостью рассказываю о нем. Неизменными остались люди в нашем первом УТТ: честные, порядочные, надежные. Хочу пожелать всем крепкого здоровья и надежного семейного тыла за спиной!

Николаевич Дальский, машинисты автокрана. Они уже по тридцать лет трудятся на родном предприятии.

Чуть позже пришел в управление их коллега Илья Павлович Мотыко. Четверть века «ворочает» грузы автокрановщик Валерий Евгеньевич Капрош. Больше двадцати лет в Сургутском УТТ-1 работает Владимир Степанович Мякота, водитель автомобиля, Леонид Владимирович Козлов, Владимир Ильич Леонтьев, Алексей Витальевич Иванов – машинисты автомобильных кранов.

Множество достойных имен первых людей в управлении можно было бы назвать, но даже эта книга не в состоянии вместить их все.

Всему голова

Выше уже было немало сказано о том, что на протяжении всей истории предприятия его руководство и коллектив положили немало времени и сил на создание, укрепление и развитие производственно-технической базы. Сегодня техническое обслуживание подвижного состава в управлении организовано на высоком уровне и осуществляется по планово-предупредительной системе.

С этой целью специалисты ПТО рассчитывают ежегодную производственную программу, на основании которой разрабатываются месячные программы техобслуживания №1 и №2. Для ремонтов и обслуживания подвижного состава в ремонтных мастерских обустроены 38 подъемников.

Образцом инженерной мысли может служить рабочая биография ветерана предприятия, ведущего инженера ПТО Алефтины Николаевны Кузнецовой. Тридцать три года назад молодым специалистом пришла она работать в АТК. Опыт Алефтины Николаевны, накопленные ею знания делают ее мнение по целому ряду чисто технических вопросов решающим.

Технология обслуживания автомобилей-самосвалов «Скания» в автомобильном гараже №1 довольно сложная, но изучена специалистами управления досконально. Техобслуживание автомобилей «Татра» производится в РММ автомобильного гаража №2, импортной техники – в производственно-технической фирме «Сургутнефтетранссервис». ТО-2 специализированного подвижного состава проводится на участке РММ по ремонту автокранов и частично – в зоне текущего ремонта.

На предприятии есть специально обученный и аттестованный персонал для проведения ТО-2 верхнего оборудования техники, поднадзорной органам Госгортехнадзора. Два года тому назад был обустроен цех техобслуживания и технического ремонта машин УАЗ, он расположен в отдельном здании ремонтно-механических мастерских. Шесть двухстоечных подъемников, шиномонтажное оборудование, установка для антикоррозионной обработки кузовов, специализированные стенды, станки и приспособления для обслуживания и ремонта узлов и агрегатов легковых автомобилей, а также диагностического стенда по проверке двигателей с системами впрыска топлива – все направлено на повышение качества ремонтов и обслуживания транспортных средств и остальной техники.

Строительно-дорожная техника, что находится на объектах заказчика, технически обслуживается на местах производства работ. Для этих целей организована выездная бригада слесарей. В ее составе автомобиль «Урал-4320», оснащенный специальным подъемным устройством, технологическим оборудованием, есть запас масел и специальных жидкостей.

Транспорт на Севере работает в сложных природных условиях, которые значительно снижают срок службы его механизмов и узлов, поэтому на предприятии уделяется большое внимание не только ремонту неисправной техники, но и ее восстановлению. Ремонтная служба в первом УТГ поставлена на достаточно высокий уровень. Ежегодно предприятие хозяйственным способом капитально ремонтирует более ста тридцати двигателей внутреннего сгорания и около четырехсот прочих узлов и агрегатов.

Эффективно действует программа восстановления и формирования оборотного фонда деталей, узлов, агрегатов. Восстановительный ремонт узлов и агрегатов производится на специализированных участках ремонтных мастерских – моторном и агрегатном, а также в электроцехе и цехе гидравлики. Только за счет использования неснижаемого фонда узлов и агрегатов управление сэкономило в 2003 году около семи сот тысяч рублей. Существует также определенная система закрепления автослесарей за каждым находящимся в ремонте транспортным средством.

В прошлом году коэффициент технической готовности транспорта составил 0,94 – практически 100 процентов.

Отдельного разговора заслуживает пост диагностики систем автомобилей, оборудованный устройствами и приспособ-

лениями для проведения диагностики всех систем автомобилей. Лаборатория неразрушающего контроля, рентгеноскопия, УЗИ и металлография проводят исследования без вскрытия узлов и агрегатов. Диагностика позволяет вовремя выявить неисправность, устранить или заменить негодные детали, узлы и агрегаты и тем самым продлить срок службы техники.

На вооружении у ремонтников имеется все: оборудование и необходимый инструментарий, а также кадры. Сегодня в РММ насчитывается около ста работающих, костяк коллектива составляют опытные профессионалы, отдавшие своему делу не один десяток лет.

Так, более двадцати лет трудятся на ремонте автомобилей старший мастер Николай Иванович Подмогильный и мастер Валерий Михайлович Норманский. За эти годы они досконально изучили все нюансы своей профессии. Находчивость и деловая сметка, умение учитывать изменяющиеся условия труда характеризуют ветеранов. Рядом с ними хорошо трудятся старший мастер Александр Викторович Семенов и мастера Максим Васильевич Пашкевич, Илдар Тагарифович Муртазин. Они – люди надежные, добросовестные, целеустремленные.

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

РАБОТА НАША ТАКАЯ

Крепко застряли в голове Николая Ослина рассказы матери о вынужденной зимовке в Сургуте. Тогда во время войны работала она на пароходе «Усиевич», и как-то ранний ледоход застал их судно в этом поселке. Матросы не сидели без дела: готовили тару – бочонки для засолки рыбы на местном рыбозаводе, вся продукция шла на фронт.

И когда перед Николаем встал выбор между Туапсе и Сургутом. Молодой механизатор предпочел хранившийся в его памяти городок на Оби. Дело в том, что родился Николай под Тобольском, с малых лет знал крестьянский труд, а профессию выбрал отцовскую: батя водил вездеход, и Коле завидовали все мальчишки в их селе.

Ослина повезло: на работу в Сургутскую АТК новоиспеченный выпускник Тюменского индустриального института вышел 5 августа 1975 года. Весь Сургут ликовал, встречая первый поезд, а Николай Михайлович, проявляя завидную дисциплину и выдержку, знакомился с новым производством. Уже через полгода его назначили старшим механиком 3-й автоколонны, руководил которой Анатолий Иосифович Пупков. А еще через год предложили возглавить 7-ю автоколонну, состоящую из «Уралов»-трубовозов.

Листая газеты семидесятых-восемидесятых годов, постоянно «натykaешься» на фамилию Ослина: «...По результатам работы за полугодие (год) лучшей среди транспортных коллективов признана автоколонна, возглавляемая Н.М.Ослиным...». Пер-

По три десятка лет на предприятии отработали Петр Викторович Шубин, Владимир Маратович Козлов – слесари по ремонту автомобилей, а также Валентина Федоровна Бетнер – машинист мочной машины. Годом-другим меньше стаж работы у токаря Валентины Петровны Есиной, Александра Федоровича Вяткина, Валентина Владимировича Чаплыгина, Николая Михайловича Ослина – слесарей по ремонту автомобилей. Это добрая старая гвардия с посеребренными седой головами и с золотыми руками.

Камень на одном месте мохом обрастает, человек, долго и хорошо работающий на одном месте, «обрастает» доброй славой. За двадцать семь лет Эдуард Юрьевич Прокопенко, Владимир Федорович Бодров, Алексей Алексеевич Попов, Сергей Михайлович Травкин, слесари по топливной аппаратуре, токарь Владимир Тимофеевич Воронов снискали к себе уважение коллег. Они – виртуозы своего дела, мастера с большой буквы. Четверть века не расстаются с Сургутским УТТ-1 кладовщик Надежда Анатольевна Недашковская, Геннадий Леонидович Морев, Тимрали Нургалиевич Кабуров, Александр Николаевич Аклеев – слесари по ремонту автомобилей, вулканизаторщица Светлана Андреевна Суханова.

УТТ осваивало вместе с другими подразделениями Савуйское, Локосовское, Юнторское, Повховское месторождения. И начальники автоколонн мотались вместе со своими водителями по всем трассам Среднего Приобья, чаще всего – в кабине грузовиков.

У Ослина всегда был с собой список ребят с адресами, и хорошо, что большая часть шоферов жила в общежитиях, компактно. Молодые были все ребята. В полночь мог позвонить диспетчер управления: срочная заявка от буровой бригады. Татьяна Ивановна, жена Николая Михайловича, укладываясь спать, всегда наготове держала одежду для мужа. Если срочный вызов – чтоб мог, как солдат, вскочить в сапоги и мчаться в гараж.

– Пока приедем в гараж, – вспоминает Николай Михайлович, – пока заведем автомобиль, потом надо загрузиться на Белом Яру на трубной базе. На месторождение приезжали уже под утро. Иной раз встречали словами: а мы вас так рано и не ждали!

А сколько раз тонули машины – в болотах, в речках! Однажды по весне недалеко от Тром-Агана ушел под воду трубовоз. Водитель, слава Богу, спасся, потом только лечили его от стресса, а «Урал» вытаскивали два дня и две ночи.

За немислимые трудности, за опасности, подстерегавшие на дороге, платили сполна: до 700-800 рублей доходил заработок шофера-дальнобойщика. За победу в соревновании распределяли среди коллективов машины и квартиры. Ослины до сих пор живут в той же двухкомнатной, полученной двадцать лет назад квартире.

Уже в девятые годы случилась беда: разбился КамАЗ вместе с водителем. Винового нашли в лице начальника автоколонны. Николай Михайлович тяжело переживал случившееся, но изменить первому УТТ не смог, нашел в себе силы вернуться на производство – теперь в РММ.

Он по-прежнему добросовестен и честен, ставит исполнение дисциплины во главу угла. Словно сидит внутри мощный жизненный мотор и заставляет каждый день исполнять заданные самому себе обязанности. Такой уж он человек, Николай Михайлович Ослин.

Двадцать и более лет работают в управлении Владимир Винодиктович Кудашев, Василий Николаевич Коновалов, Аркадий Осипович Зворыгин, Вагыз Аптелхакович Хуснутдинов – слесари по ремонту автомобилей, токарь Валентина Геннадьевна Наумова, машинист по стирке и ремонту спецодежды Валентина Константиновна Беликова.

Пусть не утомится ваш взор множеством этих фамилий – тружеников нельзя не назвать, впечатляет их вклад в общее дело, любовь к родному предприятию.

На обеих производственных базах выстроены собственные автозаправочные станции предприятия, где работают замечательные люди. Особым уважением среди водителей пользуются оператор заправочной станции Мария Архиповна Забуга и кладовщик Татьяна Леонидовна Коростелева. Со своими обязанностями справляются успешно, хотя это вовсе не просто – заправлять ежедневно такое количество машин!

Транспорт плюс...

На страже интересов предприятия стоит коллектив отдела технического контроля. Начальник ОТК Сергей Викторович Стришко хорошо организовал работу контрольных мастеров: Павла Семеновича Моисеева, Виктора Николаевича Битнера, Виктора Васильевича Василенко, Петра Витальевича Гнитецкого, Сергея Ивановича Кодочикова и многих других.

Контрольные мастера строги и беспристрастны. Они ведут контроль за соблюдением графиков проведения техобслуживания и технического ремонта подвижного состава, проводят целевые проверки для более полного выявления неисправностей техники, определяют материальный ущерб, нанесенный предприятию в результате выхода из строя узлов и агрегатов автомашин.

Особое внимание контролеры уделяют техническому состоянию опломбировки спидометрового оборудования и счетчиков моточасов. Они же проводят работы по метрологическому обеспечению управления: составляют графики проверок и калибровок КИП. В их обязанности входит контроль работы технических комиссий колонн. Они производят оперативное обслуживание предприятия после рабочего дня и в выходные. Благодаря бдительности и добросовестности контрольных мастеров на линию выходит технически исправный транспорт.

Помимо того, что подвижной состав вовремя и качественно ремонтируется, он еще и постоянно обновляется. В управлении существует план внедрения новой техники и передовых технологий. В конце 2003 года была внедрена новая технология производства ТО и ремонта автомобилей-самосвалов «Скания».

Представители завода-изготовителя «Скания-Россия» обучили основам ремонта и технического обслуживания этих автомобилей слесарей первого УТТ Сургутнефтегаза, которые отремонтировали по новой технологии только в прошлом году десять транспортных средств.

Запущено и новое гаражное оборудование: испытательный стенд КИ-15711, стенды для срезания накладок, испытания тормозных систем, балансировочный стенд «Мастер». Внедрена в эксплуатацию уже упомянутая выше антикоррозийная обработка автомобилей – плод усилий рационализаторов. Трудоемкость работ в РММ значительно снизилась за счет внедренных рационализаторских предложений.

Лучшие рационализаторы предприятия: Василий Николаевич Коновалов, Николай Михайлович Ослин, Валерий Михайлович Норманский, Владимир Григорьевич Токаренко.

Большое внимание уделяет руководство предприятия охране труда. Коллектив отдела промышленной безопасности и охраны труда возглавляет Иван Геннадьевич Савелюк. Владимир Васильевич Гордеев, инженер по техническому надзору, ветеран предприятия, много лет возглавлял службу эксплуатации. Этот человек напорист, умен, работоспособен.

На небольшой коллектив отдела возложены большие задачи. Строгая, бескомпромиссная эта «служба безопасности», как шутя называют в УТТ коллектив, зато нужная и действенная.

В составе механо-энергетической службы около тридцати человек ремонтного и обслуживающего персонала. Главным механиком работает Иван Семенович Ямоллов, ведущим инженером-энергетиком – Дмитрий Александрович Кузьминских.

В их подчинении хорошо обученная профессиональная команда.

Более двадцати лет работают на предприятии Михаил Васильевич Терехов и Сергей Михайлович Лисофенко, машинисты газодувных машин. С хорошими показателями трудится ветеран производства слесарь-ремонтник Николай Константинович Красуцкий. Большим профессиональным опытом и настоящим мастерством обладают Владимир Михайло-

вич Волков и Самигулла Хуснуллович Субхангулов, машинисты газовых машин.

С половины вагончика начиналась когда-то материально-техническая служба предприятия, живым олицетворением которой была глубоко уважаемая коллективом «легендарная» тетя Соня – Сания Каюмовна Махмутова, отработавшая в управлении 28 лет.

Сегодня предприятие оснащено современными складскими помещениями, где хранятся топливо и смазочные материалы, стройматериалы, запчасти – все, без чего не может нормально работать автотранспортное управление.

Двадцать лет работает здесь инженер Татьяна Константиновна Кошевич. Центральным складом заведует Марина Анатольевна Волошина. Работа у нее хлопотная, беспокойная, очень нужная, и трудолюбия этой женщине не занимать.

