

ЮВАЯ

е ж е д н е в н а я

газета



ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Отставить разговорчики в альтернативном строю!

Станислав АРТЕМОВ

Удивительно — мы так привыкли к беззаконию в законах, что появление чего-либо разумного в душной кабинетах почитается чуть ли не за новинку. Появление нового закона воспринимается воспоминанием, кому не лень, воспринимать закон или скрывать пером, как звук стартового пистолета на соревнованиях — кто больше и быстрее всех обидит в нем несообразности. Лишь понимание того, что опубликованный закон — это еще не закон, а всего лишь его прообраз, «рыба», заставляло не включаться в эту гонку.

Лично мне, однако, неприятны и в армии, и в альтернативной службе. Хотя бы потому, что и в том, и в другом случае ты теряешь время. К тому же возвращаясь ты в соответствии с условиями, тебе приходится привыкать к новым, абсолютно неизвестным правилам игры. Для кого-то (но не для меня) это не составляет проблем, вот для них закон об альтернативной службе и нужен.

И, как ни странно, этот законопроект представляется одним из самых разумных за долгое время... На днях — 17 ноября — проект будет внесен для рассмотрения, днем позже рабочая группа устраивает пресс-конференцию, и, возможно, уже 23 числа пройдет первое слушание...

Сейчас критика законопроекта достигла минимального предела. Но она абсолютно непонятна. Председатель объединения «Движение против насилия» Сергей Сорокин заявляет, что в проекте закона об альтернативной службе нарушен ряд положений, касающихся прав человека. Абстрактный гуманизм, понимаете ли...

«Альтернативная служба должна носить исключительно гражданский характер, а не быть приложением к армии», — говорит критик. Но с другой стороны — разработчики все же пытаются избежать этой «придаточности». Даже (или тем более?) в виде строфобот.

«Альтернативная служба не должна носить «наказательный характер», тогда как по законопроекту, она в полтора-два раза продолжительнее военной», — не унимается критик. Но альтернативная служба во всем мире минимально в полтора-два раза продолжительнее военной. В конце концов она и не должна быть куратором.

И так продолжается, что отношения «альтернативная служба — работодателем определяются действующими законами о труде, разве что такому работнику запрещается занимать руководящие должности и он не имеет права на забастовку. Да, еще — прогулы и прочие отставания



могут привести к тому, что оправишься на плац. Зато — восьмичасовой рабочий день, предоставление жилья, оплата труда... «Предусмотрен лишь разрывительный характер альтернативной службы, то есть вопрос, противоречит или нет убеждениям призывника военной службе, в конечном счете решает специальная комиссия». Опытный вопрос в следующем: для кого этот закон — для тех, кто принципиально не желает держаться в руках оружие, или для тех, кто боится трудностей, доходящих? Увы, на данном этапе развития цивилизации именно армии — необходимость.

Так каких же последствий мы добиваемся? Видя, пока крайне и разрозненно, мы принимаем закон задерживаем, и тысячи призывников идут не в «альтернативку», а в обычную войска.

Гораздо больше меня лично тревожат другие вопросы.

Во-первых, военные (вслед за ними и некоторые субъекты федерации) упорно добиваются внесения этого закона в действие не ранее чем с 1997 года. Считают, что в это время будет позитивное количество призывников — следствие какого-то демографического взрыва. А как же конституционное право? И шутки они не понимают, что опасаются жестокого оттока призывников — по крайней мере при таком, достаточно жестком, законе. Да в той же Германии в первый год существования альтернативной службы (1973) на нее пошли только три тысячи человек, а сейчас — около десяти тысяч.

А во-вторых, что будет с теми, кто сейчас не является на призывные пункты? По закону, если вы игнорируете две повестки без уважительной причины, ваше заявление на альтернативную службу рассматриваться не будет. Но ведь сейчас этой службы нет, и поэтому, если она будет введена с сегодняшнего дня, вы можете, еще и позавчера.

Прогнозирование — со времени Кассандры известно — дело неблагодарное. И гадать, примет закон или нет, с какого времени он начнет действовать, не хочется. Хочется верить, несмотря ни на что, в здравый смысл. Сколько можно спорить ради имитации общественной полезности?

