

К ПОБЕДЕ КОММУНИЗМА

Орган Сургутского горкома КПСС, городского, районного Советов народных депутатов Тюменской области

Газета выходит с 23 октября 1934 года

№ 188 (6386)

Четверг, 27 сентября 1984 года

Цена 2 коп.



Бригада маляров Терезы Физер из СУОР ДСК Главзапсибжилстроя обязалась в честь 50-летия стахановского движения выполнить план нынешнего года ко Дню Конституции СССР, а программу 1985 года завершить к 1 октября. Ею намечено также до конца года выполнить дополнительно к заданию отделочных работ на 45 тысяч рублей.

Свое слово коллектив подкрепляет делами. Девчата бригады Физер прочно удерживают позиции одного из лидеров социалистического соревнования в масштабе комбината.

Е. ЧУПРАКОВ.

На снимке: бригада маляров Терезы Физер.

Фото автора.

РАБОЧИЕ РИТМЫ СУРГУТА

В СЧЕТ 1986 — го

Одна из передовых бригад Обского производственного объединения, руководимая мастером А. В. Камышиным, перешагнула пятилетний рубеж. За неполные четыре года на площадях, разделяющих два автономных округа, коллектив построил свыше ста тысяч метров разведочных скважин, большая часть из которых при испытании подтвердила наличие нефтяных залежей. Теперь в объединении по календарю 1986 года трудятся пять буровых бригад.

Успех камышинцев совпал с еще одной трудовой победой геолого-разведчиков: на неделю раньше срока объедине-

ние закончило программу девяти месяцев. Ощутимый вклад в это достижение внесли Сургутская, которая на днях отметила свое 25-летие, и Восточно-Сургутская нефтегазо-разведочные экспедиции. Они заканчивают задание десяти месяцев. В этих подразделениях трудятся и лидеры социалистического соревнования — бригады В. Н. Хвостова и В. С. Соловьева. Первая имеет наивысшую проходку — 23,5 тысячи метров, вторая, отстав от нее на 1,5 тысячи, досрочно выполнила обязательство года.

А. ЗУБАРЕВ.

СОРЕВНОВАНИЕ НАЗЫВАЕТ ЛУЧШИХ

Большую силу приобрело социалистическое соревнование за успешное окончание заданий четвертого года пятилетки в коллективе железнодорожников Сургутского отделения. Ежемесячно оно называет все новые и новые имена победителей, правофланговых патристического движения.

Люди с интересом наблюдают за экраном итогов трудового соперничества. По результатам августа, к примеру, его возглавил коллектив единой смены № 3 во главе с дежурным по отделению дороги Анатолием Семеновичем Ининым. Он выполнил все основные показатели: прием и сдачу по стыкам — на 129,3, передачу местного груза — на 150,2, погрузку вагонов — на 137,1 процента. В течение месяца работниками этой смены не задержано ни одного пассажирского поезда. Большое внимание уделяется здесь формированию и пропуску тяжеловесных поездов. Их пропущено 139, а это значит, что перевезено сверх

нормы 13 900 тонн железнодорожных грузов, потребовалось меньше локомотивов и локомотивных бригад, сэкономлено топливо.

Большой вклад в достижение победы в соревновании внесли маневровый диспетчер станции Мегион С. В. Иванов, самый молодой диспетчер на отделении, дежурный по станции Сургут О. Я. Погребная, поездовой диспетчер А. Ф. Рябкова, машинист маневрового тепловоза станции Пыть-Ях А. В. Крушица, старший осмотровик вагонов станции Ульт-Ягун С. Я. Тюльпанов и многие, многие другие.

В. ПОПОВА,
заместитель старшего диспетчера.

«500. 000»

Рейсовый автобус с такой надписью под лобовым стеклом уже стал привычным для сургутян. Однако не каждый из них знает, что означает эта цифра и что за люди водят эту машину.

Означает же она, что столько километров

автобус должен пройти без капитального ремонта, а управляет им экипаж в составе Сергея Кашина и Бориса Кожевникова на производственного объединения автомобильного транспорта.

...Когда более двух лет тому назад Кашин

К 40-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ СОВЕТСКОГО НАРОДА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

ВАХТА СТРОИТЕЛЕЙ

Все бригадные коллективы дорожно-строительного управления № 13 треста Сургуттрубопроводстрой встали на трудовую вахту «40-летию Победы — 40 ударных недель», а также включились в социалистическое соревнование, посвященное 50-летию стахановского движения.

Так, одна из лучших бригад по инженерной подготовке трасс будущей нефте- и газовой магистрали, которую возглавляет В. Г. Стеблев, разработала и приняла на рабочем собрании следующие социальные обязательства: выполнить план строительно-монтажных работ четвертого года пятилетки в размере 1935 тысяч рублей к 23 декабря, за счет этого до конца года выработать дополнительно продукции еще на 45 тыс. рублей; за счет бережного расходования топливно-энергетических ресурсов, правильного использования и транспорта и механизмов сэкономить 6 тонн условного топлива и электроэнергии 5 тысяч киловатт-часов; выполнить весь объем строительно-монтажных работ методом бригадного под-ряда, за счет этого до-



биться повышения производительности труда на 1 процент и снижения производственных расходов на 0,5 процента.

Решено также провести в апреле 1985 года коммунистический субботник, посвященный 115-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина, заработанные деньги передать в фонд XI пятилетки.

Повышенные социальные обязательства коллектива бригады Стеблева принял и к 50-летию юбилею стахановского движения. В частности, девятимесячный план 1985 года решено завершить в канун знаменательной даты, 25 августа. В том же месяце будет проведен субботник, средства, заработанные в ходе его проведения, поступят в Советский Фонд мира.

А. НИКИФОРОВ.