Мой второй дом

Управление сильно не только рабочими кадрами. Инженерно-технический потенциал коллектива чрезвычайно высок. Один из представителей интеллектуальной элиты – Надежда Васильевна Шпакова, заместитель начальника управ-

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

ЗНАК СУДЬБЫ

Родители Тамары Антоновны Кустовой были нефтяниками. Помните, нефтяную Татарию и Башкирию называли «вторым Баку»? И все ближайшие родственники тоже работали на нефть. Поэтому с таким легким сердцем, без всяких сомнений и опасений собралась Тамара в далекий Сургут: здесь, в НПУ «Сургутнефть», уже работали ее тетя с мужем и двоюродные сестры.

Ее, вчерашнюю школьницу, взяли табельщицей, но, увидев, что девушка приглядывается к работе диспетчеров, Виктор Лаврентьевич Полюшкин определил Тамару в эту службу. Старательно, дотошно изучала она новые свои обязанности: заполнить путевку, выдать водителю задание, вечером принять от него отработанный лист. Казалось бы, ну что тут сложного?! Однако Тамара была наслышана о строгости директора АТК, который требовал от них, диспетчеров, четких, без запинки ответов, кто из 250 водителей, на какой машине и куда поехал, какой груз повез и проч. Отчитывал перед всеми, если колебалась и не знала точно. Так что диспетчера старались не допускать гнева начальника, знали назубок марки машин, фамилию и имя с отчеством каждого водителя. Благо, память была крепкая, молодая.

Да и работа Тамаре сразу понравилась: живая, интересная. Не каждый может работать диспетчером: нужен для этого, по мнению Тамары Антоновны, особый талант

ления по экономическим вопросам. Умна, профессионально грамотна, энергична и при этом красива, обаятельна настолько, что странно в ее адрес слышать слова «ветеран акционерного общества».

И, тем не менее, Надежда Васильевна действительно ветеран производства: 27 лет она работает в управлении. Фигура эта на транспортном предприятии очень заметная. Перефразировав известное изречение о том, что талантливый человек талантлив во всем, о Шпаковой можно сказать: эта женщина счастлива во всем.

Профессиональная и женская линии ее жизни переплелись в одну. Надежда Васильевна окончила Саратовский политехнический институт. Этот вуз, автомеханический факультет и специальность «экономика и организация автомобильного транспорта» были выбраны ею не случайно. Студентом этого же вуза был ее суженый – Александр Шпаков. Вместе с ним она поступала в институт, вместе училась, и вместе они вот уже 27 лет следуют по жизни.

– Хотя в профессии экономиста вроде бы нет ничего особенного: тысячи людей заняты в этой сфере, для меня это была возможность полностью реализовать свои творческие способности, – рассказывает Надежда Васильевна. – Как любят

общения с людьми. Водитель уходит в дальний рейс, и нередко именно от диспетчера зависит, с каким настроением отправится он в дальний путь. Ведь труд шоферов и без того тяжелый, нервный.

Поэтому когда ей предложили возглавить диспетчерскую службу на новой строящейся базе, согласилась не сразу: техника тяжелая, центроазовозом возили трубу на дальние месторождения.

С семьдесят третьего года Тамара Антоновна Кустова работает инженером в отделе эксплуатации. Она убеждена, что от того, как работает ее отдел, зависит выполнение производственной программы всем предприятием. Очень строго работники отдела следят за тем, чтобы у заказчика автотранспорта не было никаких претензий. Сегодняшнее УТТ-1 – это свыше 900 единиц подвижного состава, 1300 работающих, и Тамара Антоновна старается, как и прежде, знать людей в лицо, по имени отчеству.

Совсем другие теперь условия работы диспетчеров: комфортабельные, оборудованные всем необходимым рабочие места, компьютеры, современная связь. Не меняется лишь одно: отношения между водительским составом и теми, кто их отправляет на линию.

За эти годы произошла смена поколений, ушли на пенсию наставники Тамары Антоновны: З.В.Дементьева, Н.И.Калугина, Л.А.Шишкина, В.Я.Курбатова...

Семья Кустовых целиком в Сургутнефтегазе – иначе быть просто не может. Муж Юрий Данилович 33 года отработал в тампонажной конторе. Сын Дмитрий работает в УТТ-1 водителем.

Вот уже тридцать третий год пошел, как связала Тамара Антоновна Кустова свою судьбу с первым транспортным управлением. Каждый раз в мае, когда УТТ-1 отмечает очередную свою годовщину, Тамара Антоновна вспоминает свой приход на предприятие. И такое соседство двух дат она считает не случайным совпадением, а знаком судьбы.

шутить муж и друзья, теперь работа для меня – настоящее хобби. И в этом, как раз, нет ничего особенного. Особенными были и остаются люди, которые окружали и окружают меня на работе – умные, душевные, грамотные. Как не отметить высоких профессионалов и замечательных людей В.Х.Дятлова, Э.Н.Ботвинова, А.Е.Рюпина, В.Г.Тахматова?! Каждый из них – неординарная и даже уникальная личность! Как забыть заботу А.П.Молоковой, мудрость Е.К.Кайда, доброту Т.М.Глоба и В.П.Комаровой?! Жаль, нельзя поименно назвать всех. Мне всегда везло на хороших людей. Вдали от родных, без связей и всяческих протекций я, благодаря этим людям, стала профессионалом, а Сургутское УТТ-1 стало для меня моим вторым родным домом.

Экономика – основа жизнедеятельности любого предприятия. Коллектив финансово-экономического отдела и есть та дружная команда единомышленников, которая «лепит» костяк первого транспортного управления, которой самые сложные задачи по плечу. Руководит коллективом экономистов Ольга Васильевна Плосконос – уравновешенная, мыслящая, ищущая натура. Любовь Михайловна Джафарова, обладающая бесценными знаниями, не только опытный заместитель начальника отдела, но и ее добрая подруга. Плодотворно работает в сфере экономики ведущий экономист Людмила Николаевна Малюгина. С управления механизированных работ треста «Сургутремстрой» пришли в отдел пять лет назад Валентина Николаевна Данилюк и Галина Александровна Волошинская, без которых сегодня трудно представить работу коллектива.

Ветераны предприятия аккумулируют в коллективе добро, трудолюбие, любовь к делу. И нынешнее поколение, скажу вам, не разочаровывает меня. Я вижу, как молодежь: Наталья Симанова, Елена Цыганова, Наталья Галкина – добросовестные, перспективные, стремятся быть лучше нас. За ними и такими, как они, – будущее предприятия.

Моя семья, моя работа, люди, которые меня окружают, дорогие моему сердцу, – все это непреходящие, жизненные ценности, которыми я несказанно дорожу.

К сказанному остается добавить: авторитет Надежды Васильевны Шпаковой в управлении действительно чрезвычайно высок. Не каждому в жизни удастся стать настолько необходимой людям, как она.

«Главное – уважение к людям...»

Алексей Петрович Воронин – заместитель начальника управления по общим вопросам, ветеран производства, награжден медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири». Все это сухая анкета. А в жизни – «яростный стройотряд», романтика комсомольскихстроек, и одна из них – освоение нефтегазовых месторождений Сургутского района – стала делом его жизни. Другими словами, в бурные 70-е годы Алексей Воронин возглавлял комитет комсомола предприятия. И был отличным вожаком молодежи: веселым, дерзким заводилой. Комитет ВЛКСМ автотранспортной конторы не раз занимал призовые места в соревновании комсомольско-молодежных коллективов, «прописывал» у себя знамя ЦК Союза молодежи.

Он был азартен в работе в годы молодости, не сбавляет обороты и ныне. Вот уже более двадцати лет трудится в должности заместителя начальника управления по общим вопросам. В акционерном обществе, к слову сказать, подобный пример найти трудно!

Воронин вспоминает прежние годы работы с удовольствием:

– Приходилось мне, сначала комсомольскому, затем профсоюзному лидеру, заниматься всем: строительством жилья, сельским хозяйством – заготовкой силоса, организацией общежитий, вахтовыми перевозками, балочным хозяйством. Строили мы блочное жилье: три дома на Белом Яру, один на Лянторе. После этого родилась мечта построить панельный дом в Сургуте. Он появился на улице Лермонтова – около тридцати квартир получило тогда наше управление. Какая же это была радость!

Занимался продовольственной программой, организацией отдыха работников предприятия. Путевки в южные дома отдыха тогда давали мизерное количество, и мы решили построить собственный дом отдыха. За год в городе Черноморске на Украине был возведен замечательный комплекс для отдыха. На протяжении двух лет путевок на отдых было столько, что мы выдавали их даже подшефной школе. Всех устраивали комфортабельные номера в финских домиках. Жаль, лишились мы комплекса после развала СССР, Украина теперь зарубежье!

Но еще более напряженные дни пришли, когда началось

строительство новых производственных баз. Нефтедобыча шагала на Север, и мы двигались за ней. Закончили строить тракторную контору, за ней – контору СУТТ-5, затем конторы СУТТ-3 и СУТТ-2, после – контору Лянторского УТТ-2. Лозунг у нас в то время свой был: «Все силы – на новую базу». Строили и столовые. Конечно, было трудно, зато как интересно, как дружно мы тогда работали и жили! Наверно, это ностальгия по молодости, однако в вопросе духовности наше общество, без сомнения, понесло большие потери. Социальная сфера жизни коллектива Сургутского УТТ-1: быт, отдых, жилье, общепит, территория предприятия, охрана, пожарная сигнализация – все это сфера моих забот.

В хорошем состоянии находится гаражное хозяйство. Теперь мы не строим сами – производим капитальные ремонты зданий и сооружений. На хорошем счету в управлении наша ремонтно-строительная бригада.

Меня радует то, что поднимается на должный уровень культура производства, его эстетика. Налицо тот высокий уровень производства акционерного общества, о котором столько говорят в Сургуте.

Но, как утверждают коллеги Алексея Петровича, ничуть

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

ПРАВО НА ПРАВДУ

Оглянешься на прожитые годы, и кажется, что время бежит все быстрее. Вот уже и прошлые дни, а вслед за ними и настоящие оборачиваются воспоминаниями. Остаются навсегда дела рук человеческих: неузнаваемо выросший и похорошевший город, крепкое, отстроенное, удобное для работы родное предприятие, повзрослевшие дети.

Владимир Петрович Корнев помнит не только год – день своего прихода на работу в АТК: 4 июня 1974 года. Тридцать лет назад! Помнит все точки маршрута на Федоровское месторождение, куда он привозил воду, а потом горючее. Чаще всего вместо дороги – лежневка.

Помнит, как в шесть утра приходил разогревать машину. Это потом пошли калориферы, причем, сначала на дизтопливе, отчего вся кабина, пока заводишь, полнехонька дыму оказывалась. Ну да ничего, проветришь – и за руль.

Хлебнул холмогорской «экзотики»: возил трубу на самый дальний куст, под первым номером. Так потом и стали называть эту точку – Первый: «Куда едешь? – Да на Первый!».

Обычный эпизод каждого рейса – улетевший в кювет трубовоз, нередко рассыпанные по дороге трубы. Обязательно останавливались, сцеплялись по две-три машины и вытаскивали застрявшую машину. Потом помогали загрузить трубы на прицеп.

Приходилось видеть и оставленные на обочине машины: значит, шофер уехал за подмогой или запчастями, чтоб не замерзнуть. И при виде одиноко стоявшей машины

не изменилось отношение Воронина к людям. Рабочий день его начинается с обхода территории управления. Все его интересует: порядок, сохранность ценностей, работа столовой и множество других «мелочей», от которых зависит работоспособность каждого.

Не зря же он заместитель начальника по общим вопросам. По общим – значит, по всем вопросам. Любой работник УТТ, обратившийся к Воронину с просьбой, знает: заместитель начальника всегда внимательно выслушает и обязательно доведет дело до логического конца. Руководители, создающие очереди у своих кабинетов, ему чужды. Кредо Алексея Петровича остается неизменным: уважение к человеку труда.

Я хочу, шофер, чтоб тебе повезло...

Говорят, что водитель ведет себя на дороге так же, как и живет. А это означает, что для повышения его безопасности необходимо найти способы воздействия на водителей, побуждающие их ездить менее рискованно. Работники отдела управления безопасностью движения стремятся максимально обе-

у Владимира Петровича сжималось сердце, словно живое существо осталось без человеческого тепла.

Выручка была записана под пунктом номер один в профессионально-нравственном кодексе чести шоферов. Нарушителей карали неумолимо, как предателей, знали: такой может снова подвести товарищей. От них старались избавиться, или сам провинившийся не выдерживал молчаливого осуждения, уходил.

Сегодня Владимир Петрович Корнев – водитель-наставник 2-й автоколонны. Обязанности его многогранны, но в общем-то сводятся к одному: с помощью своего богатого профессионального опыта должен он сделать движение на дорогах Сургутнефтегаза как можно безопаснее.

Вместе с другими водителями осматривают дорогу, ее состояние, и если есть какой-то беспорядок – вызывают дорожников. А другой раз и собственными силами справляются: остановили «Урал», зацепили тросом оставленную на дороге трубу, оттащили подальше, чтоб не создавала помех движению.

Выборочно проверяют автотранспорт на дорогах: включены ли фары автомобиля, как того требует приказ по Сургутнефтегазу, все ли записи сделаны в путевке, в каком состоянии машины.

Но самое главное – работа с молодыми водителями. То ли хорошие дороги и современные комфортабельные автомобили играют такую убаюкивающую роль или что другое, только Владимир Петрович уверен, что новое поколение хуже знает техническое устройство машины, чаще нарушают молодые водители правила движения, беспричинно порой рискуют.

– Мы, если что непонятно было, не стеснялись обращаться к бывалым, опытным водителям. Нынешние уж очень самоуверенные. А впрочем, – обрывает сам себя Корнев, – наверно, это тот самый конфликт поколений, о котором все время говорят.

Как росли дети, Владимир Петрович не видел. Зато сегодня с удовольствием возится с внуком, работает на даче. Время пожинать посеянное, собирать плоды... Благодарное время!

зопасить работу водителя и делают для этого все возможное. Геннадий Андреевич Чинчевич – заместитель начальника управления по безопасности движения, рассказал:

– Как показывает статистика, количество дорожно-транспортных нарушений, совершенных нашими водителями, год от года уменьшается. В нашем распоряжении есть две специальные машины и прибор контроля скорости движения транспорта «Сокол». В 6 часов 50 минут ежедневно мы уже находимся на базах. Механики докладывают нам об обстановке, диспетчерские сообщают о нарушениях записей в дорожных листах, извещают водителей об изменениях в качестве дорог. В автоколоннах вопросами безопасности движения занимаются водители-наставники. Повышенное внимание оказывается водителям, которые еще не работали в зимний период, и так называемым «аварийщикам».

Кадры в отделе безопасности движения опытные. Николай Леодорович Кадников, начальник ОБДД, работает на предприятии более двадцати лет. Николай Леодорович блестяще ведет документацию, из собранных им архивных материалов можно восстановить любой эпизод из жизни предприятия, касающийся безопасности движения.

Проводятся тематические месячники БДД. К Кадникову из всех транспортных предприятий коллеги приезжают за опытом.

