



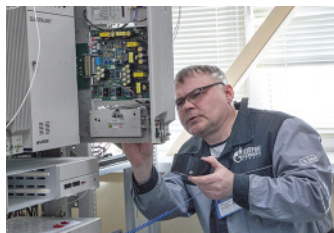
СИБИРСКИЙ ГАЗОВИК

№ 4 (1567-1568). Февраль 2022 г.

Корпоративное издание ООО «Газпром трансгаз Сургут»



ТРАНСГАЗ –



ЭТО



ПРО НАС



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Поздравляю вас с 45-летием со дня образования ООО «Газпром трансгаз Сургут»!

Юбилей предприятия – наш общий большой праздник. Он даёт нам возможность разделить радость успеха, в котором есть заслуга каждого сотрудника Общества. Это праздник и тех, кто участвовал в стройке и вводе в эксплуатацию линейной части и компрессорных станций, и тех, кто сегодня несёт трудовую вахту.

Наш коллектив прошёл большой путь в истории своего развития: предприятие пережило ряд преобразований, но, где бы ни велась деятельность, в каком бы составе и под каким бы названием мы ни работали, неизменными всегда были и остаются надёжность и профессионализм. За десятилетия мы сделали то, что прославило Тюменский регион.

Мало добыть газ, надо чтобы он пришел в каждый поселок, город, на каждое предприятие.

В основе высоких результатов лежит слаженный труд многотысячного коллектива, в котором каждый добросовестно выполняет возложенную на него задачу. Мы знаем и любим своё дело, верим в свои силы, умеем достигать цели.

Впереди у нас много важных дел по укреплению и развитию собственной производственной базы, значимых проектов газоснабжения и газификации.

Благодарю за самоотверженный труд, ответственность и преданность профессиональному долгу! Крепкого вам здоровья, благополучия и дальнейших производственных успехов!

Генеральный директор ООО «Газпром трансгаз Сургут» О.В. Ваховский

**УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ И ВЕТЕРАНЫ ООО «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ СУРГУТ»!**

От имени профсоюзного комитета ОППО «Газпром трансгаз Сургут профсоюз» и от себя лично поздравляю вас с юбилеем, 45-летием с момента образования предприятия!

«Газпром трансгаз Сургут» прошел непростой путь становления от высадки первого десанта в тайге до создания современных производственных объектов, трассовых и вахтовых поселков, создания новых добывающих и перерабатывающих предприятий ПАО «Газпром» из филиалов Общества.

Особые слова признательности адресую нашим ветеранам, тем, кто стоял у истоков промышленного освоения Севера, тем, кто в этом суровом крае в сжатые сроки прокладывал газовые магистрали, возводил города и поселки, создавал достойные условия для жизни, работы и отдыха сегодняшнего поколения газовиков.

Сегодня «Газпром трансгаз Сургут» – это стабильно работающее и социально ответственное предприятие, главное богатство которого – сплоченный коллектив трудолюбивых и талантливых людей. Каждый из нас вносит свой вклад в развитие Общества, сохранение и приумножение лучших традиций газовой отрасли России.

В этот знаменательный день примите слова благодарности за добросовестный труд, верность общему делу, стойкость и ответственность.

Новых профессиональных свершений, крепкого здоровья, достатка и благополучия вам и вашим семьям!

Председатель ОППО «Газпром трансгаз Сургут профсоюз» О.А. Сазонов



ЧЕМОДАН, ВОКЗАЛ, СУРГУТ СИМВОЛ ЮБИЛЕЯ



Сургут в 70-х стал центром притяжения для молодых и активных (из фотоархива редакции)

История предприятия в предметах, письмах и фотографиях: ко дню 45-летия ООО «Газпром трансгаз Сургут» в здании администрации Общества откроются сразу две выставки, посвященные этому знаменательному событию.

Одна из экспозиций, представляющая собой занимательный фотопроjekt, сопоставит прошлое и настоящее сургутского «трансгаза» по принципу «было – стало»; а вторая расскажет о том, как жили, что чувствовали и о чем мечтали те, кто приезжал сюда по комсомольским путевкам.

Фотография девять на двенадцать, а также десять на пятнадцать с красивой подписью и без. В музее истории Общества собран уникальный фотоархив, благодаря которому мы можем сегодня иметь представление, как выглядели те, кто с самых основ создавал наше предприятие, как начиналось строительство, какими были объекты магистрали, промплощадки, поселки компрессорных станций в 70-е, 80-е и 90-е. Музейно-экспозиционная группа ССОиСМИ, а также активные и неравнодушные сотрудники из других подразделений и филиалов проделали довольно кропотливую, но интересную работу, подобрав любопытные исторические снимки и воссоздав их современные «копии». Глядя на эти пары фото – черно-белых и цветных – действительно понимаешь, как мы выросли за 45 лет.

Другой выставочный проект – «Оглянуться назад» – реализован в сотрудничестве с Сургутским краеведческим музеем, и представляет вниманию газовиков интересную коллекцию предметов, принадлежавших молодым строителям и эксплуатационникам, которые съезжались в Сургут на всесоюзные ударные стройки. Выставка насчитывает 36 экспонатов, среди которых чемодан популярной в те времена модели «дипломат», шестиструнная гитара, пленочный фотоаппарат, портативный радиоприемник, бланк комсомольской путевки, сувенирные медали и вымпелы. Отдельный интерес представляют письма, которые слетались в сургутский зональный штаб ЦК ВЛКСМ из самых разных уголков Союза – от тех, кто стремился сюда за романтикой и запахом тайги.

Сургутским газовикам хорошо известна учрежденная еще в Сургутгазпроме медаль «За трудовую доблесть». По сути, это самая весомая награда предприятия, отмечающая тех, кто не менее чем за четверть века своего трудового стажа в Обществе внес большой вклад в его становление и развитие.

Эта медаль остается самой почетной внутрикорпоративной наградой нашего «трансгаза» по сей день. Однако в скором времени, в честь юбилея, у предприятия появится еще одна медаль, приуроченная к 45-летию «Газпром трансгаз Сургута». Награда тоже значимая и выпущенная далеко не из символических соображений, ведь удостаивать ею будут тоже работников отличившихся, образцово выполняющих трудовые обязанности, добившихся успехов в своем направлении работы.

С точки зрения дизайнера медаль, безусловно, красивая. Равно как исторически ценная и значимая – ведь 45-летие бывает только раз в жизни, и быть причастным к этому торжеству общественным признанием своего труда, согласитесь, дорогого стоит.



stagram Войти Открыть прило

gazpromtransgazsi • Подписаться
ООО «Газпром трансгаз Сургут»



Ветеран Елена Еремеева записала видеопоздравление коллегам

ЮБИЛЕЙНЫЙ ХОД – ТВОРЧЕСКИЙ ПОДХОД

45-летие предприятия – отличный повод собраться с друзьями за одним столом, включить ютуб-канал «Газпром трансгаз Сургута» и посмотреть праздничные ролики, снятые коллегами из всех филиалов Общества.

