

К ПОБЕДЕ КОММУНИЗМА

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

Газета выходит с 23 октября 1934 года

№ 31 (5979)

Суббота, 12 февраля 1983 года

Цена 2 коп.

СЛУЖИМ НЕБУ СЕВЕРНОМУ

13 февраля 1983 года наша страна отмечает 60-летие Аэрофлота.

К своему профессиональному празднику авиаторы Сургута подошли с весомыми производственными успехами. Государственный план и социалистические обязательства юбилейного года завершены по всем основным и расчетным показателям к 28 декабря. Дополнительно к нему выполнено 2250 приведенных часов налета, получено 700 тысяч рублей прибыли.

Достичь таких результатов позволили действенное социалистическое соревнование, слаженные и четкие взаимодействия всех служб и звеньев. Смена управления воздушным движением, которой руководит Л. И. Попадью, признана лучшей в Министерстве гражданской авиации. За высокое профессиональное мастерство и уникальность выполняемых операций командир вертолета МИ-8 И. В. Серов занесен на Доску почета ВДНХ СССР и удостоен золотой медали выставки. Экипаж вертолета МИ-8 (командир Ф. И. Левицкий, второй пилот В. М. Челомбитко, бортмеханик В. Ю. Полянский) удостоен серебряной медали ВДНХ. За высокие производственные показатели, профессиональную выучку занесен на Галерею почета Тюменского управления гражданской авиации командир МИ-6 Б. П. Рокало.

Победителями социалистического соревнования признаны службы отдела перевозок, теплоснабжения, электрослужбы, цех вертолетов МИ-6, четыре бригады авиационно-технической базы, две бригады автобазы, пять смен, шесть экипажей самолетов и вертолетов. 894 авиарботника носят высокое звание ударника коммунистического труда. Все победители трудового соперничества награждены почетными грамотами и денежными премиями.

В службах аэропорта неплохо поставлена рационализаторская работа. Только за прошедший год подано сто предложений с экономическим эффектом 57,2 тысячи рублей. Лучшим новатором по праву считается старший инженер авиационно-технической базы В. Ф. Мураховский, который разработал пять предложений с экономическим эффектом 6579 рублей.

Предприятие стремится к повышению культуры обслуживания пассажиров, созданию для них необходимых условий. В прошедшем году закончено асфальтирование привокзальной площади и участка дороги до реки Черной. Выполнены ремонтные и отделочные работы внутри вокзала и снаружи, обновлено освещение, оборудован депутатский зал, открыты киоски по продаже товаров, аптечный и «Союзлечать». Отремонтирована комната матери и ребенка, полностью обновлена в ней мебель. Выполнен капитальный ремонт ресторана с художественной отделкой зала и полной заменой технологического оборудования, увеличена площадь буфета для пассажиров. Установлены и действуют шесть игровых аппаратов «Союзаттракцион». Для сокращения времени обслуживания пассажиров и улучшения условий труда работников службы отдела перевозок установлены два транспортера для загрузки и выдачи багажа, введен в эксплуатацию пассажирский автопоезд. Значительно улучшены условия труда и обслуживания пассажиров в городском агентстве и его филиалах. За счет трансактивста расширена сеть касс по продаже авиабилетов. В настоящее время пересматривается расписание работы касс с учетом пожеланий горожан.

Многое делается для удовлетворения потребностей населения и заказчиков в авиационном обслуживании: открываются новые воздушные линии и вводятся новые типы самолетов. На более комфортабельные суда переведены рейсы на Москву, Куйбышев, Свердловск, Краснодар, Минеральные Воды.

Хороший старт взяли авиаторы и в третьем году пятилетки. Готовя достойную встречу 60-летию Аэрофлота, коллектив досрочно выполнил январский план по всем показателям, а к празднику подойдет с выполнением полуторамесячного задания.

Большая радость пришла в коллектив предприятия буквально несколько дней назад: он награжден орденом Трудового Красного Знамени. Такая высокая оценка труда сургутских авиарботников ко многому их обязывает, зовет к новым, еще большим свершениям. И они к ним готовы!



ДОСТОЙНЫЙ ОТВЕТ— УДАРНАЯ РАБОТА

В праздничном убранстве сцена Дворца культуры «Нефтяник». На красном панно—цифра «60»: столько исполнилось советскому Аэрофлоту.

Торжественный митинг, посвященный славному юбилею гражданской авиации и вручению Сургутскому объединенному авиаотряду ордена Трудового Красного Знамени, открыл первый секретарь городского комитета партии Н. Г. Аникин. Он поздравляет авиаторов Сургута и представляет слово члену ЦК КПСС, депутату Верховного Совета СССР, первому секретарю обкома КПСС Г. П. Богомякову.

В своем выступлении товарищ Г. П. Богомяков отметил большой

вклад сургутских авиаторов, внесенный в дело освоения природных богатств Западной Сибири. В пятьдесят городов и населенных пунктов страны выполняют сегодня рейсы пилоты нашего города. Предприятие занимает одно из ведущих мест в отрасли по применению авиации в народном хозяйстве. Партия и правительство по достоинству оценили его ударный труд.

Г. П. Богомяков зачитывает текст Указа Президиума Верховного Совета СССР и прикрепляет орден Трудового Красного Знамени на знамя Сургутского объединенного авиаотряда. Сердечно поздравляет коллектив с высокой наградой.

На трибуне командир авиаотряда Р. Ф. Марченко. В своем выступлении он рассказывает о достижениях коллектива за годы своего становления и одиннадцатой пятилетки.

