



**«О МЕРАХ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПРЕДРЕЙСОВЫХ, МЕЖРЕЙСОВЫХ, ПОСЛЕРЕЙСОВЫХ МЕДОСМОТРОВ, ПРОФИЛАКТИКЕ АЛКОГОЛИЗМА И ДРУГИХ ЗАБОЛЕВАНИЙ, СПОСОБСТВУЮЩИХ СОВЕРШЕНИЮ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ».**

Исполком окружного Совета народных депутатов отмечает, что в 1990 году в округе возросло количество совершенных дорожно-транспортных происшествий. По-прежнему одной из основных причин является управление транспортом в нетрезвом состоянии.

Сложившееся положение явилось результатом неудовлетворительной организации профилактической работы на транспортных предприятиях, действующая система медосмотров в крупных автохозяйствах малоэффективна. В мелких АТП и на предприятиях, имеющих незначительное количество транспорта, где работают более 50 процентов водителей всех отраслей народного хозяйства, медосмотры вообще не проводятся. Постановления Госкомтруда СССР и ВЦСПС от 27.03.86 г. № 102/6-142, Госкомтруда СССР от 18.02.88 г. № 495 об усилении борьбы с пьянством на транспорте, о введении и совершенствовании медосмотров в объединениях и организациях, независимо от отраслей и ведомственной подчиненности, выполняются неудовлетворительно.

Деятельность ведомственных медпунктов, за исключением г. Салехарда, где наркологическая служба взяла на себя организацию профилактических медосмотров на всех предприятиях города, разобщена, качество работы инспекторов по профилактике, медработников крайне низко, никем не направляется, профессионально не контролируется. Руководство предприятий, организаций, кооперативов из-за отсутствия медицинских знаний в состоянии правильно и эффективно организовать работу ведомственных медицинских пунктов.

**Исполком окружного Совета народных депутатов РЕШИЛ:**

1. Отделу здравоохранения (Г. А. Заерев) в соответствии с постановлением Госкомтруда СССР и ВЦСПС от 27.03.86 г. № 102/6-142, Госкомтруда СССР от 18.02.88 г. № 495 организовать до 1.01.91 г. на всех транспортных предприятиях округов медпункты, в том числе межхозяйственные, независимо от отраслевой и ведомственной подчиненности, по проведению профилактических предрейсовых, межрейсовых, послерейсовых медосмотров, профилактики заболеваний, в первую очередь алкоголизма, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий.

Создать в городах Салехарде, Лабытнанги, Надыме, Новом Уренгое, Ноябрьске, Муравленко медпункты, работающие круглосуточно. Предусмотреть дежурство врачей-психиатров, наркологов в ночное время для проведения квалифицированных экспертиз.

2. Руководителям автотранспортных предприятий, организаций, учреждений, кооперативов, имеющих свои медпункты, улучшить их работу в соответствии с требованиями нормативных документов по данному вопросу.

Обязать руководителей автотранспортных предприятий, организаций, учреждений, кооперативов, не проводящих предрейсовые, межрейсовые и послерейсовые медосмотры, профилактику алкоголизма и других заболеваний, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий, организовать эту работу до 1.01.91 г.

Предприятиям и организациям, которые самостоятельно не могут организовать и проводить работу медпунктов в полном объеме предъявляемых требований,

заключать договоры с окружным психоневрологическим диспансером.

3. Исполкомам городских и районных Советов народных депутатов оказать помощь психоневрологической службе в выделении помещений для организации медпунктов по проведению профилактических медосмотров. Решить вопрос со строительством платных стоянок автотранспорта в г. Салехарде и Лабытнанги.

4. УВД окружного (А. И. Тугарский) оказывать содействие психоневрологическому диспансеру в организации деятельности медпунктов в соответствии с правилами дорожного движения, не допускать работу автотранспорта без прохождения водительским составом профилактических медосмотров.

При выявлении на линии водителей, не прошедших предрейсового медосмотра, Госавтоинспекция, в соответствии с правилами дорожного движения, отстранять этих водителей от управления транспортом до прохождения медосмотра у врача-нарколога.