Авторы идеи юбилейного марафона предложили газовикам подготовить поздравительные видеопослания, которые войдут в историю. Форматом не ограничивали: приветствовались и торжественные официальные речи, и креативные задумки. Теперь они размещены и в ютубе, и в социальных сетях филиалов. А самые интересные были опубликованы в инстаграме предприятия.

В честь юбилея многие постарались воспеть труд своих коллег в стихах, не скупясь на красивые эпитеты. Получилось искренне и душевно – благо профессионализм наших работников этого действительно заслуживает.

Поэтическое поздравление, к примеру, прислала инженер по эксплуатации газовых объектов Туртасского ЛПУ Елена

Еремеева. Коллегам она адресовала самые теплые слова, идущие от сердца. Стоит отметить, что Елена Валерьевна трудится на предприятии уже 35 лет – немногие могут похвастаться таким стажем! И все эти годы активно участвует как в производственной, так и в общественной, спортивной жизни родного управления.

Не отстает от ветеранов и молодежь: председатель СМУС Ново-Уренгойского ЛПУ Евгений Попов тоже посвятил ООО «Газпром трансгаз Сургут» лирические строки. А в Ишимском ЛПУ, УТТиСТ и ряде других подразделений предприятия поздравления звучали от первых лиц. Руководители филиалов вспоминали, сколько всего довелось пережить в свое время первопроходцам, тем, кто стоял у истоков создания «трансгаза». С гордостью говорили о его современных достижениях и о том, что сегодня их приумножают молодые специалисты.

Все авторы поздравительных роликов сошлись в одном: главная ценность ООО «Газпром трансгаз Сургут» – это люди.

ТАКИЕ ЛИЦА, ТАКИЕ ВРЕМЕНА



Главный щит КС-8, начало 1980-х



Главный щит КС-8, конец 2021 года

Есть любопытная теория, разработанная американским писателем, историком и драматургом Уильямом Штраусом. Это исследовательский подход, который описывает, почему появляются разные поколения людей, что их объединяет, как они меняются. Интересная вещь, хотя о разнице между «отцами и детьми» размышляли еще средневековые философы. А более плотно этим вопросом ученые занялись в XIX веке, придя к выводу, что основным признаком объединения людей может стать схожесть ценностей и жизненного опыта.

В общем, к чему мы ведем. Машинисты, сварщики, энергетики, слесари КИПиА, мастера ЛЭС, экологи, экономисты. Десятки профессий, тысячи людей... Все мы – часть команды «трансгаза». Но все же – и от этого никуда не уйти – за 45 лет жизни предприятия мы получили не одно поколение работников. Каждое из них трудилось в то время, которое им выпало судьбой, решая существующие на тот момент производственные задачи. А значит, мы все равно разные. В чем именно, и попытаемся узнать. Беседу на эту тему с газетой поддержал доктор политических наук, профессор Сургутского государственного университета (вуз является социальным партнером «Газпром трансгаз Сургут»). – *Авт.*) Михаил Мартынов.

– Михаил Юрьевич, добрый день! Несмотря на то, что Север – довольно обжитой район еще с начала XX века, его активное освоение все же началось с промышленной разработки территорий в середине 1960-х. В чем основная разница между людьми, которые «начинали строить Север», и теми, кто на нем трудится сейчас?

– Люди, ехавшие на Север в советский период, независимо – на постоянное место жительства или на временную работу – являлись носителями общей советской культуры, общей ментальности. Нет, конечно, они не были, как сегодня любят иногда изображать, пресловутыми «винтиками тоталитарного государства», поэтому казались «все на одно лицо». Наоборот, люди той системы еще не стали «жертвами» цифровизации, унифицирующей личность гораздо больше, чем любая идеология прошлого. Их сходство определялось другим – единым культурным кодом «советского человека», то есть общей духовностью, сходным пониманием и оценками окружающего мира.

И независимо от того, что вело человека на Север – деньги, романтика или «дух свободы» (а чаще все вместе), независимо от квалификации, возраста или национальности, при всех своих личностных различиях все эти люди вкладывали при-

мерно одинаковые жизненные смыслы в работу, в отношение к другим людям, к власти, в понимание прошлого и надежды на будущее. То есть в то, что называется социальными идеалами.

Промышленное освоение Севера в 1960-е годы совпало не только с наивысшим экономическим развитием страны, но и с «пиком» советской духовности и культуры. Когда эти социальные идеалы в виде превосходства общественных целей и общего блага перед индивидуалистическим эгоизмом, определявшие духовный строй эпохи, еще не были задавлены бюрократизмом и лицемерием последовавших 1970-х и 1980-х годов. Они составляли общий внутренний стержень людей, представлявших блестящую плеяду тогдашних первопроходцев промышленного освоения Севера.

Поэтому, когда мы смотрим на фотографии прошлых лет, где изображены совсем разные лица – веселые и хмурые, беззаботные и серьезные, то сразу узнаем людей той эпохи. И не по одежде или прическе, а именно по ощущению особой духовности, что отражается в их глазах.

Когда с 1990-х годов открылась совсем другая страница в истории Западной Сибири, то проблема была совсем не в том, что на ее территорию поехали мигранты и вынужденные переселенцы, представлявшие разные национальности. Она заключалась в другом: пропало прежнее ценностное единство. Исчезла идеология «общего дела», скреплявшая людей в 1960-х. Из-за этого, а не из-за национальных различий все «приезжие» стали восприниматься как «чужие».

– Есть ли у поколений работников нефтегазовой отрасли по-настоящему общие ценности?

– Сегодняшние жители автономного округа, включая и недавно приехавших, ни в профессиональном, ни в нравственном и ни в каком другом плане не хуже прежнего поколения. И именно их труд лежит в основе сегодняшних экономических успехов региона. Вот только живут люди уже в другой системе мировоззренческих координат, где личные интересы чаще превалируют над общими. Что не плохо или хорошо, просто данность.

Хотя в чем-то эта данность, действительно, проигрывает прежней эпохе в умонастроении населения. Например, в советской ценностной шкале главной меркой любого человека был в первую очередь профессионализм, умение работать. На втором месте располагались личные качества, умение жить в коллективе и так далее. Но вот что касается, например, национальности, то она, если присутствовала в этой шкале, то на каком-нибудь «сто двадцатом месте». Жаль, что сегодня эта шкала нередко переворачивается.