Инженер Марина Анатольевна Степанова отличается пунктуальностью, аккуратностью, грамотностью. Когда Марина Анатольевна ведет прием экзаменов по БД, спорить с ней экзаменующемуся не приходится.

Отдел безопасности движения – крепкое звено в цепи подразделений предприятия. 162 водителя УТТ-1 награждены значком «За работу без аварий» I степени, 102 водителя – II степени, еще 25 человек награждены значком «За работу без аварий» III степени. Это значит, что без малого триста водителей первого управления работают в высшей степени профессионально. И неудивительно, что в списках награжденных легко отыскать как имена ветеранов производства, так и совсем молодых ребят.

Есть в УТТ-1 еще одна служба, работники которой по долгу службы чаще других желают водителям: «Будьте здоровы!» На предприятии работает фельдшерский здравпункт, где ежедневно ведут предрейсовый и послерейсовый медицинские осмотры водителей, находящихся на линии, а также водите-

лей, занятых ремонтами транспортных средств. Сколько помнят выезжающие в рейс водители – всегда на страже их здоровья, а значит, и безопасности труда медсестра здравпункта Юзафина Абдулхаковна Савина.

У ВСЕХ НА ВИДУ

Первое УТТ заслуженно гордится своими людьми, имена многих из них стали поистине образцом для тех, кто приходит на смену. Так случилось и с бухгалтером Анной Петровной Молоковой. Скромная труженица, в своем деле она оказалась непревзойденной: Александр Евстигнеевич Рюпин полагался на Молокову как на самого себя. Анна Петровна была из тех бухгалтеров, о которых рассказывали, что если где-то в отчетах потерялась копейка, она ее непременно найдет.

Марина Анатольевна Дагиль – главный бухгалтер управления, в ее подчинении служба, от которой во многом зависит финансовое и экономическое положение предприятия.

Валентина Сергеевна Червонецкая «ведет» кассу и расчетный отдел, хорошо освоила программу R/3. Она – знающий свое дело работник. Валентина Михайловна Дунаева, бухгалтер, выучила своему делу немало молодых добросовестных и грамотных специалистов, таких, как Ирина Владимировна Мельникова, Ольга Михайловна Бондарева. В материальном отделе работают в большинстве своем новые для предприятия люди, однако тонкостям своей профессии обученные досконально. Нелли Эрнестовна Шайдуллина, например, не только хороший бухгалтер, но и спортивная гордость УТТ-1. Нелли – мастер спорта по плаванию, лидировала на окружающих соревнованиях в Ханты-Мансийске.

Кадровая служба предприятия, что называется, у всех на виду. В памяти нынешнего коллектива отдела сохранились имена кадровиков, которые на протяжении сорока лет формировали коллектив, вели серьезный отбор работников для Сургутского УТТ-1. И сегодня в отделе работают люди, горячо преданные своему делу. Тринадцать лет трудится на предприятии Елена Викторовна Корнилова, нынешний начальник отдела кадров. Она строга, немногословна, трудолюбива. Рядом с ней – ветераны производства: Валентина Ивановна Петренко, Татьяна Ивановна Ослина, Марина Юрьевна Мацкуляк.

Кадровики имеют высокий уровень знаний, обладают безграничным терпением, любят людей. Через их сердца пролегли жизненные дороги многих и многих работников предприятия.

Кто не знает, например, добрую, улыбчивую Зою Михайловну Морову, неутомонную и яркую Светлану Александровну Багдасарян? Они трудолюбивы, грамотны, обаятельны и всегда готовы прийти на помощь людям, занимаясь вопросами социальной сферы.

На страже интересов работников и интересов самого предприятия всегда стоит ведущий юрисконсульт Юлия Николаевна Топорова. Известен своими талантами исполнитель художественно-оформительских работ Михаил Васильевич Мацкуляк. Талантливый и неординарный он человек: его картины украшают помещения предприятия, его фотографии останавливают мгновения из жизни коллектива.

Кропотливая работа у операторов вычислительных машин Людмилы Ивановны Збутевич, Нины Васильевны Иванишиной и Светланы Валентиновны Коровиной. Четверть века сохраняют чистоту и порядок в служебных помещениях уборщицы Вера Григорьевна Чалаа и Валентина Федоровна Трубицына.

Все знают: их труд необходим коллективу.

ПЕРВЫЕ ИЗ ПЕРВОГО

СУДЬБЫ МОЕЙ ПРОСТОЕ ПОЛОТНО

В самолете они летели все вместе: вышкомонтажная бригада Героя Соцтруда Александра Григорьевича Тимченко и семья Калугиных: Владимир Алексеевич, Нина Ивановна и двое их совсем еще крошечных детей.

– Как там, в Сургуте? – допытывалась Нина Ивановна. – Сильно холодно? А жить где будем?

– Тепло, светло, и мухи не кусают! – отшучивался муж.

Все оказалось именно так, как он и говорил: начало лета в шестьдесят пятом выдалось теплое, и ночи тянулись светлые, белые: по два-три часа только солнышко и отсутствовало. И мухи не кусали – потому что тучами носились комары. Но назад возврата уже не было.

Встречал бригаду Евгений Никитович Жаворонков, главный инженер конторы бурения, привез на улицу из вагончиков, где жили нефтяники.

Дней через десять Нина Ивановна уже вышла на работу – диспетчером в АТК. Техники уже было прилично. Деревянные РММ. Деревянные мосточки через топкие места. В обеденный перерыв все бегали купаться на протоку.

Работа диспетчеров была настолько напряженной, что и сегодня Нина Ивановна не может понять, как же успевали столько сделать за сутки, в которых всего лишь 24 часа. Вручную заполнить путевки, выпустить на работу, дать задание – настоящий штаб, где

В здоровом теле – здоровый дух

Между словами «спорт» и «жизнь» многие работники Сургутского УТТ №1 давно поставили знак равенства.

Алик Давидович Гояев, инструктор по физической культуре и спорту, рассказывает:

– В начале восьмидесятых прошлого столетия мы занимались в спортзале подшефной шестой школы, а первенства города по некоторым видам спорта проходили в закрытом спортивном зале дворца искусств «Нефтяник». Много лет спортсмены из нашего управления лидировали не только в городских соревнованиях, но и в спортивных состязаниях, проводимых Сургутнефтегазом. Выезжали мы также и на областные спартакиады. У всех на устах были имена победителей, входивших в тогдашнюю спортивную элиту: Владимира Дербенева, Алексея Латыша, Григория Чернявского, Петра Олексюка, а также известных в Сургуте на ту пору футболистов братьев – Виктора и Александра Бугаевых, работающих и сейчас в управлении водителями.

С чего начиналась спортивная база нашего предприятия? С появления спортивного зала, который управление получило в собственность в 1981 году. Руководил тогда коллективом

командиры – три женщины диспетчера. Пока последняя автомашина не выйдет из гаража, Калугина не заходила в диспетчерскую.

А главнокомандующий – Виктор Лаврентьевич Полюшкин – спрашивал на полную катушку: сколько самосвалов отправили в СМУ? Сколько – буровикам, вышкомонтажникам? И попробуй только задуматься, вспоминая, – тут же устроит допрос с пристрастием: поедом, Нина, покажешь, где лес лежит, где и какие трубы!

Частенько весь состав АТК выходил на разгрузку барж. Заполночь возвращались, а утром, словно и не было ломоты, раненько на работу бежали.

– И всегда у нас были уважительные, ровные отношения между диспетчерами и водителями, – рассказывает Нина Ивановна. – Никаких Ванек, Колек – всегда Олег Николаевич, Юрий Владимирович. При нас, женщинах, чтоб матерное слово когда слетело у них с языка – ни-ни!

Страшная беда пришла внезапно: погиб на работе муж, Владимир Алексеевич. И если б не родное предприятие, кто знает, как бы сложилась жизнь у осиротевшей семьи. Выросли, получили образование все трое младших Калугиных: Леонид Владимирович работает в Быстринскнефти, дочь Светлана живет на Украине, Сергей Владимирович – мастер в управлении по зарезке боковых стволов Сургутнефтегаза.

В восемьдесят третьем Нина Ивановна ушла инженером в отдел безопасности движения. Работала с разными руководителями, но считает, что всем им была присуща некая общая, объединяющая черта. Наверно, это была профессиональная верность, преданность и любовь к управлению, безоглядная растворенность в своем деле.

А впрочем, такой на предприятии запомнили и саму Нину Ивановну Калугину. Пожалуй, редкий человек в УТТ-1, разве что из самых молодых, не знает ее имени, окруженного огромным уважением к скромной, обаятельной женщине, ставшей живым олицетворением Первого управления.

Александр Евстигнеевич Рюпин. Спортзал нынче кажется не таким уж большим, если его сравнивать с теми спортивными сооружениями, которые выстроены в городе. Но тогда такую «роскошь» можно было смело называть спорткомплексом, так как в городе ничего подобного не было – красивый, просторный, удобный. Народу в нем собиралось тьма-тьмущая! Играли в футбол, волейбол, бильярд. Становились на лыжню. Спортсмены были сильными, битвы за победу – жаркими. Дети транспортников занимались кик-боксингом.

Первый в городе теннисный корт появился у нас на Заячьем острове в начале 90-х. Сначала на месте корта был ангар для дельтапланов. Хозяевами его были дельтапланеристы клуба, который ныне называется АСТ «Полет». Из парка летающих аппаратов у нас остался один, на нем по заказу Сургутнефтегаза делается облет местности и фотосъемка нефтегазовых месторождений. На нашей базе обосновались и парашютисты из «Сибирского легиона», они проводят здесь свои сборы. Спортсмены наши тоже иногда совершают прыжки с парашютом.

На этой базе предприятие построило открытый теннисный корт, первый в городе. Лидирует в этом виде спорта, безусловно, Вячеслав Георгиевич Тахматов. Хорошо играют в теннис также Михаил Мацкуляк, Петр Олексюк, Руслан Галимов. Я тоже влюблен в этот элитный вид спорта. Недавно в борьбе за Кубок Севера, в котором участвовали представители из 30-и городов округа, я занял первое место в парном разряде в возрастной группе 35-45 лет.

Самые известные спортсмены нынешнего времени – Андрей Шкредов, Валерий Дувалов, Нелли Шайдуллина – о ней вы уже знаете. Они – спортивная гордость предприятия.

ТАХМАТОВ

– Такие опытные инженеры-автомобилисты, как вы, нам очень нужны. – Начальник первого управления технологического транспорта Эдуард Николаевич Ботвинов еще раз перелистал его трудовую книжку. Механик гаража, заместитель управляющего по автотранспорту, главный инженер автохозяйства УВД Томской области... – Но, к сожалению, вакантных высоких инженерных должностей нет, могу предложить только место начальника автоколонны.

Начальник управления выжидательно посмотрел на своего собеседника, а тот во все глаза рассматривал открывающуюся за окнами кабинета панораму производственных корпусов, площадку, плотно и ровно – по ранжиру – заставленную могучими автомобилями. Споро и деловито сновали между ними фигурки людей: рабочее утро в разгаре. Идеальный порядок, чистота, четкий, неумолкаемый ритм хорошо налаженного производства. Что может быть отраднее для сердца автотранспортника, немало повидавшего и поработавшего?! Какое-то шестое чувство настойчиво подсказывало: это – настоящее, это – твое рабочее место.

Согласился поэтому без всяких колебаний: автоколонным – так автоколонным. Руки-ноги на месте, голова варит, желания работать – с избытком.

– Пойдете на четвертую автоколонну: там у нас собраны МАЗы 537-е, «Ураганы»-ракетовозы, – обрадованно пояснял Ботвинов. – Полсотни машин, правда, с запчастями туго – много простаивает из-за этого. Зато люди там отменные, классные водители, знают, за что работают. Впрочем, увидите сами. Что ж, желаю успеха! – И он крепко пожал Тахматову руку.

...Вся предыдущая работа, по мнению Вячеслава Георгиевича, была трамплином в эту нынешнюю его деятельность, которой он отдался полностью. Жизнь никогда и ничего не преподносила ему «на блюде с голубой каемочкой». Всего

добивался сам. А как иначе, если ты рожден и воспитан в семье, где отец – фронтовик, руководитель, мать – преподаватель, если в семье царил культ таких понятий, как честь, справедливость, долг. Если настолько легко и ровно учился в школе старший сын, что родители и не предполагали каких-то проблем с поступлением в вуз.

Тем более, что родной дядя Вячеслава был геологом – влюбленным в свое дело, убежденным в неоспоримой привлекательности своей романтической на ту пору профессии. Из каждой поездки по необозримым просторам страны он привозил что-то интересное и редкостное, захватывающе рассказывал о праздниках и буднях геологической профессии. И неудивительно, что любимый племянник выбрал ту же специальность, поступив на геолого-разведочный факультет Томского политехнического института.

Но уже к первой зимней сессии Вячеслав понял: нет, не его это дело, и совершил первый решительный поступок в своей жизни, безмерно удивив родителей. Он забрал документы из «политеха», заявив, что хочет поработать. Никакие доводы, никакие уговоры не подействовали на обычно разумного и рассудительного юношу.

После армии Вячеслава приняли на работу на номерной радиозавод Томска, а когда пришло время вступительных экзаменов в вузы, совершенно «случайным образом» он сдал документы в Томский инженерно-строительный институт, на механический факультет, специальность «строительно-дорожные машины и оборудование». Просто потому, что ТИСИ раньше других институтов открывал свои двери для абитуриентов. Пройдя через Сциллу и Харибду жесткого отбора, повзрослевший и возмужавший Слава сложил вместе все «случайности» и понял, что судьба целенаправленно привела его именно туда, где он обретет свое призвание.

Студенческий Томск середины семидесятых – это нечто уникальное: высочайший уровень преподавания, набор классических и суперсовременных специальностей, предлагаемых молодежи, сильная духовная составляющая высшего образования. Не случайно диплом томского вуза тогда котировался наравне со столичным, а порой и выше. Студенту представлялась возможность полной реализации всех данных ему от рождения возможностей.

Вячеслав Тахматов с его лидерскими амбициями был выбран старостой группы. Его хватало на все: на посещение обя-

зательного курса лекций и факультативов, джазовых концертов и театральных спектаклей, вечеров поэзии и чтение фантастики. Но главной, пламенной страстью было подводное плавание. Тогда чуть ли не в каждом уважающем себя вузе Томска был свой клуб: в университете – «Скат», в «политехе» – «Афалина», в инженерно-строительном – «Атлантида». Тахматов был президентом последнего. Всю зиму «атланты» зарабатывали деньги, чтоб летом выехать в подводные экспедиции. Слава с ребятами «пронирял» Байкал, почти все Японское море – от границ с Кореей до Курильских островов. Спортсмены-подводники, они воспитывали в себе не только физическую выносливость и ловкость, но и силу духа, способность не теряться в экстремальных ситуациях, держать их под контролем.

