

Поздравляем сургутских авиаторов со знаменательной датой (2-3 страницы).

ЭКСПРЕСС-ИНФОРМАЦИЯ

Тем, кто любит большие деньги

Слухи, как известно, на пустом месте не рождаются. И если уж пошли разговоры о том, что, возможно, будет обмен пятидесяти тысяч купюр, то слух этот надобно проверить.

В РЦК Госбанка города Сургута очень удивились и сказали, что никаких официальных указаний на этот счет не поступало. А вот наши коллеги из центральных изданий, в частности "Российской газеты", обратились в пресс-службу Центрального банка России, где не стали опровергать версию изъятия из оборота старых пятидесяти тысяч купюр. Как всегда, видимо, на места указания поступают в последнюю минуту.

Причина изъятия старых купюр

- резко подскочившие размеры подделки денег. Забавно, что сургутской РКЦ Е.И.Клименко сказала нам, что были случаи, когда в банк обращались люди с фальшивыми пятидесяти тысячами купюрами с просьбой обменять их, потому что они якобы стали ветхими или банкноту "постирали". Но в банке стоит детектор по проверке денег, и такие "операции" здесь, конечно же, не проходят.

Сейчас идет разработка пятидесяти тысяч купюр улучшенной системой защиты. На них - новые водяные знаки, изображение достоинства денег стало рельефным.

ПИСЬМА В "СТ"

Никто не забыт...

Иван ЗАХАРОВ

Спасибо всем, кто добрым словом и светлыми мыслями вспоминает бывших фронтовиков, старших товарищей, много потрудившихся для своей Родины и родного края в годы войны.

Сердечная благодарность председателю совета самоуправления микрорайона строителей Оганову Кеворку Желановичу,

юным сургутянам - ученикам старших классов школ №4, 14 и 5 Саше Змановскому, Дайсу Кудашкину, Стасу Сухоносу участие в благоустройстве могил солдат Великой Отечественной войны, захоронения которых остались без присмотра родных. Недавно ребята орошо поработали на Черноярском кладбище.

ТАК ДЕРЖАТЬ!

Нефтяники соревнуются в мастерстве

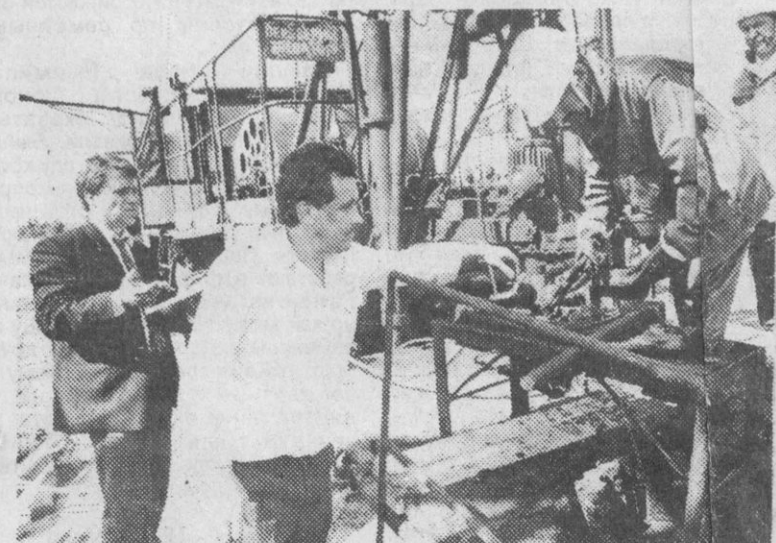
В канун всероссийского Дня работников нефтяной и газовой промышленности в НГДУ Федоровскнефть состоялся смотр-конкурс профессионального мастерства среди звеньев по добыче нефти и газа, а также вахт подземного ремонта скважин.

Администрация профсоюзный комитет присудили первое место, звание "Лучший по профессии" и денежные премии в размере 120 тысяч рублей звену по добыче нефти и газа мастера

А.Д.Шевелева и вахте подземного ремонта скважин бригады мастера Ф.Ф.Габзалилова Второе место заняли бригада мастера К.С.Устюжанина и звено мастера Т.И.Саэтгараева.

Участников смотра-конкурса, не занявших призовых мест, но показавших хорошую теоретическую подготовку, поощрили денежными премиями.

На снимке В.Нестерю: зам. начальника ЦКРС-2 О.Тякин и мастер К.С.Устюжнин.



ИНТЕРВЬЮ ПО ПОВОДУ

ТАКАЯ ЭТО РАБОТА - УЧИТЬ САМОЛЕТЫ ЛЕТАТЬ

- Вся моя сознательная жизнь прошла в этих "стенах", - обмолвился в нашей беседе директор фирмы "Сургутавиа" С.М.Иноземцев.

Вначале, естественно, была летная работа здесь, в Сургуте. Прошел все ступеньки - от низшей до верхней. Был инженером, главным бухгалтером. Все это уместилось в 24-летний стаж работы.

- Что из себя представляет фирма "Сургутавиа"? - спрашиваем Сергея Михайловича.

- Наша фирма - это правопреемник того Сургутского авиапредприятия, которое существовало долгие годы. Правда, это уже не тот состав и не тот объем работы, который выполнялся раньше. На предприятии произошло много изменений, связанных с акционированием и приватизацией. Мы сейчас являемся структурным подразделением авиакомпании "Тюменьавиатранс" - бывшего Тюменского управления гражданской авиации. Два года назад из нашей фирмы выделились служба движения (ныне это служба аэроконтроля), метеорологический центр. С первого апреля этого года организовано АО "Аэропорт Сургут", которое взяло на себя функции наземного обеспечения полетов в аэропорту города. Таким образом, фирма "Сургутавиа" превратилась в летно-технический комплекс. Мы имеем самолеты, авиационно-техническую базу, летный состав и необходимые мелкие службы для той работы, которую выполняем.