ну выделили эту, тогда еще совсем новую, технику, он любовно оглядел ее и сказал: «Послужит долго». Через год у него сменился напарник — пришел Борис Кожевников, старательный, также любящий свое дело шофер. Более трехсот тысяч километров прошел уже этот автобус по трудным дорогам Сургута, в то время как другие в среднем через 220—240 тысяч сходили на капитальный ремонт.

— Этот экипаж, — рассказывает начальник первой автоколонны Николай Иванович Тараканов, — борется за звание коллектива коммунистического труда. И, на мой взгляд, он его вполне достоин. Это настоящие асы и патристы не легкого шоферского труда, люди с большим чувством ответственности. Технически грамотные, спокойные. А ведь для машины спокойствие водителя имеет большое значение: он не «рвет» коробок, не устраивает гонок, не отражается на ней его

плохое настроение. Чтобы автобус был на ходу, они не считают с личным временем. Как-то, помню, какой-то шустрый «жигуленок» выдрал автобусу часть обшивки. Дело было к вечеру. А уже утром он был снова на линии: ребята до поздней ночи сами устранили следы аварии. Вот такие люди!

...В начале заметки я сказал, что этот автобус водят Сергей Кашин и Борис Кожевников. Поправлюсь: совсем недавно они передали его молодым шоферам, выпускникам автокурсов при объединении — Валерию Наливайко и Александру Антонову. Вручая им ключи от замка зажигания, Кашин спросил: «Доведете, ребята, нашу цель до конца?». «Доведем!», — ответили начинающие работники пассажирского автотранспорта.

— Ну, а нам, — улыбнулся Сергей Кашин, — новой машины до пенсии хватит...

В. СЕМЕНОВ.

Доверено было достойным

На Федоровском нефтяном месторождении старейшим является пех добычи нефти и газа № 1.

В одиннадцатой пятилетке впервые на промыслах Тюмени началась внедрение прогрессивного газлифтного метода добычи топлива. Первыми закончили чередовые скважины на газлифт промысловые этого цеха.

И вот 25 сентября в передовом цехе, руководимом А. В. Такушевым, была проведена почетная вахта по добыче

трехмиллиардной тонны тюменской нефти. Это право коллектив завоевал в социалистическом соревновании. Его вклад в общий объем составил 79 миллионов тонн вместо 75 намеченных. Вахту несли старейшие нефтяники мастер В. И. Чекашнин, операторы М. А. Лазарев, В. Г. Ковалышина, П. Я. Лавришин. Этим людям за высокие показатели в соревновании вручены почетные грамоты и денежные премии.

Л. ИВАНОВ,
наш нефт. корр.

ЧТО СДЕЛАТЬ ПРЕДСТОИТ

Немногочисленна партийная организация СУ-6 треста Сургутнефтепротрой. Но коммунисты управления всегда идут впереди, решают сложные задачи, беспокоятся о производстве и строительстве жилья, о выполнении Продовольственной программы и доставке рабочих на объекты, о трудовой дисциплине и работе комсомольской организации. Все, что волнует партийцев, они обсуждают на своих собраниях. Главный же разговор ежегодно происходит во время отчетов и выборов.

Секретарь парторганизации Ф. П. Мельников — коммунист старой закалки, с большим жизненным и партийным опытом, требовательный и взыскательный к себе и окружающим. Готовясь к отчетно-выборному собранию, он вместе с членами бюро хорошо обдумал, о чем доложить присутствующим, на каких моментах сосредоточить их внимание, кого и за что подвергнуть критике. Тридцатиминутный доклад отразил деятельность парторганизации и управления в целом. Если итоги выполнения производственной программы за 1983 год радуют, настраивают на мажорный лад, то дела нынешние не совсем благополучны. За восемь месяцев государственный план по товарной продукции коллектив СУ-6 выполнил на 101,2 процента, освоив собственными силами 449 тысяч при плане 100 тысяч рублей. Однако план строительно-монтажных работ по генподряду за полугодие невыполнен, в том числе собственными силами. Докладчик назвал и причины снижения темпов строительства по сравнению с прошлым годом. А про

исходит это в результате низкой требовательности руководителей и линейщикам, из-за острой нехватки рабочих рук, нарушений трудовой дисциплины. В феврале 1984 года на партийном собрании прозвучала критика в адрес администрации и ответственных лиц за допущенный перерасход заработной платы. Однако выводов не было сделано: только в августе выплачено сверх положенного 23 тысячи рублей. Невыполнение планов СМР и бесхозяйственное расходование заработной платы обеспокоили членов партии — электросварщика Е. А. Шабанова, заместителя начальника по производству Н. Д. Подольна и других.

Главный инженер коммунист С. И. Ушаков сказал, что руководство управления принимает меры для выполнения плана девяти месяцев по всем технико-экономическим показателям: увеличивает количество рабочих, ходатайствует перед администрацией треста о выделении семейных квартир в поселке Ляваторский, просит обеспечить недостающими материалами для завершения строительства общежития на 54 места. Но этого пока недостаточно. Нужно действенное, целенаправленное влияние партийной организации на улучшение производственных дел.

Электрик С. Н. Кузьмичев внес предложение: ликвидировать на КС-4 котельную, а освободившихся рабочих перевести в бригады. Посмотреть еще, где можно высвободить и направить людей для укрепления коллективов, занятых на основных объектах. Плотник В. Я. Решетняк заметил, что на производственные дела в управлении боль-

шое влияние оказывают руководящие кадры. А они, к сожалению, в СУ-6 часто меняются. Значит, вновь избранному партбюро следует обратить внимание на подбор руководителей, их воспитание.

На собрании был высказан еще ряд замечаний и предложений. Партийное бюро сейчас разрабатывает мероприятия по ним. Коммунисты понимают, что сосредоточить свою деятельность надо на самом главном направлении — хозяйственной работе. Здесь им придется наладить строгий контроль за использованием фонда заработной платы, повысить спрос с членов парторганизации и беспартийных за состояние трудовой дисциплины, улучшить организацию трудовых процессов, а в итоге сделать все, чтобы выполнить государственный план.

