

*По маршрутам  
пятилеток*

## Газопровод Уренгой — Ужгород

**В одном из номеров нашего журнала мы рассказывали об освоении крупнейшего в мире Уренгойского месторождения газа\*.**

**Работы по вовлечению энергетических ресурсов недр Западной Сибири в народнохозяйственный оборот продолжаются.**

Крупным событием, имевшим международный резонанс, стало завершение в конце лета 1983 года прокладки магистрального газопровода Уренгой — Помары — Ужгород. Он предназначен для транспортировки части голубого топлива Сибири в страны Западной Европы. Говоря о нём, не раз потребуется употребить слово «самый». Он самый длинный в мире — 4451 километр; самый мощный — рассчитан на перекачку 32 миллиардов кубометров газа в год; сварен из труб самого большого диаметра — 1420 миллиметров; наконец, проложен в невиданно короткие в мировой практике сроки — за 14 месяцев.

Но не только эти рекордные показатели привлекли внимание мировой общественности. Впечатляют и масштабы взаимной экономической выгоды, которые даёт проект «Сибирский газ — Западной Европе» и поставщикам, и получателям.

В начале 1984 года газ Уренгой получила Франция.

Сооружение газопровода — выдающееся техничес-

кое достижение. Для того чтобы вырыть за 14 месяцев почти 4,5 тысячи километров траншей, нужно было переместить 130 миллионов кубометров земли и скального грунта. А для этого пришлось создавать специальные машины. Так же, как для перевозки, сварки, укладки около трёх миллионов тонн труб. Всего за последние 5 лет для сооружения трубопроводов в разнообразных природно-климатических условиях было разработано и пущено в производство около 170 типов новых машин и механизмов: роторных экскаваторов, землесосных снарядов, трубоукладчиков, сварочных комплексов и т. д. Немало технических решений, реализованных при этом советскими специалистами, запатентовано сегодня в США, Англии, Франции, Японии, Швеции. А лицензии на изготовление некоторых машин куплены крупными западноевропейскими фирмами.

Да, гигантские объёмы работ в рекордные сроки невозможны без самой современной техники. Но она по-настоящему эффективна только в руках подлинных мастеров и энтузиастов своего дела. Именно такие люди соорудили супергазопровод.

Самый трудный — северный участок трассы. Около тысячи первых километров от Уренгоя к Уралу — болота, тайга, широкие, полноводные реки. По таким местам машины могут продвигаться только зимой, когда всё кругом буквально каменеет на морозе до минус 45° Цельсия. Чтобы завершить сооружение северного отрезка магистрали до весенней распутицы, люди буквально «обгоняли время». Вся трасса была поделена между так называемыми комплексными технологическими потоками. В каждом потоке тысячи высококвалифицированных спе-

циалистов, используя широкий набор машин и механизмов, выполняли весь комплекс операций: от рубки просек до испытаний готовых участков трубопровода. Эти мобильные строительные-монтажные коллективы соревновались между собой на скорость прокладки магистрали. Работали в три смены, днём и ночью, в любую погоду. Если в начале строительства темп прокладки был на уровне 75 километров в месяц, то затем уже суточный шаг магистрали достигал 50 километров. Северный участок газопровода был построен практически за один сезон.

Центральный и западный участки экспортного газопровода проходят, в отличие от северного, в зонах активного земледелия. И если на севере его трассу легко проследить по просеке в таёжных чащах, то здесь никаких следов недавних грандиозных работ увидеть нельзя. Уложив в траншеи трубы и засыпав их, строители провели полную рекультивацию, то есть вернули на место плодородный слой почвы. И вновь волнами ходят над подземной газовой рекой золотистые хлеба, тянутся к свету головки подсолнечника.

