

УРОДОВАСТИЕ

Время крылатое и время бескрылое

Иван Мизеров

17 ноября 2013 года в Казани потерпел катастрофу лайнер Боинг-737 авиакомпании «Татарстан». Прежде всего, от лица московского комсомола хотелось бы выразить соболезнования родственникам жертв трагедии, которая в очередной раз вскрыла все пороки, характерные как для отечественной авиации, так и в целом для современной России. Ни для кого уже не секрет, что упавшему Боингу было 23 года, что его успели поэксплуатировать везде, где только можно. Что, по большому счету, это уже авиационный утиль, от которого избавилась даже Уганда. Самолёт был также во Франции, в Бразилии, в Румынии, в Болгарии и после всего этого он попал в Россию. В страну, которая ещё так недавно имела свою выдающуюся авиапромышленность, продукция которой была широко востребованной по всему земному шару.

Нам говорят про устарелость нашего отечественного авиапарка — бред и чушь. Самолёт, который был выпущен в 1990 году и имеет 23 года «беспорочной службы» — он, что ли, современный и неизношенный? Боинг-737 — тип самолётов, который впервые поднялся в воздух в бородач 1967 году, а после лишь косметически модернизировался — это вершина технического прогресса?! Как и везде, нам сбывают самое старое, самое опасное барахло, которое, однако, наши воротилы от авиации счастливо скупить — дешево, почти халява. И плевать, что расплачиваться всё равно придётся жизнями — они застрахуют самолёт, немного покачают головами при очередной катастрофе и, в кото-



Рис. Елены Полухиной

рый раз списав всё на пилотов (которые в виду закрытия множества лётных школ в страшном дефиците и работают просто на износ), начнут всё заново. Вот он — капитализм, во всей красе, прошу любить и жаловать. Нет такого преступления, на которое капиталист не пойдёт ради 300% прибыли. Это проблема всеобъемлющая и вездесущая настолько, что от неё не застрахован уже никто, даже часть той самой «элиты» — в катастрофе погибли сын президента Татарстана и глава республиканского ФСБ.

А ведь когда-то мы умели летать, больше того, давали крылья всему миру. Те же, ныне признанные устаревшими, Ту-154, первый полёт которых состоялся в 1968 году — на год позже старта Боинга-737 — бороздили небеса над всеми континентами и были выпущены в количестве свыше 1000 машин. У Ту-154 был потенциал для модернизации и, что ещё важнее, его потомки — самолёты

нового поколения Ту-204 — более надёжны, вмещают больше пассажиров, требуют менее длинную и подготовленную взлётную полосу, наконец, даже дешевле! Ту-204 стоит 35 миллионов долларов, а Боинг-737 от 49 до 85 миллионов (естественно, если приобретать новые самолёты на заводе, а не полуутиль из калифорнийской пустыни с ценой и качеством чуть выше металлолома). Ту-204 с 1990 года построено всего 75. Снят с эксплуатации Ил-86. На металл порезано 78 самолётов из 106 выпущенных, остальных ждёт та же судьба, кроме двух — они попали в музей.

Великолепный самолёт Ил-96, превосходящий тот же Боинг-737 по всем параметрам, не уступающий новейшему Боингу-777, эксплуатируется на Кубе, в Лётном отряде Президента РФ, но на отечественных гражданских линиях его нет. То и дело слышится болтовня о том, что наш гражданский авиапром поднимается с колен

благодаря Суперджету-100, вот только и их с 2008 года построено всего 38. При этом не нужно забывать, что, в том числе и потому, что Сухой никогда не занимался гражданской авиацией, доля импортных поставок французских компаний Thales, PowerJet и В/Е Aerospace в конструкции составляет порядка 50%!

В течение всего периода существования СССР в эпоху реактивной гражданской авиации — с середины 1950-х — ни одна страна мира не могла и помыслить попытаться соперничать с двумя гигантами, США и Советским Союзом, за первое и второе места в освоении неба и его подчинении нуждам простого человека. Советскую технику по лицензии выпускали во множестве стран, она не раз выигрывала престижные премии, ставила мировые рекорды грузоподъёмности, дальности и скорости, вносила неоценимый вклад в народное хозяйство, особенно малая авиация. Россия, а до этого СССР — страна колоссальных просторов и очень сложных и разнообразных природных условий. Лёгкая авиация, те самые кукурузники, выполняли важнейшую задачу в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока, Средней Азии — наряду с вертолётами они позволяли отказаться от дорогостоящей прокладки железных или, тем более, шоссейных дорог в условиях мерзлоты, тайги, пустыни.