Транспортные средства доставлять и хранить на платных стоянках. Оплата за прохождение медосмотра, доставку, хранение, простой транспорта возмещать с соответствующих предприятий.

Принять меры, исключая возможность работы водителями дни, признаваемых медицинскими комиссиями негодными по состоянию здоровья к управлению транспортными средствами.

**Г. А. БУРЦЕВ,**  
председатель окружного УВД,  
**А. И. МИХАЛЧУК,**  
управляющий делами.

Примечательную, на мой взгляд, фразу произнес один корреспондент ЦТ о том, что при начале военных действий в первую очередь захватывали почту, телефон и телеграф. Сейчас же эти средства связи так плохо работают, что их и захватывать не надо.

Лабытнангский городской узел связи не является исключением.

Как и в каких условиях работаем мы, связисты городского узла связи? Не считая отделений связи в поселках Харпе, Полярном, станции Обской, нас в городе Лабытнанги работает 203 человека, которые и обеспечивают вас, уважаемые жители города, такой откровенно плохой связью. Я считаю, что качество связи в первую очередь зависит от условий труда, в которых приходится работать людям, и от средств связи, которые они обслуживают.

Вы жалуетесь на плохую работу почты, доставщиков письменной корреспонденции и печати, т. е. на работу почтовой связи. Труд работников почтовой связи ручной, совершенно не механизирован. Например, все письма, которые вы отправляете или получаете, все газеты и журналы сначала проходят через руки женщины-сортировщицы, которые работают в маленькой комнатке, с утра полностью заваленной всеми видами печати, что и ступить, негде. Система индексации писем, введенная когда-то в стране, у нас не применяется, вот и приходится работникам каждое письмо рассортировывать по клеткам деревянного ящика. Ну ладно, письмо легкое, в посылки, которые отправляете вы? На почте, где посылки принимают, и далее, при их отправлении, каждую посылку своим руками перебирают женщины, причем это приходится делать по несколько раз. Далее все письма, газеты и журналы из сортировки передаются почтальонам. И не их вина, что сегодня не пришел тот номер газеты или журнала, который должен был прийти. Что получают, то и разносят. На центральной почте работает 13 почтальонов: плечо к плечу, без лишней динамики, так как их негде совершать, некоторым приходится

ходить работать в коридоре. Почтальонки расплывают печатные издания по участкам, и, загружаясь тяжелой сумкой, отправляются в нелегкое путешествие по городу пешком, так как от автомобильного транспорта городского узла связи осталось только одно название. А если то, что называется машиной, еще и передвигается, то это уже великое счастье. По улочкам и темным проулочкам нашего города, в окружении своих верных друзей-собак, наши женщины, преодолевая проклятия на своем пути, несут почту, и если кто-то из жителей не получил долгожданную корреспонденцию, знайте, кто-то из почтальонов не смог донести ее до цели.

Такие же услуги почтовой связи вам предоставляют работникам отделений связи № 1, 2, 3, 4. Все эти помещения далеки от санитарно-гигиенических норм и температурного режима, и на повестке дня стоит вопрос о капитальном ремонте этих помещений или их замене.

Вы жалуетесь на плохую работу телефонов, радио, переговорного пункта, т. е. на работу электрической связи. Единственное достоинство здания, в котором находится эти средства связи, лично я нахожу в помещении переговорного пункта, где вы проводите так много времени. Правда, при выходе можно поскользнуться в коридоре, но если вы удачно переговорили, то от счастья вы можете это и не заметить. Но когда я стою в это здание с другой стороны, каждый раз возникает ощущение, что я стою в плохом бомбоубежище.

Междугородной телефонной станции, как таковой, не существует. Есть помещение с тремя коммутаторами, за которыми работают три телефонистки. Причем если одной из них нужно выйти из-за коммутатора, то двум остальным придется сделать, то же самое, так как много выходов нет. Дозвониться же на службу «07» одновременно могут только два абонента, и то при удачном стечении обстоятельств на АТС. Так что, если вы не можете дозвониться до «07», то не

вспоминайте «кассовым» словом телефонисток, они здесь абсолютно ни при чем.

