

Чтобы летать сегодня, нужно иметь железные нервы и устойчивую психику. Средний возраст самолетов у наших авиакомпаний, особенно на внутренних линиях, как у засидевшейся старой девы, под тридцать лет. Забрали все старье на Западе по лизингу - иностранный хлам. Благо дешево.

Статистики подсчитали, профессиональный бухгалтер, работая с цифрами, на двести операций делает одну ошибку. Не смертельно. Что поделаешь, устал человек.

Иное в авиации. Здесь ошибки не прощаются. На одну чашу весов кладется промах пилота, на другую — человеческие жизни. Поэтому контроль, допуски, регламент, служебные инструкции в авиации самые жесточайшие. Так наверно, думают многие. Однако ныне приходится в этом усомниться.

Незваная гостья вышла из зала судебного заседания, а судья стала вразумлять представителей Аэрофлота на предмет неправильно составленного расчета компенсации. Мол, в бухгалтерии Аэрофлота, где готовили справку о величине заработка для расчета компенсации, путают рабочие и календарные дни. Ищите, господа адвокаты от Аэрофлота, аргументы для апелляции получше тех, что представили, ищите и обрящите.

Одна немецкая авиакомпания, видя бедственное положение своих российских коллег, сделала российской авиафирме унизительное по своей сути предложение: принять поработать «за спасибо» немецких пилотов, имеющих налет 250 часов. Когда они доберут у нас до 500 часов, то смогут претендовать у себя на родине на места вторых пилотов в малой авиации. А у нас после летного училища и 150 совокупных часов тренажеров и налета на легких учеб-

резко измельчала, если не сказать больше. Не могут нормально уволить, так надо хоть уколоть, спровоцировать на необдуманный поступок, вывести из равновесия людей, которым доверены сотни человеческих жизней.

Ну, как вот прикажете понимать: у профсоюза отняли комнаты в административном здании, выселили на задворки Шереметьева, да еще и ключи от помещения не дали.

А еще решили и по мелкому

Профсоюз защищает Отечество



В Мосгорсуде слушалась апелляция авиакомпании «Аэрофлот - Российские линии» к командиру воздушного судна «Боинг 767» И.В. Дельдюжову. Резонансная апелляция. Такая резонансная, что поддержать пилота пришли депутат Госдумы от фракции КПРФ В.Р.Родин, члены Шереметьевского профсоюза летного состава (ШПЛС), журналисты из известного издания «Человек и закон».

Знать, перешел дорогу Аэрофлоту один из ведущих ее пилотов И.В.Дельдюжов, если компания выставила на судебное заседание двух юристов-адвокатов и не согласилась с первичным решением Пресненского райсуда, восстановившего его на работе.

Начинаешь знакомиться с обстоятельствами дела — и оторопь берет. Командира воздушного судна надо награждать, а не увольнять. В дальний полет до Токио он взял третьего пилота. Администрация Аэрофлота считает, что достаточно было и двух. Между тем везде в мире считается, что продолжительность рабочего дня для пилота, достигающая 13-15 часов, представляет угрозу для безопасности полетов. Речь идет о времени, которое летчик тратит непосредственно на полет и подготовку к нему. А еще нужно доехать по забитой Ленинградке до Шереметьева, через всю Москву, стоящую в пробках. Как ни крути, а 18 часов на круг ложится. У летчика накапливается хроническая усталость, и он в полете начинает клевать носом. Как следствие, повышается вероятность ошибки. Поэтому командир судна Дельдюжов взял третьего пилота, командира усилителя, как и положено по инструкции, когда полет превышает 11 часов. Тем самым он проявил заботу о пассажирах, но совершенно не подумал о прибылях компании. А что важнее в рыночные времена? Вот то-то и оно!

И получил первый выговор. Пресненский суд, серьезно изучив дело, первый выговор отменил. Второй ему тоже не понравился. Второй выговор И.В.Дельдюжову вынесли за то, что он якобы табель рабочего времени неправильно составлял, на «различное количество минут». Именно так и указала комиссия. Вообще-то табели всегда составляют табельщики, но никак

не пилоты. Ей богу, как дети, заигрались с приказами и выговорами в Аэрофлоте.