Со словами благодарности Центральному Комитету КПСС, Советскому правительству за высокую оценку заслуг предприятия выступили командир вертолетного предприятия, ветеран сургутского неба В. В. Прохоренко, второй пилот АН-26 Е. А. Танков. От имени геологов города поздравил авиаторов Герой Социалистического Труда, мастер-инструктор объединения Обьнефтегазгеология Н. У. Жумажанов, от нефтяников — генеральный директор производственного объединения Сургутнефтегаз А. В. Усольцев, строителей подземных магистралей — начальник Главтюменьтрубопроводстроя В. М. Павлюченко. Они вручили предприятию приветственные адреса. Начальник Тюменского

ордена Трудового Красного Знамени управления гражданской авиации Г. П. Ласкин зачитал праздничный приказ министра ГА СССР Б. П. Бугаева по случаю 60-летия Аэрофлота. Он вручил знак «Отличник Аэрофлота» заместителю командира авиапредприятия по политической части Н. А. Четверкову и авиатехнику И. Ф. Вербицкому. Почетную грамоту министерства — главному механику аэропорта В. Д. Савельеву. Большой группе авиарботников вручил почетные грамоты первый секретарь ГК КПСС Н. Г. Аникин.

Участники торжественного собрания направили трудовой рапорт в адрес Центрального Комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, в котором заверили, что оправдают награду Родины еще большими усилиями в развитии Тюменского нефтегазового комплекса, укреплении ее могущества.

А. ИВАНОВ.

ИНИЦИАТОРЫ—КОММУНИСТЫ

Пять лет локомотивному депо Сургутского отделения железной дороги, и все эти пять лет коллектив выступает инициатором городского социалистического соревнования за достойную встречу какой-либо знаменательной даты в жизни страны. В числе первых он поддерживает призы ознаменовать очередную годовщину со дня рождения В. И. Ленина Всесоюзным коммунистическим субботником.

И в третьем году пятилетки железнодорожники не изменили своей славной традиции.

Рассказывает инженер по социалистическому соревнованию локомотивного депо Антонина Павловна НИКИТИНА:

◆ ЭКОНОМИКЕ БЫТЬ ЭКОНОМНОЙ

— В честь 60-летия образования СССР на экономном топливе наши машинисты провели 600 поездов. То есть в среднем по десять в каждую ударную неделю. В Фонд мира перечислили работники депо 2,7 тысячи рублей. Сейчас многие включились в соревнование за достойную встречу 113-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина. А

инициаторами, как всегда, стали коммунисты. Первыми 15 января провели поезд по маршруту Сургут — Пыть-Ях машинист В. А. Солоников и его помощник А. С. Алексеев. В следующие два дня — машинисты-инструкторы В. Д. Шербаков и В. Я. Ветошкин. Таким образом, за первый месяц третьего года пятилетки на экономном топливе проведены три поезда. Это 6,3 тонны.

Ф. ИВАНОВ.

АЭРОФЛОТУ-60

КРЫЛЬЯ СЕВЕРА

В то далёкое
времяРАССКАЗЫВАЕТ
ВETERАН

Сургут сегодня — это современный красивый город, мощная энергетическая база страны. А мне вспоминается он тридцатилетней давности. Тогда в конце 1952 года я, авиатехник, и пилот А. И. Логинов впервые прилетели сюда на самолете ПО-2 для выполнения санзадания. Жил и работал я в те годы в Тюмени, на север же нас направляли в командировку. Возили рыбу с озер на Ханты-Мансийский комбинат, вылетали за больными. В то время в аэропортах окружного центра, Тобольска, Березово, Сургута и Нижневартовска самолеты не базировались.

Сургут показался глубокой провинцией. Нескольких десятков домов, вытянувшихся вдоль берега Оби, и аэродром представляли Черный Мыс, а чуть поодаль, за деревянным мостом через Бордоковку, на небольшой возвышенности виднелся Сургут. Аэродромом служил небольшой участок земли на берегу Оби. Здесь стояло одно-единственное бревенчатое здание, имеющее аэропорт. В одной половине его были касса, радиостанция, метеостанция и комната отдыха пилотов, а другую половину заселяли семьи работников.

В течение 1953 года мне еще не раз доводилось бывать в Сургуте. Запомнился эпизод, связанный со сбором выборного материала. Нас, опять же с А. И. Логиновым, направили из Самарово в Сургут, Нижневартовск и Ларьяк. В Сургут прилетели накануне события. С вечера предприняли все, чтобы с утра пораньше подготовить самолет к вылету и суметь за день вернуться в Сургут из Ларьяка. Но погодные условия сложились так, что и через два дня после выборов мы не смогли вылететь по маршруту, а к вечеру второго дня выборный материал был доставлен к самолету на оленьей упряжке. Мы поблагодарили наших помощников, а утром вылетели в Самарово.

В 1954 году приказом командования тюменской авиагруппы я был направлен в Сургут для постоянной работы в должности авиатехника. Руководил коллективом аэропорта в то далекое время Иван Константинович Шагунов, ветеран Аэрофлота, много лет проработавший на Тюменском Севере. Бывший фронтовик всегда был там, где трудно. Он организовывал и возглавлял аэропорты в Березово, Тобольске, Салехарде, Тазовском. Это был коммунист, человек многогранных способностей и большой души. В Сургуте он начинал работать еще в 1937 году, когда здесь был гидропорт.

