

Аэродром в Котласе останется: сельский

Малой авиации на Севере больше нет

В ПЯТНИЦУ, 23 ЯНВАРЯ, В 16 ЧАСОВ СО ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ КОТЛАССКОГО АЭРОДРОМА ПОДНЯЛСЯ В НЕБО САМОЛЕТ ЯК-40 НАШЕЙ ПРИПИСКИ С ЧУЖИМ ЭКИПАЖЕМ НА БОРТУ И ВЗЯЛ КУРС НА НОВГОРОД.

А В ПОНЕДЕЛЬНИК, 26 января, в классе подготовки пилотов разразился скандал. Здесь собрались экипажи первой эскадрильи. К слову, экипаж пресловутого ЯКа и мы, журналисты, узнали об отлете самолета еще в пятницу, но вмешаться в принятое руководством авиаотряда решение уже никто не мог. На работу в понедельник экипаж пришел, уже зная, что их машины на полосу нет. Однако куда она отбыла и на какое время — неведомо. Почти что загадочное исчезновение самолета, понятно, взбудоражило летчиков и штурманов. Им было объявлено, что данный самолет сдан в аренду Новгородскому авиапредприятию. Это сообщение возмутило еще больше. И обосновательно, потому что, согласно коллективному договору, сдача техники в аренду должна согласовываться с заинтересованными и причастными лицами. Кто же более причастен к этому ЯКу, как не его экипаж? Но своих летчиков оставили без работы, а другим отдали машину — летайте!

Правда, колдоговор был принят в 1996 году. Но по закону РФ он действителен, так как не отменен, а новый не принят. По старому же нарушения со стороны руководства ОАО шли косяком: и по выплате зарплат, и по обеспечению коллектива работой, и по многому другому.

[Окончание на 3-й стр.]



Рисует
Сергей КОНДРАТЬЕВ.

В лихую пору

АЭРОДРОМ В КОТЛАСЕ ОСТАНЕТСЯ: СЕЛЬСКИЙ

[Начало на 1-й стр.]

Наша газета уже не раз обращалась к проблемам авиаотряда. Выступали со страниц «ДП» профсоюзные лидеры, руководство, печатались коллективные требования работников. Потому вновь подробно описывать бедственное положение Котласского ОАО необходимости нет. Отмечу лишь, что за последнее время решением арбитражного суда предприятие не было признано банкротом, а еще сменился руководитель. Правда, дела на поправку так и не пошли.

НАС пригласили на беседу пилоты. Людям хотелось выговориться. Но разговаривать им пришлось не с нами. Туда же в класс пришел представитель администрации — главный бухгалтер В. В. Софьин. Именно между ним и пилотами разгорелась словесная баталия. Не принимая никакой критики в свой адрес и в адрес руководства (бывшего и настоящего), Валерий Васильевич так настойчиво излагал свое мнение, постоянно упрекая летчиков в полной некомпетентности по экономическим вопросам, что вывел пилотов из терпения.

Но даже абсолютно постороннему человеку, любому котлассанину не надо обладать особой компетентностью, чтобы увидеть: в авиапредприятии полный развал, самолеты не летают, люди без работы, без зарплаты, предприятие в долгах.

Это же самое высказывали и пилоты. И не получали ответа: почему? Вместо этого Софьин обвинял их же в сложившейся ситуации: мол, поменьше бы писали жалоб в различные инстанции вместе с профсоюзами, глядишь, и отношения складывались бы по-другому.

Разговор перешел на высокие тона, и нервы не выдержали. Бухгалтер был силой выдворен из помещения. От более жестких мер его спасло, наверно, наше присутствие. Неудобно при журналистах решать спор кулаками. Взрослые же люди. Но своими выпадами В. В. Софьин все же спровоцировал эту неприятную ситуацию. После конфликта стороны взяли на полтона ниже. Хотя словесная перепалка продолжалась.

НО вернемся к судьбе самолета. Он, как выяснилось, действительно был сдан в аренду. Это один из путей получения прибыли. С экипажем посоветоваться не посчитали нужным, так как свою визу поставил командир летного отряда, представляющий интересы пилотов. Как пояснил Софьин, по каждому поводу коллектив собирать ни к чему. За сколько отдан самолет и когда за него поступят деньги — не уточнено, но бухгалтер заверил, что деньги будут.

Что же ждет в перспективе котласские экипажи без самолетов? И вот тут впервые прозвучало прямое объяснение: придется сокращаться, этим составом ОАО все равно не выжить. А кто не попадет под сокраще-



ние — все равно будет вынужден писать заявление на увольнение.

Вот она, перспектива, а всего несколько дней назад, когда требовали оплатить работу операторы газовой котельной авиапредприятия, новый управляющий В. М. Пушкин говорил, что делает все возможное, чтобы сохранить ОАО и коллектив. Какой же коллектив он имел в виду? Коллектив руководителей?

В то же время В. В. Софьин красноречиво обрисовал, что работы пилотам и штурманам не предаидится, и в перспективе Котлас будет заурядным аэропортом, принимающим самолеты. То есть таким, какими были раньше сельские авиапункты. Останутся лишь санавиация, пожарная и ряд других служб. Разумеется, останется при них и начальство. А вот экипажи авиалайнеров будут не востребованы. Гуляй, Вася! Забудь о штурвале.

О каких же мерах сохранения ОАО совместно с городской администрацией и правительством области говорил тогда управляющий Пушкин? За какими дверями принимаются эти меры, если в последнее время пилоты чаще видят у себя журналистов «ДП», пытающихся разобраться в ситуации, чем чиновников города и депутатов разного уровня?

Разумеется, руководство ОАО и представители власти могут откеститься от мнения словоохотливого главного бухгалтера. Но тогда им самим придется держать ответ о перспективах занятости работой и финансовым анализом возрождения предприятия перед коллективом. И ответ конкретный. Ибо от пустых обещаний здесь уже устали не только летчики...

Александр ЯИШНИЦЫН.