Партийному бюро адресовали замечания и по организационно-партийной работе. В частности, было сказано, что надо больше готовить людей для вступления в партию из числа передовиков производства и молодежи.

Уверенность в том, что все критические замечания, предложения будут выполнены, есть, как говорится, полная. Ибо в партийной организации сложилась хорошая практика по преодолению недостатков. По всем обсуждаемым вопросам, предложениям, замечаниям на собраниях и заседаниях бюро принимались конкретные постановления, разрабатывались мероприятия, за выполнением которых устанавливался строгий контроль. Об их выполнении ответственные рассказывали своим товарищам на собраниях. В докладе секретаря так и было от-

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ: ОТЧЕТЫ И ВЫБОРЫ

мечено: «Все постановления и критические замечания, высказанные коммунистами (имеется в виду за отчетный период) были выполнены».

Партийной организацией СУ-6 сделано немало положительного: много внимания уделялось укреплению партийной дисциплины, коммунисты регулярно отчитывались о выполнении поручений, улучшилось руководство комсомолом, общественными организациями. Вопросы на партсобрания готовились при участии всех членов бюро, то есть коллегиально. Члены организации заранее оповещались о повестке, времени и месте собрания — посещаемость их стала лучше и в среднем составила 76 процентов. Коммунисты активней участвовали в обсуждении поднятых проблем, внесли немало ценного. Особенно деловые предложения по улучшению организационной и идейно-воспитательной работы в коллективе внесли Е. А. Шабанов, В. И. Жибедов, Н. Д. Подольна.

Примечательно то, что бюро подготовило и провело четыре открытых партсобрания, где выступили и беспартийные. Для усиления партийного влияния на всех участках пересмотрели расстановку коммунистов и направили в сферу производства 72,2 процента от общего числа членов КПСС, стоящих на учете в парторганизации стройуправления.

Но, отмечая положительные в своей работе, партийцы не останавливались на этом. Все внимание было сосредоточено на нерешенных вопросах, на том, над чем партийной организации предстоит работать в новом отчетном периоде.

Т. СТРУТИНСКАЯ.



Время мира—время созиданий

Сегодняшняя Советская Эстония — социалистическая республика с высокоразвитой экономикой и культурой — яркое свидетельство тому, сколько щедр каждый год, прожитый в мире. Но память народная хранит воспоминания и о том, как беспоощен и трагичен каждый день войны.

Немецко-фашистские оккупанты пришли на землю Эстонии спустя год после того, как благодаря революции ее народ избрал социалистический путь развития, вступил в братскую семью союзных республик. Война унесла десятки тысяч жизней, разорила, превратила в руины многие предприятия, города, села...

В канун 40-летия Великой Победы лучшим памятником героизму советских солдат служат светлые города, вставшие из развалин.

Нового расцвета достигли эстонский театр и литература, музыкальное и изобразительное искусство.

Песни, звучащие на традиционных национальных певческих праздниках, славят советский народ, братство людей разных национальностей нашей страны, радостный сегодняшний мирный день и светлое завтра Родины.

На снимках: площадь Виру — центральная в Таллине; в числе тех, кто освобождал Эстонию от немецко-фашистских оккупантов, были (слева направо) полный кавалер ордена Славы Петр Ситников, Ольга Бондаренко и Эльмар Кирбер.

Фотохроника ТАСС.

1. ИСПЫТАНИЕ БЕЗДОРОЖЬЕМ

ПОЧЕМУ-ТО всегда, когда я вижу, как в шумном потоке автомобилей мчит чехословацкий самосвал, без которого, пожалуй, не обойтись северянам ни в обустройстве месторождений, ни в перевозке строительных материалов в черте города, мне каждый раз вспоминается давняя уже поездка по лежневому дорожке Федорки с водителем Юрием Горюновым. Он оказался не просто водителем, а настоящим поэтом за баранкой: еще никогда я не слышал из уст другого человека такой похвалы, вернее, оды этой привычной для наших северных дорог машине, именуемой «Татрой».

Его красноречие проявилось после того, как я неосторожно, более того, как вижу сейчас, небоснованно употребил в адрес этой машины неслестный эпитет.

— Что вы, — обиженно произнес Юрий, как будто была затронута честь его самого или

«ТАТРА»

его родственников, — это чудо двадцатого века. Конечно, мы редко бываем свидетелями брызнувшего из-под земли фонтана нефти. И все-таки благодаря этой машине, — любовно поглаживая он стенку выше тумблера, — мы тоже нефтяники. Потому что, как в песне поется: «здесь буровая б не стояла, когда бы не было меня». А еще — когда не было бы моей «Татры». Да, согласен, условия работы у нас не легкие: бездорожье, топи, урманы, где глаз да глаз нужен. И вся надежда только на нее: вынослива, не подведи меня. Трудится, как пчелка, в любую погоду. И каждый день проходит экзамен на прочность. А вместе с ней и сотнями других машин такой же экзамен держат люди, мои товарищи.

— И какая же тут романтика? — подзадал я Юрия.

— Вот! Так многие спрашивают: какая же тут романтика? Вечный грунт, вечная дорога о

НА СУРГУТСКИХ ДОРОГАХ

двух концах: карьер — куст, карьер — куст... Вот и наш брат водитель нередко на вопрос, что делаешь, отвечает скромно: грунт вожу. А я бы сказал: строю буровую! Почему бы нет? Ведь буровую ставят на основание, которое заложил мы, водители, вот на этих «пчелках», в самой топи болот, где бы до скончания века не ступала человеческая нога. Вот и выходит, что мы не просто песком возим, а строим буровую! Иной раз я смотрю на карту Среднего Приобья и думаю: а ведь я причастен к созданию едва ли не всех крупных объектов в нашем районе и далеко за его границами. И горжусь тем, что работаю на этой машине, равной которой мне никогда не сыскать. Какая еще провезет нас через болото, утопая в нем по самое брюхо и имея на своей спине пятнадцать тонн грунта?