Техническое обслуживание самолетов и подготовку их к полетам помогали мне осуществлять авиатехники В. Х. Юнг (кстати, сегодня его сын Виктор возглавляет экипаж самолета АН-26), а затем с 1959 года — Г. Е. Скобелев, В. Т. Первалов, водитель А. А. Бакланов, с 1960 года — Ю. М. Слинкин.

Связь обеспечивал небольшой коллектив во главе с Александром Федоровичем Русских, тоже ветераном Аэрофлота и Севера, радистом была А. Ф. Давыдова, мотористом радиостанции работал М. Д. Скобелев, фронтовик. Все эти люди сейчас на заслуженном отдыхе.

В 1957 году в Сургут прибыла экспедиция Ф. К. Салманова. С этого времени аэропорт начал обеспечивать ее потребности и нужды. Фарман Курбанович часто бывал у нас, интересовался нашими работами и оказывал самую активную помощь. Многие он сделал для того, чтобы перенести аэропорт на новое место (это район агентства Аэрофлота). Сейчас уже трудно представить, что на том месте, где расположены четвертая школа и универмаг «Сургут», проходила взлетно-посадочная полоса для самолетов ПО-2 и АН-2.

С вводом нового аэропорта в 1962 году в Сургуте организовался летный коллектив — авиазвено самолетов АН-2. Руководил им Б. И. Плещинов, первыми пилотами были В. Надеев, А. Мягких, И. Рукавишников, А. Эйдензон, А. Горбунов...

Годом раньше мне выпала большая честь быть в числе приглашенных Ф. К. Салмановым на торжество в поселке Мегйон по случаю открытия нефти. Зрелище было в самом деле захватывающим, оно останется в памяти навсегда.

В 1964 году в Сургуте организовался объединенный авиаотряд. Весь коллектив аэропорта вошел в его состав, стал костяком. И по сей день многие из моих товарищей тех лет трудятся в родном предприятии. Они бескорыстно делятся своим опытом с молодыми авиаторами знакомят их с историей подразделения, воспитывают уважение к нему.

В. САВЕЛЬЕВ,
главный механик аэропорта, секретарь партийной организации наземных служб.



НЕБО ЗОВЕТ

Если вам когда-нибудь доведется разговаривать с командиром вертолета МИ-8 Францем Ивановичем Левицким и членами его экипажа, вы поначалу будете разочарованы. Где же она, романтика летной профессии? От этих людей вы не услышите: «А вот однажды был случай...» Или фразу, начинающуюся с такого захватывающего: «И вдруг...».

— Летаем без происшествий, — говорит командир. И что может лучше охарактеризовать работу летчиков, как не эти слова! Ведь отправляясь в очередной рейс, экипаж принимает на борт своего МИ-8 не только материалы, оборудование, товары, но и самый ценный груз — пассажиров.

Около двенадцати тысяч часов безаварийного полета выполнил за годы своей работы пилот первого класса, отличник Аэрофлота Ф. И. Левицкий.

...Товарищи по оркестру и командование были убеждены, что он свяжет свою жизнь обязательно с армией, но воспитанник муззавода Франц Левицкий распорядился судьбой иначе: после окончания десятилетки поступил в Кременчугское вертолетное училище. Незаметно прошло время учебы, и в 1965 году молодой специалист прибыл по направлению в Сургутский авиаотряд.

— Нас тогда приехало около десятка выпускников, — вспоминает Франц Иванович. — Большинство из них и по сей день трудятся на нашем предприятии. Это командиры вертолетов МИ-8 Николай Михайлович Молин, Анатолий Алексеевич Кучеренко, Владимир Иванович Машталер и другие патриоты Севера.

Условия, конечно, в те годы были трудными. Жили в бараках, пищу готовили на керогазах, комнату освещали керосиновыми лампами. Меня направили в экипаж вертолета МИ-4. До сих пор с благодарностью вспоминаю первого своего наставника — Алексея Ивановича Санькова, человека богатейшей души, аса летного дела.

Я ЗНАЮ людей, которые с веселой улыбкой и легкой душой показывают свои трудовые книжки, испещренные записями: «Принят...» «Уволен». И по-хорошему завидую тем, у кого только одна: «Принят», а последние страницы густо испещрены благодарственными приказами, номерами наград.

У Михаила Ивановича Шенфельда трудовая биография началась в Сургуте, здесь он и получил трудовую книжку, где сейчас есть лишь одна запись: «Сургутское авиапредприятие — принят».

Начинался 1964 год. Сургут был еще тихим, мало кому известным городом. Но бурлящая под земной толщей нефть словно звала, притягивала к себе людей. В числе других приехал сюда молодой Шенфельд по распределению после окончания училища гражданской авиации.

Тишина полугорода-полудеревни была непривычной, но приятной. На зеленых лужайках Мирно

паслись коровы, лениво и добродушно помахивали хвостами лохматые собаки, будто приветствуя изредка пролетающий вертолет. Жители тогда и сами с любопытством провожали глазами эту удивительную летающую машину.

И выше, и быстрее

Вот в этом городе и предстояло Михаилу «учить вертолеты летать».

Привык он к машине, к радостным улыбкам на устах, загоревших лицах геологов, когда привозил почту, продовольствие, оборудование. За два года Шенфельд налетал первую тысячу часов и не однажды радовался вместе с геологами, когда те, бросая шапки вверх и размазывая черную маслянистую жидкость, записывали на свой счет еще одно месторождение черного золота.

В них, в железной дороге, в линиях электропередачи, строительстве электростанции — немалая доля труда Михаила Шенфельда. С ростом края рос и мужал сам командир. Азам мастерст-

ва его учил один из первых вертолетчиков Василий Кириллович Афанасьев, который превратил его еще слабые мальчишеские руки в сильные мужские, властно держащие штурвал.