А зимой были лыжи, прыжки с трамплина, и каждый требовал умения собраться, сгруппироваться в полете перед приземлением, устоять на ногах. Потом все это пригодилось в повседневной послеинститутской жизни: когда работал в объединении сельхозтехники в одном из крупных сел области с красивым «иностранным» названием Парбиг Бакчарского района. Когда стал главным инженером автохозяйства областного УВД, и чуть не каждый день пришлось встречаться с грозным, всесильным «хозяином» области – первым секретарем обкома партии Егором Кузьмичом Лигачевым. Так уж получилось, что Тахматов никогда не был в рядах КПСС, но силу партийной дисциплины он знал не хуже любого коммуниста. К Егору Кузьмичу попадали на «ковер» люди с «большими портфелями», а выходили из его кабинета уже без него.

Молодой главный инженер решил начать с восстановления ремонтно-технической базы предприятия, в составе которого, кроме автотранспорта, имелись катера, лодки, вертолеты. Беспокойный Тахматов никому не давал спокойно жить: изъездил все соседние области, чтобы посмотреть, как поставлено дело там, выбрал собственный вариант и начал методично воплощать его в жизнь. Очень быстро удалось воплотить в жизнь задуманное – с возможностями всесильного УВД и не менее сильного областного комитета партии это было несложно.

И наступило время, когда Тахматов почувствовал: пришло время очередного прыжка с трамплина. Он уже был женат, жена защитила кандидатскую диссертацию. Родилась дочь. А у Вячеслава Георгиевича занозой в сердце сидел Сургут, где жили родители жены. К будущему тестю он ездил на Север просить руки его дочери.

Помнил, как поразило его первое впечатление о сургутянах. В аэропорту города половина пассажиров была в норковых шапках и кожаных пальто, вторая половина – в спецодежде, хорошо под хмельком: вахтово-экспедиционный метод в разрезе, так сказать. Помнит, как решил, что если переедет в Сургут, то ненадолго – года на три-четыре. Судьба судила иначе.

Восемьдесят пятый год, ставший первым годом его сургутской биографии, он запомнил навсегда. Новоселу поначалу бывает непонятно, что находит для себя человек в этих холотных просторах?! Почему, глотнув этого обжигающего мороза, не убежит он назад в сады, в томную негу теплого жилья, а вместо этого бурит, обустривает эту землю, готовый спать в тесной кабине автомобиля и разогревать себе обед на паяльной лампе?! Деньги? Все ими, казалось бы, объяснено, все совершенно просто. Один просто греется мечтой о машине, которую он привезет с Севера. Другому надо поскорее накопить на квартиру. Еще кто-то собирается пофорсить, приодеться, посидеть среди родных и близких на родине, ошеломив рассказами о «жутком» Севере. Да, есть и тот, и другой, и третий, и десятый... Но деньги – не единственная мерка человеческих привязанностей, да и не раздают их здесь горстями, даром. Повкалывать надо за каждый рублик-то.

В четвертой автоколонне, которую возглавил Тахматов, зарабатывали хорошо: бригады, перевозившие вышкомонтажников и буровиков, работали на подряде, гремевшем тогда на всю страну как передовой хозяйственный метод. Имена бригадиров – Палюха Николая Ивановича и Макурина Сергея Феликсовича – были широко известны не только в Сургутнефтегазе. Но кто видел, как мгновенно проваливался в болото бульдозер?! Как могучий «Ураган», застрявший в трясине, с трудом вытаскивали три трактора-тягача?! Как по весне «Уралы» переправлялись через реки по подтаявшему льду, оставляя после себя черные трещины разломов?!

Тахматов начал с наведения армейского порядка в коллективе. Серьезные деньги, заработанные невероятно тяжелым трудом, распределялись столь же серьезно: на общих собраниях бригад открыто люди высказывали мнение, кто как сработал. Коэффициент трудового участия, выведенный в таблице, напрямую зависел от товарищей по бригаде. И если любитель поживиться за чужой счет накануне появился в гараж после двенадцати ночи, а бригада не видела его на линии, – запросто срезали КТУ за обман.

Уже через несколько месяцев, осенью, четвертая автоколонна заняла первое место в соревновании по Сургутнефтегазу и еще – право быть занесенным на Доску почета ВДНХ СССР.

Колонный четко знал имена всех водителей, их жен и даже детей, адреса балков и квартир, в которых они жили. Потому что когда Тахматов ночью ехал поднимать в авральный рейс едва заснувшего водителя к нему в балок, ему навстречу выходили обычно жены с малыми детьми на руках: куда ж ты, Вячеслав Георгиевич, забираешь моего мужа в 30-градусный мороз?! И в этом случае обращение по имени помогало установить тот тоненький мостик взаимопонимания, который иначе мог вообще не возникнуть.

От него требовали порой невыполнимого – он, в свою очередь, требовал того же от людей. Звонок среди ночи: требуется срочно перебросить трактор с одного куста на другой, исполняйте! Тахматов вызывает машину, едет на дом к водителю «Урагана». Заводят могучий автомобиль, едут на куст, ставят трактор на трейлер, перевозят на нужный куст, возвращаются в город, ставят машины на место. Скоро сказка сказывается, да вот утро уже забрезжило, а в половине седьмого – снова на работу.

Через два года освободилось место начальника службы эксплуатации – его предложили Тахматову, и он согласился. Это было время бурного роста объемов бурения, добычи, строительства. Для УТТ-1 была выделена земля на так называемом Федоровском повороте, там пришлось организовать автогараж, чтобы оперативнее обслуживать УБР-3 и Сургутское управление повышения нефтеотдачи пластов и капитального ремонта скважин. А это полсотни подъемников А-50, это требовательный заказчик – начальник СУПНПиКРС Леонард Михайлович Кочетков, это... Да много еще разного рода вопросов и проблем, из-за чего рабочий день начальника службы эксплуатации начинался в шесть утра и продолжался за полночь.

Кроме того, отвели место и на Лянторе, где также требовалось организовать новое автотранспортное производство, поскольку УТТ-1 обслуживало и НГДУ «Лянторнефть». Читатель знает, что спустя некоторое время новые производства были выделены в самостоятельные транспортные управления. Такова цена этих изнурительных дней и бессонных ночей.

Вот так, честно и целеустремленно делал карьеру этот неординарный человек. Нередко Вячеславу Георгиевичу приходилось действовать в условиях довольно критических. Когда пан или пропал. Он всегда достойно справлялся с поручен-

ным, гасил конфликты ради созидания, успешно выходил из кризисных пик. Хотя по нраву ему была деятельность спокойная, размеренная, без потрясений и обвалов. Тахматов стремился создать задел на будущее, показать людям перспективу, помочь им поверить в себя в те смутные годы.

Конец восьмидесятых был уже кануном несуразной нашей российской «перестройки», почти каждый день приносил события, о которых раньше и не помышляли. И день ото дня этот вал подминал под себя все больше людей и судеб, захватывая все новые и новые регионы страны. Много, очень многое приходилось переосмысливать.

Так, из двадцатых годов вернулась в конец восьмидесятых мода на выборы руководителей предприятий. Не избежали этой участи и многие предприятия Сургутнефтегаза, в том числе и первое УТТ. Сразу восемь кандидатов стали соискателями должности начальника управления. Вячеслав Георгиевич поначалу отказался участвовать в выборах, но коллективы автоколонн настойчиво требовали его выдвижения. К тому же первый этап выборов не дал заметных преимуществ ни одному из восьмерых. Участие Тахматова сразу же принесло ему победу, рабочие коллективы верили ему и безоговорочно отдали ему свои голоса.

Что ж, после выборов началась обычная производственная жизнь? Ничуть не бывало, один из кандидатов продолжал мутить спокойствие, оспаривая победу Тахматова. Жалобы и проверки жалоб, заседания различных комиссий, судебные разбирательства заняли не один год. Что помешало Тахматову расправиться с жалобщиком обычным способом – уволить его? Наверно, те самые понятия о чести и достоинстве, которые были вбиты в него с раннего детства. И еще – осознание того, что за ним подавляющее большинство коллектива, а значит – «наше дело правое, мы победим». И победили: суды и тяжбы закончились, коллектив выразил недоверие противнику Вячеслава Георгиевича.

Легко судить те времена с позиций сегодняшних, трезвых, рассудочных, рубить сплеча. Большое видится на расстоянии...

Нынешнее УТТ-1 – это предприятие с богатым прошлым и крепким настоящим. Почти тысяча единиц техники и полторы тысячи работающих. Сорок семь заказчиков, не имеющих претензий к своему партнеру.

Пока политики всего мира спорят о том, насколько остро стоит сегодня национальный вопрос и есть ли возможность

его решения, обыкновенные люди показывают самый простой способ жить в мире и согласии. В УТТ-1 работают представители 37 национальностей, и никогда еще не вспыхивали здесь конфликты на национальной почве.

Руководитель управления ведет рутинную, четко спланированную, по рублю выверенную работу, сориентированную на дальнюю перспективу, ревностно возводит большой ладный Дом своего родного предприятия. Правда, в стране, которая еще не оправилась от потрясений, трудно ручаться за обеспеченное безбедное завтра. Далеко не все во власти начальника УТТ и даже генерального директора Сургутнефтегаза. Мы все зависим от цены на нефть на мировом и отечественном рынках, от тактики федерального правительства, от политических и территориальных переделов, всякого рода катаклизмов.

И все же хоть и осторожно, но заглядывает в недалекое будущее Вячеслав Георгиевич Тахматов:

– Виктор Лаврентьевич Полюшкин, Александр Евстигневич Рюпин, Эдуард Николаевич Ботвинов – эти руководители и многие другие по кирпичику строили УТТ-1, вносили свой вклад в дело его развития. На мою долю выпало время создания на базе УТТ-1 новых автотранспортных предприятий, их отделения и становления. Совсем не просто было добиться средств на капитальный ремонт административных и производственных корпусов управления, оснащения их современными механизмами и оборудованием, строительства теплой стоянки. Но до сих пор значительное количество техники все еще находится под открытым небом – другими словами, требуется построить еще один арочник под теплую стоянку. Ведь что такое автомобиль без крыши? Это сорок минут преждевременного ухода водителя из дома, от семьи – чтобы разогреть автомобиль, рабочее место – кабину. Это сорок минут вхолостую работающего двигателя, сорок минут потерянного времени заказчика.

Было время – все те же девяностые годы, когда зарплата в УТТ-1, да и не только в нем – во всех подразделениях Сургутнефтегаза стала падать, люди начали покидать предприятие, которому отдали по 20-30 лет жизни. Потом возвращались, упрашивая Тахматова принять их обратно. Надо быть зрелым руководителем, чтобы иметь мудрость вернуть назад уходивших. Ведь уже второе поколение людей трудится в УТТ-1, одни начинают трудовую биографию, у других практически вся жизнь прошла на Севере. Вот о них-то – особая забота Вячеслава Георгиевича.

Он не устает подчеркивать, что стоимость акции Сургутнефтегаза, этой визитной карточки акционерного общества, во многом зависит не только от политических веяний, конъюнктурных рыночных отношений, но и от труда тех, кто непосредственно производит продукт, кто долгие северные зимы несет здесь нелегкую рабочую вахту.

– Автотранспорт – кровеносная система любого производственного предприятия, – убежден Тахматов. – Кровь разносит кислород, питательные вещества по всему организму, заставляя его двигаться: движение – это жизнь. Мы, работая на живой организм Сургутнефтегаза, работаем на конечный результат – добычу нефти. Поэтому законом для нашего коллектива были и остаются слово и воля заказчика. Поэтому столь действенной остается доставшаяся акционерному обществу еще с прежних времен строгая вертикаль подчинения.

Сам Тахматов все также юношески подтянут. Невысок, но сразу видно, что сильный и крепкий – настоящий спортсмен. Бойцовский характер Вячеслава Георгиевича во многом сложился благодаря спорту, он дает собранность, целеустремленность, закаляет характер: проиграл – работай над собой, только тогда добьешься успеха. И если случались поражения – в спорте ли, в жизни, он снова вступал в борьбу. Любимое изречение Тахматова: «Если остановишься – тебя обгонит даже ползуший».

В большом теннисе Тахматов даст фору и более молодому партнеру. На базе теннисного корта УТТ-1 в конце концов родился теннисный клуб для всего Сургутнефтегаза. Начальник управления поддерживает парашютный спорт, дельтапланизм.

Многочасовая, изнуряющая ежедневная работа со всепоглощающей «текучкой» (вспомните о полусотне заказчиков предприятия!), умение правильно определить стратегию и тактику, наладить хорошие рабочие контакты с организациями-смежниками, не терять присутствия духа в сложных производственных ситуациях – вот далеко не все лучшие черты характера Вячеслава Георгиевича Тахматова, которые помогли ему стать достойным преемником таких выдающихся руководителей, как Полошкин, Чеботов, Рюпин, Ботвинов.

И все-таки, и все-таки... Кто знает, куда еще повернет судьба? Потенциал у Тахматова, имеющего за плечами всего пятьдесят с небольшим и такой богатый опыт, достаточно велик.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ



Звено на марше.

**Октябрь –
декабрь
1981 года**

*В ХМАО добыт
второй миллиард
тонн нефти.*

**22 января
1982 года**

*Известная бригада
Василия
Кирпичева
установила
своеобразный
рекорд по
вывозке труб
на отдаленные
месторождения:
за неделю она
перевезла 600
тонн. Успешно
завершается
завоз станков.*

**Октябрь
1982 года**

*Состоялся первый
слет бригадиров
производственного
объединения
«Сургутнефтегаз»,
в котором приняли
участие и
автотранспортники.*



Груз на
буровую
доставлен
вовремя.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИИ

**6 ноября
1982 года**

Триллион кубометров газа добыт на месторождениях области с начала их освоения. Вклад коллективов Сургутнефтегаза составил 9,7 миллиарда кубометров. С вводом в эксплуатацию Сургутского газоперерабатывающего завода в объединении резко возрос уровень полезного использования нефтяного газа – с 14 процентов в 1980 году до 70-и в нынешнем году.

**30 апреля
1983 года**

Среди производственных бригад и автотранспортных колонн победителем соревнования за первую четверть года признан коллектив пятой автоколонны Н.Осина. Руководителю коллектива водителям вручены почетная грамота и денежная премия.



Коллектив управления, 80-е годы.



Работа на месторождении.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

2 июня
1983 года

Ежегодно
управление
оказывает помощь
совхозу

«Сургутский» на
заготовке кормов.
В прошлом году
транспортники
заготовили 1500
тонн силоса. Вот и
в этом году начали
готовить технику
к страде загодя.
Рассказывает
начальник гаража
Е.Силантьев:

— Всем известно,
что для ремонта
техники нужны
зап-части. Но ни в
совхозе, ни в УТТ
их нет. Где взять?
Ответ прост:
гонцы во все
концы.

Но несмотря на
трудности, техника
поставлена
на линейку
готовности. Кроме
того, построена
передвижная
баня,
отремонтирована
столовая,
готовится жилье,
продумана
культурная
программа,
запланированы
встречи
механизаторов
с представителями
администрации,
партийной
и профсоюзной
организаций.



Трубовоз под погрузкой.