Против такой аргументированной речи возражать было трудно, и

я уже молча глядел в боковое стекло.

Позже, когда трест Сургутнефтепротрой как-то посетили проездом в Нижневартовск чехословацкие специалисты из города Копршивице, где все связано с известным во всем мире заводом «Татра», я понял всю правдивость слов Юрия Горюнова. Понял, когда наши друзья попросили первую попавшуюся под руку «Татру-815» и западнотерманский самосвал «Магирус», чтобы провести своеобразное испытание сургутским бездорожьем на рыхлой песчаной просеке.

Тогда на «Татру» они решили «загрузить» пятнадцать тонн грунта, а на ее конкурента — десять. Хваленый у нас «Магирус», хваленый в общем-то за дело, по бетонке ехал и не пытался, но когда свернул на бездорожье просеки, как будто еще больше покраснел от напряжения, запыхтел, окутанный чадным дымом, выгреб из-под четырех

пар задних колес весь слой песка до самого торфа, и, наконец, обессиленный, присел на все свои три моста.

— Ну, не подведи, родная! — сел за руль «Татры» испытатель из Копршивице Ярослав Бадюра, плавно нажал на рычаги свернул с бетонки в то же самое размытое весенним дождем песчаное месиво. И как ни в чем не бывало «Татра», подбегая под себя песок, выкидывая его кромками сзади, как бы в насмешку забрызгала капот и ветровое стекло «Магируса», и вот уже далеко оставила его позади себя. Описав вдалеке круг, она вернулась назад, и Ярослав, не сдерживая своих чувств, сказал, когда вышел из кабины:

— Это разве бездорожье? Для нее лучших условий и не придумаешь. Семнадцать лет обкатываю машины, а такой еще не встречал!

— Хвастаешь, Ярослав! — подтрунивали представители из нашего внешнеэкономического

ства. — Никак, слово волшебное знаешь?

— Садись любой и езжай, — снисходительно улыбнулся чех. Сел за руль один из представителей второго управления механизированных работ треста Сургутнефтепротрой и снова направил машину на бездорожье. И снова она легко преодолела прежний маршрут. А ради того, чтобы вытащить «Магирус», пришлось пригнать с Белого Яра бульдозер.

2. В ГОСТЯХ

У ЗАРУБЕЖНЫХ ДРУЗЕЙ

НЕ СЕКРЕТ, высоко ценят «Татру-815» не только чехословацкие специалисты. Единодушны с ними и сургутские водители, ведь у нас, в Сургуте, в Мегионе, Нижневартовске, Уренгое, Надыме этот самосвал год назад не просто проходил испыта-

ТЫЛЫ БУДУТ НАДЕЖНЫМИ

Большинство подразделений нефтяников в Сургуте выведено за пределы города в промышленные зоны, вместо временных тесных помещений возведены современные типовые корпуса.

Были такие временки и у когалымчан, к ним относилась и база производственно-технического обеспечения и комплектации оборудования. По привычке я и теперь заглянул на старое место. Встретил среди тесного двора директора базы М. М. Рыбаченку с достаточным зарядом иронии.

— Так ведь переехали уже на новое место, — улыбнулся тот. — А здесь пока небольшой трубоперевалочный участок остается. Тесно, всего один тупик, а на новой базе до полутора десятка будет, несколько задействовано. Поехали, посмотрите.

По дороге на базу, разместившуюся на промзоне, и там Михаил Миронович увлеченно рассказывал о перспективах снабженческого производства.

— Второй раз, можно сказать, на свет рождается. Еще два года назад зависели от зимних дорог. Целые эпопеи были с завозом грузов на буровые и промыслы. А теперь, когда проложили на месторождения дороги из плит, когда грузы, адресованные нам, не оседают в Сургуте, — теперь и объемы не в пример прошлому уве-

личились. Да вот сравнение: за прошлый год мы переработали 6300 вагонов, а за шесть месяцев нынешнего — за четыре тысячи.

На обширной территории — в ряд около десятка арочных помещений, каждое — склад на 370 квадратных метров. Посудите, сколько грузов вместят они. К тому же здесь едва ли не впервые в округе применено новшество — оборудовано три механических склада на 900 тонн одноразовой приемки цемента. Не придется грузчикам перекладывать его с места на место в довольно узкой упаковке. Пневматика будет «выкачивать» материал из вагонов, «закачивать» его в цементовозы. М. М. Рыбаченко продолжал:

— Теперь работаем по-новому, хотя ручной труд, конечно, остается. Немало получили в нынешнем году тяжелых гусеничных кранов, автопогрузчиков. Решаем вопрос с установкой вдоль тупиков козловых и порталных кранов.

Открыли железнодорожный участок. У нас специфика такая: «сыпучка», техника, трубы, лес... И возникла необходимость в трех маневровых тепловозах, чтобы не бегать каждый раз к дяде на поклон. К тому же сами будем формировать составы из порожняка и по возможности грузить металлолом. Бригады решили

сделать комплексными, как у портовиков: без дела и на час не останешься.

Основой всех преобразований стало на базе изменение отношения людей к своему труду, к предприятию. Развернулось массовое техническое творчество среди рабочих, инженерно-технических работников. Началось коренное изменение технологии производства. А если имеется цель — люди всегда увлекутся. Сегодня на базе наивысшая среди родственных предприятий объединения Сургутнефтегаз доля механизации. Заметно пошла в гору производительность труда.

— У нас восемь бригад грузчиков-стропальщиков, — говорит руководитель одной из них Леонид Тимошук. — Все они соревнуются между собой.

Коммунисты базы начали движение за повышение культуры производства, что во многом повлияет на снижение текучести кадров. Большое значение имеет и то, что у коллектива сложились деловые, дружеские отношения с другими подразделениями нефтяников, в частности, с автотранспортниками. И те, и другие уже давно забыли, когда подводили друг друга.