Имя Михаила Ивановича Шенфельда в отряде произносят с уважением. Это и неудивительно, ведь он здесь почти двадцать лет. Шенфельд — командир МИ-8, пилот-инструктор, летчик первого класса.

При всем этом Михаил Иванович очень скромный человек. Как-то в разговоре он заметил: «Люблю

Пример
для
остальных

Большие и важные задачи решаются на Тюменщине. И среди покорителей нефтяной целины рядом с именами геологов и буровиков, газавиков и нефтяников прочно утвердилось имя авиаторов. Есть в этом и скромная доля небольшого коллектива службы бортипроводников. В ноябре 1982 года ему исполнилось одиннадцать лет.

По-прежнему среди передовиков наши ветераны О. Б. Бурлуцкая, Н. Л. Шандер. Не отстают от них и те, кто пришел в службу попозже: Л. Шабалина, Н. Ломсинко, С. Дмитриева.

...Работала в отделе перевозок девушка. Работала на земле, а мечтала о том, чтобы посмотреть на нее с облачных высот. Прошло немного времени, и вот уже сама Света помогает приобретать новичкам профессиональные навыки воздушной хозяйки нашего АН-24. Он невелик, наш второй дом, и не так быстр, как реактивный лайнер. Но пассажиры забывают об этом, когда девушка в форме синего цвета встречает их в салоне светлой улыбкой и добрым советом.

Не так давно подруги поздравляли Светлану с первым самостоятельным полетом. Теперь она — пример для остальных. В канун 60-летия Аэрофлота признана лучшей по профессии.

Н. КУЗНЕЦОВА,
начальник службы бортипроводников.

летать. Еще не налетался».

О себе Михаил говорит скупко, зато немало добрых и теплых слов довелось услышать о нем из уст товарищей. Например, молодые командиры, его питомцы И. А. Мельников и Г. В. Волков говорили так: «Никто из пилотов-инструкторов не имеет столько учеников, сколько их у Михаила Ивановича. Всю программу ввода авиаторов в командиры он берет на своих плечах. В любой ситуации уверен в себе и умеет передать эту уверенность нам».

Семья Шенфельдов любит собираться вместе по вечерам. Алеша и Андрюша — братья-близнецы, конечно же, мечтают походить на отца, возможно, и их позовет небо. Им есть с кого брать пример. И мать их — прекрасный специалист, и отец — великий труженик. Только пока они еще на разных высотах.

И. КРИВЧИКОВА,
наш нешт. корр.

КРЫЛЬЯ НАДЕЖНЫЕ

АЭРОФЛОТУ-60

ВЛАДИМИР Иванович Ощепков в гражданскую авиацию пришел из рядов Военно-Воздушных Сил. Было это двадцать два года назад. Работать начал в Якутии в качестве диспетчера по управлению воздушным движением, а в 1962 году приехал в Сургутский аэропорт. В то время тот не имел своих самолетов, а служба движения состояла из одного человека, которым и стал Владимир Иванович.

Полеты выполнялись на самолетах АН-2 и вертолетах МИ-1, а самым большим воздушным кораблем был ЛИ-2. Тогда суть работы диспетчера заключалась в том, чтобы сообщить экипажу погоду, состояние взлетно-посадочной полосы и оказать помощь

при заходе на посадку. Локаторов в то время в Сургуте не было и в помине, а основным прибором, при помощи которого можно было вывести самолет на город и завести на посадку, был пеленгатор. Теперь молодое поколение диспетчеров не доверяет этому прибору, так как имеет на вооружении более точные системы навигации и посадки. А Владимир Иванович в свое время решал при его помощи такие сложные задачи, которые не предусмотрены даже самими создателями пеленгатора.

В 1961—1963 годах в связи с открытием нефтяных месторождений получил дальнейшее развитие и Сургутский аэропорт, а вместе с ним и служба движения. После

окончания училищ приходят молодые специалисты, и Владимир Иванович охотно передает им свой опыт, знания,

руководством полетами были переброшены тысячи тонн труб самолетами в Сургут для строительства нефтепровода Усть-

Спасибо, наставник!

обучает нелегкой профессии диспетчера. В середине шестидесятых годов, по мере развития аэропорта и появления своих вертолетов и самолетов, В. И. Ощепков становится руководителем полетов и уже сам занимается вопросами организации и планирования дальнейшего развития авиаотряда. Это под его грамотным

Балык — Омск.

В настоящее время Владимир Иванович работает на самом ответственном участке — управляет воздушным движением при заходе самолетов на посадку. Для этой цели в аэропорту установлены точные посадочные системы, разные приборы, позволяющие до метра определить откло-

● ТОВАРИЩ О ТОВАРИЩЕ

нение самолета по курсу и глиссаде. С таким оборудованием земли и радиосредствами, установленными на самолетах, позволяющими выполнить заход на посадку в автоматическом режиме, можно сажать самолеты при метеоминимуме — нуль на нуль, как говорит Владимир Иванович. И в этих словах есть доля правды. Пока метеоминимум установлен значительных размеров, но со временем он будет понижаться, а роль диспетчера, напротив, возрастать.

Поэтому требования к диспетчеру как к оператору, в плане его технической подготовки и мо-

ральных психофизиологических качеств, постоянно надо совершенствовать. И Ощепков понимает это, готовит диспетчеров грамотной самостоятельной работе. На счету ветерана авиации более тридцати специалистов, получивших путевку в жизнь в школе Владимира Ивановича. Сейчас это высококлассные специалисты, многие из них работают руководителями полетов и отдают дань глубокого уважения своему наставнику — Владимиру Ивановичу Ощепкову.