Борис Ельцин ищет контакта с республиканцами

После поражения демократов на выборах в США можно ожидать осложнений в отношениях США с Россией — такое мнение высказал вчера Президент России Борис Ельцин. По словам президента, чтобы выравнять отношения между двумя государствами, «надо искать контакты с республиканцами в США». (РИА)

Президент Туркмении едет в Европу

Президент Туркмении Сапармурат Ниязов отправился в понедельник в Австрию с официальным визитом, в ходе которого он встретится с президентом этой страны Томасом Клейншмидом и канцлером Францем Вранскиком. По итогам переговоров предполагается подписание рамочного договора о дружбе и взаимопонимании и некоторых других документов. До 18 ноября туркменский лидер посетит также Румынию и Словакию, где будут подписаны документы о сотрудничестве в различных областях. («Постфактум»)

Бутрос Гали пошлет новый контингент на Кавказ

В понедельник в Женеве открылся новый раунд переговоров под эгидой ООН по урегулированию грузинско-абхазского конфликта. Генеральный секретарь ООН Бутрос Гали заявил, что после нынешнего раунда он представит Совету Безопасности ООН рекомендации, касающиеся развертывания дополнительного контингента наблюдателей в зоне конфликта. («Эфир-дайджест»)

Президент Германии за открытие западных рынков

Президент Германии Херцог призвал открыть рынки Евросоюза для восточноевропейских государств, подчеркнув, что было бы абсурдным открывать рынки внутри собственных границ и держать их закрытыми для других стран. («Эфир-дайджест»)

ОТ ВИНТА!

Почему летают российские самолеты?

Вообще-то не должны...

Достаточно наша авиация, и военная, и гражданская, была на должном уровне и по количеству самолетов, и по летно-техническим характеристикам, и по надежности. Достаточно вспомнить, что в Великую Отечественную войну мы победили отчасти и потому, что наша, в частности, авиационная промышленность сумела выпустить 11 500 самолетов и не зависела от поставок из-за рубежа.

Вспомните, наконец, как в нашу жизнь входила реактивная авиация. Первый реактивный пассажирский самолет «Комета» был построен в Англии, но он погиб. А в это время успешно прошли испытания и первый полет в серии и на линии советский самолет «Ту-104».

Да, были и аварии, и катастрофы, но случались они не чаще, чем за рубежом. Почему же сейчас неслыханная активность запущена за вытеснение нашей авиации даже с внутренних авиалиний? Почему мы отказываемся от своего, другого только начинаем эксплуатировать, что касается «Ту-134», «Ан-24» и «Як-40», то эти модели практически выработали свой ресурс.

Вместо одной ранее существовавшей авиакомпании «Аэрофлот» создаются мелкие авиакомпании. В 1992 году их было примерно 100, в 1993 году — 320. В одной лишь Российской Федерации их 285. Это 286 коллективов, каждый со своими сложностями, своими уставами, коммерческими интересами... Но есть

живой самолет либо не оторвется от взлетно-посадочной полосы, либо не улетит на второй круг на привычных скоростях...

Один характерный пример. 26.12.93 г. самолет «Ан-26» акционерного общества «Человеческий Клуб» с 6 пассажирами, 25 дополнительными пассажирами, двумя автоматами «Иж-38» и 25 дополнительными пассажирами, а следовательно, с превышением вальной массы на 2250 кг, пригрозил на второй круг потерю скорости и упал.

Снижение объема летной работы привело к снижению квалификации летного состава. Многие из летчиков не готовы к действиям в особых ситуациях. Тренировочная база, ввиду недостаточности, особенно на периферии. Отношения к метеоусловиям такой полет в зависимости от ма-

самолет «Ту-154». Эти катастрофы унесли жизни еще 209 человек.

Важное место в решении вопросов авиационной безопасности, пассажиров и грузов занимают проблемы поставок новых самолетов российской авиационной промышленности. На смену действующим самолетам «Ил-62М» придут самолеты «Ил-96-300», «Ил-96М». Испытания, доводка и сертификация их идут уже несколько лет. Самолеты «Ту-204» должны сменить самолеты «Ту-154», но также затягивается их сертификация, и отстает желать лучшего система управления, не серьезные переделки которой не решаются АНТК им. А. Н. Туполева. Из-за отказа двигателя 2 ноября 1994 г. был отменен показательный полет «Ту-204», который пилотировал пилот 235-го (правительственного) отряда Ларин, посланный самолет в Ростовском аэропорту. Для замены самолетов «Як-40» и «Ан-24» создан и запущен в серию самолет «Ил-114», который строится в Ташкенте — за рубежом. Чья авиация будет получать их?