СПРАВКА:



Михаил Мартынов, профессор кафедры политологии факультета социальных технологий Сургутского государственного университета, доктор политических наук. Круг научных интересов: философия, политическая социология, социология массовой коммуникации, мировая политика и международные отношения. Принимал участие в подготовке ряда программных документов округа.

Читает курсы по философии, политической социологии, политическому анализу, мировой политике и международным отношениям. Руководитель регионального отделения Российского общества политологов, председатель регионального отделения Российского общества «Знание».

– Как считаете, нынешнему поколению есть чему поучиться у ветеранов? Если да, то чему?

– Наверное, умению найти себя. И готовности преодолеть ради этого любые трудности. Возможно, в чем-то людям прежнего времени повезло, поскольку были вполне очевидные, «осязаемые» направления самореализации и проверки своих способностей, например, «поднимать целину» или «осваивать Север». Но разве для этой самореализации или проявления силы воли всегда нужно куда-то ехать? Чтобы реализовать себя в современном, достаточно жестком мире, причем только за счет собственного труда и образования, нужно проявить огромную волю, преодолеть не меньше, а то и больше трудностей, чем раньше. С этой точки зрения в судьбе каждого человека есть свое личное «освоение Севера».

– Если говорить о таком понятии, как человеческое счастье, то, на ваш взгляд, у кого его было больше – у тех, кто стоял у истоков нашего «Сургуттрансгаза» и испытал все прелести романтики освоения Севера, или у нас, людей уже развивающихся производств, но живущих «на всем готовом»?

– Думаю, люди, осваивавшие Север в послевоенное время, чувствовали себя более счастливыми, чем нынешние поколения. Личное счастье – это субъективное переживание человека, которое может быть или не быть. Спасением же становится участие или хотя бы прикосновение к какому-то большому делу, гораздо более значимому, чем жизнь одного человека. И то время такую возможность давало. Сегодня мы используем в материальном плане то, что создано тяжелым трудом предыдущих поколений. Неизмеримо комфортнее стал быт, обеспеченность коммуникациями. Но, как ни странно, жизнь стала даже не легче, не говоря уже о том, чтобы быть счастливее. Скорее всего, это свидетельствует о состоянии «атомизированности» общества, недостаточности доверия друг к другу и дефиците ощущения «общего дела». Впрочем, история ходит «по кругу». Возможно, такая идеология «общего дела» является не только нашим прошлым, которое сегодня с некоторой ностальгией вспоминаем, но, вполне вероятно, и нашим будущим.

Олег ЕРМОЛАЕВ



ТЫ ПОМНИШЬ, КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Все мы, хотя бы в общих чертах, знаем, как создавался «Газпром трансгаз Сургут». Однако история историй, но существуют факты, о которых вы вряд ли где-то прочтете, потому как они чаще всего оставались в стороне либо озвучивались редко и мимоходом.

Тем не менее они очень интересны и прекрасно дополняют общеизвестную биографию Общества. Например, знаете ли вы, что центром нашей газовой магистрали вместо Сургута мог стать другой город? Можете ли сказать, где именно располагалась первая контора предприятия? Из какой точки впервые начали «тянуть» газопровод? И где был запущен в трассу самый первый газоперекачивающий агрегат?

«ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ... НИЖНЕВАРТОВСК?»

Центром системы магистральных газопроводов сургутского «трансгаза» вполне мог стать Нижневартовск. В 1974 году, когда, наверное, еще мало кто помышлял о газовом будущем Сургута, в этом соседнем городе создали первое в округе предприятие, специализирующееся на транспортировке газа – Нижневартовское ЛПУ, вошедшее в структуру Тюментрансгаза. Его задачей была поставка голубого топлива с местного газоперерабатывающего завода на Сургутскую ГРЭС-1. В это время уже велась проработка проекта магистрального газопровода «Уренгой – Челябинск» и предполагалось, что созданное линейное управление станет структурным центром будущей магистрали. Таким образом администрация газотранспортного объединения располагалась бы в Нижневартовске, и этот вариант действительно рассматривался.

Однако «столица Самотлора» территориально находилась в стороне от проектируемой трассы, и начальник Нижневартовского ЛПУ Николай Еремин предложил перенести управление в Сургут, который расположен ближе к оси проектируемого газопровода. К его доводам прислушались, и в 1975 году ЛПУ переехало и стало называться «Сургутским». А через два года, в 1977 году, на его базе было создано производственное объединение «Сургутгазпром». Директором нового газотранспортного предприятия стал начальник передового в Тюментрансгазе Комсомольского ЛПУ – Михаил Чумаков, а Николай Еремин назначен его заместителем. Через некоторое время он был направлен в Тюмень, где возглавил строительство Богандинской компрессорной станции.

ГДЕ ЭТА УЛИЦА, ГДЕ ЭТОТ ДОМ

Самым первым административным зданием Сургуттрансгаза стала контора того самого Сургутского ЛПУ ПО Тюментрансгаз, которое возглавлял Николай Еремин. Это было неброское одноэтажное строение, располагавшееся в самом центре Сургута, в треугольнике улиц Ленина, Майской и Декабристов, на месте нынешней гимназии № 2. Но уже в следующем году аппарат молодого предприятия переехал на территорию нынешней Северной промзоны, где занял двухэтажное здание барачного типа. Сегодня это территория Управления материально-технического снабжения и комплектации, а в те годы там был отстроен целый поселок газовиков, включая временное жилье для работников и два магазина. Контора располагалась на месте западного въезда на территорию УМТСиК – с улицы Производственной. На сегодняшний день ни самого этого здания, ни жилых домов первых работников не сохранилось, но данный квартал по-прежнему занят объектами нашего предприятия. Базы УМТСиК, УТТиСТ, Управления связи и Сургутского ЛПУ находятся на том самом историческом «пяточке», с которого, собственно, и начинался «Газпром трансгаз Сургут».

К концу сентября 1982 года было завершено строительство нового восьмизэтажного административного корпуса по улице Островского, 16 – аппарат управления Сургуттранс-



В этом здании на промзоне размещалась администрация Сургуттрансгаза



Строителей газопровода не зря прозвали первопроходцами – они нередко высаживались там, где не ступала нога человека (фото: архив редакции)

газа переехал туда, а контору на промзоне заняло Аганское ЛПУ позже получившее название Сургутского. Последний переезд администрации Общества состоялся в середине января 1999-го, когда она заселилась в свой современный офис на улице Университетской.

ГДЕ У НАС САМАЯ СТАРАЯ ТРУБА?

Магистральный газопровод «Уренгой – Челябинск» начал строиться еще до официального образования нашего предприятия. В сентябре 1976 года начальника Сургутского ЛПУ ПО Тюментрансгаз Николая Еремина назначили уполномоченным по строительству этой трассы. На его плечах лежала вся организационная работа по подготовке стройки: координация действий строительных организаций, проработка стратегии заезда подрядчиков на объекты, а также создание различных вспомогательных подразделений. В частности, образовались Сургутская КАВТ (будущее УТТиСТ), Сургутский территориальный узел связи, который затем перерастет в управление УС.