А это говорит о многом.

В. ЛАЗАРЕВ.
п. Когалым — Сургут.

БОЛЬШОЕ внимание в тресте Мостострой-11 сегодня уделяется обеспечению безусловного выполнения целевых задач четвертого года пятилетки.

В текущем месяце вводятся в эксплуатацию путепровод на автодороге от станции Когалымской до Павловского месторождения, мосты через реку Сантарово на обустройстве Солкинской площади и через реку Пим на автодороге до Лянторского месторождения, а также 335 метров берегоукрепления для Сургутского рыбокомбината. Закончено строительство мостов на электрифицируемой железной дороге Тюмень — Называевская.

Большие задачи стоят перед коллективом в четвертом квартале. Предстоит ввести в эксплуатацию внеклассный автодорожный мост протяженностью 873 метра

ПРОГРАММУ ВЫПОЛНИМ

через протоку Юганская Обь у города Нефтеюганска, второй пусковой комплекс завода железобетонных конструкций в Сургуте мощностью 50 тысяч кубометров изделий в год, 62 моста общей протяженностью 1,770 метров на участке от Ноябрьска до станции Пурпе, 100 автодорожных мостов (5857 метров) к нефтяным и газовым месторождениям. Нужно отметить, что в текущем году только на обустройство Уренгйского и Ямбургского газовых месторождений тресту предстоит выполнить работ на 25 миллионов рублей, что составляет 37 процентов к годовому плану.

Особой активностью в выполнении поставленных задач и принятых социалистических обязательств отличается коллектив мостоотряда № 29, возглавляемый коммунистом С. Н. Дядькиным, ко-

торый в этом году неоднократно выходил победителем соревнования как в тресте, так и среди мостостроителей страны. Хороших результатов достигли коллективы мостоотрядов № 36, 80, 93, управления механизации. Они работают стабильно, не останавливаясь на достигнутом, а их стремление к постоянному выполнению и перевыполнению планов служит хорошим примером для отстающих подразделений — мостоотрядов № 70, 87 и 94. Кстати, плановые задания третьего квартала эти коллективы успешно перевыполняют, намереваясь допущенное в первом полугодии отставание. Все это позволяет с уверенностью сказать, что программа 1984 года и пятилетки в целом будет успешно выполнена.

В. ПАЗИП,
начальник планового отдела треста.

ПОРА БЫ ЗАМЕТИТЬ... ♦ ЗИМА СПРОСИТ СТРОГО

Конец лета и осень в нынешнем году выдались довольно прохладные. Уже в середине сентября ночами были заморозки.

Центральное отопление в жилых районах Сургута включено и работает еще с начала месяца. А в нашем поселке строителей трубопроводов Барсово, похоже, никто не заметил, что наступает холодная пора. Ежедневно мы возвращаемся с работы с надеждой, что в наших домах наконец-то стало тепло.

Но, увы. А если еще и электричество отключат, что также случается нередко, то вообще в квартире зуб на зуб не попадет. Руководители Сургуттрубопроводостроя, отвечающие за обеспечение нашего быта, живут в городе, поэтому и не замечают нашей неустрашенности. А пора бы уже заметить.

Группа жильцов
поселка Барсово.

ния, а занимался обычной работой, без любых поблажек, работой, к которой с весны прошлого года приступили его серьезные собратья.

— Комфорт, легкость управления, удобство осмотра и профилактики двигателя, — заметил водитель Валентин Малак, один из тех, кто первым освоил на Павловском месторождении новую марку автосамосвала, — вот те главные достоинства, которые так нужны в наших условиях.

Несколько сотен новых машин уже насчитывают парки сургутских автопредприятий. И несложными тысячами исчисляется число самосвалов старых модификаций — «Татры-138», «148-й», «815-й». Есть такие машины и в управлениях треста, занимающихся обустройством нефтяных месторождений. Даже те из них, что на своем веку повидали немало видов, продолжают добросовестно служить нефтяникам. От них не спешат отделаться, наоборот, крайне заинтересованы в том, чтобы продлить их век.

— После нашего производства, — серьезно, без шуток говорит начальник УМР-2 Е. П. Ткаченко, — «Татры» могли бы еще двадцать лет служить в любом из колхозов, транспортируя навоз и зерно.

И все же, как ни жалуют водители свои машины, а та, что в начале ударного зимнего

сезона только начинает вести счет пройденным километрам и перевезенным тоннам, к концу весны похожа на боевую машину, которая выходит с горячего поля сражений, правда, сражений трудовых. И многие прямо с карьера (конечно, прежде отмыв их) приходилось по железной дороге отправлять в Нижневартовск, где недавно начала действовать первая очередь крупного ремонтно-сервисного центра по обслуживанию грузовых машин «Татра».

— Да разве навозишься туда? — сказали в тресте. — Подумать только, в какую копеечку нам ремонт обойдется! Может, попробуете на месте что-нибудь сделать, обратитесь в свою центральную мастерскую и ремонтную базу автотранспортного предприятия.

— Подумать надо, — сказал главный технолог мастерской Василий Осадчий, — может, что-нибудь и придумаем.

— Да что там думать, — возразил начальник технического отдела УМР-2 Владимир Сорокин, — ехать нужно в Чехословакию перенимать опыт.

В марте позапрошлого года в Глазго нефтяники и в прямом смысле делегацию за рубежом на завод «Татра». Кроме специалистов из Главка, компетентных автомобилистов

из Нижневартовска и Нефтеюганска включили в число делегации и сургутянин Осадчий и Сорокин. С видимым удовлетворением знакомил сибиряков с производством машин сам генеральный директор национального предприятия «Татра» Эрвин Линдовски. Тогда он первым делом привел их на конвейер, с которого начали сходить первые «Татры-815».

— Нисколько не сомневаюсь, что эта машина вам понравится, — сказал он.