Примерно через каждые 100 километров над невидимой трассой прямо в полях ставят газоперекачивающие станции (ГПС). Это крупные промышленные сооружения со своими работающими (на газе) энергосиловыми установками, суммарная мощность которых равна мощности огромной электростанции — 3 миллиона киловатт. Украинские и уральские заводы поставили для них турбины в 16 тысяч киловатт, а ленинградское производственное объединение «Невский завод» — в 25 тысяч киловатт.

Эти ленинградские газоперекачивающие агрегаты не имеют равных в мире по мно-

\* См.: «Русский язык за рубежом», 1982, № 4, с. 88—92.

гим параметрам. Обычно наиболее уязвимые места таких установок — лопатки рабочего колеса турбины. Они испытывают значительные термические, механические и химические воздействия. Специалисты «Невского завода» создали сплав, который гарантирует 100 тысяч часов, то есть более 11 лет, работы лопатки.

Советский метод сжигания топлива в газоперекачивающих агрегатах запатентован во многих странах, а многие фирмы уже выразили желание приобрести патент на производство различных агрегатов ленинградской турбины и нагнетателя.

В 1983 году на магистрали Уренгой — Помары — Ужгород сдано в эксплуатацию 17 из 40 газоперекачивающих станций. Остальные будут вводиться по мере наращивания объёмов транспортируемого топлива. Создаваемые по специальным проектам, при ГПС строятся жилые посёлки, их заселяют эксплуатационники.

А где же строители? Они ведут прокладку двух новых, не менее мощных трубопроводов от Уренгоя до городов Курск и Елец в центре Европейской части Советского Союза. Напомним, что по планам XI пятилетки (1981—1985) намечено построить 6 магистральных газопроводов из Западной Сибири к Центру.

Что же потом? Развитие советской газовой промышленности в следующей пятилетке будет продолжаться ещё более высокими темпами. Учёные прогнозируют целесообразность использования природного газа в ближайшем обозримом будущем как наиболее экономичного и экологически чистого топлива, ценного химического сырья.

А. Филипенко

## Рассказы о советских людях

### Друг наш — почтальон

4 марта 1984 года в Советском Союзе состоялись выборы в Верховный Совет СССР, высший орган государственной власти Страны Советов. Сегодня мы рассказываем об одном из депутатов Совета Национальностей от Чувашской АССР бригадире почтальонов Чебоксарского почтамта Е. Л. Лепёшкиной.

„Кто стучится в дверь ко мне с толстой сумкой на ремне?..” — так писал в известном стихотворении „Почта” советский поэт С. Я. Маршак. Но вот на почтамте в городе Чебоксары<sup>1</sup> не могли отыскать даже самой старой сумки почтальона для местного музея. Сумка безвозвратно ушла в прошлое.

— А знаете, сколько бы весила сейчас моя сумка? — спросила меня Елена Львовна Лепёшкина.

Действительно, какой богатырь смог бы поднять эту почтовую сумку, если Лена каждое утро разносит только 1600 газет. А ведь есть еще и журналы, письма, бандероли... Но на улицах Чебоксар в непосредственной близости от домов установлены тёмно-синие ящики с ярким гербом Советского Союза. К ним и подвозят корреспонденцию специальные машины, а почтальон разносит её по ближайшим адресам.

Профессия почтальона далеко не так проста и легка, как может показаться на первый взгляд. Лена Лепёшкина приезжает на почтамт к шести часам утра. И так — каждый рабочий день. Почта должна приходиться к получателю вовремя. А если где-то задержался поезд, не прилетел из-за нелётной погоды самолёт, намело сугробы на улицах? Все равно почта опаздывать не должна.

Самая сложная часть работы почтальона — рассортировать утренние газеты по пачкам, разложить по адресам. У Лены на длинном столе появляются огромные кипы газет — центральных и местных. Лена управляется с газетами быстрее всех и потом помогает своей бригаде. Девять лет работы научили её всё делать быстро, красиво. Лаборатория НОТ (научной организации труда) провела хронометраж всех операций этой мастерицы, проанализировала приёмы ручного труда и пришла к выводу,