С. ЛУКИН,

начальник смены движения.



Трудовыми успехами ознаменовал 60-летие Аэрофлота экипаж самолета АН-24, командиром которого является В. И. Показанников. Этот коллектив — лучший в самолетном подразделении Сургутского авиаотряда, неоднократный лидер социалистического соревнования, развернутого в Тюменском управлении гражданской авиации. Он носит звание

«Экипаж коммунистического труда». Качественное выполнение каждого задания — обычное явление в жизни авиаторов. НА СНИМКЕ: В. И. Показанников (в центре) с членами экипажа — вторым пилотом А. В. Трусовым и штурманом В. М. Фурсевичем перед рейсом.

Фото Г. Трофимова.

Не теряя секунды

РЕПОРТАЖ

У самой кромки леса взметнулись снежные вихри, и тут же из белой пелены показался МИ-8. За ним второй, третий...

А здесь, в довольно высоком помещении — временном ангаре, замерли два вертолета. Сюда спешили авиатехники, с которыми мне предстояло познакомиться. В ангаре тепло и уютно, множество проводов, под самым потолком тускло поблескивают электролампочки.

Два замерших вертолета с открытыми дверцами, капотами, со снятыми винтами казались больными, жалобно ожидающими вмешательства врача. Только «врачи» здесь были не в белых халатах и легких туфельках, а замасленных комбинезонах и тяжелых унтах. И инструментов гораздо больше, чем на столике у хирурга. Поблескивая хромированной поверхностью, они лежат в больших чемоданах — бортуемах.

Обычный рабочий день бригады Владимира Перевалова, победительницы соревнования прошлого года, начинался наверху «больных» вертолетов. Ребята коротко переговаривались, колдуя у обнаженных механизмов, втулок несущего винта.

На мой вопрос о характере выполняемых операций бригадой техников начальник смены участка трудоемких регламентов Владимир Николаевич Приданников рассказывает:

— Заканчивается обслуживание вертолетов по второй форме. Что означает осмотр фильтров, заправка и дозаправка систем, замена смазок и многое другое.

Работа плановая, технически сложная, но бригада Перевалова справляется с ней на «отлично».

Агрегаты, что лежат перед вами, — двигатели, вес каждого свыше 300 килограммов. Они пойдут на замену старых, срок эксплуатации которых истек.

Вытирая ветошью руки, подошел бригадир. Невысокого роста, худощавый. Одет в чистый, отутюженный комбинезон. Тут же включился в беседу. Говорил он легко и непринужденно:

— Ребята в бригаде молодые, но смею утверждать, что дело они знают. Им можно доверить все операции. Взять хотя бы комсорга Толю Сафронова или Николая Васильева. Вон они на «верхо-туре» проводят смену двигателей. Васильев и Сафронов, так сказать, стажисты, как-никак три года в бригаде. А Миша Фахрутдинов и братья Михайловы — первый.

Смотрю, как умело и ловко ставит Михаил капот на редуктор, а Валера смазывает трансмиссию. Не торопясь, но и не теряя ни секунды. Вот и Владимир Тимофеевич, извинившись, тут же принялся за работу.

Нельзя им, авиатехникам, допустить брак, скажем, недокрутить гайку, недоточить болт. Нельзя ошибиться, ведь их ошибка непоправима.

Улетят эти стальные птицы, на смену им придут другие. Прибудут на профилактику, на осмотр, на ремонт.

И. ИВАНОВА,
наш нешт. корр.

Поселок Дарко-Горшково, что стоял в верховьях реки Лямы, — родина Петра Мултанова. Рос мальчонка в семье оленеводов-ханты. Любил охоту, рыбалку. Но однажды, живя у дяди на берегу озера Чага, он впервые увидел, как на водную гладь села необычная большая птица. «Что это?» — спросил у Ефима Ивановича. — «Гидросамолет».

Незнакомые люди подплыли к берегу. «А ну-ка, Петя, проверь снасти, попотчуй гостей ушницей», — легонько подтолкнул дядя, а сам принялся разводить костер.