Для прокладки магистрали привлекли 17 генподрядных трестов из четырех строительных главков Мингазстроя. Первые плети строящегося МГ «Уренгой – Челябинск» опустили в траншею на территории современного Сургутского ЛПУ, возле деревни Верхне-Мысовой, на правом берегу Оби – между Аганской и Приобской компрессорными станциями. Это историческое для нашего Общества событие произошло 27 июня 1977 года. В этот же день сварили первый километр трубы.

А в августе начались подготовительные работы по возведению первой КС – Ортъягунской. В то время это была дикая, неосвоенная территория. На месте будущей станции высадили вертолетный десант – бригада строителей из треста Сургутпромстрой, которой предстояло расчистить площадку. Говорят, вертолет долго кружил над тайгой: пилоты и строители не могли вычислить точное место, где должна была располагаться «казека». Строительство началось с создания инфраструктуры поселка: к ноябрю сдали первое общежитие, а к концу года – столовую, магазин, баню, котельную, АБК. Вскоре поселок прирос еще двумя общежитиями и бревенчатыми домами для семейных работников. В конце 1977 года строительство магистрали «Уренгой – Челябинск» объявили Всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

САМЫЙ ПЕРВЫЙ АГРЕГАТ

В течение следующего, 1978 года первая нитка газопровода, призванная связать Вынгапуровский газовый промысел с Челябинском, была в основном проложена. Строительство Ор-



Идет строительство первой компрессорной – КС-2 «Ортъягунская»



На Ортъягуне историю предприятия помнят и чтут. Памятная табличка напротив того самого 15-го агрегата

тъягунской КС вышло на финишную прямую, шло возведение и других станций. Зима 1978-79 года выдалась особенно холодной, с затяжными морозами, а работы по вводу магистрали находились в самом разгаре: строители спешили, стараясь уложиться в график. Техника ломалась на морозе, отказывали механизмы, «обрывались» коммуникации. Из-за вышедшей из строя линии электропередачи на площадке КС-10 пришлось даже эвакуировать людей из поселка. Однако работы продолжались в прежнем режиме. В результате прямо под Новый год, 31 декабря 1978 года, на магистральном газопроводе «Уренгой – Челябинск» заработал в трассу самый первый газоперекачивающий агрегат – это был ГТК-10-4 под номером «пять» (сегодня он носит номер «15»), установленный на КС-2 «Ортъягунская».

Интересно, что данное событие прошло без каких-либо торжественных церемоний – не было ни митинга, ни красной ленточки. На главном щите станции присутствовали только те, кто непосредственно занимался пусконаладкой, и все проходило по-рабочему обыденно. Пуском руководил главный инженер объединения Эдуард Клиновский. Сначала агрегат прогнали в режиме «по кольцу», оценили стабильность его работы, проверили все параметры и уже затем запустили в трассу.

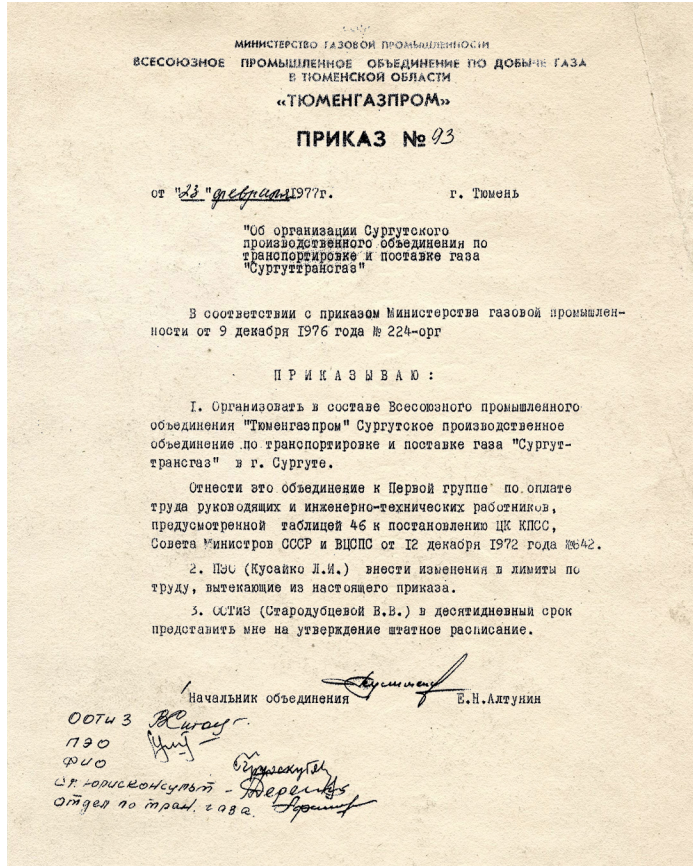
А впереди еще предстояло сделать многое – так, например, готовилась к запуску следующая станция трассы – КС-10 «Ярковская». КС-2 и КС-10 должны были стать первыми, их называли пусковыми. Запустив их, планировалось начать транспортировку газа с Вынгапура на Урал, после чего в рабочем порядке достроить остальные станции.

Дмитрий КАРЕЛИН

(по материалам книги «Как это было», В. Марченков, Г. Марченкова)

45 ЛЕТ: ЧТО НЕЛЬЗЯ ПРОПУСТИТЬ

Сорок пять лет – срок немалый. В жизни нашего предприятия за эти годы произошло множество важных, знаменательных событий, которые так или иначе определили сегодняшний облик «Газпром трансгаз Сургута». Мы взяли на себя смелость выделить несколько ключевых и, можно так сказать, поворотных исторических моментов, которые просто нельзя обойти стороной.



Оригинал приказа Евгения Алтунина хранится в музее истории ООО «Газпром трансгаз Сургут»

ТОТ САМЫЙ ПРИКАЗ

Мы отсчитываем историю ООО «Газпром трансгаз Сургут» с 23 февраля 1977 года – даты регистрации приказа, подписанного начальником Всесоюзного ПО Тюменгазпром Евгением Алтуниным, который мы непосредственно связываем с моментом создания «Сургуттрансгаза». И это логично. Однако самый первый документ об образовании объединения появился чуть раньше и «выше» – он вышел 9 декабря 1976 года из-под пера министра газовой промышленности Сабита Оруджева. Министр приказывал начальнику Тюменгазпрома выделить в своей структуре, на основе одного из филиалов (а именно Сургутского ЛПУ), новое газотранспортное предприятие.