Знакомство с производством машины превзошло все ожидания. Удивительна сама история завода, уходящая в середину прошлого века, когда некий Игнац Шустал, основав в городке мастерскую, стал выпускать транспортное средство, двигателем которого служила лошадь. Иными словами, мастерская производила коляски, пролетки, почтовые дилижансы и кареты.

Крутой поворот в жизни городка, рассказывают очевидцы, произошёл сорок семь лет назад. В 1937 году здесь впервые был создан легковой автомобиль «Президент», а несколько лет спустя — первые грузовики.

С тех пор «Татра» знавала разные времена. В цехах завода пропаривались и железнодорожные вагоны, и самолеты. Но никогда

предприятие не было в стороне от выпуска автодорожных транспортных средств. Эту верность сохранило оно и после освобождения страны от фашистских оккупантов. Отсюда в братские страны уходили многие модели грузовиков. Но особенно весомыми стали поставки «Татры-111». Ее надежная работа в условиях Дальнего Востока и Крайнего Севера еще раз доказала большие возможности наших чехословацких друзей-автомобилистов. И хотя мощные машины начинали работать в нашей стране почти двадцать лет назад, воспоминания о них не канули в прошлое, они стали достойным историей. Где-то около Магдана «Татре» даже сооружен памятник.

— Уже тогда, — вступив в роль гида после директора, вспоминал главный конструктор тяжелых грузовиков Ладислав Нойман, — многочисленные заказы, накопленные за время работы «Татры-111» на Колыме, ставили перед нами множество проблем. И каждый раз мы делали машину надежнее, отчего семейство «Татр» привлекает к себе все большее внимание. Исполненные в разных вариантах, эти работы могли состояться с природой поллярных областей и пустынь, высокогорья и болот. Вот почему заводы на вездеходные

машины растут с каждым годом. Именно поэтому в рамках СЭВ и было принято решение о реконструкции и расширении нашего предприятия и создании на его базе нового грузового автомобиля-самосвала, модели которого можно было бы выпускать вплоть до 1990 года.

— Да, мы нуждаемся в таком грузовике, — согласился сибиряки, убеждаясь вочью, что задача перед чехами стояла не из легких. Нужно было не только предусмотреть в проекте машины все нынешние и ближайшие достижения науки, но и построить новые цехи, в которых инженеры, конструкторы, технологи и техники смогли бы воплотить эти планы в металл.

Мы знаем, как это было. Помогла взаимовыручка, основанная на дружбе социалистических стран. В СССР, ГДР, Венгрии были размещены заказы на нестандартное оборудование для совместного детища. Международный инвестиционный банк выделил кредит в 77 миллионов переводных рублей. Вся же сумма капитальных вложений на объекты предприятия как в самом городе, так и в других районах страны, где действуют филиалы, — в Вановце и Чадце — достигла внушительной цифры — семь миллиардов крон.

— Вот тогда и началась для нас настоящая работа, — увлеченно рассказывал Нойман. — Касалась она не только самого комбината, переживавшего, но существовавшего, второе рождение. Вместе с ним менялся и наш город. Росли новые цехи, а вместе с ними возводились здания жилых микрорайонов. На огромных площадях велась установка высокопроизводительного оборудования. Это в чертах напоминало бы Набережные Челны. Первым и самым важным объектом стал сборочно-кузовной цех. И нем и должна была рождаться новая «Татра». На кулманах моих коллег, в моем собственном воображении, в документах технологий она появилась на свет гораздо раньше. Такое опережение было необходимо: именно для новой модели и создавалось современное предприятие, и все черты ее характера, как говорится, должны были учитываться заранее и строителями, и монтажниками. Вы не верите, нам, конструкторам, приходилось в буквальном смысле переноситься за тысячи километров от Чехословакии, чтобы вместе испытателями изучать поведение своего маленького малыша, слезить за его работой в экстремальных условиях вашего Тюменского Севера.

А. АЛЕНОВ.

27 сентября в городском туристском клубе «Югория» будет шумно и весело. В этот день, когда отмечается Всемирный день туризма здесь соберутся прошедшие суровые испытания этого года новички, получившие звание «действительного» только сейчас, и опытные ветераны, с чьей помощью и подросла эта молодая поросль. И в этот вечер в тесном кругу друзей будут перебоем литься воспоминания о ледниках Кавказа и теплом Черном море, о неожиданных снегах Южного Урала и снежных метелях лета в Юго-Западной Туве, о сплошных туманах и непрестанных дождях Тункинских Альп, о бурных водах Джунгарии. И, конечно, с тревогой и завистью будут вспоминать тех, кто сейчас в далеком Приморье, в отрогах

Сихотэ . Алия прокладывает сложный маршрут по вздувшимся рекам.

Это последний маршрут уже прошедшего сезона, он будет завершающим аккордом и одновременно мостиком к будущим походам. Лето «Югория» продлится до первых чисел октября, когда наши ребята закончат маршрут и увидят бесконечное синее море, край земли — Тартарский пролив.

16 групп нашего клуба побывали в этом году в лыжных, пешеходных, водных и горных путешествиях в самых разных уголках нашей страны, из этих походов привезли они радость открытия, познания мира. И это чувство пройденных дорог, увиденных далей, неутоленное чувство скитаний еще больше сдружит, соединит нас в клубе «Югория».

И в таком деле, как туризм, есть своя ари-

Сихотэ . Алия прокладывает сложный маршрут по вздувшимся рекам.

Это последний маршрут уже прошедшего сезона, он будет завершающим аккордом и одновременно мостиком к будущим походам. Лето «Югория» продлится до первых чисел октября, когда наши ребята закончат маршрут и увидят бесконечное синее море, край земли — Тартарский пролив.