- Разделение одного коллектива на несколько составных пошло на пользу?

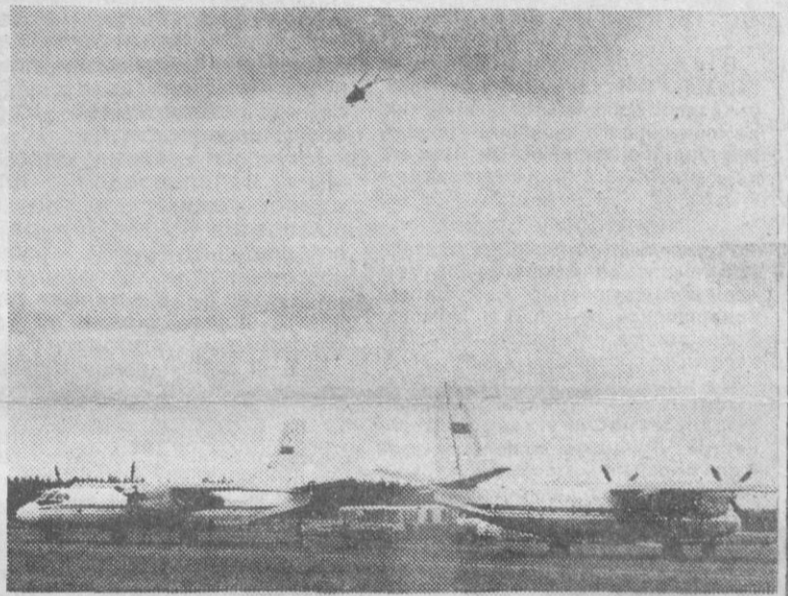
- Я отвечаю на этот вопрос утвердительно. Преследовалась не просто цель размежеваться, но и привлечь заинтересованные структуры, инвесторов или, как мы еще называем, спонсоров в эту работу. Соучредителями, например, акционерного общества "Аэропорт Сургут" стали крупнейшие организации нашего города, администрация, авиакомпания "Тюменьавиатранс". Последняя передала этому АО все основные фонды, чтобы аэропорт успешно функционировал, обеспечивая полеты.

Некоторые считают, что финансовое положение авиапредприятий после того, как они обрели самостоятельность, усугубилось. Я бы не согласился с таким выводом. Передо мной лежит баланс нашей фирмы за полугодие. Результат его положительный, хотя и небольшой. А большим он и не может быть, в этом случае поплавились бы наши пассажиры. Мы не стремимся к тому, чтобы обогнать их и за счет этого получить прибыль. Она нужна нам

для того, чтобы обеспечить зарплатой своих сотрудников и покрыть расходы. То же самое происходит в АО "Аэропорт Сургут", в службе управления воздушным движением, которая

ся ли когда-нибудь ее парк?

- Перспективы в самолетостроении не очень радужные. Это проблема государственного масштаба. Если новые самолеты появятся, то мы обновим парк. Не сможем сделать этого сами - помогут те, кто заинтересован в том, чтобы на



тоже выделилась в отдельную. Авиация в Сургуте, как все видят, существует, она жизнеспособна.

- Когда-то и в наших информатиках, и в ваших отчетах фигурировала цифра - один миллион. Такое количество пассажиров объединенное авиапредприятие перевозило за год. Насколько упал ныне поток авиапассажиров?

- Небольшое снижение есть, и связано оно с повышением цен на билеты. Что повлияло на их рост? Основная статья в авиатарифах - это цена топлива. А стоимость его зависит от цены на нефть. Если перевести 400 тысяч рублей, которые мы платим за одну тонну горючего, в доллары по существующему курсу, то получится цена выше, чем на мировом рынке.

Ажиотажного спроса на перевозки мы в этом году не ощутили, не было его даже на наиболее популярных в летнее время авиалиниях. Но перспективы для роста у нас есть, и они зависят от экономического состояния всей России, стран ближнего зарубежья, нашего региона. Будет хорошо жить нефтяники - поправятся дела и у геологов, и у тех, кто их обслуживает.

Раньше вертолеты или, как мы говорим, панховская авиация преимущественно работала на геологов. Объемы работ у них упали и, естественно, техника простаивает. Но оживление вновь начинается.

- Авиационная техника эксплуатируется давно. Обновит-

местных линиях Тюменской области летали современные лайнеры. Мы ведь обеспечиваем перевозки не только на аэродромы с большими бетонными взлетно-посадочными полосами, но и туда, где может сесть только маленький самолет. Ан-24 в этом отношении был очень хорош, но он несколько устарел. Той техники, которой располагает фирма "Сургутавиа", на ближайшие пять лет хватит, даже если не будут продлены ресурсы этим самолетам. А в течение этого времени все равно что-то прояснится. На подходе самолет Ан-74, который конструируется и производится на Украине. Но Омский авиазавод сейчас успешно осваивает их выпуск и скоро запустит в серию. Вполне возможно, что Ан-74 заменит Ан-24.

- Авиация для многих людей, работающих в этой отрасли, стала семейной профессией. У вас много династий?

- Очень много. И эти фамилии у всех на слуху - Бородуля, Радкевич, Глазковых... Работают и отцы, и сыновья, и жены. Некоторые перешли во вновь созданную компанию "Когалымавиа", которая эксплуатирует самолеты Ту-154 и вертолеты Ми-8.

- Каковы пожелания "именников" нам, пассажирам?

- Работайте спокойно, а мы постараемся создать для вас сервис, будем о вас заботиться. Надеемся на нас.



Год за годом

Начало авиации в Сургуте, как вспоминают старожилы, положено еще в 30-е годы. Тогда нерегулярно летали сюда самолеты У-2. Садились они на стрелке, известной сейчас как нулевой причал.