Работа телефона, т. е. автоматической телефонной станции, я считаю является главным критерием работы всей службы электросвязи. Не буду говорить о квалификации специалистов, обслуживающих телефонную станцию,

ролируется эксплуатация кабельных линий, которые опоясали весь город вдоль и поперек, все основано на самостоятельности районных ведомств. Кабели и «подложки» производят вальцовки на земле. Так о какой работе телефонной связи можно говорить вообще?

Анализируя состояние дел в области телефонной

**НЕ ТЕРПИТ ОТЛАГАТЕЛЬСТВ**

**Уже не до любви**

потому что надо видеть самому станцию, состоящую из оборудованной, созданной в 1949 и 1954 годах. Станция второго поколения, после ручных коммутаторов, запасные детали к этой станции уже не выпускаются ни одним заводом в Советском Союзе, про существование таких станций уже давно забыли в развитых странах. Телефонная станция в Лабытнангском ГУС работает уже 30 лет. И при правильном монтаже, вся основная работа по ее обслуживанию заключается в механической регулировке и замене изношенных и сломанных деталей на новые. А взять, в пример, линейно-кабельное хозяйство. Почему наших абонентов должно волновать то, что у нас нет «подложки» — провода для абонентской линии, нет кабеля, нет электромонтажников? Разве не эти услуги связи они оплачивают ежемесячно? А распределительные и магистральные кабели связи в каком состоянии? Достаточно на улице водить голову вперед и вовремя опустить язык, чтоб не споткнуться об это же кабельное хозяйство. Почему не кон-

сульты в нашем ГУС, я могу зарплате сказать тем, кто еще издается на ввод новой АТС и на улучшение работы телефонной связи, не вкладывайте в иллюзии, при прежней системе организации связи, обеспечения линейно-кабельного хозяйства, при вензельной системе финансирования телефонной связи городского узла связи лучше работать не будет. Кстати, в новом здании электросвязи, которое поинкито в эксплуатацию в августе 1989 года, и в котором уже работают некоторые службы электросвязи, первый этаж полностью не приспособлен для работы людей в виду низких температур и помещений. Насколько мне известно, неправильно выполнен монтаж отопительной системы. В старом здании электросвязи и центральной почты ежедневно работают около 60 человек, кроме своих средств производства, они обеспечены еще бочкой воды и углями на дрова.

Вот в таких изотермических условиях вынуждены обслуживать вас уважаемые жители города услуга связи.

Но, может, наши работ-

ники выданы в лучших бытовых условиях? Отнюдь. За всю свою бытность городской узел связи смог построить для своих работников только 1 квартиру. И, конечно, совершенно несправедливо то, что живя в одних климатических условиях с другими, дыша одним и тем же воздухом, работники связи имеют самый низкий районный коэффициент в городе. Плохо обстоит дело с обеспечением работников ГУС дефицитными товарами. В процессе рожденья рынка, который происходит в таких муках, когда каждое ведомство стало считать свои деньги, ни одному орсу не нужен чужие рты. Но где взять, те 35 тысяч рублей, которые просит перечислить орс геологов за обслуживание наших работников? Где взять те 40-50 тысяч рублей, которые необходимо перечислить в детское дошкольное учреждение? В коллективе работает много многодетных женщин и одиноких, имеющих детей. Мы устаем слышать от административной, какого бы вопроса не коснулся: «Нет денег». Люди уже второй год не получают 13-ю зарплату. Годовой фонд социального развития предприятия составляет 25 тысяч рублей. Что можно сделать с этой суммой? Да и откуда возьмется деньги, если ГУС не вправе распоряжаться сам своей же прибылью, которую с таким трудом создают работники связи в течение года. Например, в 1990 году ГУС получил один млн 3100 рублей прибыли и 85,86 процента этой суммы перечисляется в вышестоящую организацию. И нет выхода из этой системы, так как городской узел связи является структурной единицей окружного производственно-объединенного узла связи. И не что нам жить в развалюхе — зависит только от окружного ПОС и областного управления связи, а не от наших потребностей.