Строгая диагностика автомобиля.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**4 июня
1983 года**

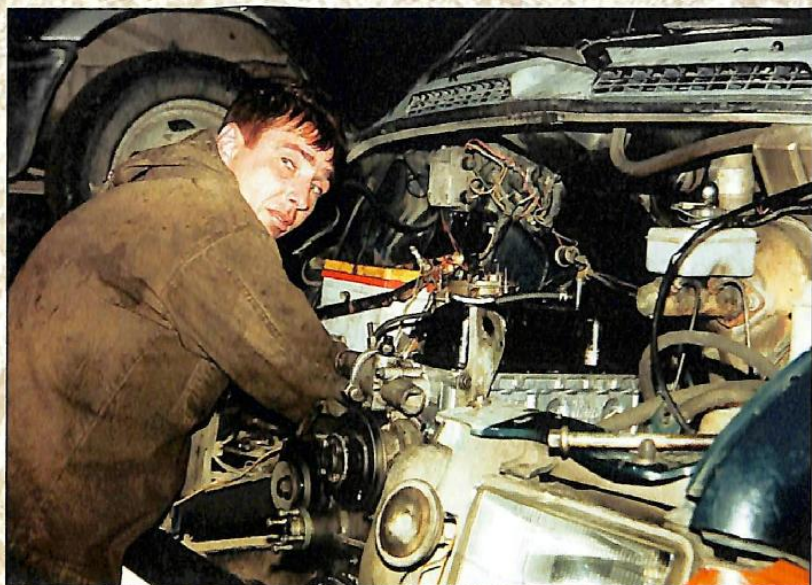
Все больше в управлении рабочих, занятых механизированным трудом, все меньше ручного труда. Улучшены условия труда в цехе накладок, в электроцехе, в цехе реставрации, административно-управленческом корпусе.

На предприятии расширен заводпункт, сдан в эксплуатацию физиокабинет.

**26 декабря
1983 года**

Автотранспортники Сургутнефтегаза перевезли за год 25 миллионов тонн различных грузов. Коэффициент использования парка составил 0,62.

Эффективность использования парка достигнута за счет сокращения простоев в ремонте, что стало возможным благодаря вводу новых производственных площадей для технического обслуживания и ремонта техники.



Поломка будет устранена.



Ежегодный технический осмотр.

ХРОНИКА ДАТ И СОБЫТИЙ

**14 апреля
1984 года**

Закончился ударный пятимесячник по перевозке грузов на месторождения. Хорошо потрудились бригада Н.Палюха из УПТ-1, где распределение премий производится с учетом коэффициента трудового участия. На Когалыме создано управление технологического транспорта, которое будет централизованно заниматься доставкой вахт.

**4 июля
1984 года**

К исполнению своих обязанностей приступил генеральный директор объединения «Сургутнефтегаз» Владимир Леонидович Богданов.



Ежегодный технический осмотр.



Проверка знаний правил дорожного движения (ПДД).



ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**Октябрь
1984 года**

Добыт третий миллиард тонн нефти в Ханты-Мансийском автономном округе.

**5 января
1985 года**

Автотранспортники УТТ-1 решили в новом году работать так, чтобы сэкономить 44 тонны горюче-смазочных материалов и всем водительским составом отработать на сэкономленном топливе два дня. Для этого намечено снижение порожних пробегов автомобилей, контроль за использованием ГСМ, внедрение бригадной формы организации труда.



Э.Ю.Прокопенко и М.Г.Николаев – слесари по ремонту автомобилей.



Наши орденосы.

Нижний ряд: В.А.Жидков, А.В.Шкапов;
верхний ряд: А.А.Поздняков, Ф.А.Арнст, В.И.Смирнов.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**7 сентября
1985 года**

В преддверии профессионального праздника нефтяников медалью «Ветеран труда» был награжден начальник 3-й автоколонны УТТ-1 Е.А.Ступин, 20 лет отработавший на предприятии. Начиная водителем, долгое время работал на автокране. В 1980 году ему предложили возглавить автоколонну №7, где сложилось нелегкое положение. Через некоторое время автоколонна №7 вышла в число лучших, а Е.А. Ступину предложили возглавить другую автоколонну. По итогам первой половины года ступинская 3-я автоколонна завоевала призовое место среди автоколонн автотранспортных предприятий объединения. Е.А.Ступину присвоено звание «Лучший по профессии».



На ремонте. В.А.Бугаев.



Слесарь по ремонту автомобилей С.М.Травкин.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**27 декабря
1985 года**

На берегу реки
Пим состоялся
митинг,
посвященный
началу опытно-
промышленной
разработки
Алехинского
месторождения.

**28 декабря
1985 года**

Введена в
промышленную
эксплуатацию
новая
нефтеносная
площадь –
Алехинская.
Немногим ранее
в строй
действующих
вошли Восточно-
Сургутское
и Западно-
Солкинское
месторождения.
Это первые шаги
на пути
к обустройству
Лянторской группы
месторождений.
«В ближайшие
годы, – сказал
начальник НГДУ
«Лянторнефть»
М.Б.Назаргалеев,
– мы приступим
к обустройству
Нижнесортимско-
го и Ай-Пимского
месторождений».



Водитель А.А.Хамитов, ветеран труда.



Осваиваем «SCANIA».

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**11 января
1986 года**

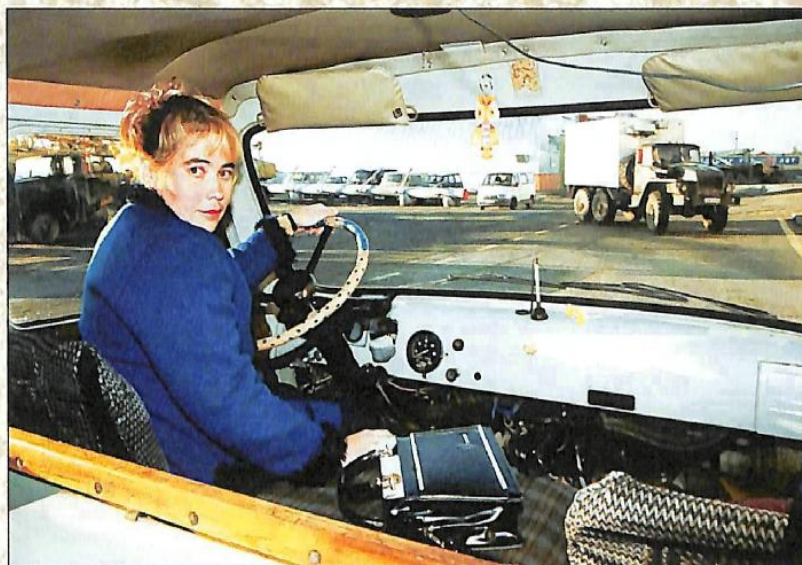
Более 21 тысячи литров горючего сэкономила только одна бригада УТТ-1 – Николая Палюха, которая досрочно завершила выполнение плана прошлого года.

**22 февраля
1986 года**

Первая тонна нефти с Родникового месторождения пошла в напорный коллектор.

**28 июня
1986 года**

Досрочно введено в эксплуатацию Нижнесортимское месторождение нефти. Решено построить здесь базовый поселок, где намечено сосредоточить крупные базы материально-технического обеспечения, участки подрядных организаций.



Водитель Т.В.Дегтярева.



Слесари по ремонту автомобилей
П.В.Шубин и А.А.Попов, ветераны труда.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИИ

**19 июля
1986 года**

По итогам работы транспортных предприятий объединения в первом полугодии самые высокие показатели – у коллектива УТП-1. В Сургутнефтегазе работают одиннадцать управлений автотранспорта.

**9 августа
1986 года**

Сургут встретил сторонников мира, прибывших в город на Оби теплоходом «Тобол». Участники рейса встретились с рабочими коллективами многих предприятий, в том числе УТП-1, где рассказали о целях и задачах рейса мира, ответили на вопросы.

**Март
1986 года**

Создан институт «СургутНИПИ-нефть».



Разборка сложного узла.
Водитель автомобиля С.А.Корниенко,
слесарь по ремонту автомобилей Н.М.Ослин.



Экипаж машины боевой: В.Ф.Романов и А.Н.Дегтярев.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**Март
1986 года**

Добыча нефти на территории Ханты-Мансийского автономного округа достигла 1 млн тонн в сутки.

**23 августа
1986 года**

Ни одного дорожно-транспортного происшествия, ни одного случая производственного травматизма – таковы итоги производственной деятельности коллектива УТТ-1 за семь месяцев года. Благоприятный фактор – создание в объединении двух баз производственного обслуживания по капитальному ремонту гусеничной и автомобильной техники, организация опорных пунктов заводов-изготовителей по обмену узлов и агрегатов.



Бригада маляров.



Первомайская демонстрация, 1986г.



ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**6 сентября
1986 года**

Почетное звание
«Ветеран труда
объединения
«Сургутнефтегаз»
присвоено
слесарю
по ремонту
автомобилей УТТ-1
Александру
Ивановичу
Смирнову.

**23 декабря
1986 года**

60-тысячный
коллектив
Сургутнефтегаза
досрочно
выполнил
государственный
план по добыче
нефти в объеме
56,1 миллиона
тонн. Поздравляя
коллектив
объединения
с большой
трудовой победой,
генеральный
директор
В.А. Богданов
подчеркнул
весомый вклад
в общее дело
строителей и
транспортников,
буровиков и
тампоначников.



Династия Поповых.
Стаж работы на предприятии – 59 лет.



Династия Савиных.
Стаж работы на предприятии – 72 года.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**22 апреля
1987 года**

Первые тонны нефти поступили с Маслиховского месторождения. Дороги автотранспортников пролегают с этого года еще и на Вачимско-Карьяунское, Сарымо-Рускинское, Дунаевское месторождения.

**7 мая
1987 года**

В промышленную эксплуатацию введено Дунаевское месторождение.



Династия Махмутовых.
Стаж работы на предприятии – 59 лет.



Команда молодости нашей...

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**12 июня
1987 года**

Медалью
«За освоение недр
и развитие
нефтегазового
комплекса
Западной Сибири»
награжден
переловой
рабочий ремонтно-
механических
мастерских УТТ-1
Петр Викторович
Шубин.
Он работает
мотористом почти
полтора десятка
лет. Двигатели,
вышедшие у него
после ремонта,
работают
без сбоев.
На П.В.Шубина
равняются другие
ремонтники.

**Июль
1987 года**

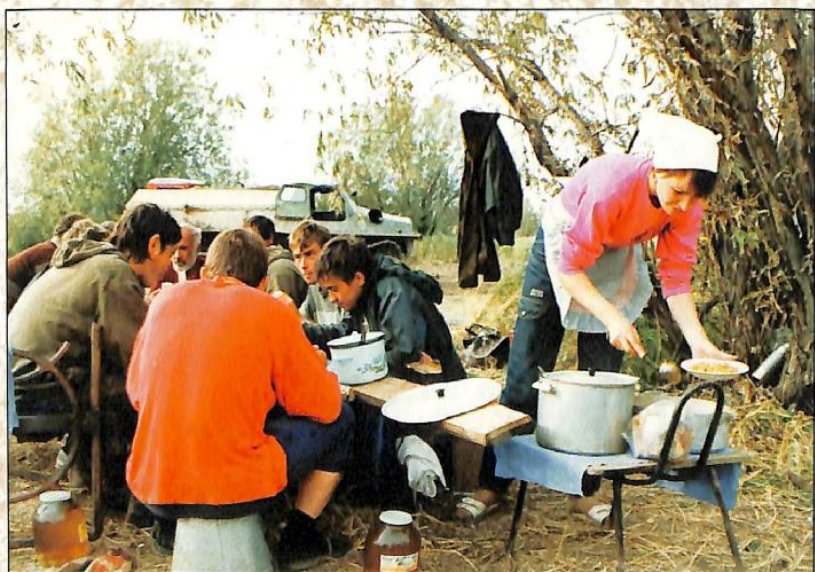
В Ханты-
Мансийском
автономном округе
добыт четвертый
миллиард тонн
нефти.

**2 июля
1987 года**

С пуском Сарымо-
Рускинского
месторождения
в разработке
у Сургутнефтегаза
стало 16
месторождений
нефти и газа.



Сенокосная пора на пойменных лугах. 80-е годы.



Обед на стане.

ХРОНИКА

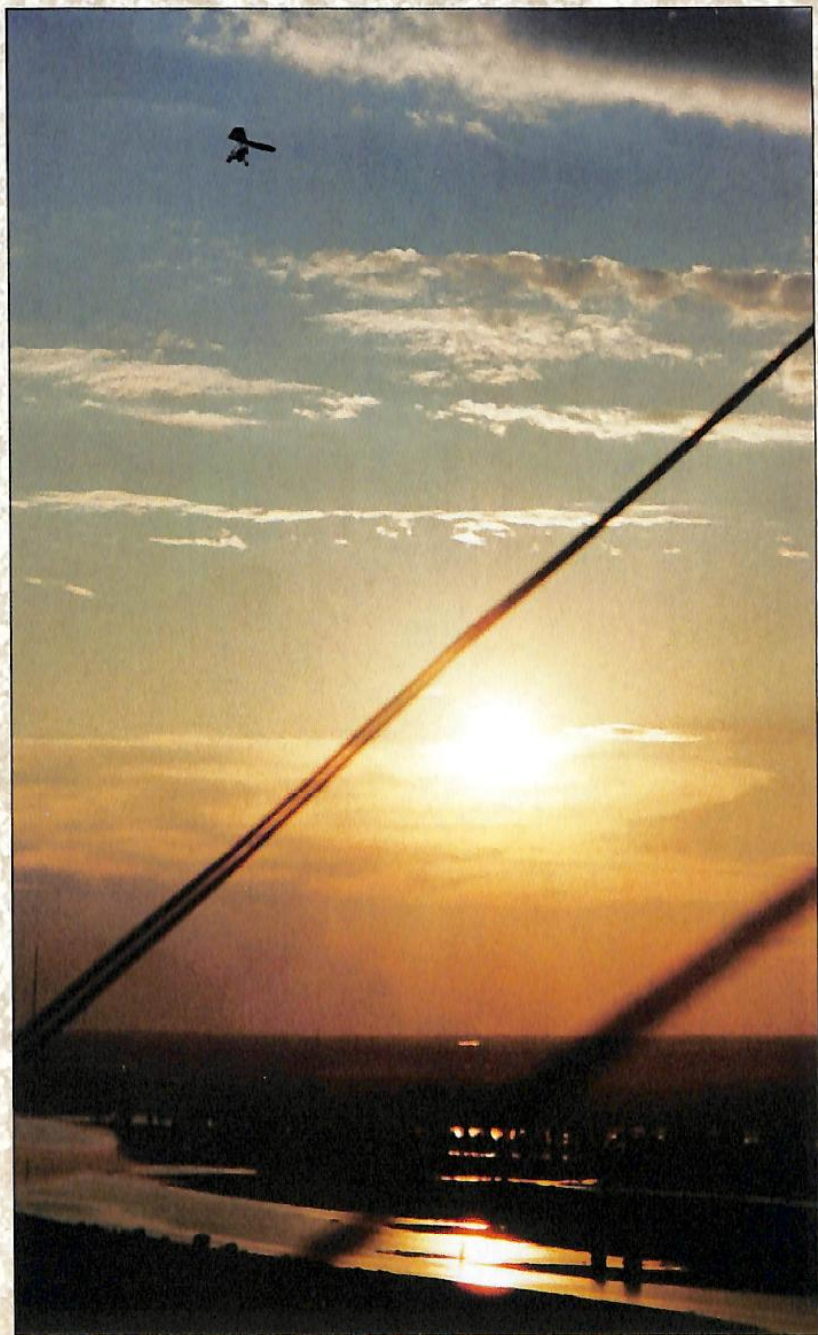
ДАТ И СОБЫТИЙ

**24 июля
1987 года**

Управлением технологического транспорта, спецтехники и автодорог организовано централизованное техническое обслуживание КраЗов, заключен договор о сотрудничестве с заводами Минавтопрома.