В начале 50-х годов аэродром находился на том месте, где сейчас стоит школа № 4. В то время сюда прилетал самолет По-2. Он брал на борт двух пассажиров, которым, как и летчику, в зимнее время приходилось кроме теплой одежды «упаковываться» в олений кумыш, чтобы не обморозиться в пути.

В те годы начальником аэропорта был Иван Константинович Шагунов, в недавнем прошлом военный летчик. Все обязанности, включая продажу авиабилетов, выполнял он. Прах его покоится на Черномысовском кладбище.

Позже налетом поле Сургута стали приземляться большие по тем временам самолеты - Ан-2. На них совершались рейсы и в Тюмень. Полет длился пять часов, делалось несколько посадок.

С помощью самолета Ан-2 выбиралась трасса зимней автодороги из Сургута до областного центра. «Аннушка» использовалась и для борьбы с комарами, которых в городе было невиданное количество.

18 августа 1964 года был издан приказ Уральского управления гражданской авиации о создании авиагруппы в Сургуте. Эта дата стала днем рождения авиапредприятия в нашем городе. 14 сентября того же года Сургут впервые встречал самолет Ан-24, который местные жители величали «гигантом». Началась новая авиационная эра для Сургута.

В апреле 1972 года на сургутскую землю впервые приземлился самолет Ту-134. А еще через десять лет начались регулярные полеты Ту-154, а затем Як-42.

12 июля 1975 года в Сургуте открылся новый аэровокзал, тот самый, который сегодня принимает и отправляет пассажиров.

В восьмидесятые годы парк авиатехники авиапредприятия пополнился самолетами Ан-26.

Эскадрилья самолетов Ан-2 долгое время включала в свой состав редактора нашей газеты, погибшего в годы Великой Отечественной войны, - Г.П.Шишкина. Его зарплата перечислялась в фонд мира.

В 1983 году аэропорт Сургута стал аэропортом первого класса, а коллектив авиапредприятия награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В течение трех десятков лет командирами авиапредприятия были: П.Г.Крылов, В.В.Прохоренко, Ю.И.Манцуров, Р.Ф.Марченко, Ю.Ю.Ермолаев. Ныне самые крупные сургутские авиаструктуры возглавляют: фирму «Сургутавиа» - С.М.Иноземцев, АОТ «Аэропорт Сургут» - Ю.Н.Новиков.

Сургутское объединенное авиапредприятие дало жизнь четырем другим - Нефтеюганскому, Нижневартовскому, Ноябрьскому и Когалымскому, по-братски делясь с ними кадрами, оказывая практическую помощь в становлении этих предприятий.

Виктор Юнг: «Мы остались родными»

Есть такой спортивный термин - играющий тренер. Применить его можно и к В.В.Юнгу. Он - летчик, командир самолета Ту-154 и в то же время летный директор авиакомпании «Когалымавиа», которой от роду год с небольшим. 24 мая 1993 года - с этой даты начала она отсчет своей жизни и сразу стала набирать высоту.

Учредили нашу авиакомпанию нефтяная компания «ЛУКОЙЛ», АО «Когалымнефтегаз», администрация города Когалыма, - рассказывает Виктор Владимирович. - Новая авиакомпания нашла, как сейчас модно говорить, свою нишу на рынке авиауслуг и сейчас заполняет ее, обслуживая и сургутян.

Нам дали кредиты, которые мы использовали для приобретения трех новых самолетов Ту-154М и двух вертолетов Ми-8 МВТ - более современной и мощной техники.

Виктор Владимирович, для чего было вам уходить из той же фирмы «Сургутавиа»?

В «Когалымавиа» летный состав работал на аренде. Потом возникли некоторые разногласия с компанией «Тюмень-авиатранс» и могло так случиться, что три четверти специалистов, прошедших подготовку для работы на самолетах Ту-154, оказались бы на улице. А подготовка летного состава именно для такой техники - удовольствие очень дорогое. Работать же нам было не на чем и выбора не оставалось.

И куда летают самолеты вашей авиакомпании?

Всюду. В Москву, Краснодар, Сочи. Кстати, в Сочи выполняем рейсы мы одни. У пассажиров этот маршрут пользуется популярностью, особенно в период летних отпусков и каникул. На Краснодарский рейс

у нас самые дешевые билеты, выполняется он без посадки в других аэропортах, что создает пассажирам дополнительный комфорт. Выполняем рейсы в Объединенные Арабские Эмираты, в Каунас, начали летать в Турцию. Получив лицензию в международной организации гражданской авиации ИКАО, мы имеем право летать в одиннадцать государств мира. Сейчас ведем переговоры с Баку, и если они закончатся удачно, то, вполне вероятно, в сентябре начнем летать в столицу Азербайджана. Правда, придется делать посадку в Астрахани или другом аэропорту для того, чтобы пройти таможенный досмотр при пересечении границы. А лишняя посадка ведет к удорожанию стоимости билетов. Но таможенный досмотр - процедура обязательная, ее никак не избежать. Одним словом, наша авиакомпания старается расширить географию; осваивает новые маршруты, и это привлекает пассажиров.

Перевозим также вахтовиков для нефтяных предприятий Сургута и Когалыма, выполняем детские рейсы. На вертолетах спрос немного угас, а зимой интенсивно работали с несколькими сургутскими мехколлективами.

Самолеты вашей авиакомпании как-то выделяются среди других?

Пока нет, но расцветка

30 лет назад появилось Сургутское авиапредприятие. В его биографии много славных страниц, достижений, побед, наград. И пусть сегодня службы, входившие в него, именуется по-другому - городу они необходимы. А профессия авиатора по-прежнему овеяна романтикой, где бы он ни работал - в воздухе или на земле. Мы рады рассказать сегодня о людях, судьба которых связана с небом.