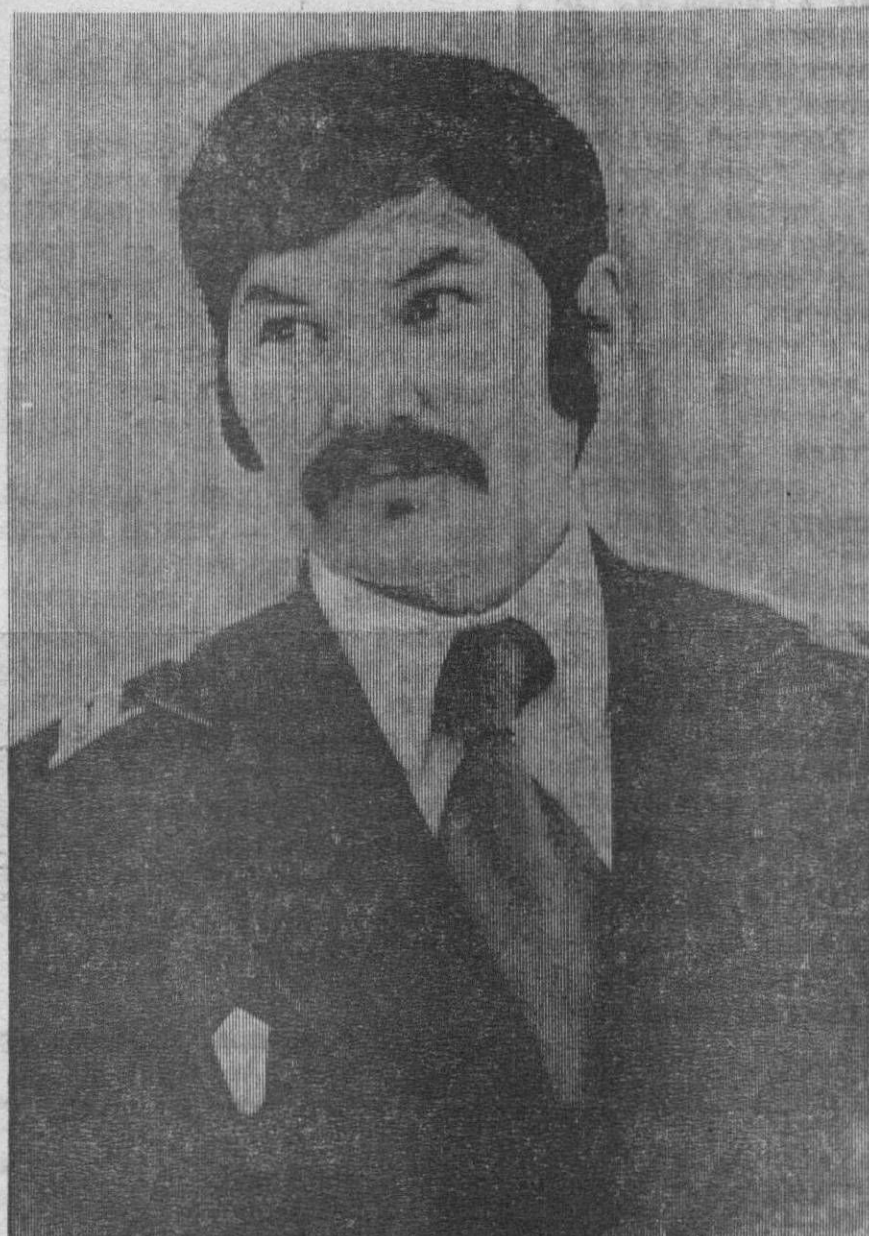
Взрослые ели душистую уху, пили крепко заваренный чай, вели неторопливую беседу. А Петя не отводил завороченного взгляда от самолета, покачивающегося на озере. Словно угадав потаенное желание мальчика, один из пилотов предложил: «Хочешь посмотреть, как он устроен?» — «О чем речи!»

Верно говорят, что любовь начинается с глаз. Именно после этой встречи с самолетом зародилась у Пети непреодолимая тяга к авиации.

После окончания Горновской восьмилетней школы он переехал в Красноселькуп, чтобы продолжить образование. Мечта не покидала его, а крепла. Получив аттестат, Петр Мултанов переступил порог отдела кадров аэропорта: «Хочу работать у вас». — «Кем?». — «Неважно, буду выполнять любую работу».

Приняли рабочим. К делу относился с душой, задания выполнял старательно. Вскоре замесили в парне тягу к технике. Поставили заправщиком самолетов АН-2. И здесь он проявлял усердие.

Как-то вызвал его к себе начальник аэропорта и спросил: «Хочешь выучиться на авиационного техника?» — «Конечно». — «Тогда готовься к



Верность



поступлению в училище».

Весь отпуск Петр штудировал учебники, а когда пришел вызов, выехал в Кирсанов. Экзамены сдал успешно, стал курсантом. Через три года, перед выпуском, пришел к начальнику училища: «Прошу дать мне направление на родину, в Сургут». Просьба была удовлетворена.

И вот уже в этом месяце исполнится три года, как трудится Петр Мултанов в нашем объединенном авиаотряде. Отзывы о нем самые наилучшие: самолеты обслуживает быстро,

качественно, исполнителен, дисциплинирован. Партийная организация поручила молодому коммунисту вести агитационную работу в своей бригаде — и с этим делом он справляется успешно.

Можно подумать: счастлив человек, достиг своей цели в жизни. Ан нет, оказывается, еще не совсем.

— Хочу поступить в авиационный институт, — делится своими планами Петр. — Надо углублять знания.

Каждый отпуск приезжает Мултанов к родственникам на озеро Чага: по-прежнему любит охоту, рыбалку. И каждый раз, стоя на берегу, он с благодарностью вспоминает первую встречу с самолетом.

В. СЕМЕНОВ.

ПОДСПОРЬЕ В РАБОТЕ

Забота о здоровье советских людей, ставшая одной из самых важных социальных задач, неотделима от развития физической культуры и спорта. Спортсмен — чаще всего отличный производственник. И это подтверждают трудовые будни нашего предприятия. Например, Александр Белов, Иван Кононов, Валерий Кузнецов, Светлана Иванова, Владимир Самсонов, Надежда Гоманова, братья Илле систематически перевыполняют свои задания.

Более шестисот человек насчитывает коллектив физкультуры нашего авиапредприятия. Работают секции по волейболу, лыжам, многоборью ГТО, хоккею, шахматам, группы общефизической подготовки. Наши сборные команды успешно выступают в городских соревнованиях, первенстве Тюменского управления гражданской авиации. Хороший подарок 60-летию Аэрофлота — первое место в городской комплексной спартакиаде среди производственных коллективов. А в управлении мы были вторыми. В 1982 году команда хоккеистов стала сильнейшей среди родственных предприятий области.