В течение этих трех месяцев, с декабря по февраль, прорабатывались многочисленные организационные вопросы. В частности, нужно было решить, кто возглавит новое объединение. Выбор министра остановился на одном из самых опытных управленцев Тюменгазпрома – им был Михаил Чумаков. В середине февраля он прибыл в Сургут, где познакомился с коллективом Сургутского ЛПУ – людьми, с которыми ему предстояло работать; погрузился в дела, связанные с началом строительства газопровода. Подготовку тогда уже велась, но сделать еще предстояло многое. И времени на раздумья не было – сроки поджимали. «Виза» Евгения Ал-

тунина фактически дала старт, после которого закипела интенсивная работа: спешно формировалось штатное расписание нового объединения, начался поиск недостающих кадров, а в начале лета на место будущей магистрали уже выдвинулись строители.

Любопытно, что оригинал этого исторического приказа долгое время хранился в архивах и был передан нашему Обществу совсем недавно: ровно пять лет назад, в день 40-летия ООО «Газпром трансгаз Сургут» его торжественно передал газовикам вице-губернатор Тюменской области Сергей Сарычев. С того времени документ занял место в музее истории предприятия.

ПЕРЕЛОМНЫЙ МОМЕНТ

Система газопроводов нашего предприятия создавалась не один год, и мы знаем, что дело поначалу продвигалось с большим трудом. Переломным в нелегкой истории строительства и освоения стал 1980-й. Трудности первых лет тогда уже были преодолены, «фундамент» создан, приемы и технологии отработаны. Начался период небывалого ускорения. Результаты года впечатляют: всего за каких-то двенадцать месяцев было пущено в эксплуатацию 14 компрессорных цехов, введены первые очереди Ягететской, Губкинской, Приобской компрессорных станций, первые и вторые очереди Вынгапуровской и Южно-Балыкской, вторые очереди Ортъягунской, Аганской, Самсоновской, Демьянской, Туртасской, Тобольской, Ярковской и Богандинской КС. К концу года магистраль выглядела уже практически завершённой.

По итогам 1980 года коллектив объединения впервые удостоился признания и поощрения на всесоюзном уровне: многочисленная группа работников предприятия, согласно указу Президиума Верховного Совета РСФСР, получила ордена и медали. Эта победа была первой, но далеко не последней – «трансгаз» стал регулярно побеждать в соцсоревнованиях, завоевывая переходящие знамена, а в 1987 году получил высшую награду ВДНХ.

ВЫБОРЫ «ГЕНЕРАЛА»

Большие перемены в жизнь предприятия внесла перестройка и последующие за ней события. Огромную популярность тогда приобрели демократические методы управления, и в марте 1989 года наш коллектив впервые (самостоятельно!) путем голосования выбрал генерального директора – Александра Пушкина. Массовые собрания с коллективным принятием самых разных (в том числе и производственных) решений стали в то время настоящим мейнстримом. Колоссальной силой и влиянием обладал профсоюз.

В это же время менялась структура всей газовой промышленности в стране. Объединение было переименовано в Сургутгазпром и стало дочерним обществом РАО «Газпром». За распадом союзного государства последовал кризис, и газовикам в этом плане тоже приходилось нелегко. Однако 90-е годы в истории предприятия ознаменовались тем не менее небывалым ростом – никогда еще наше Общество не было таким многочисленным и масштабным, как в эти годы! Деятельность Сургутгазпрома охватывала и транспортировку, и добычу, и переработку газа: в его составе работали три газодобывающих промысла, завод стабилизации конденсата, а также целый комплекс непрофильных производств, включая строительство панельных домов, мебельную и обувную фабрику, птицефабрику, три совхоза. Численность коллектива достигала 24 тысяч человек, а количество филиалов превышало 35 единиц.

ЧЕТВЕРТЫЙ ГОД ТИГРА

Юбилейный для нашего предприятия 2022-й – это, как известно, год Тигра по восточному календарю. За свою сорокапятилетнюю биографию Общество проходило данный этап три раза – в 1986-м, 1998-м и 2010-м. Что интересного и значимого происходило в эти годы?

1986

Этот год начался в Сургутгазпроме в ударном рабочем ритме: только недавно (с октября 1985-го) началась эксплуатация завода стабилизации конденсата, и газовики осваивали новое производство. Большую роль в создании, запуске ЗСК и его становлении сыграл тогдашний руководитель объединения Леонард Рафиков. Середина 80-х в истории Общества знаменательна еще и тем, что с этого времени сургутский «трансгаз» вышел в лидеры предприятий газовой отрасли, в передовики производства. Объединение ежегодно перевыполняло плановые показатели. В 1986 году Сургутгазпром признан победителем всесоюзного соцсоревнования (этот же успех коллектив газовиков повторил и на следующий год), а также был награжден почетным дипломом Всесоюзного центрального совета профсоюзов. Как отмечает историк Общества Вениамин Марченков, практически каждый квартал, каждое полугодие наше объединение называли лучшим в министерстве, области, городе.



Очередная награда коллективу газовиков и крепкое рукопожатие от Виктора Черномырдина

1998

К началу этого года закончился важный этап реструктуризации РАО «Газпром», который ощутимо повлиял на наше предприятие: из состава Сургутгазпрома выделены непрофильные производства – газодобывающие промыслы, строительные подразделения, предприятия сельского хозяйства. В муниципальную собственность были переданы жилье и детские сады. Численность коллектива снизилась с 24 до 14 тысяч человек. Вместе с тем продолжилось наращивание перерабатывающих мощностей ЗСК, а также развитие северной, «ямальской» части нашей газовой трассы. Генеральный директор Юрий Важенин рассказал журналистам Сургута о планах строительства магистрального газопровода «Заполярье – Уренгой». Кроме того, проводилась реконструкция компрессорных станций, активно внедрялись системы автоматизированного управления, реконструировались линии связи. Строился в том числе и главный офис предприятия. И все это в условиях кризиса 90-х, круговых неплатежей, дефицита «живых» денег и хронической задержки заработной платы!



В 1998 году достраивался нынешний главный офис предприятия. За оригинальный вид башни жители Сургута называли его «Байконуром»

2010

Начало 2010-го ознаменовалось рекордными за всю историю предприятия объемами перекачки газа – по магистралям Общества транспортировалось более 700 млн кубометров в сутки! И это, как отмечал генеральный директор Игорь Иванов, являлось красноречивым индикатором выхода из кризисного периода 2008–2009 годов. Были и другие поводы для оптимизма: в новый год Общество вступило с обновленным трехлетним колдоговором, утвержденным по принципу «не сдавая позиций» (важнейшие соцгарантии оставались в силе), была проиндексирована заработная плата. Общество успешно прошло сертификацию системы менеджмента качества, внедрив ее первым среди газотранспортных «дочек». В феврале мы впервые выиграли спартакиаду Газпрома, а «Сибирский газовик» первым в истории получил звание лучшего корпоративного издания холдинга. И, как всегда, было много работы: продолжалась реконструкция КС-6 и КС-10, планировался самый крупный за последние годы ремонт линейной части (160 км трубы). А под конец года предстояло сдать в эксплуатацию первые два цеха КС «Заполярье».