утверждена в департаменте воздушного транспорта и скоро наши самолеты будут узнаваемыми. Появится и своя форма и своя одежда. Все эти внешние атрибуты заставят нас высоко держать марку своего предприятия, хотя и сейчас мы стремимся это делать.

Слышала, что ваши летчики интенсивно изучают английский язык. Это, видимо, связано с выходом на международные авиалинии?

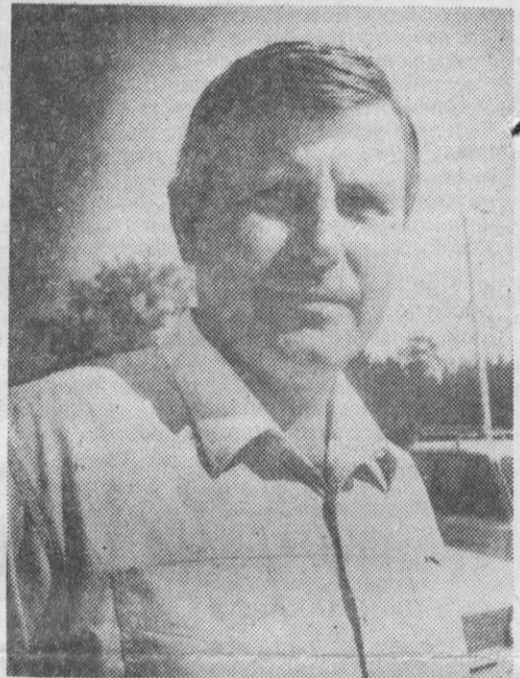
Да, приходится изучать язык, потому что на этих линиях связь с землей осуществляется на английском, признанном

международным. Конечно, даеся он трудно, но необходимым запасом слов наши пилоты владеют. Некоторым нашим ведущим специалистам довелось поработать за рубежом. С.А.Оротов, например, летал в Колумбии, сейчас он командует ПАНОМ в нашей авиакомпании, В.Л.Цевелев работал в Анголе.

Фирмой «Сургутавиа» вы как-то контактируете?

Мы были и остались родными людьми - из одной чашки, как говорится, хлебали. Рынок не дели - мест на нем хватает, работы тоже.

Несколько фактов из



биографии В.В.Юнга. Он сургутянин. Из Ленинграда в годы войны была выслана немецкая колония, раскидало людей по всему белому свету. Юнги оказались в Сургуте. Виктор Владимирович не метался в поисках профессии - он хотел летать. И даже неудача - провал при поступлении в летное училище - не удручила, а еще больше укрепила это желание. В 1968 году, окончив Бугурусланское училище, Юнг вернулся в Сургут и с тех пор он занимается летной работой, освоив все типы самолетов, которые эксплуатируются в нашем регионе.

На снимке: В.В.Юнг.

Лет до ста расти...

Одиннадцатиклассница Ирина Буланова, возможно, никогда не будет работать в подразделениях авиации, но один месяц она уже записала в свой актив - во время этих летних каникул трудилась в АО «Аэропорт Сургут».

Устроила сюда дочку ее мама - Людмила Евгеньевна. Быть может, у нее был дальний причал: через год надо будет определяться во

взрослой жизни, так что этот месяц был как бы ознакомительной практикой с предприятием, тесные узы с которым связывают два



поколения этой семьи. Почему бы и третьему не продолжить добрую традицию?

Мячный трудовой стаж Ирины бы учтен, когда Людмила Евгеньевна по нашей просьбе решила арифметическую задачу наложение. Получилось, что динтия Русско-Булановых в общей сложности проработала в авиации 89 лет и один месяц. До столетнего юбилея немного не дотянули, но и этрубуж преодолена, потому что активных «штыков» сохранилось тр

Мама Людмилы Евгеньевны Г.Русско ушла на пенсию, а до это работала цеховым врачом авпредприятия, брат из службы радиотехники перешел в другую организацию. Ну а глава династии Е.Русско, прекратив летную рату, стал начальником тражера, занимается подготовкой экипажей вертолетов Ми-8, вкие нештатные ситуации с ними пугивает, чтобы не растерялись, ей таковые возникнут в воздухе. Виации так: век живи - век учишь.

Папа работает здесь двадцать пять лет, - рассказывает Л.Буланова. - Летал на вертолетах, самолетах всех типов. Сейчас в шей большой семье летает

только мой муж - Михаил Васильевич. Он - бортинженер вертолета Ми-26.

И теперь уже Людмила Евгеньевна, как и когда-то ее мама, ожидает возвращения мужа из полета. И разлуки, и встречи в их жизни неизбежны, как и разговоры об авиации, когда собираются за одним столом по семейным праздникам.

Пришла сюда Людмила Евгеньевна совсем юной девчонкой, можно сказать, родители за руку привели. Была дежурной в справочной службе, диктором, диспетчером-информатором, сейчас - старший диспетчер смены в АО «Аэропорт Сургут». Два других члена семьи работают в фирме «Сургутавиа». Разные вроде бы эти предприятия, но как можно провести границу в семейном родстве? Забором друг от друга не отгородишь. Потому совместный трудовой стаж у династии неделим, и работа в авиации стала для них общим делом, к которому, может быть, потянется Иринка...

На снимке: Л.Е.Буланова.

ХОРОШУЮ ПОГОДУ ЗАКАЗЫВАЛИ?

В Сочи ночью было 19 градусов, днем ожидалось 25-27, без осадков. Погода благоприятствовала отдыхающим. А в Москве той же ночью температура воздуха опустилась до 15 градусов, небольшая дымка стояла над столицей, но днем она должна растаять. Задержки рейсов, вылетающих на Москву, не предвиделось. В Уфе в то же самое время было туманно...