Райсуд удивился несостоятельности претензий Аэрофлота к пилоту и, посчитав второе обвинение также высосанным из пальца, восстановил командира воздушного судна на работе. Казалось бы, правда восторжествовала. Однако Аэрофлоту неймется. Он переходит к планомерной осаде Дельдюжова, хочет взять его не мытьем, так катаньем. Подает апелляцию. На суде аншлаг. Судья удивилась до заседания: «Что, весь профсоюз пришел?»

Депутат-коммунист Владимир Родин с удивлением узнает, что его заявка на видеосъемку, поданная несколько дней назад в Мосгорсуд, не удовлетворена, и судья С.В. Климова в зале суда тоже не разрешает пользоваться записывающей аппаратурой. Просто какие-то шпионские страсти!

А где же сам пилот, почему его нигде не видно? Выясняется, что командира судна, которого не допускали к работе чуть ли не целый год, на время слушаний апелляции вдруг запикивают в график сверхдальних полетов.

Боже упаси подумать, что администрация Аэрофлота это специально подстроила, должно быть, просто случайно совпало время полета и время судебного заседания! Чего в этой рыночной жизни только не бывает! Счастливчик Дельдюжов. Ему бы с таким везением в Монте-Карло летать!

Суд. Судья Мосгорсуда в бешеном темпе начала рассмотрение апелляции Аэрофлота к отсутствующему командиру воздушного корабля. У истцов, юристов со стороны Аэрофлота, никаких серьезных аргументов в пользу авиакомпании не оказалось. Подошло время выносить решение. Оно могло быть только однозначным: подтвердить правильность решения нижестоящей судебной инстанции, И.В.Дельдюжова восстановить в должности и выплатить ему компенсацию за вынужденный прогул.

И тут, в нарушение всяких судебных норм и правил, открылась дверь, и в зал заседания вошла посторонняя дама, видимо судебный клерк, легла грудью на стол и стала шептаться с судьей. Свидетелей — море, человек двадцать пять. Да мы, наконец, закончили общение.

Промежуточный итог. Заседание перенесено на следующую неделю. Суда скорого и правого не получится. Пока есть время, посмотрим на конфликт со стороны.

Чем же пришлось не ко двору Аэрофлота командир И.В.Дельдюжов, имеющий и медаль, и свыше десятка благодарностей?

Ларчик, оказывается, просто открывается. Командир воздушного судна И.В. Дельдюжов — еще и президент Шереметьевского профсоюза летного состава (ШПЛС), в обязанности которого входит защита интересов летчиков. Он «со товарищи» из профсоюза и защищал их. И с начала 2012 года уволен не только он, но и три других профсоюзных лидера движения ШПЛС. На том же «благословенном» Западе для увольнения профсоюзного лидера необходимо согласие самого профсоюза. А у нас администрация компании — хозяин-барин: что хочешь, то и ворочу.

Так что конфликт, на самом деле — это не конфликт пилота и администрации, а конфликт профсоюза и компании. Классическое классовое противостояние, веселый работодатель — наемный работник. Сегодня Аэрофлот еще на 51% государственный. Между тем, на фоне той спешной «доприватизации», что разворачивается в стране, дальнейшая участь его выглядит незавидной.

Поэтому Шереметьевский проф-

ных машинах зеленого летчика сажают в кресла Боингов и Эйрбасов.

Ничто на этом свете не делается просто так. За решениями администрации Аэрофлота выглядят длинные уши чужих экономических интересов. В первую очередь, двух крупнейших транснациональных авиакомпаний: Боинга и Эйрбас. Один из их главных конкурентов — советское авиастроение — напрочь уничтожено. В советское время мы выпускали в год под тысячу самолетов различных модификаций, а сейчас скатились до жалких нескольких десятков. Статистических данных за 2012 год еще нет, а вот в 2010 году нами было построено семь гражданских судов, в 2011-м — девять.

Почти 90% пассажирооборота сегодня мы осуществляем на судах иностранного производства, — посчитал генеральный директор ФГУП ГосНИИ ГА профессор В.С. Шапкин. Тенденция видна невооруженным взглядом, быстро и верно собственное авиастроение ушло на дно.