35 тысяч орсу геологов мы не перечисляли и лишались полностью своей личной дефицитной зарплаты. С трудом решается вопрос оплаты за детские дошкольные учреждения. Люди заводят до трагического предела свои сбережения, если секрет разрешит, если область

согласится, то наши дети будут ходить в сады и школы, а если нет, то что тогда? Лице мое унижает наше бесправие и бессилие, проблемы решить невозможно — замкнутый круг.

Доведенные до отчаяния люди не верят ни во что и никому. Возбужденные от всевозможных слухов и увиденных товаров, которые получают их знакомые, работающие в других организациях, они отправляются в торговый отдел горисполкома, в различные орсы с одной просьбой «Дайте». Как остановить их? Ведь никто не может дать, им гарантию на улучшение жизни. Что мне ответить женщине, положившей на мой рабочий стол ногу, обутую в рваный валенок? Если за 1990 год на 185 женщин городской узел связи получили 12 пар женских сапог, из них 8 пар выданы орсам-4 и 4 пары орсам геологов. А на 203 работающие в 1990 году было получено два кухонных гарнитура, один комплект мягкой мебели и одна «естенка».

Коллектив находится в стрессовом состоянии, люди готовы на крайние меры. Известно, что в кризисный момент народ готов на все. Поля говорят только о забастовке, но никто не может предсказать, что будет завтра.

Что делать нам, если у нас кроме своих рук и работы, больше ничего нет? Нам ничего продать и не за что купить.

И заканчивая письмо своими личными впечатлениями. В то время, когда страна превратилась в валютную проститутку, есть возможность подзаработать: ветронты из того же городского узла связи живя в чужой стране с полным производственным процессом производят технические средства, приглашают на экскурсии иностранцев из валюту, и думаю, интерес будет огромным.

А пока моему лишь утешить наших женщин тем, что разуты и раздеты мужчины любят больше, да, к сожалению, всем нам в этой жизни уже не до любви.

**С уважением ко всем читателям «ВЗ»**  
**Н. ПЕЧОРИНА,**  
инженер, председатель профкома ГУС.

Огни Обской остаются позади. Наша «вахтовка» миновала на повороте указатель в сторону Бованенково, и почти темная белая тундра плотно нависла над стеклами. Смотреть в окна салона стало делом бесполезным, даже если прилечь к стеклу, то дальше отражения своих глаз все равно ничего уже не увидишь. Сошло в скучно, а вперед — 187 километров той самой трассы, от необходимости которой так много говорили и писали.

Наш водитель Борис Кобылкин сотрясал на неровностях экстремно выложенной дорожки машину со скоростью 70 км в час. Трудно было сосредоточиться на своих приключениях, как и образные Салехардского видеоканала мыслях, и все они в этой «слухотубе» возвращались почему-то исключительно к одной: хорошо, что в нынешнем году трасса имеет протяженность не триста (пятьсот, семьсот) километров, а всего 187!

Некогда всколыхнувшая слухи размахом и далью перспектив стройка теперь, представляя собой затнувшуюся дальстройку будущего которого в настоящее время весьма неопределима. Неопределимость вообще, принося смуту, лишает творца воли, желаний и стремлений. Что будет завтра — не знает даже начальство, не говоря о простых рабочих. Сегодня там царит атмосфера всеобщей неуверенности, даже некоторое равнодушие к предмету создания — железной дороге. Чтобы убедиться в этом, достаточно и чисто визуального знакомства с трассой.

Первая остановка была вынужденной. Проехав около часа, мы получили возможность глотнуть свежего воздуха благодаря «кукурузному» на переезде снегоочистителю, который не справился с громадой снега. Разорвав белое полотно тундры, он стоял среди нее одиноко и угромо, словно разбившийся о рифы «случай голландец», таинственно поблескивая габаритными огнями.