Ни в один из этих городов лететь мы не собирались, и погода в них нас мало интересовала. Но как удержаться от любопытства и не выяснить метеобстановку, если информация сама идет в руки? Нажимаешь на клавишу компьютера - и вся картина перед глазами, никакая расшифровка не требуется. Каждые полчаса поступают новые данные, фиксируются изменения.

Сюда, в авиационно-метеорологическую службу, которой руководит Е.М.Федулова, авиаторы заходят в обязательном порядке, знакомятся с синоптическими картами, с погодой в аэропорту, куда предстоит совершить рейс. Знание метеобстановки на трассе позволяет владеть ситуацией, предвидеть какие-то осложнения во время полета, рассчитать горючее, которое потребится.

- Когда дырку зашьете? - шуточно спрашивают метеорологов, если в каком-то из городов назначения зарядил дождь, грохочут раскаты грома и вылет по этой причине задерживается.

- Это вас нужно спросить, когда перестанете небо дырять? - парируют синоптики.

Веселая перепалка разряжает хмурое настроение, возникшее у пилотов из-за дрянной погоды, ведущей к задержкам. Пассажирам всегда кажется, что сылка на неблагоприятные метеосостояния - это лишь уловка, к которой прибегают авиаторы, а истинные причины скрываются. Может быть, и не всегда перед нами раскрываются карты, но с погодой действительно шутить не стоит. Установлены очень жесткие градации, при которых выполняется рейс, и нарушать их непозволительно.

- О нас порой не очень лестно отзываются, мол, врут синоптики, - говорит Г.А.Лышенко. - Но природа неисповедима и нередко непредсказуема. Метеослужба завязана в единую компьютерную сеть, к нам поступает информация отовсюду. Каждые три часа передаются синопти-

ческие карты, на которых помечены циклоны, антициклоны, фронт их прохождения, границы. Мы сопоставляем их, следим за изменениями, делаем анализ, оповещаем об этом экипаж, направляющийся по маршруту.

Метеослужба в Сургуте возникла в начале века. Обслуживала она гидроавиацию, появившуюся в здешнем крае в тридцатых годах. Многие из этого коллектива уже на пенсии, а кое-кого не стало.

- П.В.Матвеева, Н.В.Овчинкина, В.И.Савельева, Г.И.Недобежкина, С.А.Лиманская и другие учили нас, посвящали в работу, - говорит Галина Александровна. - Наблюдательный опыт - это очень ценные знания. Наши ветераны не имели такого технического оснащения, и нередко ориентировались по состоянию неба, заката и т.д. И часто эти приметы были вернее, чем те сведения, которые содержали карты. Прогноз им приходилось делать для огромной территории. Использовали они шары-пилоты, надували их и запускали в небо, наблюдая за ними в теодолит. Так определялись скорость, направление ветра. Вставляли на лыжи, чтобы производить снегомерные съемки. Это были люди очень преданные своему делу и исключительно добросовестные. Сейчас у нас на вооружении и компьютер, и факсимильная связь, работать намного легче.

Круглосуточно ведут дежурства метеорологи. И рабочее место их располагается не только здесь, но и под открытым небом, на взлетно-посадочной полосе. И когда в конце пути бортпроводник сообщает нам температуру воздуха в аэропорту Сургута, то эти сведения тоже готовит метеослужба, отмечающая ежегодно два профессиональных праздника. В августе вместе с авиаторами - День Воздушного Флота, а 23 марта, в день весеннего равноденствия - День метеорологии.

На снимке: Г.А.Лышенко.



И к стальным характерам подбирается ключик

Бывают же такие совпадения: завтра С.Н.Бохан будет отмечать сразу три события. Во-первых, на этот день назначен большой сбор авиарботников по поводу 30-летия предприятия - родоначальника всех ныне существующих авиаструктур. Во-вторых, отмечается традиционный праздник - День Воздушного Флота. И наконец, у Сергея Николаевича соборный юбилей - сорокалетие. Так что получается, что он - трижды именинник. А Бог, как говорится, любит троицу.

Сергей Николаевич - авиатехник-бригадир. Ровно двадцать лет исполнилось после окончания Егорьевского училища и приезда в Сургут. Его бригада ремонтирует самолеты всех типов, устраняет и крупные поломки, и мелкие, профилактику проводит. Заметят пилоты какую-то неисправность: то ли лампочка на панели приборов погасла, то ли стрелка какая "замрет" - эксплуатационникам дела прибавляется: ищут причину, устраняют неполадки. Ни один самолет не поднимается в воздух, если даже "пустяковая" неисправность обнаружится.

Непосвященным кажется, что все самолеты, допустим, АН-24, как близнецы - братья. Но у каждого есть свой характер. При сборке авиалайнеров на заводах постоянно вносятся небольшие изменения, оборудование устанавливается бо-

лее совершенное. Поэтому, прежде чем приступить к эксплуатации, авиатехники изучают документацию. Будешь полагаться только на опыт, знания, интуицию - оплошность допустишь.

Сергей Николаевич в юности хотел летать. Да и какой мальчишка завистливо не оглядывался на пилотов в ладно сидящей на них форме, цвет которой напоминает бездонную синеву неба? Сейчас летная профессия не столь престижна, а двадцать лет назад его сверстники грезили о полетах. Вместе с другом Сергеем Николаевичем подал документы для поступления в училище. Но медкомиссия "забраковала" юношей - пятьдесят человек на одно место претендовало, и потому "резали" абитуриентов безжалостно.

- Не отчаивайтесь, - успокоил их какой-то паренек. - Поступайте в

То взлет, то посадка...

Профессия авиадиспетчера недавно отнесена к первому списку, как наиболее ответственная и тяжелая, требующая огромного напряжения. Семь медицинских "светил" пришли к такому заключению. Но прежде авиадиспетчерам пришлось долго доказывать эту очевидную истину.