С целью привлечения пассажиров на свои самолеты некоторые авиакомпании начали брать в аренду зарубежные самолеты, например, белорусский самолет «А-310». Но ведь нужно учитывать, что, кроме комфортабельных условий в салоне и меньшего расхода топлива, есть еще и такая немаловажная особенность, как резкая и недопустимая проекция самолета и его системы. Если у нас не будет авиационной системы управления, то за рубежом авиационная система управления, которая не отвечает от авиационного управления самолетом и может оказаться неподходящей к пилотированию при отходе от авиационной системы управления.

Что же следует сделать для выхода современной гражданской авиации стран СНГ на такой критический пологий? Во-первых, на деле, а не на словах, поставить во главу угла вопрос о безусловном обеспечении безопасности полетов и жизни пассажиров, а не прикрывать любой ценой. Во-вторых, ликвидировать старые и новые факторы риска: повысить уровень подготовки летного состава, ликвидировать оплату на летчикам за обслуживание самолетов и заправку топливом, повысить уровень эксплуатации и всех видов обеспечения полетов. В-третьих, понять, что без единых органов управления гражданской авиации, без единых законов, единых органов контроля за безопасностью полетов и гарантии безопасности перевозку пассажиров и грузов. В-четвертых, необходимо обеспечение полной автономности российской авиационной промышленности.

Принимая во внимание, что с каждым годом уносит все большее количество жертв. В 1992 году было 33 катастрофы, в которых погибли 253 человека, а в 14 катастрофах этого года уже погибли 276 человек. Это основания считать, что наихудшим годом деятельности авиации стран СНГ будет именно 1994 г.

Стоит заметить, что эти данные не учитывают число событий авиации в районе военных действий (21.9.93 г. «Ту-134», 22.9.93 г. «Ту-154», 23.9.93 г. «Ту-134») и столпившийся 8 февраля 1993 года в районе Тегерана с иранским «Су-24»

одна общая цель: поменьше вложить, побольше получить, причем любой ценой. Появились новые «факторы риска», теперь уже обусловленные рыночными отношениями: максимальная прибыль для авиационной промышленности — это выбор безопасности полетов, а с другой стороны — расчет на прибыль за посадку, обслуживание и заправку топливом на аэродромах по либеральным ценам. В итоге мы имеем полеты с ограниченным запасом топлива, причем ограниченным до такой степени, что иногда не то что нельзя уйти на запасной аэродром, а даже на второй круг. Если раньше по этой причине происходило 3 происшествия в год, то сейчас — 12 и погиб 132 человека.

К новым «факторам риска» добавились и частые случаи превышения допустимой вальной массы (иногда на 20%) за счет груза и «запаса». Летчики, говоря, за призывом к авиационной промышленности «забыть», что перегру-

ска как в рамках ООН и НАТО, так и международной контактной группы. И если Белый дом под давлением внутриполитических обстоятельств решил играть в боснийском деле, то будет ли остальные международный «корсет» исполнять мелодию в унисон с саксофонистом Клинтон — остается под большим вопросом.

В то же время, как передает Би-би-си, военные командования боснийских сербов уже пообещали расправиться с сербами боснийского правительства в районе города Мостар, если те не прекратят наступление. Со своей угрозы боснийские сербы выступили в ответ на кровопролитие, которое войска правительства якобы учинили в сербской деревушке, к востоку от Мостар.

Аналогичная угроза прозвучала совсем недавно по адресу правительственных сил, действующих в районе аэродрома Бичи, и официальные лица в Пале ничуть не сомневаются в том, что контрабандное к югу и востоку от этого города принесет удар.

Алексей БАУСИН

Годы	1988	1990	1991	1993	Три квартала 1994
Число погибших в СНГ	115	194	246	348	278
Из них в России	76	107	179	2	

отставая война за выделение иностранной авиации, в первую очередь американской и французской?

В этом вопросе и искусственно созданные сложности в работе авиационной промышленности (разрыв цен с поставщиками, разрыв по цене на самолет), и бюрократическая конформность, привнесшая к развалу всей промышленности, к резкому сокращению количества серийных самолетов и перестройке самолетостроения на западную моду.