Следующий шаг экономической экспансии «благотелей» с Запада — специалисты и, прежде всего, пилоты.

Невеселая картина. Сначала нам внедрили Боинги и Эйрбасы, теперь хотят под сурдинку всучить своих пилотов, завтра займутся их подготовкой за рубежом, а послезавтра нам оставят неквалифицированный труд. Наши соотечествен-

мстить. На любом предприятии, где есть профсоюзная организация, подается коллективная заявка, и из зарплаты работников вычитаются профсоюзные взносы. Вычеты в Аэрофлоте отменили. Побегай Дельдюжов, пособирай вручную...

Депутат-коммунист Владимир Родин, пришедший поддержать профсоюз, с уважением говорит о летчиках:

— Насколько же патриотично и государственно выглядит позиция Шереметьевского профсоюза летного состава во главе с президентом Дельдюжовым, когда они выдвигают простые и ясные требования: полностью прекратить закупку судов иностранного производства, восстановить профессиональное обучение пилотов, не сокращать отпуска пилотам, прекратить шельмование профсоюзных деятелей.

Вот типичная схватка труда и капитала, о которой мы постоянно говорим. Это только начало, скоро и забастовки пойдут.

И добавляет: «Мы, депутаты Госдумы от КПРФ, не только поддерживаем летчиков и присоединяемся к их требованиям, но и, как коммунисты, предлагаем национализировать и перевести полностью в государственность всю компанию Аэрофлот. Пусть летный состав знает, что позиция профсоюза — это и позиция коммунистов».

Настроение расхолодившихся после суда летчиков, товарищей



союз — кость в горле у администрации Аэрофлота. Вся вина его лидеров в том, что посмели вынести сор из избы, во всеуслышание объявить о наболевших проблемах. А проблем в авиации — вагон с прицепом.

Одна из них — лоббирование Аэрофлотом решения о привлечении иностранных пилотов. Корни этой проблемы уходят в недавнее прошлое. Летные училища стали не нужны, их закрыли. Было пять школ — оставили две. Искусственно, на ровном месте создали острый дефицит летных кадров. А сегодня предлагается «отменный» выход: иностранцев — на самолет.

ники возьмут в руки веники и будут подметать аэродромы.

Администрация Аэрофлота для подобного развития событий созрела. Выходит на президента, лоббирует чужие интересы, кланется, что иного выхода нет. Профсоюз же во главе с И.В.Дельдюжовым держит оборону, приглашает прессу, демонстрирует все «минусы» такой антигосударственной политики.

Вот это и есть та подводная часть айсберга, о которой руководители Аэрофлота, как нашкодившие школьники, предпочитает молчать. Утратив государственный взгляд и подход к делам, администрация

И.В.Дельдюжова, было бодрым. «Не дадим себя сломить», — говорили они.

Чем закончится этот судебный процесс, сказать сложно: буржуазная фемида знает и чит правду только одной стороны. Значит, предстоит борьба. Борьба за отечественную авиацию, за человеческое достоинство тех, кто рожден, «чтоб сказку сделать былью, преодолеть пространство и простор». Мы верим, что герои не сдадутся. А КПРФ окажет им необходимую поддержку.

Дмитрий Щеглов

ПРАВДА
МОСКВЫ

Учредитель: Московское городское отделение политической партии «Коммунистическая партия Российской Федерации». Тел. 8-495-318-51-73.
Главный редактор Ю.Б. Михайлова

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Москве и Московской области.
Свидетельство о регистрации СМИ ПИ №ТУ 50-879 от 21 декабря 2010 г.
Адрес редакции: 117452, г. Москва, Симферопольский бульвар, д. 24, корп. 3. Тел. 8-495-602-51-10.
Электронная почта: pravdamoskvy@mail.ru
www.moskprf.ru

Авторы опубликованных материалов выражают в них собственную точку зрения. Рукописи не рецензируются и не возвращаются.

Отпечатано в ЗАО «ПК «Экстра М», 143400, Московская область, Красногорский р-н, п/о «Красногорск-5», а/м «Балтия», 23 км.

Тираж 60 000 экз.

Заказ № 13-02-00007

Подписано в печать 4 февраля 2013 г.

По графику: в 17.00. Фактически: в 17.00