...Поизносилось сердце у А.М.Уланова, однако держится бодро. Сейчас он старший диспетчер - инструктор, а до того, как "мотор" стал пошаливать, работал на самой что ни есть ответственной должности у посадочного локатора. Летчики, какой бы класс им ни был присвоен, не станут отрицать, что точное приземление лайнера - сверхтрудная задача.

- Бывало на прямой находилось три борта вместо одного, - вспоминает Уланов. - Принимать решение в таких ситуациях надо моментально, оно должно быть грамотным, единственно правильным. Диспетчеру на круге тоже надо иметь голову на плечах - до двух десятков бортов, случается, находят в связи одновременно и всеми нужно управлять с земли. Только опытных специалистов допускают к такой работе.

Прежде чем сесть к локатору, Анатолий Матвеевич много лет летал. Он - один из старейшин сургутских пилотов, еще в 1961 году его сюда "занесло" при забавных обстоятельствах.

Работал Уланов в Бугурусланском летном училище инструктором, надумал податься в Тюмень. Там тогда базировался 246-й летный отряд. Направить его решили в Березово. Анатолий Матвеевич с супругой ехали не налегке, а с багажом - как-никак не прогулка им предстояла. Оформили честь по чести скарб, пометку на нем сделали "Березово". А тут подходит молодой летчик, объясняет, что он - из Березово родом, хотел бы туда вернуться, а его в Сургут направляют: нельзя ли поменяться местами? Улановым было все равно куда ехать, и тот и другой поселки для них были Тьмой-тараканьей. Так оказались в Сургуте.

- Тогда здесь работал один диспетчер Миша Капитан, по моему, два связиста Геннадий Ефимов и Русских, а техником Савельев, - ворошит память Анатолий Матвеевич. - Базы никакой, организовывалось авиазвено. Меня на должность командира экипажа АН-2 утвердили и дали трех вторых пилотов - бывших военных летчиков: самолетов всем не хватало. Вот и летал

Егорьевское училище, будете авиатехниками, а захотите летать - переучитесь.

Воспользовались этой подсказкой, стали курсантами. Уже работая авиатехником, Бохан еще раз решил испытать судьбу - на борт-механика выучиться, и опять вышла закавыка.

- Не всем летать, - сказал он тогда себе. - На земле тоже работы хватает.

- А где же друг закадычный? - спрашиваем у него.

- Он перешел на другое предприятие, главным инженером УТТ-4 сейчас работает. Многие авиатехники уволились за эти годы, на ГРЭС устроились, на ГПЗ ушли. Их сменили молодые ребята.

Бригадир для них, что отец родной - и пожурит, и поддержит, и на помощь придет, чтобы вместе какую-то головоломку решить.

В самолетном цехе идеальная чистота, маленькой соринки даже не видно. Свежеокрашенный АН-24 выглядит как новенький - недавно с ремонтного завода пришел, а авиатехники продолжают над ним "колдовать" - сто раз проверить нужно оборудование, двигатель, шасси, а потом уже выпустить на линию. Регламента придерживаются строго - к определенному дню техника должна быть готова, иначе сбой в расписании произойдет.

В этом цехе авиационно-технической базы нас познакомили еще с двумя ветеранами - бригадиром Ю.М.Слинкиным и техником Н.Ю.Толмачевым. "Шестидесятники" они - один пришел в авиаотряд в 1961 году, перерыв был трехлетний, в связи со службой в армии, другой - четырема годами позже. Юрий Михайлович застал еще самолет ША-2 - фанерные летающие лодки, режэ ПО-2 в Сургут прилетали, а зимой их сменяли "аннушки". Появились новые самолеты - приходилось преручиваться, осваивать аппараты.

Толмачев вновь вернулся в авиатехники после двадцати лет летной работы. Говорит, что без особой грусти на землю сошел и с удовольствием в этой бригаде работает. В искренности его слов несколько не сомневаешься, да и к чему лукавить?

...На взлетную полосу стал вырывать Ту-154 №85784. Оглушительно взрвали двигатели. Молоденький авиатехник закрыл ладонями уши, не привык наверное к этому реву стального "зверя". Ну да какие его годы? Все у него только начинается...

На снимке: С.Н.Бохан (в центре).



Материал подготовила
Зоя СЕНЬКИНА.
Фото Леонид
БЕРЕЗНИЦКОГО
и Сергей БАЛАШОВА



Почему «Русский дом селенга» повесил замок на свои двери

Публикуется на правах рекламы

Заместитель начальника Управления налоговой полиции Астраханской области в пылу спора с представителем «РДС» о незаконном вскрытии денежного хранилища «Русского дома селенга» вдруг заявил: этих денег уже не увидите, они - государственные... Речь шла о миллиардах рублей, которые астраханцы принесли в «РДС», в надежде получить доход. А между тем, в начале августа, сотрудники той же налоговой полиции вдруг расторгли договора селенга, услугами которого пользовались. Забрали свои деньги (с премиями, естественно), при этом многозначительно намекнув работникам «РДС»: мы вскоре встретимся вновь...

В Нижнем Новгороде та же налоговая полиция, ссылаясь на президентский Указ «О защите интересов инвесторов» с помощью автогена вскрыла двери денежного хранилища и вывезла оттуда всю имевшуюся наличность в неизвестном направлении...

В Томске, блокировав такое же хранилище, ОМОНовцы невозмутимо предупредили: имеем приказ открывать огонь на поражение в случае оказания сопротивления охраны объекта «РДС»...

Такие примеры правового (и силового!) беспредела по отношению к «Русскому дому селенга» можно было бы продолжать. Но зачем?