Строительство КС «Заполярье» на финишной прямой. Самая новая станция стала головной в нашей системе газопроводов



КС-3, 1982 год. На почетную трудовую вахту, посвященную добыче первого триллиона кубометров газа в Тюменской области, заступают передовики



Выборы генерального директора, 1989 год. Победил Александр Пушкин

ПОЭТИЧЕСКАЯ ЭСТАФЕТА

Накануне юбилея предприятия мы решили, что 45-летие – это дата, которую стоит воспеть в стихах. Причем таких, в создании которых поучаствовали бы сами работники. Предложение включиться в марафон было сделано представителям разных филиалов. Задача проста – одни придумывают четверостишие, другие – принимают эстафетную палочку и продолжают его. В итоге получился, как нам кажется, неплохой стих, посвященный «Газпром трансгаз Сургуту».



Начало положила Оксана Попова. Она трудится в инженерно-техническом центре Общества с 2010 года. Начинала инженером-конструктором. А сейчас возглавляет проектно-конструкторскую службу. И работу очень любит. Так же, как и поэзию. Причем на литературном поприще Оксана не новичок: пишет стихи и делится ими на своей странице в Инстаграме. И не раз сочиняла строки, посвященные коллегам и родному филиалу. Поэтому с поставленной задачей справилась легко, играючи:

**Мы знаем толк в работе – транспорт газа
Для нас не просто дело, а судьба.
И всю страну зимой, когда морозы,
Сердца наши согреют и труба.**



Далее мысль Оксаны Поповой подхватил Дмитрий Стеценко, слесарь КИПиА службы ГКС Южно-Балыкского ЛПУ. Трудится в управлении он уже десять лет и уверен, что находится на своем месте. В его задачи входит обслуживание оборудования по метрологической части. Помимо того, Дмитрий выполняет обязанности калибровщика. Утверждает, что поэзию любит, хотя в сочинительстве себя пробует редко. Но, как выяснилось, метко:

**Которая проходит сквозь пространства
Затерянных среди тайги болот.
Газовики как соль земли! Всем ясно,
В «трансгаз Сургуте» люди первый сорт!**



Поэтическую эстафету дальше принял Иван Кутырев. Он работает машинистом технологических компрессоров в Богандинском ЛПУ. Начинал слесарем в ремонтно-механических мастерских, а потом перешел в машинисты. В управлении он уже десять лет. Здесь же на ГРС работает отец Ивана. Так что младший Кутарев стал продолжателем славной династии газовиков. Именно об этом он написал в своем четверостишии:

**Нас не пугают трудности, мы дети
Первопроходцев, строивших КС.
За труд их и за славу мы в ответе,
И знаем точно: в настоящем будущее есть!**



После дань юбилейному сочинительству отдал любитель поэзии из управления аварийно-восстановительных работ Сергей Мешалкин. Уже двадцать лет он трудится здесь монтажником технологических трубопроводов аварийно-восстановительного поезда и убежден, что «Газпром трансгаз Сургут» – не просто работа, а судьба. Именно об этом он решил рассказать в следующем четверостишии нашего праздничного стихотворения:

**Надежный газопровод –
Залог успеха каждого из нас.
И юбилей – всегда отличный повод
Поднять по чашке чая за родной «трансгаз».**



Автором финального катрена стала Юлия Пытьева. На Аганской промплощадке она трудится с 2014 года. Начинала подсобным рабочим, а сейчас уже третий год работает оператором котельных установок службы ЭВС Сургутского ЛПУ. Стоит сказать, что Юлия, так же как Иван Кутырев, – представительница трудовой династии: на компрессорной станции лаборантом на протяжении многих лет была ее мама Надежда Пытьева. И сегодня здесь продолжает работать дядя Юлии – диспетчер ГКС Василий Пытьев. Поэзию наша героиня любит с детства. И читает наизусть немало стихов. А значит, толк в рифме знает. Родному предприятию она посвятила вот такие звонкие строки:

**Сорок пять – не шутка,
Солидный возраст и богатый путь.
Мы из «трансгаз Сургута» – это круто!
Мы – лучшие! И в этом жизни суть!**

Согласитесь, ни убавить, ни прибавить. Если работа и люди, с которыми трудишься бок о бок, вдохновляют, то и стихи получаются искренние и по-настоящему праздничные. ■

КАРТИНА МАСЛОМ



Николай Кузнецов. Казанский завод оргсинтеза. 1963 г. Холст, масло. Из собрания Государственного музея изобразительных искусств

Сердечность, задушевность, красочность сюжетов и мотивов – все это о непревзойденном художнике-пейзажисте Василии Поленове, в творчестве которого нашлось место и такому направлению, как индустриальный пейзаж. Особый расцвет в искусстве этот вид живописи обрел в советские годы.

Впрочем, пишут картины заводов, фабрик, производств и художники современные. Так, в юбилейный для себя год «Газпром трансгаз Сургут» намерен впервые пригласить на свои объекты для пленэра (работа на открытом воздухе, вне стен мастерской. – *Авт.*) мастеров кисти и красок. Предметом для творческого вдохновения предлагаются компрессорные станции и другие производства «трансгаза». С известным в регионе живописцем, графиком и монументалистом, нашим коллегой с КС-1 Валерием Чалым мы обсудили, какую пользу искусству способен принести наш производственный пейзаж.

– Валерий Анатольевич, насколько сложно создавать подобные картины?

– Непросто. Важно само исполнительское мастерство в части владения графикой, видение линейной и воздушной перспектив. К тому же художник должен найти тонкую грань между реальностью и творческим обобщением – воспроизвести все линии, детали объектов производства невозможно, их нужно будет сгруппировать и стилизовать. А что касается техники исполнения, она может быть разной: или в относительно простой журнальной графике, или в виде «тяжелой артиллерии» – монументально-декоративной росписи.

– Когда лучше писать индустриальную картину с точки зрения сезона, погоды?

– Не имеет значения. Бывает интересно и ночью при искусственном освещении, и при полярном сиянии, и днем, при ярком солнце, в пасмурную погоду. В любом случае писать с натуры будет непросто – это не работа одного дня, потребуются эскизы, зарисовки, другие заготовки.

– В живописи, как любом творчестве, важен элемент правдивости. Какой художественный образ будет наиболее полно и правильно отображать производство нашего предприятия?