Работа авиационной промышленности Советского Союза оказалась оптимистичной, что, транспортные и пассажирские самолеты строились в Ташкенте, Харкове, Киеве, то есть теперь за рубежом. Лишь Воронежский завод, строивший «Ил-60» и «Ил-86», поставил российский самолет — пассажирский самолет. Саратовский строит «Як-42» и Самарский «Ту-154М». Транспортные самолеты мы лишены полностью. Самолет «Ту-154» уже исполнилось 26 лет — возраст солидный, да к тому же и стоит он по современным ценам уже миллиарды рублей. Вот и стоит он на заводе.

Есть еще «Ил-62М» (для дальних линий), этой модели уже 32 года, а количество самолетов, готовых к полету, исчисляется десятками. «Ил-76» — самолет, у «Ту-154М» запас ресурса разный: один уже добрался

до 10 000 часов, другой — только начал летать.

Вспомните, наконец, как в нашу жизнь входила реактивная авиация. Первый реактивный пассажирский самолет «Комета» был построен в Англии, но он погиб. А в это время успешно прошли испытания и первый полет в серии и на линии советский самолет «Ту-104».

Да, были и аварии, и катастрофы, но случались они не чаще, чем за рубежом. Почему же сейчас неслыханная активность запущена за вытеснение нашей авиации даже с внутренних авиалиний? Почему мы отказываемся от своего, другого только начинаем эксплуатировать, что касается «Ту-134», «Ан-24» и «Як-40», то эти модели практически выработали свой ресурс.

Вместо одной ранее существовавшей авиакомпании «Аэрофлот» создаются мелкие авиакомпании. В 1992 году их было примерно 100, в 1993 году — 320. В одной лишь Российской Федерации их 285. Это 286 коллективов, каждый со своими сложностями, своими уставами, коммерческими интересами... Но есть

живой самолет либо не оторвется от взлетно-посадочной полосы, либо не улетит на второй круг на привычных скоростях...

Один характерный пример. 26.12.93 г. самолет «Ан-26» акционерного общества «Человеческий Клуб» с 6 пассажирами, 25 дополнительными пассажирами, двумя автоматами «Иж-38» и 25 дополнительными пассажирами, а следовательно, с превышением вальной массы на 2250 кг, пригрозил на второй круг потерю скорости и упал.

Снижение объема летной работы привело к снижению квалификации летного состава. Многие из летчиков не готовы к действиям в особых ситуациях. Тренировочная база, ввиду недостаточности, особенно на периферии. Отношения к метеоусловиям такой полет в зависимости от ма-

самолет «Ту-154». Эти катастрофы унесли жизни еще 209 человек.

Важное место в решении вопросов авиационной безопасности, пассажиров и грузов занимают проблемы поставок новых самолетов российской авиационной промышленности. На смену действующим самолетам «Ил-62М» придут самолеты «Ил-96-300», «Ил-96М». Испытания, доводка и сертификация их идут уже несколько лет. Самолеты «Ту-204» должны сменить самолеты «Ту-154», но также затягивается их сертификация, и отстает желать лучшего система управления, не серьезные переделки которой не решаются АНТК им. А. Н. Туполева. Из-за отказа двигателя 2 ноября 1994 г. был отменен показательный полет «Ту-204», который пилотировал пилот 235-го (правительственного) отряда Ларин, посланный самолет в Ростовском аэропорту. Для замены самолетов «Як-40» и «Ан-24» создан и запущен в серию самолет «Ил-114», который строится в Ташкенте — за рубежом. Чья авиация будет получать их?

С целью привлечения пассажиров на свои самолеты некоторые авиакомпании начали брать в аренду зарубежные самолеты, например, белорусский самолет «А-310». Но ведь нужно учитывать, что, кроме комфортабельных условий в салоне и меньшего расхода топлива, есть еще и такая немаловажная особенность, как резкая и недопустимая проекция самолета и его системы. Если у нас не будет авиационной системы управления, то за рубежом авиационная система управления, которая не отвечает от авиационного управления самолетом и может оказаться неподходящей к пилотированию при отходе от авиационной системы управления.

Что же следует сделать для выхода современной гражданской авиации стран СНГ на такой критический пологий? Во-первых, на деле, а не на словах, поставить во главу угла вопрос о безусловном обеспечении безопасности полетов и жизни пассажиров, а не прикрывать любой ценой. Во-вторых, ликвидировать старые и новые факторы риска: повысить уровень подготовки летного состава, ликвидировать оплату на летчикам за обслуживание самолетов и заправку топливом, повысить уровень эксплуатации и всех видов обеспечения полетов. В-третьих, понять, что без единых органов управления гражданской авиации, без единых законов, единых органов контроля за безопасностью полетов и гарантии безопасности перевозку пассажиров и грузов. В-четвертых, необходимо обеспечение полной автономности российской авиационной промышленности.