**28 августа
1987 года**

В смотре-конкурсе «За безопасность движения» в УТТ-1 приняли участие водители всех автоколонн. Победителями были признаны коллективы 7-й и 3-й автоколонн. Отличные навыки в фигурном вождении автомобилей показали команды 1-й, 7-й, 9-й автоколонн, поделившие между собой призовые места. В личном зачете победителями стали водители В.В.Шаповалов, Г.Н.Мамальга, А.А.Кудлай.





ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИИ

**1 сентября
1987 года**

*Студенты
Сургутского
нефтяного
техникума пришли
на занятия
в новое здание
этого учебного
заведения.*

**8 февраля
1988 года**

*Руководители
подрядных
бригад на
централизованном
завозе грузов на
месторождения –
транспортных,
погрузочно-
транспортных и
подрядных бригад
ведущих
профессий
(буровых,
вышкомонтажных,
крепления
скважин) обсудили
вопросы
взаимодействия,
обязанности
и ответственности
друг перед другом.
Решено конечным
результатом труда
подрядных
хозрасчетных
бригад на
централизованном
завозе грузов
считать
выполнение
договорных
обязательств.*



Празднование 40-летия СУТТ-1.
Поздравляет В.А.Полюшкин –
первый начальник управления.



С юбилеем предприятия поздравляет
С.А.Савин – заместитель генерального директора,
начальник УТТ СТИАД.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**Декабрь
1988 года**

Проходчики недр Ханты-Мансийского автономного округа достигли максимального объема бурения – 1680 тысяч метров.

**12 апреля
1989 года**

Пятый год трудится на подряде комплексная бригада Николая Ивановича Палюха. В этом коллективе работают более 60 человек и почти 70 единиц техники, задействованных на заводе бурового оборудования. Пятилетняя практика не пропала даром, «палюховцы» блестяще справляются с заданиями. На базе бригады Н.И.Палюха недавно проведен семинар о бригадном подряде в автотранспорте Сургутнефтегаза.



Юбилейные огни.



Коллеги в день 40-летнего юбилея предприятия.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИИ

**26 мая
1989 года**

Коллектив первого управления технологического транспорта отметил 25-летие своего предприятия.

**28 июня
1989 года**

На одном из кустов Западно-Сургутского месторождения специалисты УПНПикРС и колонна УТТ-1, возглавляемая С.Белашовым, провела эксперимент – гидравлический разрыв пласта. Получен значительный приток нефти с низкопродуктивной скважины.



Поздравляют заказчики, партнеры, друзья.



На сцене ДИ «Нефтяник» поздравляют дети.

Праздничный
воздушный шар
для нефтяников
в честь 20-летия
ОАО «СНГ».



Спортивный комплекс СУТТ-1 на Заячьем острове.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

Июль 1989 года

Управление капитального строительства объединения приступило к подготовке проектно-сметной документации для возведения нового здания автовокзала. В 1989 году предусмотрено освоить на строительстве автовокзала около полумиллиона рублей при общей стоимости объекта – 4,7 миллиона рублей. Дата намечаемого ввода – август 1992 года.

2 сентября 1989 года

На автополигоне объединения состоялись традиционные соревнования водителей 15 транспортных подразделений Сургутнефтегаза. Водители УТТ-1 заняли одно из призовых мест в этом конкурсе профессионального мастерства.



ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**26 декабря
1989 года**

Объединение
«Сургутнефтегаз»
добыло 52,9
миллиона тонн
углеводородов.
Хорошие
показатели по
добыче газа –
6,9 миллиарда
кубометров ПНГ.

**29 декабря
1989 года**

Буровая бригада
Сергея Ананьева
из УБР-3
добилась
невозможного:
перешагнула
170-тысячный
рубеж проходки.

1991 год

Впервые в
Западной Сибири
разработан
техничко-
технологический
регламент
строительства
горизонтальных
скважин (ГС)
на Самотлорском
месторождении,
разработаны и
реализованы на
практике (1993
год) проекты
строительства
ГС на Восточно-
Сургутском,
позднее –
на Федоровском,
Лянторском
месторождениях
Сургутнефтегаза.



Конкурс профмастерства. Старт!



Команда УТТ-1 – победитель конкурса профессионального мастерства.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**20 марта
1991 года**

На базе колонн тяжелой техники, сформированной и обустроенной УТТ-1, после реорганизации создано Сургутское УТТ-2.

**Июль
1992 года**

Коллективу УТТ-1 присуждено первое место с вручением диплома и денежной премии среди трудовых коллективов Сургутнефтегаза по итогам работы за полугодие.

**19 марта
1993 года**

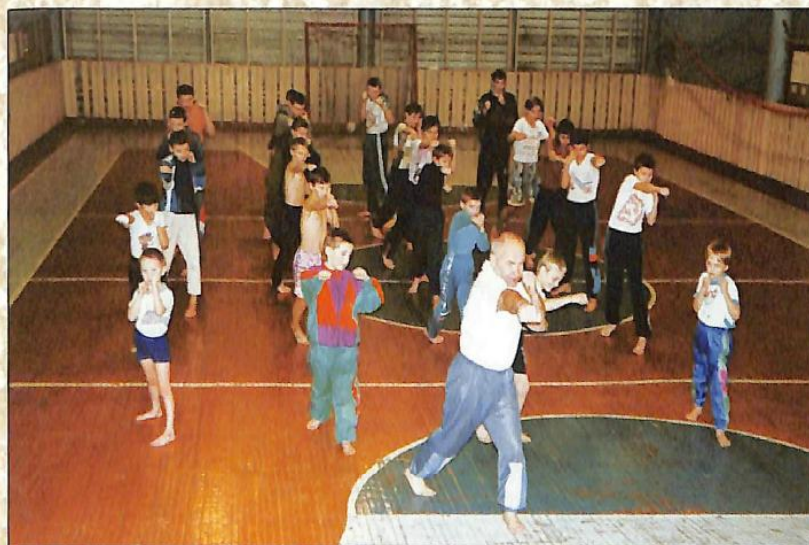
Постановлением Совмина РСФСР №271 создана нефтяная компания ОАО «Сургутнефтегаз». Президентом компании назначен В.А.Богданов.

**Декабрь
1993 года**

По итогам работы за год первое место среди транспортников Сургутнефтегаза отдано УТТ-1.



Призеры конкурса детского рисунка в честь 40-летия УТТ-1, 2004г.



Секция кик-боксинга в спорткомплексе УТТ-1.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

1994 год

Сургутнефтегаз получил лицензию на разработку Тянской группы месторождений.

Декабрь 1994 года

Коллективу ремонтно-механической мастерской первого управления по итогам работы за год присвоено звание «Лучшая мастерская акционерного общества».

1995 год

В Сургутнефтегазе создано управление поисково-разведочных работ.

Май 1995 года

Творческий самодеятельный коллектив первого УПТ стал первым лауреатом фестиваля «Салют, Победа!».



Клуб дельтапланеристов «Полет». Орлята учатся летать.



Спортивная команда предприятия.

ХРОНИКА

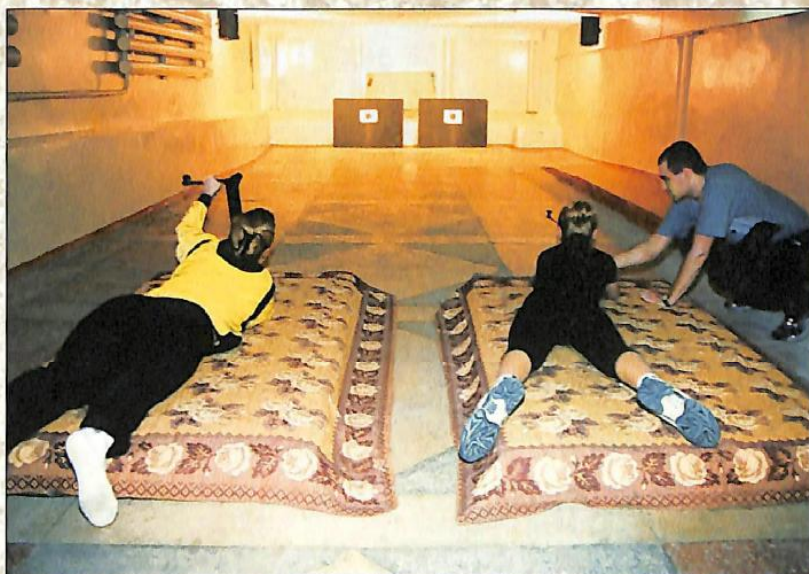
ДАТ И СОБЫТИЙ

Декабрь
1995 года

За эффективную и качественную работу в последнем квартале года победителями признаны водители автоколонны №4 (начальник Г.М.Громенко), автоколонны №6 (начальник В.Г.Гаврилов) и автоколонны №7 (начальник Н.И.Тонищой). Среди рационализаторов отмечены успехи новаторов из первого УТТ. Предприятие завоевало первое место в смотре-конкурсе на лучшую подготовку к годовому техническому осмотру автомобильной техники.

1996 год

Генеральный директор ОАО «Сургутнефтегаз» В.А.Богданов стал лауреатом премии им. Андрея Первозванного.



В стрелковом тире Сургутского УТТ-1.



Волейбольная команда на выезде – спорткомплекс СМТ-1.



ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**24 мая
1997 года**

Сургутнефтегаз отметил год своего 20-летия добычей миллиардной тонны нефти. Поздравление трудовому коллективу УТТ-1 в честь этого знаменательного события подписано генеральным директором ОАО «Сургутнефтегаз» В.А.Богдановым.

**Август
1997 года**

По итогам заключительного этапа смотра-конкурса профессионального мастерства за звание «Лучший по профессии» среди водителей и слесарей по ремонту автомобилей работники УТТ-1 С.М.Смирнов, водитель второй автоколонны, и А.Н.Кулук, слесарь РММ, награждены ценными подарками.



8 Марта, 2001г.



Накануне 40-летия СУТТ-1. Руководство предприятия.
Нижний ряд: Н.В.Шпакова, В.Г.Тахматов, М.А.Дагиль.
Верхний ряд: А.П.Воронин, Г.А.Чинчевич, Э.М.Шишков,
Э.М.Джабраилов, А.Д.Плугин.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ



Работники автоколонны №1.



Коллектив автоколонны №2.

1998 год

*Разведанные
запасы ОАО
«Сургутнефтегаз»
выросли на 25
миллионов тонн
нефти.*

**3 февраля
1998 года**

*За успехи
в выполнении
мероприятий
по военно-
мобилизационной
подготовке
и задач по защите
персонала
и объектов от
чрезвычайных
ситуаций
коллектив УПТ-1
отмечен приказом
по ОАО
«Сургутнефтегаз».*

**Январь
1999 года**

*Сургутнефтегаз
приступил
к реализации
собственного
газоэнергетического
проекта.
Началось
строительство
первых
газотурбинных
электростанций
на Тяне и
Кониплоре.*

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**Октябрь
1999 года**

На баланс УТП-1 передан цех механизированных работ и транспорта треста «Сургутремстрой».

**30 апреля
1999 года**

В смотре-конкурсе по внедрению новой техники среди подразделений Сургутнефтегаза отмечен коллектив УТП-1.

**26 мая
1999 года**

Коллектив Сургутского УТП-1 отметил 35 лет со дня создания предприятия. На торжествах присутствовал первый начальник АТК В.А.Полушкин с женой Ниной Дмитриевной Полушкиной, а также руководители последующих лет: В.А.Чеботов, О.Т.Ефремов, А.Е.Рюпин, Э.Н.Ботвинов.



Работники автоколонны №3.



Руководство автоколонны №4.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИИ

**Февраль
2000 года**

В Ханты-Мансийском автономном округе добыта 7-миллиардная тонна нефти.

**Март
2000 года**

В Сургуте на базе ОАО «Сургутнефтегаз» состоялось Всероссийское совещание по вопросам развития отечественного топливно-энергетического комплекса. В совещании принял участие Президент страны Владимир Путин. Коллектив УТТ-1, принявший активное участие в подготовке и проведении выставки нефтепромышленной техники и оборудования, отмечен приказом по акционерному обществу.



Коллектив автоколонны №5.



Коллектив автоколонны №6.



ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**27 ноября
2000 года**

Открыто
единственное
в Среднем
Приобье
многопрофильное
лечебно-
профилактическое
учреждение –
санаторий
«Кедровый Лог».

**Январь
2001 года**

Создано новое
структурное
подразделение
акционерного
общества –
управление по
зарезке боковых
стволов
и капитальному
ремонту скважин.

**23 июля
2001 года**

На Восточно-
Еловом
месторождении
бригадой
М.Г.Мухаметдинова
из УЗБСиКРС
построена и сдана
в эксплуатацию
первая в России
скважина с двумя
боковыми
горизонтальными
стволоми.



Коллектив автоколонны №9.



Коллектив автоколонны №11.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**Август
2001 года**

*Второе место
в финальном этапе
конкурса
профессионального
мастерства
в Сургутнефтегазе
завоевала
команда
водителей
и слесарей
по ремонту
автомобилей
из первого УТТ.*



Коллектив автоколонны №12.

**1 сентября
2001 года**

*На Конитлорском
месторождении
запущена
в промышленную
эксплуатацию
первая в России
газотурбинная
электростанция,
работающая на
попутном
нефтяном газе.*



Специалисты ремонтно-механических мастерских.

**1 ноября
2001 года**

*Общая
численность
работающих
в ОАО
«Сургутнефтегаз»
составляет 86
тысяч человек.*

**13 октября
2002 года**

*НГДУ «Сургутнефть»
перешагнуло
200-миллионный
рубеж добычи
нефти с начала
создания
предприятия.*

**Октябрь
2002 года**

*ОАО
«Сургутнефтегаз»
отметило свой
25-летний юбилей.
Большая группа
ветеранов труда
впервые
награждены
почетным знаком
ОАО
«Сургутнефтегаз»
«За трудовые
заслуги».*



Коллектив производственно-технического отдела.



Коллектив механо-энергетического отдела.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**28 октября
2002 года**

Дала первую нефть скважина №5352, пробуренная на Федоровском месторождении в память о 90-летию со дня рождения первого руководителя Главного Тюменского производственного управления нефтяной и газовой промышленности «Главтюменнефтегаз» Виктора Ивановича Муравленко. В почетной вахте по бурению скважины приняли участие легендарные буровые мастера, специалисты и руководители, соратники В.И.Муравленко.