– Я каждый день езжу на работу и при изменении погоды вижу компрессорную в разных цветах и красках. И почти каждый раз она дополняет себя новыми видами. Лето, осень, весна – в каждый сезон «каэска» выглядит по-особенному. Но, думаю, попаду в точку, если скажу: самым колоритным будет изображение станции в трескучий мороз.



Валерий Чалый – известный в регионе живописец, график, монументалист. Окончил Харьковский художественно-промышленный институт. Автор множества интерьерных композиций, находящихся в Тобольско-Тюменской епархии, музеях, парках и скверах. Работы художника есть в частных коллекциях России, Украины, Швеции, в выставочных залах Харькова, Сургута, Ноябрьска.

Тут в чем идея? Невзирая ни на какие условия, люди и железо работают. Иней на оборудовании, морозная дымка, отблески солнца – все это придаст картине особый колорит. Конечно, большое значение играет и время суток. Компрессорная на заре, восходе или закате солнца – это прекраснейший выбор для пейзажа.

Вообще следует сказать, что неподдельная любовь к природе – одна из ярких черт мастеров русской живописи. Посмотрите на фото знаменитых произведений, и вы легко заметите весенние мотивы с изображением талой мартовской воды, летних лучей солнца, вечернего лазурного неба и тому подобное. Природа в русской живописи всегда передавала красоту и величие родной земли.

– Мы говорим о «железе», природе. А людям в производственном пейзаже есть место?

– Это его неотъемлемая часть и необсуждаемое условие. В любом пейзаже должна присутствовать динамика: трубы дымить, машины ездить, люди ходить. Хорошая картина даже создаст эффект звука происходящего. Это и есть жизнь, которую компрессорные проживают каждый день. И то, что характеризует наше производство, постоянно находится в движении.

Олег ЕРМОЛАЕВ

КОГДА ПРИЗВАНИЕ – ОДНО НА ДВОИХ



Юрий и Александр трудятся на предприятии с конца 80-х и еще успели застать эпоху комсомольских трудовых штурмов

В преддверии юбилея мы решили отыскать в наших подразделениях работающего ветерана, который бы застал период становления предприятия, и неожиданно нашли сразу двух – в одном филиале, с одной фамилией и отчеством. А все потому, что они – братья-близнецы.

Юрий и Александр Джамбековы – водители Сургутского цеха УТТиСТ. Как и у многих близняшек, у них много общего. Даже, можно сказать, больше: их судьбы и карьера сложились абсолютно одинаково. Ходили в одну группу детского сада, учились в одном классе, вместе «заболели» автомобильной техникой, овладели одной и той же профессией, а потом оба пришли работать в «Сургуттрансгаз». И трудятся здесь уже 34 года.

КТО ЗДЕСЬ САША, А КТО – ЮРА?

Как правило, когда говорят о родных братьях и сестрах, часто конкретизируют, кто из них старший, а кто младший. К Юрию и Александру, как полным близнецам, родившимся с разницей в считанные минуты, такие характеристики, понятное дело, неприменимы. Сами они говорят, что им было бы даже как-то непривычно, если бы их различали по старшинству. Родились в один день, в 1964 году, в далекой Киргизии, но свою малую родину помнят смутно. Когда им исполнилось семь лет, родители решили переехать в Сургут, в город всесоюзных комсомольских строек, и в 1971 году семья навсегда перебралась в Западную Сибирь.

Детство протекало, как и у многих других близняшек того времени: одинаковая одежда, игрушки, чтобы никому не было обидно, общий досуг и друзья, учеба в одном классе. Ну и, конечно же, их путали. Причем постоянно и анекдотично, как в кино. Они и сейчас очень похожи, а в молодости различить их было совсем непросто. Парни этим нередко пользовались и шутки ради успешно разыгрывали знакомых, учителей в школе. Да и сейчас бывает, что коллеги по работе обращаются к Александру, думая, что это Юрий, и наоборот. Братья давно привыкли и к подобным курьезам относятся спокойно.

Говорят, что родственная связь у близнецов особенная, и они должны чувствовать друг друга на расстоянии. Например, если один заболел или попадет в беду, то и другому станет нехорошо, тревожно на душе. Александр и Юрий с этим утверждением согласны, потому что, действительно, замечали за собой нечто подобное – особую такую взаимную чувствительность.

АВТОМОБИЛИ – ЛЮБОВЬ НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Увлечения и жизненные интересы у них тоже по большей части были общими. С подросткового возраста всерьез заинтересовались техникой: сначала мопедами и мотоциклами, которые любили доводить до совершенства и, как сейчас говорят, тюнинговать. А потом, когда уже стали взрослыми, мама помогла им купить первый настоящий автомобиль – легендарную «шестерку», ВАЗ-2106, и, конечно же, одну на двоих. Вспоминают, что радости не было предела! Но из-за машины не ссорились и не делили ее, пользовались по очереди.

По окончании школы ни у Юрия, ни у Александра не возникло вопросов, кем быть и работать, – оба хотели стать профессиональными водителями, поэтому и пошли по этой стезе. Отучились, получили права и начали постигать водительское мастерство. А в 1988 году пришли на наше предприятие, в управление технологического транспорта, которое в те годы сокращенно называлось ПТТ.

Здесь их первыми машинами стали старые-добрые самосвалы «Татра-815» – один из самых массовых автомобилей, с помощью которых в конце 80-х осваивался и строился Север, в том числе и наши «каэски». Братья попали в состав комсомольской молодежной бригады и, можно сказать, буквально жили на трассе: проводили отсыпку на строящихся объектах, участвовали в возведении мощностей сургутского ЗСК – завода стабилизации конденсата, который в те годы относился к Сургутгазпрому. Случались и очень длинные командировки: так, например, на целых полгода выезжали на строительство санатория-профилактория «Факел» на черноморском побережье, где участвовали в обустройстве пляжа. Кстати, хорошо известный нашим работникам «факеловский» пляж изначально выглядел совсем не так, как сегодня. По словам героев нашей заметки, скалистый высокий берег подступал гораздо ближе к воде, и, чтобы расширить пространство для отдыхающих, было решено его «отодвинуть». В скальную породу вгрызались экскаваторами, выработывали площадку, а образующиеся горы камней вывозили самосвалами. Интересно, что пляж тогда пытались сделать песчаным: привезли огромные объемы песка и произвели отсыпку, однако первым же штормом его смыло в море. Поэтому пришлось отсыпать щебнем.

ГЛАВНОЕ – НЕ БОЯТЬСЯ РАБОТЫ

За годы карьеры в Обществе Александр и Юрий успели потрудиться едва ли не на всех объектах магистрали и на самых разных видах автомобилей – это и «Урал», и КамАЗ, «СуперМАЗ» и других машинах. И несмотря на то, что рабочий день очень часто был ненормированным и нередко уходил далеко за полночь, о своем выборе они ни разу не пожалели. Говорят, было интересно, весело. Трудностей не замечали, ведь были молоды и полны сил. Может быть, условия были такие или воспитание играло свою роль, но действительно хотелось свершить что-то важное, выдать рекордный результат. Подобное отношение к труду было повсеместным.