Кажущийся безмятежным, он «спросулся» после того, как фотограф Евгений Гапонов несколько раз блеснул синим, фотоаппаратом. В ответ лениво расклевывая темному дугу прожектора, но мы уже отъезжали с намерением сообщить о «видении» на следующей станции, чтобы там приняли соответствующие меры. Каково-то

уют внутренностей переполненных пассажирских вагонов были гостеприимны и так сильно вступали в контраст с диким однообразием тундры, что совершенно не хотелось их покидать. Мы приехали, когда никто еще не спал. Видеомагнитофон демонстрировал очередной всем надоевший сюжет. Наш приезд привнес ожив-

это означало безмолвно «нет проблем». Что-то в это верилось с трудом. Впрочем, одна проблема, в конце концов, была высказана и заключалась в немногом — в отсутствии новых видеокассет А в остальном, было видно, все хорошо: тепло, уютно, вкусный обед, жаркая банька. В общем, условия труда здесь явно не поворачива-

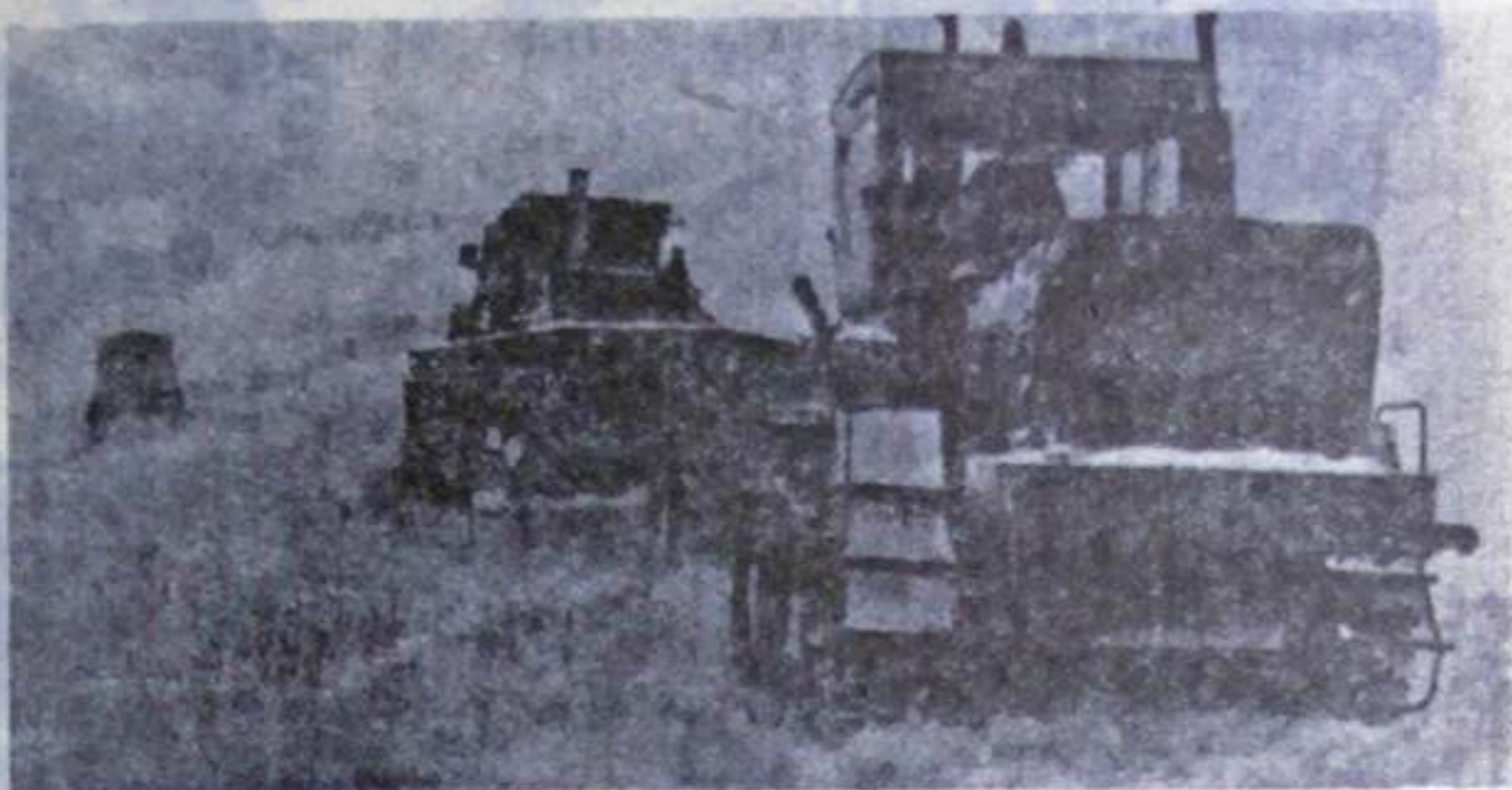
«застрять» были спокойны, полагаясь на мощность «Уралов» и опыт Бориса. Несмотря на разгар рабочего дня, особого оживления не наблюдалось, за исключением работающих дизельных станций, одиноких хождений из балки в балку, которые как будто в спячке покоились под снегом. Кетати, везде, куда бы мы не заходили,