16 групп нашего клуба побывали в этом году в лыжных, пешеходных, водных и горных путешествиях в самых разных уголках нашей страны, из этих походов привезли они радость открытия, познания мира. И это чувство пройденных дорог, увиденных далей, неутоленное чувство скитаний еще больше сдружит, соединит нас в клубе «Югория».

И в таком деле, как туризм, есть своя аристократия.

16 групп нашего клуба побывали в этом году в лыжных, пешеходных, водных и горных путешествиях в самых разных уголках нашей страны, из этих походов привезли они радость открытия, познания мира. И это чувство пройденных дорог, увиденных далей, неутоленное чувство скитаний еще больше сдружит, соединит нас в клубе «Югория».

И в таком деле, как туризм, есть своя ариф-

метика, отчеты и планы. В них не видно красоти и романтики, но за ними — труд и энтузиазм членов клуба. Вот некоторые. За прошедший сезон 1984 года в двух школах начальной туристской подготовки обучалось 130 человек, из них около 100 человек прошли учебные походы и выполнили норматив третьего разряда по туризму, было проведено 107 походов выходного дня, в которых участвовало около 820 человек. В этих походах туристы не только отдыхали на лоне природы, катались на лыжах или собирали грибы и ягоды, здесь опытные туристы учили работать с компасом, разжигать костры, устанавливать палатки, преодолевать препятствия и оказывать помощь пострадавшему.

Более 40 человек выполнили норматив второго разряда, а 12 человек — первый разряд по туризму. Летом провели третий городской слет туристов, участвовали в областных соревнованиях.

Более 40 человек выполнили норматив второго разряда, а 12 человек — первый разряд по туризму. Летом провели третий городской слет туристов, участвовали в областных соревнованиях.

Завершается четвертый сезон нашего клуба, в новый, пятый (можно сказать, юбилейный сезон) мы вступаем с новыми планами и надеждами. Началась подготовка к крупнейшей Восточной экспедиции, ее маршруты пролягут на севере Камчатки и крайнем юге Чукотки, по берегам Берингова моря, сформируются команды опытных туристов примут участие в предстоящем чемпионате СССР по туризму в классе водных и пешеходных путешествий, новые маршруты будут проложены в Саянах и на Алтае, в мае в честь 40 летия Победы все туристы клуба примут участие в походах на Урале, Тянь-Шане, в Джунгарском Алатау. Уже в октябре начнет работу новая школа туризма, и мы надеемся, что новые члены придут в клуб, чтобы вступить на тропу путешествий, дальних странствий и открытий.

Л. СТАРИКОВСКИЙ,
председатель клуба
«Югория».

Л. СТАРИКОВСКИЙ,
председатель клуба
«Югория».

A black and white photograph of a young girl in a light-colored dress, holding a dark, round object (possibly a hat or a basket) over a small, dark, bushy plant. The background is a textured, light-colored wall.

НА СЕМЕЙНЫЙ СОВЕТ

На прилавках книжных магазинов появилась брошюра «Алкоголь и подросток» авторов Н. Я. Колыт и Е. С. Сквордовой. В ней затрагивается вопрос раннего употребления спиртных напитков несовершеннолетними, причины, мотивы, побуждающие молодежь употреблять алкоголь, а также пути и методы противоалкогольного воспитания.

Поддерживая мнение авторов, хочу сказать, что первое знакомство подростков со спиртным происходит в 10—12 лет и обычно за столом в присутствии родителей.

Проводя профилактические беседы с учениками 3—4 классов, иногда задаешь вопрос: «Кому из вас, ребята,

хоть раз на празднике или в день рождения родители наливали вино или пиво?». Оказывается, не так уж мало несмело поднятых рук. В этом возрасте иногда дети попадают в больницу с алкогольным отравлением.

Основная причина — отсутствие должного контроля со стороны старших, а также пьянство родителей. «Трудные» дети — это чаще всего дети из семей, где есть алкоголики.

Громкие фразы о вреде пьянства зачастую повисают в воздухе. Разве женщина-продавец, сама мать, отпуская подростку спиртное, не знает, что она делает? Или официант, обслуживающий

в ресторане или баре несовершеннолетних? Многие подростки, те, которые постоянно употребляют спиртные напитки, пытаются доказать, что они выпили только для веселья и что от бутылки на четверых не пьянеют. Но редкие успокаиваются на этой дозе. Находят, где добавить, и вся группа сваливается на дискотеку. Не пошла девушка танцевать — удар по лицу, сделала замечание — в ответ нецензурная брань, вышвырнули из клуба — со брать «своих» и отомстить.

Финал в этих историях известен. Наступает утреннее раскаяние, нередко в отделении милиции. И снова разго

воры: «Ну что особенного, выпили, пошли... потом не помню сам, как все случилось».

За употребление спиртных напитков несовершеннолетние ставятся на учет в милицию. Одним достаточно той работы, которую проводят с ними работники инспекции по делам несовершеннолетних, другие, нуждающиеся в лечении, направляются в наркологический кабинет.

Но только мы сами, а прежде всего родители, каждый в меру своих возможностей, можем преградить путь пьянству во имя будущего наших детей.

Н. КОВАЛЬ,
лейтенант милиции,
инспектор по делам
несовершеннолетних
Сургутского ГОВД.

Фото Э. Аминова.
г. Сургут.

УВАЖАЕМЫЕ УЧАСТНИКИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ!

Сургутский горвоенкомат с 1 по 31 октября 1984 года приглашает вас пройти регистрацию. Проживающим в городе Сургуте обращаться в Сургутский горвоенкомат с 9 до 18 часов ежедневно, кроме воскресенья. Проживающим на территории Сургутского района — в сельский Совет по

месту жительства. При себе иметь: военный билет (или документ, заменяющий его), удостоверение к наградам, справки о ранении, об участии в партизанском движении, об участии в подпольной работе и другие документы, подтверждающие участие в Великой Отечественной войне.

Редактор
В. В. КИСЕЛЕВ.