То время, по их словам, воспитывало в людях стойкость, выносливость, дружбу, сплоченность в коллективе, взаимовыручку.

Уже потом, когда обзавелись семьями, Александр и Юрий стали меньше времени проводить вместе – у каждого появились отдельные хлопоты и заботы. Но все равно они стараются чаще встречаться, отдыхать семьями, когда выдается такая возможность. Причем даже своими детьми они похожи – у одного и другого по двое, мальчик и девочка, и по возрасту почти одинаковые. Кстати, у Юрия старший сын, Сергей, пошел по стопам отца – тоже работает водителем в Сургутском автотранспортном цехе УТТиСТ. Можно сказать, формируется трудовая династия.

– В работе водителя главное – это ответственность и внимательность, в хорошем смысле слова заикленность на безопасности движения, – говорят братья Джамбековы. – Молодому поколению желаем оставаться неравнодушными, честными и порядочными людьми и не бояться работы. Что касается нашего предприятия в целом, то хотелось бы видеть его развивающимся. Пусть совершенствуется производство и улучшаются условия труда. И очень важно, чтобы мы не забывали о простых рабочих, которые трудятся на компрессорных и газораспределительных станциях, на ремонтах линейной части, в котлованах, в любую погоду – и в дождь, и в зной. Ведь на них все и держится.

Дмитрий КАРЕЛИН

«КОСОЛАПАЯ» ТРУЖЕНИЦА ИЗ ЧЕХОСЛОВАКИИ

Сорок пять лет назад началось строительство системы магистральных газопроводов нашего предприятия. В условиях Севера и труднопроходимых территорий Западной Сибири это был без преувеличения титанический труд, который вынесли на своих плечах первопроходцы – строители и эксплуатационники, первые работники сургутского «трансгаза». А помогала им в этом доступная по тем временам техника – бульдозеры, экскаваторы, трубоукладчики, вертолеты, самосвалы.



«Татра-815» на службе Тюменского цеха УТТиСТ

Для газовиков это были верные помощники, к которым нередко относились как к живым. В них верили, на них надеялись. И они «старались» не подводить. Как, например, легендарная «Татра-815», без которой представить историю магистрали просто невозможно.

Первые образцы популярного чехословацкого грузовика начали поступать в СССР сразу же после войны, но массовый характер эти поставки приобрели в 70-е годы, когда с конвейера в Копршивнице сошла модель под номером 148. Машина, выделявшаяся необычным округлым дизайном кабины и яркой, чаще всего оранжевой расцветкой, отправлялась в основном на северные всесоюзные стройки, в том числе и в Тюменскую область. Водители уважали ее за надежность, проходимость и по-настоящему «иномарочный» комфорт. Этот автомобиль также успел поучаствовать в строительстве нашей газовой трассы, однако наиболее распространенной и любимой у газовиков Сургуттрансгаза стала другая модель – бескапотная «Татра-815», выпускавшаяся с 1983 года. Как говорят водители, у нас нет ни одной компрессорной станции, к возведению которой не привлекался бы этот полноприводный самосвал. И какие только задачи ему не приходилось выполнять!

Чешский автомобиль очень отличался от своих советских собратьев, и в первую очередь тем, что был построен на хребтовой раме с независимой подвеской колес на качающихся полуосях, что давало ему превосходную проходимость и устойчивость на дорогах. Отсюда же его знаменитая «косолапость»: при отсутствии груза задние колеса стояли под заметным углом. Кстати, как утверждают знатоки, благодаря такой конструкции машина могла спокойно ездить даже без одного переднего колеса.

Дизельный двигатель «Татры» имел исключительно воздушное охлаждение, и, как говорят, из-за этого не любил медленной езды. В водительской среде даже гуляла легенда на сей счет: рассказывали, что советские шоферы, которым доверили объезжать первую партию импортных самосвалов, начали жаловаться на перегрев двигателей, после чего чехи прислали своего инструктора – женщину, которая села за руль и, решительно «ударив по газам», наглядно показала, как нужно ездить на машине.

Но в основном наши водители любили «Татру» и прощали ей мелкие недостатки. Знаменитая 815-я прослужила на нашем предприятии не одно десятилетие и по праву может называться одним из долгожителей автопарка.

Дмитрий КАРЕЛИН



«Татры» 148-й модели на строительстве объектов трассы. Из архива редакции

ПОЛОСА ПРЕПЯТСТВИЙ



Коллеги, предлагаем вашему вниманию праздничный сканворд, который для вас подготовил Андрей Ончев. Сложность заданий – выше средней, концентрация знакомых слов и аббревиатур – достойная, удовольствие от заполнения клеточек – максимальное. Ну а те наши читатели, кто (по разным причинам) так и не сумеет разгрызть этот интеллектуальный орешек до конца, всегда смогут посмотреть ответы в официальном telegram-канале Общества. Ссылка – вот здесь.

Стройный многозадачник				Здесь начинаются коэффициенты	Дедушки с ружьем	Чумовые высылки				
	Авто-считатель (аббр.)	Имитации не подлежит		Верхний «глаз» в душу (мед.)						
					«Зажигалка» по фэншую	На нем всегда стоит				
	Северная Автономная. Наша	Архаичный «мессенджер»								
				«Антагонист» ума (послов.)					Дорожная «параллель»	Красная. К белому
	Родственник-возбудитель (жарг.)	«Бараночный» аусвайс		Друг Че					Подрывной элемент	Сварщик-эквилибрист (жарг.)
						Идейный закоперщик	½ пина-тельного лимита			
				Картинки в динамике	«Деревянная» словенская река					
									Предтран-портный процесс (газ.)	
					Часовой аэроплана (лит.)	Буквальная указатель-ница			Подполь-ный брус	
Положи-тельный заземленец				«Папа» комара					Патентный «родом» (аббр.)	
	Архетип из ОГЭ	Исполни-тель о молодой	Мужик-палиндром-щик							
			У них все через «о»?		Темно-матерчатый элемент					
	Стрелоч-ный «зали-патель»	Тургене-вская девушка								
									Моторная вежливость	«Игривый» поселок с амбици-ями
										«Рукастое» подразде-ление (аббр.)
				Тетка с кошачьи-ми (миф.)	...и будет дырка (мат.)				Машина бремени	Природный «чертила»
									Бутерброд-ные «моле-кулы»	
					Колдун, друг людей (лит.)	Аргументы по-японски				Трубо-смазочный атрибут (жарг.)
									Радиоре-лейная «синева»	