Совет физкультуры авиаотряда направляет свою работу на то, чтобы выполнить социальные обязательства по подготовке спортсменов-разрядников, приобщить к занятиям как можно больше авиаторов.

Ю. САВАРИН,
инструктор по спорту Сургутского объединения авиаотрядов.

ФИЛЬМ О БРАТСТВЕ



Украинская ССР. На киевской киностудии имени Довженко идут съемки нового телевизионного фильма «Карастояновы» по сценарию, созданному болгарским писателем Иваном Крумовым и режиссером Николаем Машенко. В основе фильма рассказ о жизни и борьбе семьи болгарских патриотов-интернационалистов Карастояновых. Антифашистская деятельность Александра Карастоянова, соратника Георгия Димитрова, определила жизненный путь и его дочери Лили — журналистки и бойца партизанского соединения дважды Героя Советского Союза А. Ф. Федорова, действовавшего в годы войны в тылу врага.

На съемке: режиссер-постановщик фильма Н. Машенко с актерами. На переднем плане: в роли командира партизанского соединения А. Ф. Федорова — артист В. Молодцов, Лили Карастояновой — артистка Ирина Малышева.

Фото Ю. Мосенжника (ТАСС).

Творчество малышей

«Мир планете, счастье детям!» — под таким девизом прошла выставка детских работ в Сургутском филиале института ЛенЗНИИЭП. Перед глазами сотрудников филиала предстал яркий, красочный, удивительный мир детства.

Любимые герои сказок в работах Леночки Пищальниковой и Вити Пермякова словно ожили и сошли со страниц детских книжек, всеми радужными оттенками засверкали полевые цветы на рисунках Юры Дония...

Различные аппликации, поделки из картона, дерева, игрушки — таков далеко не полный перечень творений детских рук.

Самым юным участником выставки со своими работами «Бабушкин дом» и «Новогодняя сказка» стала четырехлетняя Танечка Хлыбова. По разнообразию тематики, по-детски оригинальному исполнению особенно заметны были работы Дины Нуреевой «Клоуны в цирке», «Утенки Уть-Уть», «Спорт», Димы и Алешки Макаровых — «Северное сияние».

А организовали и провели выставку детского творчества члены детского сектора профсоюзного комитета филиала ЛенЗНИИЭП В. П. Доний и А. Л. Нуреева.

З. БАХТИНА,

старший инженер филиала ЛенЗНИИЭП.

У финала легкой наживы

По решению горисполкома на городском рынке организована торговля только сельхозпродуктами. Однако любители легкой наживы, используя повышенный спрос на некоторые виды промышленных товаров, скупают их в более доступных местах и перепродают.

Так, Филиппов Алек-

сандр Владимирович, 1959 года рождения, скупил 11 джинсовых брюк, чтобы сбыть их по более высокой цене. 5 декабря 1982 года спекулянт А. В. Филиппов задержан работниками милиции.

Выяснилось, что с марта 1982 года А. В. Филиппов нигде не работает. Не желая честно за-

◆ ИЗ ЗАЛА СУДА

рабатывать, постоянно занимает деньги, спекулирует.

По этому факту возбуждено уголовное дело. Филиппов, привлечен к уголовной ответственности за спекуляцию в крупном размере.

М. ЛИПОВЦЕВ,
инспектор ОБХСС
ГОВД.

Фёдоровка не любит порожняк

Федоровское месторождение — участок такой, что рабочих только давай. Вот почему каждый день в Сургутском автовокзале море желающих туда уехать. А как? Это уже дело самих уезжающих. Отправляется, к примеру, 21 января 1983 года в 14 часов комфортабельный «Икарус» с шестью пассажирами в салоне. «Посадите нас! — просят три десятка человек. — Вот наши проездные билеты». «По своим проездным поезжайте на своих вахтовых автобусах», — отвечают им контролер А. В. Сырбу и начальник автовокзала Л. Н. Попова. «Ну тогда продайте билеты», — не отстают просители. «Не имеем права», — не уступают блюстительницы порядка. «На чем же мы уедем?! Ведь автобус идет пустой», — умоляют рабочие управления

технологического транспорта НГДУ Федоровск-нефть, базы импортного оборудования, управления водоснабжения и канализации, военизированной пожарной части № 36, орс, строительно-монтажного управления № 46 и других предприятий и организаций. «На чем приехали, на том и уезжайте. А что авто-

бус идет пустой — дело не ваше», — слышат в ответ.

В общем, разговор закончился в пользу А. В. Сырбу и Л. Н. Поповой. Лайнер автомобильных дорог ушел на Федоровку порожняком.

— Все правильно, — говорит старший инженер отдела эксплуатации управления технологического транспорта № 2, в ведении которого находится автовокзал, В. В. Миронов. — Мы не имеем права брать посторонних пассажиров на вахтовый автобус.

Вот как! А как же быть с решением горисполкома, которое обязывает это делать?

Ответ один — его надо выполнять. Потому что не только Федоровка, но и любой другой пункт нашего города и района не любят, когда автобусы везут воздух.



Понедельник — день тяжёлый?

— Тяжелый! — вздохнул бы водитель автобуса № 78—90 Бондаренко, если бы его спросили об этом администрация Сургутского пассажирского автотранспортного предприятия.

Раньше Бондаренко в приметы не верил. А тут — на тебе! Выполнял в понедельник, 7-го февраля, рейс из Нефтеюганска в Сургут. Отправление в 19.20 местного времени. Отъехал пораньше. Приостановился, начал собирать деньги за проезд. Тут очкарик какой-то привязался. Чего, говорит, пассажирам билеты не даете. Хотел ему два сунуть, так он один

только взял. И от полтинника отказался, который вместо трояка ему на сиденье швырнул.