сильнее трассе нужно выполнять, поэтому иногда не брезгают под покровом ночи под будущую дорогу на Ямал подсыпать ПГС — песчано-гравитовую смесь. Эта смесь вскоре превратится в месиво, образуя очередной фронт работ. Что касается зарплат шоферов, то от прямого заработка остается 40—70 рублей, остальное уходит на целевой вклад. Тех, кто сейчас еще трудится на этой изнурительной и изматывающей работе, удерживает талон на приобретение по окончании срока легкового автомобиля. Многие намерены бросить трассу по истечении этого срока. Да и сейчас уже нелегко для тех, кто имеет семью. И не случайно, видимо, в газете стали появляться объявления о найме водителей БелАЗов.

Вообще-то, трасса в нынешнем ее состоянии — объект размышлений для специалистов всех уровней. Рабочие, как показала, для себя уже сделали выводы и давно уже не относятся к своему грузу серьезно и деловито. Споры спорам, но реальное положение вещей достаточно веский аргумент. Ведь никто еще не думал под какими-либо альтернативными вариантами дороги, какой бы то она ни была, к сокращениям Ямала. Лично мне вспоминается рассказ одного путейца, проработавшего на железных дорогах Севера приличное количество лет и знающего непосредственно, во что обходится государству содержание северных дорог. Он предлагает все дороги положить на бетонную подушку и заключить все это под огромный колап из оргстекла, то есть — получится своего рода прозрачный тоннель, по которому будут сновать поезда. Он считает, что это будет эффективней намного и экономически выгодней. Правда, оригинально? Лично мне эта идея симпатична тем, что она устремлена в будущее, и вообще тем, что она есть.

В. ЛЕВИН.  
Фото Е. ГАПОНОВА.

## ПО ДОРОГЕ РАЗОЧАРОВАНИЙ...



здесь машинистам! Этот снегоочиститель — символ нынешней трассы.

Вообще, борьба со снегом для строительно-монтажного поезда, который располагается на 168 километре, составляет сегодня повседневную озабоченность. Чистка железнодорожного полотна напоминает больше «сизифов труд», но он, однако, необходим. Рабочие воспринимают его как наказание и вступают в эту борьбу неохотно. Какого черта его убирать, если он все сыплет, не переставая!

Мы приехали за полночь. Безжалостно мела пурга, тепловоз, кран и сам поезд прочно сидели в плену плотных сугробов. Тепло и

денно, точнее, приезд мастера строительно-монтажного поезда И. Л. Кириллова, с которым мы выехали на трассу. Его приезд показался для всех желательным. Он начал с того, что сразу выключил «видик» и энергично начал выгонять мужиков на улицу. Нехотя, но шли. Снег все-таки нужно было убирать, тем более, из дальнейших разговоров обнаружилось наличие «схода», то есть колеса одного из вагонов соскочили с рельс при маневре.

На нас же, корреспондентов, никто не обращал внимания, какое обычно встречаешь в трудовых коллективах. Мужики были окупы на слова. Видимо,

его назвать эстремальными. Конечно, комфорт — это замечательно, и отдых в его окружении должен дарить только радость, но радость мышечной боли. Ее-то здесь, к сожалению, лишены...