Вместо этого строилась маленькая и простенькая бетонная взлётка, и люди быстро и почти по той же цене, что и на поезде, могли добраться до областного или краевого центра. В конце 1980-х годов «Аэрофлот» перевозил до 130 миллионов пассажиров ежегодно.

В 2012 году «Аэрофлот», доля которого в общероссийском пассажирообороте составляет 25%, перевёз 17 656 000 пассажиров. Умножаем на четыре — 70,6 миллионов, почти вдвое меньше, чем в Союзе, несравненно дороже, чудовищно опаснее. Да и на чём летает Аэрофлот? Флот компании составляют: 5 Airbus 319—100; 51 Airbus 320—200; 23 Airbus 321—200; 5 Airbus 330—200; 17 Airbus 330—300; 4 Boeing-777; 5 Boeing-767; 1 Boeing-737; 6 Ил-96-300; 10 Sukhoi Superjet 100. И это — в государственной компании, которую обязали, по сути, закупить те же суперджеты. В других же доля отечественных самолётов ещё ниже.

И вот итог. Россия, имевшая все возможности не только «насытить» отечественными самолётами собственное небо к самой широкой экономической выгоде, но и поставлять авиaproдукцию на экспорт, оказалась в полной зависимости от иностранных авиапромышленников. Наше небо уже принадлежит им, причём самым старым, самым заезженным и затасканным из их самолётов, которыми гнушаются даже в Африке, и конца этому не видно. Люди продолжают рисковать жизнью, авиакомпании подсчитывают барыши, а отечественная авиапромышленность тихо умирает. Всем, кто говорит об отсталости СССР, всем лицемерам, которые говорят о слабости нашей технологии, стоит взглянуть на советский авиапром, твёрдо деливший первые места в мире с американским. Трудно найти более высокотехнологичную, требующую огромной инженерно-технической культуры отрасль, чем эта. Социализм давал своим людям крылья — капитализм их подрезал и отнял.

РЕПЛИКА

Законы с двойным дном

Дмитрий Малкин

В 2012 году я был избран муниципальным депутатом города Москвы и с честью нёс это почетное звание. Я, исполняя свои обязанности, пользовался только одной привилегией, данной мне законом города Москвы, — бесплатным проездом на всех видах городского пассажирского транспорта, кроме такси, в том числе автобусом от Москвы до Зеленограда и обратно (Закон города Москвы № 9 от 25 февраля 2004 года). Всё бы ничего, как вдруг я оказался в должниках у государства, согласно «письму счастья», полученному из налоговой инспекции.

«Как, откуда, почему?» — стал задавать я вопросы сначала у себя на основной работе, потом в налоговой инспекции и в муниципалитете. В итоге выяснилось, что я

должен заплатить налог за бесплатный проезд... Как вам такой поворот? Мне нужно взять справку 2 НДФЛ в муниципалитете, заполнить форму 3 НДФЛ в налоговой инспекции, заплатить налог и спать спокойно. Я раньше знал, что бесплатный сыр находится в мышеловке, но чтобы за него платить налог... А всё это благодаря одной фразе в законе «Порядок реализации депутатом права бесплатного проезда устанавливается муниципальным Собранием», которая дает возможность муниципалитету вершить судьбу депутата.

Вот так и в других законах всегда найдется приписка, которая сводит все красивые слова и обещания на нет. Возьмем, например, закон города Москвы №56 «Об организации местного самоуправления в городе Москве», статья 12, пункт 10 «Муниципальное Собрание». Там сказано, что на заседаниях

муниципального Собрания вправе присутствовать депутаты Московской городской Думы, должностные лица органов государственной власти города Москвы, представители органов территориального общественного самоуправления, представители общественных объединений, жители муниципального образования, представители СМИ.

Замечательно, демократия в действии, но смотрим следующий пункт: «Порядок проведения заседаний, правила и процедуры работы муниципального Собрания устанавливаются Уставом муниципального образования или регламентом муниципального Собрания». Открываем трясущимися руками регламент, а там... висит замок для неудобных собрания жителей района. Статья 20 пункт 2: «На открытом заседании Совета депутатов могут присутствовать представители общественных организаций и



объединений, осуществляющих свою деятельность на территории муниципального округа, жители муниципального округа (далее — жители), представители средств массовой информации по конкретному

вопросу на основании письменного уведомления, направленного главе муниципальному округу не позднее, чем за один день до дня проведения заседания». И так практически во всем...