ков, крановщиков башенных кранов, плотников-бетонщиков, каменщиков, арматурщиков, токарей, электриков, монтажников; по извещению № 799 — начальников участков связи, старших инженеров, инженеров, электромехаников связи, механика по автотранспорту, электромонтеров станционного радиооборудования, линейных сооружений и абонентских устройств, кабельщиков-спайщиков, водителей с открытыми категориями «В», «С», «Д» (предоставляется место в общежитии), автокрановщика, слесаря по ремонту автомобилей, аккумуляторщика, водителя погрузчика УН-0-50, слесаря-сантехника, грузчиков; на Когалым — инженеров, электромехаников связи, электромонтеров станционного радиооборудования, линейных сооружений, кабельщика-спайщика; на Лятор — начальника участка (жилье предоставляется).

«Октябрь»
28 сентября. «У опасной черты» — в 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21.
«Рубин»
28 сентября. «Разиня» — в 13, 15, 17, 19, 21.
Клуб п. БЕЛЫЙ ЯР
28 сентября. «Мираж».
Клуб п. МО-29
28 сентября. «Низами».
Клуб п. СОЛНЕЧНЫЙ
28 сентября. «Проделки Скапена».
Клуб п. ЮНОСТЬ
28 сентября. «Вдали от Родины».

СУРГУТСКОЕ БЮРО
ПО ТРУДОУСТРОЙСТ-
ВУ (ПР. ДЗЕРЖИНСКО-
ГО, 3) ПРИГЛАШАЕТ
НА РАБОТУ:

по извещению № 699
— столов, станочни-
ков, газоелектросварщи-
ков, слесарей по кранам,
слесарей по ремонту тех-
нического оборудования,
сторожей, компрессорщи-

6—7 октября на трассе поселка Таежный проводится традиционный мотокросс, посвященный дню рождения Ленинского комсомола, на при производственного объединения Сургуттрансгаз.

В соревнованиях примут участие команды гонщиков Урала, Сибири и Дальнего Востока, мастера спорта и призеры чемпионатов страны и России. Проезд авт. № 3, 4 до ост. «Таежный». Начало в 10 часов.

Судоходная инспекция извещает владельцев флота, судоводителей, в том числе судоводителей любителей, что с 15 марта 1985 года вводятся в действие новые «Правила плавания по внутренним водным путям».

Заявки на приобретение правил плавания наложенным платежом подавать по адресу: 103051, г. Москва, Стретенка, 27/29, книготорговый от-

дел издательства «Транспорт».

Сургутский порт Обь-Иртышского объединенного речного пароходства производит прием НА КУРСЫ КРАНОВЩИКОВ порталных и плавучих дизель-электрических кранов с отрывом от производства. Срок обучения — 6 месяцев. Начало занятий с 12 ноября 1984 года. Выплачиваются стипендия в сумме 60 рублей и коэффициент 70 процентов. На курсы набираются мужчины, достигшие 18-летнего возраста. Обращаться в отдел кадров речного порта; тел. 7-72-49.

Орс по торговле промышленными товарами УРСа производственного объединения Сургутнефтегаз объявляет НАБОР учащихся в ШКОЛУ-МАГАЗИН при магазине «Прометей» по подготовке младших продавцов. Срок обучения — 6 месяцев. Начало занятий с 1 октября 1984 года. За

время учебы выплачивается стипендия от 52 до 63 рублей в месяц. Принимаются лица со средним образованием не моложе 18 лет, имеющие прописку и жилье в городе. Заявление подавать в отдел кадров орска, кабинет № 105, по адресу: ул. Нефтяников, 2.

МЕНЯЮ:

Трехкомнатную благоустроенную квартиру на двух- и однокомнатную квартиры. Обращаться: ул. 30-лет Победы, За, кв. 101.

Четырехкомнатную квартиру лентпроекта на две двухкомнатные. Обращаться: ул. Островского, 22, кв. 9 (после 18 часов).

Двухкомнатную благоустроенную квартиру в п. Беляевский Свердловской обл на равноценную квартиру в г. Сургуте. Обращаться по тел 2 49-30 (после 19 часов)

Трехкомнатную квартиру лентпроекта в г. Сургуте на равноценную в го-

родах Куйбышеве, Казани, Перми, Тюмени, Саратове, Уфе, Новосибирске, Томске. Обращаться: пр. Дзержинского, 3/2, кв. 238.

Двухкомнатную благоустроенную квартиру в г. Гомеле Белорусской ССР на трехкомнатную в г. Сургуте или двухкомнатную в г. Гомеле и однокомнатную в г. Сургуте на четырехкомнатную в г. Сургуте. Обращаться по тел. 2-12-21.

Двухкомнатную благоустроенную квартиру в г. Прокопьевске Кемеровской обл. на равноценную в г. Сургуте. Обращаться: ул. Мелик Карамова, 90, кв. 67; тел. 2-69-50.

ПОГОДА

По сообщению Сургутского гидрометбюро, сегодня днем по городу переменная облачность, утром кратковременные осадки, ветер северо-западный, 9—14 м-сек., порывы до 16 м-сек., температура воздуха 3—5 градусов тепла.

По сообщению Сургутского гидрометбюро, сегодня днем по городу переменная облачность, утром кратковременные осадки, ветер северо-западный, 9—14 м-сек., порывы до 16 м-сек., температура воздуха 3—5 градусов тепла.

НАШ АДРЕС: 626400, г. Сургут-17, ул. Маяковского, 9 (СУ-7 греста Газмонтажавтоматика). **ТЕЛЕФОНЫ:** редактор—6-69-02, зам. редактора, отдел писем—6-60-38, ответственный секретарь, отдел промышленности—6-60-92, отдел партийной жизни, строительства, нефти, газа и геологии—6-67-57, директор типографии—2-32-21, технолог—2-52-69, бухгалтерия типографии—2-52-08.

Газета выходит
ежедневно, кроме
воскресенья и
понедельника