Отдел эксплуатации.



Коллектив отдела технического контроля.



ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

Июль 2002 года

Добыты первые миллионные тонны нефти из недр Лукьявинского и Биттемского месторождений.

Август 2002 года

На открытом корте УТТ-1 состоялся первый в истории Сургутнефтегаза теннисный турнир. Теннисный клуб был зарегистрирован в федерации теннисного спорта.

Декабрь 2002 года

Проходчики недр Сургутнефтегаза после семилетнего перерыва вернули добрую старую традицию: бригады А.Зайцева из УБР-3 и Г.Мужикова из УБР-2 набурили по 100 тысяч метров проходки.



Специалисты отдела промышленной безопасности и охраны труда.



Специалисты отдела безопасности дорожного движения.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**Апрель
2003 года**

*Начато
эксплуатационное
бурение
Третьяковского
месторождения,
расположенного
в 85 километрах
севернее поселка
Нижнесортымский.*

**Июнь
2003 года**

*Пушен
в эксплуатацию
автовокзал
в поселке
Федоровском.
Автовокзал
рассчитан
на ежедневное
обслуживание
трех тысяч
пассажиров.*

**Июль
2003 года**

*Введены
в разработку
два новых
месторождения –
Ульяновское
и Западно-
Чигоринское.*



Коллектив финансово-экономического отдела.



Коллектив бухгалтерии.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**Декабрь
2003 года**

У транспортников
Сургутнефтегаза
родилась еще
одна добрая
традиция!

15-летие НГДУ
«Нижнесортимск-
нефть» отмечено
небывалым
доселе
событием –
парадом техники
управления.

Одна за другой
по улицам
поселка
проезжали
машины,
обслуживающие
самое северное
добывающее
управление:
«Асма», «Арок»,
автоштерны
различных марок,
седельные
тягачи,
канадские
болотоходы
«Чифтейн»,
грузовые
самосвалы,
бульдозерная
техника,
вахтовые
автобусы для
перевозки людей.



Отдел кадров.



Профсоюзный комитет СУТТ-1.

ХРОНИКА

ДАТ И СОБЫТИЙ

**10 мая
2004 года**

Коллектив Сургутского УТТ-1, автотранспортники Сургутнефтегаза, весь коллектив акционерного общества проводили в последний путь заместителя генерального директора ОАО «Сургутнефтегаз» – начальника УТТ СТиАД Александра Евстигнеевича Рюпина, с 1974 года работавшего главным инженером, а с 1978 по 1981 годы руководившего УТТ-1. Светлая память об этом человеке навсегда останется в сердцах сургутян.



На 40-летнем юбилее УТТ-1 встретились три руководителя предприятия.
Слева направо: Г.А.Чеботов, В.Г.Тахматов, В.А.Полюшкин.



Семья Полюшкиных вспоминает...



28 мая
2004 года

Сорокалетний юбилей УТТ-1 стал знаменательным событием в жизни первого автотранспортного предприятия в Среднем Приобье, Сургутнефтегаза, всего Сургута. На торжествах присутствовали множество замечательных гостей. Начался отсчет пятого десятилетия сургутского управления технологического транспорта ОАО «Сургутнефтегаз».



День пожилого человека, 2003 год.



Воины-интернационалисты СУТТ-1.

АКЛЕЕВ
АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ

02.12.1950 года рождения, в СУТТ №1
работает с 01.03.1979 слесарем по ремонту
автомобилей. Награжден званием
«Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз».

АЛИМОВ
МАХАМАТЖАН

19.04.1954 год рождения, в СУТТ №1
работает с 21.09.1977 водителем
автомобиля. Награжден званием
«Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз».

АРНСТ
ФЕДОР АЛЕКСАНДРОВИЧ

16.04.1942 года рождения, в СУТТ №1
работает с 29.07.1966 машинистом крана
автомобильного. Награжден званием
«Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз»,
орденом «Знак Почета», медалью
«За доблестный труд в ознаменование
100-летия В.И.Ленина», медалью
«За освоение недр и развитие
нефтегазового комплекса Западной
Сибири», званием «Почетный нефтяник»,
Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз»,
медалью «Ветеран труда РФ».

БОДРОВ
ВЛАДИМИР ФЕДОРОВИЧ

11.01.1943 года рождения, в СУТТ №1
работает с 28.12.1976 аккумуляторщиком,
слесарем по ремонту автомобилей.
Награжден званием «Ветеран труда
ОАО «Сургутнефтегаз», медалью
«Ветеран труда РФ».

БОНДАРЕВ
МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВИЧ

18.11.1952 года рождения, в СУТТ №1
работает с 20.05.1973 водителем
автомобиля. Награжден званием
«Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз»,
Почетной грамотой
ОАО «Сургутнефтегаз».

БОРОВИЦКИЙ
ВЛАДИМИР ПЕТРОВИЧ

19.05.1954 года рождения, в СУТТ №1
работает с 12.08.1975 водителем
автомобиля. Награжден званием «Ветеран
труда ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной
грамотой Министерства топлива и
энергетики РФ, Почетной грамотой
ОАО «Сургутнефтегаз».

БУГАЕВ
ВИКТОР АНАТОЛЬЕВИЧ

09.08.1958 года рождения, в СУТТ №1
работает с 14.02.1979 водителем
автомобиля. Награжден званием
«Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз».

ВАСИЛЬЕВ
АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ

06.09.1955 года рождения, в СУТТ №1
работает с 01.12.1977 водителем
автомобиля. Награжден званием «Ветеран
труда ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной
грамотой ОАО «Сургутнефтегаз».

ВОРОНИН
АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВИЧ

27.12.1950 года рождения, в СУТТ №1
работает с 30.09.1974 водителем
автомобиля, слесарем по ремонту
автомобилей, сторожем, инженером ОБД,
освобожденным председателем
профсоюзной организации, заместителем
начальника управления по общим
вопросам. Награжден званием «Ветеран
труда ОАО «Сургутнефтегаз», медалью
«За освоение недр и развитие
нефтегазового комплекса западной
Сибири», Почетной грамотой
Министерства топлива и энергетики РФ,
Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз».

ВОРОНОВ
ВЛАДИМИР ТИМОФЕЕВИЧ

07.04.1955 года рождения, в СУТТ №1
работает с 03.08.1976 токарем.
Награжден званием «Ветеран труда

ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ.

ВЯТКИН

АЛЕКСАНДР ФЕДОРОВИЧ

18.02.1955 года рождения, в СУТТ №1 работает с 11.09.1975 слесарем по ремонту автомобилей. Награжден званием «Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз».

ГАЛУШЕНКО

ВИКТОР ИВАНОВИЧ

02.09.1949 года рождения, в СУТТ №1 работает с 26.05.1978 машинистом крана автомобильного. Награжден званием «Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз».

ГОЛОВЕНЬКИН

АНАТОЛИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ

23.09.1955 года рождения, в СУТТ №1 работает с 22.06.1979 водителем. Награжден званием «Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ, награжден медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири».

ГРАЧЕВ

ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ

23.01.1954 года рождения, в СУТТ №1 работает с 25.12.1975 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

ГРОМОВ

ЕВГЕНИЙ ЮРЬЕВИЧ

21.08.1954 года рождения, в СУТТ №1 работает с 18.10.1975 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

ГРОМОВ

СЕРГЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ

06.06.1956 года рождения, в СУТТ №1 работает с 20.01.1977 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз».

ДАВЛЕТГАРАЕВ

АЛЬБЕРТ КАДИМОВИЧ

27.08.1952 года рождения, в СУТТ №1 работает с 14.03.1981 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз».

ДАЛЬСКИЙ

АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ

14.11.1950 года рождения, в СУТТ №1 работает с 18.06.1973 машинистом крана автомобильного. Награжден званием «Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ.

ДВИНЯНИН

АЛЕКСАНДР ВИКТОРОВИЧ

18.09.1954 года рождения, в СУТТ №1 работает с 16.11.1978 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз».

ДЕГТЯРЕВ

АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ

09.02.1953 года рождения, в СУТТ №1 работает с 05.04.1978 машинистом крана автомобильного. Награжден званием «Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

ДЕМИДОВ

ВАЛЕРИЙ ВИКТОРОВИЧ

16.05.1953 года рождения, в СУТТ №1 работает с 26.11.1976 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз».

**ДЖАФАРОВА
ЛЮБОВЬ МИХАЙЛОВНА**

16.03.1955 года рождения, в СУТТ №1 начала работать с 01.09.1976 нормировщиком, инженером научной организации труда, старшим инженером, ведущим инженером ФЭО, с 01.04.2002 – заместитель начальника финансово-экономического отдела. Награждена званием «Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз».

**ДИДЕНКО
АНАТОЛИЙ МИХАЙЛОВИЧ**

23.05.1957 года рождения, в СУТТ №1 работает с 27.03.1979 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз».

**ДУНАЕВА
ВАЛЕНТИНА МИХАЙЛОВНА**

12.11.1950 года рождения, в СУТТ №1 работает с 12.12.1977 бухгалтером расчетного отдела. Награждена званием «Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ.

**ЕВСЕЕВ
МИХАИЛ ФЕДОТОВИЧ**

08.07.1953 года рождения, в СУТТ №1 работает с 02.12.1977 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз».

**ЕСИНА
ВАЛЕНТИНА ПЕТРОВНА**

23.01.1951 года рождения, в СУТТ №1 работает с 30.11.1974 токарем. Награждена званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия, имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

**ЖИДКОВ
ВЛАДИМИР АНДРИЯНОВИЧ**

26.02.1955 года рождения, в СУТТ №1 работает с 02.08.1977 слесарем по ремонту автомобилей, водителем, механиком

автоколонны, начальником автоколонны. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», орденом Трудовой славы III степени, Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия.

**ЗАРИПОВ
ГАПТРАУФ РАШИТОВИЧ**

29.06.1949 года рождения, в СУТТ №1 работает с 06.08.1974 водителем. Награжден медалью «За трудовое отличие», званием «Почетный нефтяник», званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия.

**ЗУБЧЕНКО
ВИКТОР АЛЕКСАНДРОВИЧ**

04.12.1952 года рождения, в СУТТ №1 работает с 18.01.1975 слесарем по ремонту автомобилей, шиномонтажником, водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия.

**ИХСАНОВ
НИЗАМЕТДИН МАХЕТДИНОВИЧ**

20.08.1946 года рождения, в СУТТ №1 работает с 10.09.1970 слесарем, водителем автомобиля. Награжден медалью «Ветеран труда», званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия, Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ.

**ИШБУЛАТОВА
НАИЛЯ АХМАТОВНА**

03.02.1954 года рождения, в СУТТ №1 работает с 05.12.1978 рабочей по благоустройству, кухонной рабочей, уборщицей производственных и служебных помещений. Награждена званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз».

**КАБУРОВ
ТИМРАЛИ НУРГАЛИЕВИЧ**

13.03.1960 года рождения, в СУТТ №1 работает с 05.10.1978 учеником слесаря, слесарем по ремонту автомобилей, комплектовщиком, дефектовщиком.

Награжден Почетной грамотой предприятия, званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз».

КАНАПИН

АБАЙ ШУКЕНОВИЧ

04.04.1955 года рождения, в СУТТ №1 работает с 20.03.1979 водителем автомобиля. Награжден Почетной грамотой предприятия, званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз».

КОЗЛОВ

ВЛАДИМИР МАРАТОВИЧ

02.11.1952 года рождения, в СУТТ №1 работает с 21.05.1973 слесарем, мастером ОТК, старшим мастером ПТО, старшим мастером РММ, слесарем по ремонту автомобилей. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия, занесен в Книгу почета ОАО «Сургутнефтегаз».

КАПРОШ

ВАЛЕРИЙ ЕВГЕНЬЕВИЧ

25.02.1952 года рождения, в СУТТ №1 работает с 11.09.1978 автокрановщиком, слесарем по ремонту автомобилей, водителем-наставником, машинистом крана автомобильного. Награжден Почетной грамотой предприятия, званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз».

КОРНЕВ

ВЛАДИМИР ПЕТРОВИЧ

23.08.1953 года рождения, в СУТТ №1 работает с 24.11.1973 слесарем по ремонту автомобиля, водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия, имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

КОШЕЛЬ

ВЛАДИМИР АЛЕКСЕЕВИЧ

18.10.1950 года рождения, в СУТТ №1 работает с 06.12.1972 слесарем по ремонту автомобилей, водителем автомобиля.

Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия, имеет Благодарность Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

КУДРЯ

ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

19.05.1958 года рождения, в СУТТ №1 работает с 31.01.1979 сантехником, слесарем по ремонту автомобилей, водителем автомобиля. Награжден Почетной грамотой предприятия, званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз».

КУЗНЕЦОВА

АЛЕФТИНА НИКОЛАЕВНА

21.05.1949 года рождения, в СУТТ №1 работает с 06.07.1971 слесарем, ведущим инженером ПТО. Награждена званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия, Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз».

КУСТОВА

ТАМАРА АНТОНОВНА

25.10.1952 года рождения, в СУТТ №1 работает с 30.05.1972 уборщицей производственных помещений, диспетчером, инженером отдела эксплуатации. Награждена медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия, Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ.

ЛУКОЯНОВ

ВАЛЕРИЙ АДигаМОВИЧ

09.02.1954 года рождения, в СУТТ №1 работает с 04.07.1974 учеником слесаря, слесарем, водителем автомобиля. Награжден медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия, Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ.

**МАЛЮГИНА
ЛЮДМИЛА НИКОЛАЕВНА**

29.12.1953 года рождения, в СУТТ №1 работает с 21.07.1975 техником, экономистом. Награждена Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия.

**МАХМУТОВ
ЭНВАРЬ АБДУРАХИМОВИЧ**

02.07.1947 года рождения, в СУТТ №1 работает с 04.10.1967 плотником, слесарем, водителем-наставником. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия, Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

**МАЦКЕВИЧ
ЛИДИЯ ВАСИЛЬЕВНА**

01.12.1948 года рождения, в СУТТ №1 работает с 03.12.1977 водителем автомобиля, водителем-наставником. Награждена медалью «Ветеран труда», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия, Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ, Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз».

**МАЦКУЛЯК
МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВИЧ**

18.11.1952 года рождения, в СУТТ №1 работает с 23.04.1975 маляром, исполнителем художественно-оформительских работ. Награжден Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ, званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия, занесен в Книгу почета ОАО «Сургутнефтегаз».

**МИННУЛИН
МАНСУР МУХТАРОВИЧ**

19.05.1954 года рождения, в СУТТ №1 работает с 30.03.1979 водителем

автомобиля. Награжден Почетной грамотой предприятия, званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз».

**МИРСКОВ
ОЛЕГ ФЕДОРОВИЧ**

18.05.1958 года рождения, в СУТТ №1 работает с 09.07.1975 слесарем по ремонту автомобилей, водителем автомобиля. Награжден Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ, Почетной грамотой предприятия, званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз».