— Стройка, я понимаю так, должна кипеть. А это, хрен ли? — говорит один из мужиков. Он, проработавший здесь около трех лет, до сих пор ходит под впечатлением первых дней своего прибытия. Три года назад приехал на Север. Вынужден покинуть насиженные родные места радиоактивной Чернобыль. Там он занимался собственным хозяйством, разведением животных, торговал результатами конкретного труда. Привыкший пахать в прямом и переносном смысле, он удивляется тому, как, оказывается, особо не напрягавшись, можно зарабатывать приличные деньги, за которые бы он потратил уйму сил и здоровья на «земле». Скоро он уедет, и не потому, что слабый, (а ведь слабых, как известно, не любят Север), напротив, здоровья в нем хоть отбавляй, уедет потому, что тело и душа его ноют по труду и земле. Сейчас он поминает деньги — мусор.

Переночевав в тепле строительно-монтажного поезда, весь следующий день мы посвятили знакомству с последними развалинами мехколонии. День выдался радужным, тундра переливалась всеми цветами и слепила. Чем дальше к концу трассы, тем больше снежных перепадов. То и дело можно было встретить бухсающую технику. Вот, словно таракан, шевелясь в снегу застрявший грейдер. Мы же насчет

кого-то приходилось отвлекать от сна для чаепития. Напрасно Гапонов суетился в поисках кадра на тему «грузовых буден» — зафиксировать такого момента ему не удалось. Все БелАЗы были, видимо, в карьере, откуда они доставляли скальные породы, но нам они не попадались.

А вообще, «белазисты» в последнее время приуныли. Зарабатывать шоферы уже не могут так, как прежде. Расценки за рейс нынче упали до трех с половиной рублей. За один день можно сделать в среднем три-четыре рейса, ибо маршруты удлинены, карьер остался далеко позади. План по от-



Редактор Ю. КУКЕВИЧ.

## РЕКЛАМА ■ ОБЪЯВЛЕНИЯ \* РЕКЛАМА ■ ОБЪЯВЛЕНИЯ

С 1-го января 1991 года согласно решению № 187 исполкома городского Совета введена оплата за пользование горячей водой из систем теплоснабжения по цене 1,16 руб. с человека в месяц. В случае неоплаты за пользование горячей водой будут проводиться работы по лижидации креков и светому тепловозоснабжения.

#### Самоокупаемая студия изобразительного искусства ОБЪЯВЛЯЕТ

примем учащихся старших классов на подготовительный курс для поступления в учебные заведения (живопись, рисунок, композиция).

Обращаться по адресу: г. Лабитнанги, ул. Школьная, 32, изостудия при горкоме партии.

Утеранную печать кооператива «Бюрок» г. Салехарда считать недействительной.

#### РАСПИСАНИЕ ДВИЖЕНИЯ АВТОБУСОВ ПО МАРШРУТУ САЛЕХАРД — ЛАБИТНАНГИ

Отправление из Салехарда

Гостиница «Ямал»	5-40
Аэропорт	6-00
Гостиница	6-01
Аэропорт	6-26
Аэропорт	7-20
Аэропорт	7-16
Гостиница	7-54
Аэропорт	8-14
Аэропорт	8-40
Аэропорт	9-28
Гостиница	9-54
Аэропорт	10-14
Аэропорт	10-54
Аэропорт	11-40
Аэропорт	12-20
Аэропорт	12-46
Аэропорт	13-20
Аэропорт	14-06
Гостиница	14-30
Аэропорт	14-50
Гостиница	15-04
Аэропорт	15-24
Аэропорт	15-52
Аэропорт	16-18
Аэропорт	16-44
Аэропорт	17-12
Аэропорт	17-38
Аэропорт	18-20
Аэропорт	19-40
Аэропорт	20-20
Аэропорт	21-00
Аэропорт	21-40
Аэропорт	22-20

Отправление из Лабитнанги (ж-д вокзал)

6-40	15-30
7-06	16-04
8-00	16-32
8-06	16-58
8-54	17-24
9-20	17-52
10-08	18-18
10-54	19-00
11-34	20-20
12-20	21-00
13-00	21-40
13-26	22-20
14-00	23-00
14-46	

Время местное.

Стоимость проезда от гостиницы «Ямал» до железнодорожного вокзала — 2 руб. 45 коп.; от аэропорта — 1 руб. 80 коп.

#### К сведению гостей и жителей г. Лабитнанги!

Столовая «Уют» третьей национальной категории по ул. Первомайской, 29, с 1 февраля 1991 года переведена в разряд кафе общего типа второй национальной категории с реализацией в вечернее время спиртных напитков и напитков на розлив.