Что можно доказать людям, которые трактуют право, включая и

правительственные решения, и указы Президента исключительно в своем понимании? Обратимся к строкам документа «О защите интересов инвесторов», а именно: «юридические лица, осуществляющие... операции по привлечению свободных денежных средств на условиях срочности, возвратности и платности... обязаны до 1 января 1995 года привести свою деятельность в соответствии с настоящим Указом». И там же законодатель указывает на то, что предприятия, подобные АОЗТ «РДС», «обязаны обеспечить безусловное выполнение взятых на себя обязательств перед клиентами».

А теперь зададимся несложным вопросом: можно ли «РДС» в условиях созданных стараниями куда более низкого уровня структурами власти, безусловно выполнять обязательства перед клиентами? И кто будет отвечать за невыполнение их? Чины из рай-, гор-, обл. администрации и автоматчики из налоговой полиции или «Русский дом селенга»? Все же, думается, что последний. «РДС» привык за свою трехгодичную историю дорожить своим словом перед вкладчиком. Именно на том и стоит авторитет и финансовая мощь компании, что за весь этот, полный экономических и социальных коллизий срок, «Русский дом селенга» не имел ни одного обманутого либо обиженного клиента. Желающим предлагаем проверить.

Своими действиями недобро-

желатели подводили «РДС» к единственно верному в складывающейся ситуации шагу. К слову, как выясняется теперь, весьма неожиданному для власти-предержавших от «строптивой» компании, выдержавшей не один бурный натиск в правовом вакууме. «Русский дом селенга» приостановил все свои операции по приему и выдаче денежных средств вкладчиков до получения соответствующей лицензии. На дверях свыше тысячи агентств «РДС» по всей территории России появились замки. Хранилища опечатаны и взяты под усиленную охрану. Денежные активы инкассированы и большей частью размещены в банках. А более 6 тысяч агентов, работавших с вкладчиками, ушли в вынужденные отпуска без содержания.

Может быть, кто-нибудь здесь и ухмыльнется: о чем же раньше думали в «РДС», почему только сейчас вспомнили о лицензии? Не дай Бог, если подобный вопрос задаст чиновник из Центробанка или Минфина России. С июня 1993 года в эти многоуважаемые ведомства трижды подавался полный комплект документов с нижней просьбой рассмотреть вопрос о выдаче лицензии «Русскому дому селенга». И что? Бумаги сии протерли дыры под сукном высоких инстанций, футболмились от одной к другой. В конце концов приходил стандартный ответ: операции, которые ведет «РДС»,

не предусмотрены законодательством. Так предусмотрите же, за чем дело стало! Нет ответа...

Нужны людям финансовые компании типа «РДС»? Жизнь показала однозначно - да. Как говаривал пролетарский поэт, если звезды зажигают, значит, это кому-нибудь нужно? Но для компаний подобного типа необходимо правовое поле, узаконивающее и регламентирующее их деятельность, и в то же время препятствующее возникновению и проникновению на рынок финансов мошенников и «мыльных пузырей». Оставаться в прессе между ведомственными амбициями и ответственностью перед своим клиентом «РДС» больше не мог. Дело осложнялось и тем, что главной целью региональных, областных, районных, поселковых структур власти ставилось одно: оставить денежные средства на СВОЕЙ территории, не допускать их утечки «на сторону». А это в корне

расходится с целями «Русского дома селенга»: создавать ОДНО экономическое пространство для всех тех же региона, области, района России.

Кого-то не устраивала эта постановка вопроса? Только не вкладчиков РДС.

Сейчас «РДС» очень не просто. Волнения вкладчиков за свои деньги, безапелляционные действия администрации, и для государственных структур создали взрывоопасную ситуацию. Дело в том, что все наши налоговые полиция, администрации и иже с ними забывают: речь идет не о деньгах предприятий или бюджетных организаций, а о кровных средствах людей, пожелавших получить доход не в Сбербанке или по облигациям государственного займа, а в другой финансовой структуре, криминальной, так как негосударственная она. И где уж поле деятельности для антимонопольных комитетов.

В последний час нам сообщили:

происходят волнения вкладчиков «Русского дома селенга» в Иркутске, Кемерово, Красноярске. В Уфе избит один из руководителей филиала «РДС». Из Санкт-Петербурга поступили сведения о выезде агрессивной настроенной группы клиентов в Волгоград. В Иркутске безо всяких объяснений силами ОМОН и налоговой полиции задержан самолет компании «РДС-авиа» с инкассаторами. В генеральном представительстве «Русского дома селенга» в Волгограде состоялась пресс-конференция руководства АОЗТ для центральных и местных средств массовой информации.

Пресс-центр «Русского дома селенга»

ЧТО?

ГДЕ?

КОГДА?



Желающим великолепно отдохнуть «СУРГУТИНТУР» предлагает комфортабельный отдых в Анталии (Турция) в отелях только международного класса 3-5 звезд

по доступным ценам сроком до 14 дней. Анталия - один из наиболее престижных курортов Европы. Купальный сезон до конца октября.

К вашим услугам все виды современных развлечений, прекрасная кухня.

Стоимость от 500 долларов США в зависимости от класса гостиницы и сроков проживания.

Любителям экзотики «Сургутинтур» предлагает 11-дневный маршрут в Египет с посещением пирамид и прекрасным отдыхом на Красном море в 4-х звездочном отеле на курорте Хургада.

Стоимость 780 долларов США. Детям скидки.

Имеются путевки в Грецию и на другие маршруты.

Обр.: ул. Магистральная, 42. Тел. 33-12-74.

Организация реализует:

* лимонад «Херши» пр-во Голландия 1,5 л, 6-ти видов - 2300 руб.

* сок в тетрапакетах пр-во Финляндия, 3-х видов - 1800 руб.

* пакеты полиэтиленовые с ручкой - 80 руб. Тел. 22-99-16.