Принимая во внимание, что с каждым годом уносит все большее количество жертв. В 1992 году было 33 катастрофы, в которых погибли 253 человека, а в 14 катастрофах этого года уже погибли 276 человек. Это основания считать, что наихудшим годом деятельности авиации стран СНГ будет именно 1994 г.

Стоит заметить, что эти данные не учитывают число событий авиации в районе военных действий (21.9.93 г. «Ту-134», 22.9.93 г. «Ту-154», 23.9.93 г. «Ту-134») и столпившийся 8 февраля 1993 года в районе Тегерана с иранским «Су-24»

одна общая цель: поменьше вложить, побольше получить, причем любой ценой. Появились новые «факторы риска», теперь уже обусловленные рыночными отношениями: максимальная прибыль для авиационной промышленности — это выбор безопасности полетов, а с другой стороны — расчет на прибыль за посадку, обслуживание и заправку топливом на аэродромах по либеральным ценам. В итоге мы имеем полеты с ограниченным запасом топлива, причем ограниченным до такой степени, что иногда не то что нельзя уйти на запасной аэродром, а даже на второй круг. Если раньше по этой причине происходило 3 происшествия в год, то сейчас — 12 и погиб 132 человека.

К новым «факторам риска» добавились и частые случаи превышения допустимой вальной массы (иногда на 20%) за счет груза и «запаса». Летчики, говоря, за призывом к авиационной промышленности «забыть», что перегру-

413 лет назад в борьбе поколений погиб сын Ивана Грозного

НАШ ВОПРОС

Кому предстоит получить «Черную метку» от Кинчева?

В воскресенье в «Пилот» вышел новый альбом группы «Алиса» под названием «Черная метка».

Вспомнив классическое произведение Стивенса и смысл черной метки в пиратской компании, «НЕ» заинтересовалась, кому все-таки адресована алисовская «Черная метка».

Кинчев остался верным себе (в плане повышенной пафосности) и заявил:

«Черная метка» принадлежит рок-н-роллу — это страсть. Человек, серьезно обративший свою жизнь в рок-н-ролл, должен понимать, что вся его дальнейшая жизнь будет связана со страстями и всеми вытекающими отсюда последствиями. Поэтому рок-н-ролл — это война, и поэтому очень много в рок-н-ролле личных смертей.

Рок-н-ролл — это война, и поэтому очень много в рок-н-ролле личных смертей. Рок-н-ролл — это война, и поэтому очень много в рок-н-ролле личных смертей.

Как ты думаешь, за что Иван Грозный убил своего сына? Но никаких версий выдвинуто не было.

— Это вопрос не ко мне. Я в



родстве с этой монаршей династией не состоял, поэтому даже кровь мне ничего не подсказывает.

Единственный раз за вечер Кинчев просил, когда речь зашла о его детях и воспитании, своего отца на концерт (спустя после разговора об ироничности «Алисы» на сцене).

Видели ли твои дети тебя на концерте и какова их реакция? — Разумеется, были, и не один раз. Им очень понравилась. Они все одобряют, воспринимая. Даже «козу» пытались делать. Скоро и поведу на концерт свою престолетную дочь — думаю, поре.

Станислав АРТЕМОВ

Подробности о ходе мероприятия — на с. 6

ТОЧКА, ТОЧКА, ЗАПЯТАЯ



Недавно уволенные по распоряжению президента и правительства государственные чиновники с печалью покидают свои рабочие места, тяжело переживая сокращение штатов.

Рисовал на политическую тему Антон КОЛОБОВ (7 лет)

Ф. СП-1

Кандидат технических наук Леонид ГЛАДУН

Министерство связи РФ ГПС «Моспочта» на газету

АБОНЕМЕНТ **НОВАЯ** газета

на 1995 год по месяцам:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

Куда | | (почтовый индекс) | | (адрес)

Кому | | (фамилия, инициалы)

доставочная карточка

на газету **НОВАЯ** газета

Стоимость | руб. | коп. | Кол. | руб. | коп. | КОМП.

на 1995 год по месяцам:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

Куда | | (почтовый индекс) | | (адрес)

Кому | | (фамилия, инициалы)