Часы работы кафе: с 12 до 14.00 и с 18 до 22.00. В понедельник с 12 до 14.00.

В дневное время кафе работает по методу самообслуживания, а в вечернее время — обслуживание через официантов.

Принимаются предварительные заявки на обслуживание торжеств, юбилеев, свадеб, товарищеских уж-

лов, в воскресные дни в дневное время — семейных обедов.

В кафе имеется банкетный зал на 12 мест. Если Вы хотите отметить торжество в небольшом кругу друзей или просто отдохнуть, послушать музыку, приглашаем в кафе «Уют».

2-1

# Госстрах ПРЕДЛАГАЕТ



#### ПЕРВЫЙ ВАРИАНТ

(полное покрытие). Платеж 3% от страховой суммы (с франшизой 2%) — в результате любого события, за исключением повреждения шин при износе протектора выше допустимого по величине рисунка протектора, технического брака или восстановленных путем наварки протектора.

#### ВТОРОЙ ВАРИАНТ

(частичное покрытие). Платеж 2% (с франшизой 1,5%) — в результате стихийного бедствия, пожара, взрыва, дорожно-транспортного происшествия (кроме повреждения шин, если при этом транспортному средству не причинены другие повреждения), похищения (угона), попытки похищения (угона), включая кражу отдельных частей, деталей и принадлежностей транспортного средства.

#### ТРЕТИЙ ВАРИАНТ

(частичное покрытие). Платеж 1,5% (с фран-

уважаемые владельцы транспорта, с 1 января 1991 года вводятся новые правила добровольного страхования транспортных средств.

## ВАРИАНТЫ СТРАХОВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

шизой 1,0%) — в результате стихийных бедствий, дорожно-транспортного происшествия (за исключением боя стекол или повреждения шин, если при этом транспортному средству не причинены другие повреждения), похищения (угона).

#### ЧЕТВЕРТЫЙ ВАРИАНТ

(частичное покрытие). Платеж 1,0% (с франшизой—0,5%) — в результате пожара, взрыва, дорожно-транспортного происшествия (кроме боя стекол или повреждения шин, если при этом транспортному средству не причинены другие повреждения).

Транспортное средство может быть застраховано:

а) в размере его дей-

ствительной стоимости по действующим государственным розничным ценам с учетом скидки на износ на день заключения договора;

б) на любую страховую сумму в пределах его действительной стоимости, но не менее чем на 1000 руб., с установлением пропорциональной ответственности, предусматривающей выплату страхового возмещения в таком проценте от размера причиненного ущерба, какой процент составляет страховая сумма от действительной стоимости транспортного средства.

В договоре могут быть оговорены особенности страхования, т.е.:

а) установление фра-

ншизы 100, 150, 200 руб.;

б) возмещение ущерба без учета скидки на износ подлежащих замене запасных частей;

в) возмещение стоимости потери товарного вида в результате страховых событий.

Кроме того, вместе с автомобилем могут быть застрахованы:

а) дополнительное оборудование и предметы багажа — платеж 1,2% на страховые суммы 500, 1000, 1500, 2000 руб.;

б) от несчастного случая страхователь (водитель) и пассажиры транспортного средства по числу посадочных мест на 1000 руб. каждый, платеж — 5 руб.

Страхователю предоставляется скидка с платежа от 10 до 30%, если он в течение двух и более лет без перерыва заключал договоры страхования данного транспортного средства.

В случае продажи или дарения застрахованного транспортного средства необходимо в месячный срок обратиться в инспекцию Госстраха для переоформления договора (или переоформить договор на другое транспортное средство, приобретенное взамен прежнего).

По договору страхования автомобиля, заключаемому с лицом, имеющим патент на перевозку пассажиров или занимающимся частным извозом по трудовому соглашению с кооперативом, страховой платеж, исчисленный на общих основаниях, увеличивается на 50%.

**СВОЕВРЕМЕННО ЗАКЛЮЧЕННЫЙ ДОГОВОР — ГАРАНТИЯ ВОЗМЕЩЕНИЯ УЩЕРБА.**