Внимание организациям, учреждений, предприятий независимо от форм собственности и организационной правовой формы деятельности Сургутского района: филиал фонда обязательного медицинского страхования сообщает свое новое место нахождения: ул. Энергетиков, 14, здание взрослой поликлиники (2-х этажное) каб. 63.

СРОЧНО ТРЕБУЕТСЯ БУХГАЛТЕР С ОПЫТОМ БАНКОВСКОЙ РАБОТЫ. ОБРАЩАТЬСЯ В УПРАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВ ГОРОДСКОЙ АДМИНИСТРАЦИИ КАБИНЕТ N 222. ТЕЛ. 22-04-04.

В фирму «ОДЕЖДА» - срочно товароведов в коммерческий отдел. Тел. 33-25-91.

Организация предлагает:

* йогурт (пр-во фирмы «УОТТ», 4-х видов) 125 г - 650 руб., 250 г - 1200 руб., 500 г - 2500 руб.

* молоко цельное (пр-во Германия, 1 л) - 2500 руб.

* пиво бутылочное (пр-во Германия, 0,5 л) - 2300 руб.

* пиво баночное (0,33 л) - 1100 руб.

* соки (8-ми видов, 1 л, тетрапакет) - 2000-2300 руб.

* соки (3-х видов) 0,2 л - 700 руб.

* вода минеральная газированная (пр-во Бельгия, 1,5 л) - 2800 руб.

* вентиляторы «Стерлинг» - 90.000 руб.

Обр.: аэропорт, гостиница «Полет», коммерческий магазин «Полос». Тел.: 76-85-41, 76-87-04.

АО «Сургутехопторг» предлагает к реализации со склада в Сургуте спиртные напитки (0,5 л) в следующем ассортименте: * коньяк «Белый аист» - 8.400 руб. * коньяк-бренди «Феникс» - 4.900 руб. * вино крепленое «Орхей» - 2.400 руб. * вино столовое сухое - 1.300 руб. * вино сухое «Алиготе» - 1.700 руб. Производство - Молдова. Попробуйте, не пожалеете! А так же напитки (0,33 л) «Оранже», «Кола» - 900 руб., лук репчатый (пр-во Турция) - 1.800 руб. за 1 кг. Сотрудничайте с нами! Вы останетесь довольны! Тел. 34-09-13.



"РУБИН"

19-21 августа "БОЛЬШИЕ МАНЕВРЫ"

(Франция). Сеансы: 16.00, 18.00, 20.00.

Западно-Сибирское

Всероссийской биржи

недвижимости купит:

1-, 2-, 3-, 4-комнатные квартиры в центральных микрорайонах города.

Тел.: 33-59-66, 22-95-31.

Заместитель главного редактора Г.А. ГАРЕЕВА

«СТ»

Газета выходит с 23 октября 1934 года.

Учредители: до выборов новых органов представительной власти учредитель - коллектив редакции.

Издатель: комитет по средствам массовой информации и полиграфии администрации Ханты-Мансийского автономного округа. Адрес: г. Ханты-Мансийск, ул. Мира, 5.

Редактор, зам. редактора: 22-25-64; отв. секретарь: Наталья Сазонтова - 22-95-41, кор-

респонденты: Зоя Сенькина - 22-98-14, Людмила Бокова, Алена Ослина - 77-86-04, 77-86-06; фотокорреспондент:

Леонид Березницкий - 77-86-07; компьютерная верстка: Владислав Лазарев, Жанна Якушева - 77-86-01, бухгалтерия - 22-99-96; по вопросам подписки и доставки - 77-86-02;

типография: директор - 22-92-51; технолог - 22-92-89

Зарегистр. Сург. горсоветом. Реш. №2146 от 15 ноября 1990г. Подписано в печать: по графику - 17.00, фактически - 16.30.

Наш адрес: 626400, г. Сургут, ул. Маяковского, 12а.

Тираж 28.050. Заказ №94309.

Фирма «Одежда» предлагает:

"Эссендуки" № 17, № 4

- минеральную воду, не имеющую аналогов. Прямые поставки.

Продажа оптом и в розницу.

Дорогие сургутяне! Не нужно тратить деньги на лекарства и поездки на курорт.

Купив по доступным вам ценам минеральную воду «Эссендуки» № 17, № 4, вы избавитесь от многих недугов.

Ждем вас по адресу:

ул. Магистральная, 4а.

Тел.: 33-07-14, 33-39-68.

Если у вас возникла потребность общения на расстоянии:

на автомобиле, в офисе, банке, магазине,

то приобретайте радиостанции: носимые автомобильные,

автомобильноносимые, стационарные 40-80,

канальные производства США, Японии.

Обращайтесь в научно-технический центр «Эврика».

Адрес: ул. Нагорная, 15 (бывшая контора совхоза «Юганский»).

Тел.: 22-71-03, 22-85-67, 33-27-05.

СУРГУТСКАЯ БПТОиКО ТМНТ РЕАЛИЗУЕТ ЗА НАЛИЧНЫМ И БЕЗНАЛИЧНЫМ РАСЧЕТ СЛЕДУЮЩИЕ МАТЕРИАЛЫ:

* дверные блоки ДГ 21-9 левые, правые с порогами - 54.000 руб.

* дверные блоки ДГ 21-8 левые, правые с порогами - 50.000 руб.

* оконные блоки ОР 15-9 - 70.000 руб.

* ДВП твердая гр А - 1.700 руб. за 1 кв.метр

* трубы водогазопроводные диам. 32-52 мм - 700.000 руб. за 1 тонну

* металл 5 мм, 6 мм - 520.000 руб. за тонну

Цены даны с учетом НДС и спецналога. Обр.: проезд авт. № 1 до ост. «Промышленная». Тел. 46-38-62.