Кажется, можно бы и ехать, а тут нефтеюганские контролеры входят. Две Женщины! А сними кашу не сварить. Хотя мужики и в защиту вступились — они на заднем сиденье похмелья или снова напивались. А контролеры требуют: «Обилечивайте пассажиров!». У них же на глазах обилечил. Так нет же, проверять пошли. Спрашивают и рвут. А у трех человек ничего им порвать было — у них билетов не ока-

залось. Так опять с претензиями! Во, народ, никак подшабашить не дадут!..

Потому как мы не уверены, что этот монолог самовольно вылетит из души тов. Бондаренко, советуем администрации помочь ему в этом. А за одно и ответить нам на такие вопросы: кому выгодно, что билеты продает сам водитель? Где гарантия, что он не использует их несколько раз? Не лучше ли организовать продажу билетов в Нефтеюганском и Сургутском аэропортах, тем более, что всегда там сидят диспетчеры автопредприятия?

● ПО РОДНОЙ СТРАНЕ

ОБНОВЛЯЮТСЯ ПАМЯТНИКИ СТАРИНЫ

В ленинградском объединении «Реставратор» работают ткачи и кузнецы, резчики по камню и дереву, ювелиры и математики, художники и архитекторы, строители и историки, архивариусы и спортсмены-скалолазы.

Это их руками были реставрированы фасады таких уникальных архитектурных сооружений, как Таврический дворец, Елагин дворец, Екатерининский дворец в Пуш-

кине. Они же обновили фасад Эрмитажа.

Разнообразны объекты, на которых трудятся специалисты объединения «Реставратор». Так, недавно было завершено восстановление плафона зрительного зала Академического театра оперы и балета имени С. М. Кирова. Этот плафон в целом изготовлен из дерева и держится на специальных фермах. Как и дека скрипки, он идеаль-

но принимает и отражает звук. Для того, чтобы сохранить его акустические свойства, реставраторы отказались от традиционных штукатурных работ и использовали сухие сосновые рейки, скрепленные амальгамным клеем.

Н. ЯМПОЛЬСКАЯ
(АПН).

Зам. редактора
И. П. ЗАХАРОВ

КИНО

«ОКТАБРЬ»

13 февраля. «Ослиная шкура» — в 15. «Мексиканец в Голливуде» — в 18, 21. 14—15 февраля. Мультсборник — в 15, «Мексиканец в Голливуде» — в 18, 21.

«РУБИН»

13 февраля. Мультсборник — в 11, 13. «Клятва и обещания» — в 15, 18, 21. 14—15 февраля. «Свидание с молодостью» — в 11, 13, 15, 17, 19, 21.

13 февраля в ресторане «Сибирь» в 12 часов ПРОВОДИТСЯ расширенная ВЫСТАВКА-ПРОДАЖА кулинарных и кондитерских изделий.

18 февраля 1983 года в 10 часов в помещении клуба «Рыбник» состоится отчетное собрание уполномоченных членов-пайщиков Сургутского горрыбкооп. Членов-пайщиков нашего кооператива просим принять участие в работе собрания.

ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ СУРГУТСКОГО ГОВД

сообщает, что с 15 февраля 1983 года вводится новый порядок приема граждан по регистрации автомототранспортных средств и приема экзаменов у водителей.

Регистрация личного транспорта: вторник — четверг, прием документов с 19 до 20, выдача с 20 до 21 часа; среда — пятница, прием с 16.30 до 17.20, выдача с 17.20 до 18 часов; суббота, прием с 8 до 10 и с 15 до

16, выдача документов с 16 до 16.45.

Регистрация государственного транспорта: вторник — четверг, прием документов с 12 до 13.30, выдача с 17.20 до 18 часов; среда — пятница, прием с 10 до 11, выдача с 17.20 до 18 часов.

Прием экзаменов по правилам дорожного движения: вторник с 17 до 21 часа, суббота с 8 до 12 часов.

Прием экзаменов по навыкам вождения: втор-

ник с 12 до 16 часов, суббота с 13 до 16.45.

Прием документов на обмен удостоверений водителям: среда — пятница с 16.30 до 17.20, вторник — четверг с 19 до 20 часов.

Выдача удостоверений водителям: вторник — четверг с 20 до 21 часа, среда — пятница с 17.20 до 18 часов.

Госавтоинспекция производит регистрацию снегоходов «Буря».

ПОГОДА

По сообщению Сургутского гидрометбюро, сегодня днем по городу переменная облачность без осадков, ветер юго-восточный, 6—11 м-сек., температура воздуха минус 16—18 градусов. По округу 12—14 февраля местами небольшой снег, ветер южный, 9—14 м-сек., температура воздуха ночью минус 16—21, местами до минус 28, днем минус 10—15.

НАШ АДРЕС: 626400, г. Сургут, ул. Просвещения, 14, ТЕЛЕФОНЫ: редактор — 2-43-90, зам. редактора — 2-23-63, ответственный секретарь — 2-03-60, отдел строительства и информации — 2-03-68, отдел промышленности, сельского хозяйства — 2-42-67, отдел партийной жизни — 2-34-75, отдел писем — 2-42-18, бухгалтерия — 2-42-89, директор типографии — 2-32-21, бухгалтерия типографии — 2-52-08.

Газета выходит
ежедневно, кроме
воскресенья и
понедельника.