**МОИСЕЕВ
ПАВЕЛ СЕМЕНОВИЧ**

04.08.1945 года рождения, в СУТТ №1 работает с 15.10.1970 мастером, начальником автоколонны, механиком автоколонны, водителем, мастером контрольным. Награжден медалью «Ветеран труда», званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия, Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз».

**МОРЕВ
ГЕННАДИЙ ЛЕОНИДОВИЧ**

22.01.1954 года рождения, в СУТТ №1 работает с 13.11.1978 слесарем по ремонту автомобилей. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой предприятия.

**МОТЬКО
ИЛЬЯ ПАВЛОВИЧ**

02.08.1953 года рождения, в СУТТ №1 работает с 15.10.1976 водителем автомобиля, машинистом автовышки и автогидроподъемника, машинистом крана автомобильного. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ.

**НИКОЛАЕВ
МИХАИЛ ГРИГОРЬЕВИЧ**

11.03.1955 года рождения, в СУТТ №1 работает с 20.09.1972 слесарем по ремонту автомобилей. Награжден званием «Ветеран

ОАО «Сургутнефтегаз», званием «Почетный нефтяник».

НЕДАШКОВСКАЯ НАДЕЖДА АНАТОЛЬЕВНА

22.07.1959 года рождения, в СУТТ №1 работает с 29.08.1977 машинисткой II категории, кладовщиком. Награждена званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз».

ОСЛИН НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ

17.12.1949 года рождения, в СУТТ №1 работает с 05.08.1975 механиком автоколонны, начальником автоколонны, начальником ПТО, старшим мастером РММ, слесарем по ремонту автомобилей. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

ОСЛИНА ТАТЬЯНА ИВАНОВНА

18.11.1949 года рождения, в СУТТ №1 работает с 07.10.1977 заведующей хозяйством, инженером по МОБ работе и гражданской обороне, инженером отдела кадров. Награждена званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», медалью «Ветеран труда РФ».

ОПАНАСЕНКО ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВИЧ

16.10.1951 года рождения, в СУТТ №1 работает с 05.04.1975 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз».

ОЛЕКСЮК ПЕТР ГЕОРГИЕВИЧ

18.07.1957 года рождения, в СУТТ №1 работает с 07.01.1978 по 03.10.1990 и с 01.03.1991 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

ПРОКОПЕНКО ЭДУАРД ЮРЬЕВИЧ

14.01.1940 года рождения, в СУТТ №1 работает с 27.2.1976 по 28.02.1996; с 14.11.1996 по 14.02.2003, с 18.08.2003 работает водителем автомобиля, слесарем по ремонту автомобилей. Награжден медалью «Ветеран труда», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз».

БЕТНЕР ВАЛЕНТИНА ФЕДОРОВНА

17.10.1950 года рождения, в СУТТ №1 работает с 04.09.1973 токарем, мойщицей деталей, машинистом моечных машин. Награждена медалью «Ветеран труда», званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз».

ПОПОВА ВАЛЕНТИНА МИХАЙЛОВНА

28.08.1949 года рождения, в СУТТ №1 работает с 29.11.1978 нормировщиком, инженером отдела труда и заработной платы, инженером по охране окружающей среды. Награждена медалью «Ветеран труда РФ», званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз».

ПОПОВ ЮРИЙ ВАЛЕНТИНОВИЧ

27.02.1957 года рождения, в СУТТ №1 работает с 13.12.1978 слесарем по ремонту автомобилей, водителем автомобиля. Награжден Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз».

ПОПОВ АЛЕКСЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ

14.09.1959 года рождения, в СУТТ №1 работает с 07.05.1975 по 18.10.1977 и с 04.03.1980 слесарем по ремонту автомобилей. Награжден Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз».

**ПОНОМАРЕВ
НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ**

12.05.1951 года рождения, в СУТТ №1 работает с 11.10.1973 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран труда ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ.

**ПОЗДНЯКОВ
АНАТОЛИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ**

30.07.1952 года рождения, в СУТТ №1 работает с 19.11.1974 водителем автомобиля, слесарем по ремонту автомобилей, машинистом крана автомобильного. Награжден орденом Трудовой славы III степени, званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ.

**ПИКАЛОВ
АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ**

23.11.1953 года рождения, в СУТТ №1 работает с 17.07.1974 слесарем по ремонту автомобилей, водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз».

**ПЕСТРЯКОВ
АЛЕКСАНДР ПАВЛОВИЧ**

07.07.1949 года рождения, в СУТТ №1 работает с 19.04.1973 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», званием «Почетный нефтяник», званием «Заслуженный работник транспорта РФ».

**ПАШКЕВИЧ
ВАСИЛИЙ ВИКТОРОВИЧ**

12.07.1957 года рождения, в СУТТ №1 работает с 16.05.1978 слесарем по ремонту автомобилей, водителем автомобиля, водителем-наставником. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Благодарственное письмо губернатора ХМАО.

**ПРОКОПОВ
МИХАИЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ**

28.06.1955 года рождения, в СУТТ №1 работает с 19.04.1978 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», званием «Почетный нефтяник».

**РОМАНОВ
ВЛАДИМИР ФЕДОРОВИЧ**

05.06.1950 года рождения, в СУТТ №1 работает с 19.03.1974 водителем автомобиля, машинистом крана автомобильного. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

**СМИРНОВ
ВАЛЕРИЙ ИВАНОВИЧ**

22.02.1948 года рождения, в СУТТ №1 работает с 12.08.1969 водителем автомобиля. Награжден орденом Трудовой славы III степени, званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ.

**САБАРОВ
СЕРГЕЙ КОНСТАНТИНОВИЧ**

25.04.1953 года рождения, в СУТТ №1 работает с 19.07.1973 автослесарем, машинистом газодувных машин, слесарем-ремонтником, водителем погрузчика, водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», званием «Почетный нефтяник», Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ.

**САВИНА
ЮЗАФИНА ГАБДРАХИМОВНА**

02.01.1952 года рождения, в СУТТ №1 работает с 18.05.1977 медицинской сестрой. Награждена Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз».

САВИН

ВАЛЕРИЙ РАВИЛОВИЧ

01.01.1952 года рождения, в СУТТ №1 работает с 20.08.1974 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», званием «Почетный нефтяник», Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ.

СУЛТАНОВ

РАШИД ГРИГОРЬЕВИЧ

16.05.1949 года рождения, в СУТТ №1 работает с 29.11.1977 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

СТАРИКОВ

ФЁДОР ЕГОРОВИЧ

04.07.1955 года рождения, в СУТТ №1 работает с 26.01.1976 слесарем по ремонту автомобилей, водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

СУЗДАЛЬЦЕВ

АНАТОЛИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ

16.06.1953 года рождения, в СУТТ №1 работает с 10.04.1976 слесарем по ремонту автомобилей, водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», занесен в Книгу почета ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

СУХАНОВА

СВЕТЛАНА АНДРЕЕВНА

31.10.1955 года рождения, в СУТТ №1 работает с 28.02.1979 вулканизаторщиком. Награждена званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз».

ТАРАСЮК

АЛЕКСАНДР АЛЕКСЕЕВИЧ

12.10.1952 года рождения, в СУТТ №1 работает с 23.11.1978 водителем

автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

ТЕПЛЯКОВ

ВИКТОР МИХАЙЛОВИЧ

27.07.1949 года рождения, в СУТТ №1 работает с 24.05.1971 по 11.04.1981, с 21.09.1987 слесарем по ремонту автомобилей, водителем автомобиля, машинистом крана автомобильного. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой СУТТ №1.

ТЕРЕХОВ

МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВИЧ

24.06.1953 года рождения, в СУТТ №1 работает с 20.12.1977 водителем автомобиля, машинистом газодувных машин. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Почетную грамоту Минтопэнерго, награжден значком «За работу без аварий» I степени, имеет Благодарности и Почетные грамоты СУТТ №1.

ТОКАРЕНКО

ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ

01.02.1940 года рождения, в СУТТ №1 работает с 26.12.1978 водителем автомобиля, является председателем профкома. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой СУТТ №1, значком «За работу без аварий» I степени, медалью «Ветеран труда РФ».

ТРАВКИН

СЕРГЕЙ МИХАЙЛОВИЧ

11.10.1954 года рождения, в СУТТ №1 работает с 19.03.1977 слесарем по ремонту топливной аппаратуры. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетными грамотами и Благодарностями СУТТ №1, занесен в Книгу почета ОАО «Сургутнефтегаз».

ТЮЛЕГЕНОВ КАНЫБЕК

14.03.1953 года рождения, в СУТТ №1 работает с 14.03.1978 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Почетные грамоты и Благодарности СУТТ №1, значок «За работу без аварий» I степени, Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

УШАКОВ НИКОЛАЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

02.01.1951 года рождения, в СУТТ №1 работает с 05.06.1972 по 12.05.1973, с 02.09.1975 слесарем по ремонту автомобилей, водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Почетные грамоты и Благодарности СУТТ №1, значок «За работу без аварий», Почетную грамоту Министерства топлива и энергетики РФ, Почетную грамоту Минтопэнерго.

ФАЗЛИЕВ НАФИС ГАТАВОВИЧ

09.09.1953 года рождения, в СУТТ №1 работает с 23.10.1974 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Почетные грамоты и Благодарности СУТТ №1, Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

ФЕДОРИШИН НИКОЛАЙ ЮРЬЕВИЧ

14.06.1953 года рождения, в СУТТ №1 работает с 02.12.1977 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетными грамотами и Благодарностями СУТТ №1, занесен в Книгу почета ОАО «Сургутнефтегаз».

ФЕОКТИСТОВ АНАТОЛИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ

25.11.1955 года рождения, в СУТТ №1 работает с 28.11.1978 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО

«Сургутнефтегаз», имеет Почетные грамоты и Благодарности СУТТ №1, значок «За работу без аварий» I степени.

ФРОЛКИН ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВИЧ

28.06.1951 года рождения, в СУТТ №1 работает с 01.11.1972 по 16.08.1973, с 31.01.1974 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Почетные грамоты и Благодарности СУТТ №1, Почетную грамоту Минтопэнерго, звание «Заслуженный работник транспорта РФ», занесен в Книгу почета ОАО «Сургутнефтегаз».

ХАМИТОВ АМИР АХМЕТОВИЧ

19.04.1957 года рождения, в СУТТ №1 работает с 10.19.1978 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Почетные грамоты и Благодарности СУТТ №1, награжден значком «За работу без аварий» I степени, Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ, имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

ЧАПЛЫГИН ВАЛЕНТИН ВЛАДИМИРОВИЧ

30.08.1957 года рождения, в СУТТ №1 работает с 12.04.1973 по 27.04.1976, с 27.04.1976 учеником слесаря по ремонту автомобилей, слесарем по ремонту автомобилей. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Почетные грамоты и Благодарности СУТТ №1.

ЧЕРНЕЙ АЛЕКСАНДР ЯКОВЛЕВИЧ

19.06.1948 года рождения, в СУТТ №1 работает с 23.03.1976 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Почетные грамоты и Благодарности СУТТ №1, удостоен звания «Почетный нефтяник».

ШАБАЕВ

БОРИС АЛЕКСАНДРОВИЧ

10.06.1940 года рождения, в СУТТ №1 работает с 02.09.1978 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Почетные грамоты и Благодарности СУТТ №1, медаль «Ветеран труда РФ».

ШЕВЧЕНКО

ЮЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ

27.08.1953 года рождения, в СУТТ №1 работает с 31.03.1977 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», званием «Почетный нефтяник», медалью «Ветеран труда РФ».

ШЕРШНЕВ

ВИКТОР ВЛАДИМИРОВИЧ

24.12.1948 года рождения, в СУТТ №1 работает с 18.05.1976 машинистом крана автомобильного. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Почетные грамоты и Благодарности СУТТ №1, удостоен звания «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет звание «Заслуженный работник транспорта РФ».

ШИПКОВ

ДМИТРИЙ МИХАЙЛОВИЧ

07.11.1955 года рождения, в СУТТ №1 работает с 07.07.1976 слесарем по ремонту автомобилей, водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ.

ШКАПОВ

АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

21.01.1948 года рождения, в СУТТ №1 работает с 02.11.1970 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», орденом Трудовой славы III степени, медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», орденом Трудовой славы II степени, медалью «Ветеран труда РФ».

ШЛЕВИНГ

ИВАН РОБЕРТОВИЧ

04.07.1948 года рождения, в СУТТ №1 работает с 22.08.1975 водителем автомобиля, слесарем по ремонту автомобилей. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ.

ШМАЛИЙ

СЕРГЕЙ ИВАНОВИЧ

25.08.1955 года рождения, в СУТТ №1 работает с 22.11.1978 по 10.04.1996; с 23.10.1996 водителем автомобиля. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

ШПАКОВА

НАДЕЖДА ВАСИЛЬЕВНА

03.02.1954 года рождения, в СУТТ №1 работает с 11.04.1977 экономистом, ведущим экономистом, заместителем начальника управления по экономике. Награждена званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», Почетной грамотой ОАО «Сургутнефтегаз», имеет Благодарность Министерства топлива и энергетики РФ.

ШУБИН

ПЕТР ВИКТОРОВИЧ

26.10.1955 года рождения, в СУТТ №1 работает с 22.11.1973 по 08.11.1995, с 18.12.1995 слесарем по ремонту автомобилей. Награжден званием «Ветеран ОАО «Сургутнефтегаз», медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири».

СОДЕРЖАНИЕ

I. Вместо пролога	2
II. Нефтяная столица Сургут	4
Линии жизни. ПОЛЮШКИН	31
III. Холмогоры, Холмогоры, то ли ямы, то ли горы	77
Линии жизни. БОТВИНОВ	95
IV. На обгон времени	103
Линии жизни. КИРПИЧЕВ	109
V. Стратегия успеха	113
Линии жизни. РЮПИН	115
Линии жизни. ТАХМАТОВ	153
Книга почета СУТТ №1	213

Алла Ярошко

ДОРОГИ НАШЕЙ ЖИЗНИ

Серия «Летопись предприятия»

Редактор **ЕЛЕНА ХОЛИНА**

Дизайн-проект и верстка **ЭЛЬВИРА ШИМЧУК**

Оператор набора и верстки **СВЕТЛАНА ПАВЛОВА**

Корректор **ИРИНА БАРКАНОВА**

Фотосъемка **МИХАИЛ МАЦКУЛЯК**

Использованы фотоархивы СУТТ-1, личные фотоархивы
сотрудников СУТТ-1.

Лицензия ИД №04570 от 20.04.2001.

Сдано в набор 1.08.2004. Подписано в печать 1.12.2004г.

Формат 160х240. Бумага мелованная, 115 г/м².

Гарнитура AGCenturion. Печать офсетная. Усл. печ. л. 14.

Тираж 1000 экз. Заказ № 3815.

ОАО «Сургутнефтегаз»

Рекламно-издательский информационный центр

«Нефть Приобья»

628400, Тюменская область, г.Сургут, ул.Игоря Киртбая, 5.

