ABEGINAL SECTION OF THE PROPERTY OF THE PROPER

5 июля 2001 года, четверг, № 118 (25956)

http://www.izvestia.ru Газета выходит с марта 1917 года

Подписка продолжается. Наш индекс: 50050 Розничная цена — свободная

Новости

Госдума не знает, что делать с «грязными деньгами» Роман Абрамович заказал себе спецвертолет 2-3 Политика

Авторы Трудового кодекса не боятся коммунистов Экономика

Наши банки будут банкротить по закону Издана летопись жульничества на Уолл-стрит 5.

Спорт



От «Молота» осталась одна рукоятка

Хоккейные команды продолжают разоряться



Возвращение в затерянный мир

Репортаж специального корреспондента «Известий»



Списан в Китае

Реэкспорт советских самолетов опасен для жизни

Во вторник под Иркутском разбился самолет Ту-154М, вы- мой китайская авиационная адми-полнявший рейс № 352 Екатеринбург—Иркутск—Владивос- нистрация, сказать сложно. ток. На борту судна находились 136 пассажиров и 9 членов экипажа. Все они погибли. Безусловно, в любой катастрофе очень много случайного. Но у позавчерашней трагедии есть одна глобальная и вполне объективная причина: общий износ авиационного хозяйства страны достиг критического уровня, а заменить самый массовый российский самолет просто нечем.

Тимур ХИКМАТОВ

Катастрофа прервала авиационную статистику, которая свидетельствовала об отсутствии катастроф на регулярных маршрутах российских авиакомпаний с 1997 года. Драматизм ситуации усиливает тот факт, что Ту-154 авиаторы справедливо называют «рабочей лошадкой»: этот самолет составляет основу парка российских авиакомпаний. В 1971 году был выпущен пер-

вый экземпляр этой машины. Ее печальная история — за 30 лет эксплуатации разбилось около 50 машин из 950 выпущенных объясняется тем, что Ту-154 до сих пор является самым массовым самолетом. Сейчас в России летает свыше 230 «тушек» 154-й модификации — это 25—30% всех среднемагистральных самолетов. Таким долголетием не могут похвастаться знаменитые американский «Боинг» и европейский «Эрбас Индастри». Конечно, с точки зрения современных требований самолет морально устарел и не соответствует международным станположенный ему периол и должен был быть заменен новой модификацией — Ту-204. Однако первые экземпляры этого самолета, прошедшего сертификацию в начале 90-х годов, только недавно стали эксплуатироваться российскими авиакомпаниями.

На что были потрачены последние 10 лет? Российские авиапроизводители боролись против предоставления льгот западным авиапроизводителям. тщетность этих попыток, самолетостроители стали просить у родного правительства не режима благоприятствования, а создания хотя бы равных условий. Сейчас появилась надежда, что их призывы наконец-то будут услышаны. Но десятилетний простой трудно наверстать за пару лет. Финансовые проблемы раздробленных российских авиакомпаний, отсутствие механизма лизинга и льгот на приобретение отечественной авиатехники привели к тому, что перевозчики стали обновлять свой парк путем реэкспорта советских

самолетов из-за границы. Разбившийся самолет имеет к этому самое непосредственное отношение: Ту-154М был куплен ОАО «Владивосток-авиа» в октябре прошлого года у авиакомпании «Северо-западные авиалинии Китая». О том, как эксплуатируются самолеты в Китае, всем известно. борьбу с отечественными авиакомпаниями, летавшими на китайском рынке и не обрашавшими внимание на такие «мелочи», как перегруз самолета. Насколько ак-

Разбившийся самолет был построен в СССР в 1986 году и 8 лет летал в Китае. В апреле этого года после капитального ремонта на Внуковском авиаремонтном заводе Ту-154 ввели в эксплуатацию. Капремонт гарантирует нормальную работу самолета в течение б тысяч летных часов, что составляет примерно 5—7 лет. Однако отремонтированный самолет не смог пролетать и полугода. В чем причина катастрофы — сказать пока сложно. Но надо отметить, что в предыдущих случаях наиболее частыми причинами оказывались «человеческий фактор» или неправильное техобслуживание. При этом виновниками ЧП никогда не были конструкционные или производственные дефекты Ту-154.

По словам заместителя министра транспорта Карла Руппеля, разбившийся Ту-154 не единственный самолет, который летал в Китае, а теперь перевозит российских пассажиров. Сейчас наш великий сосед переходит на эксплуатацию западной авиатехники и освобождается от самолетов советского производства. Поэтому можно предположить, что в ближайшие годы «сброс» в Россию дешевой техники из Китая увеличится. Многие российские авиакомпании не прочь приобрести эти самолеты. Низкая цена и еще не полностью исчерпанный ресурс являются непреололимым соблазлишь на законодательном уровне. А пока пассажир, приобретая би лет, не знает, сколько темных пя-

тен в биографии его самолета.

Ту-154: летопись катастроф



7 июля 1980 года сразу после взлета из аэропорта Алма-Ать упал на землю Ту-154Б-2. Погибли 163 человека. 15 октября 1984 года на взлетно-посадочной полосе аэропорта Омска Ту-154 столкнулся с топливозаправщиком. Сгорели

10 июля 1985 года после вылета из Ташкента Ту-154 сорвался в штопор и разбился вблизи Учкудука. Погибли 200 чел 8 февраля 1993 года над Тегераном столкнулись Ту-154 авиакомпании Iran Air и иранский истребитель ВВС. Погибли 130—

3 января 1994 года близ Иркутска потерпел катастрофу Ту-154 авиакомпании «Байкал-авиа». Погибли 120 человек. 6 июня 1994 года в Китае (близ города Сиань) разбился Ту-154М авиакомпании China North-West. Погибли 160 человек.

7 декабря 1995 года близ Хабаровска разбился Ту-154, вылетевший из Южно-Сахалинска. Погибли 90 пассажиров и 8 членов

29 августа 1996 года на архипелаге Шпицберген разбился Ту-154М «Внуковских авиалиний». Погиб 141 человек. 15 декабря 1997 года в аэропорту Шарджа (ОАЭ) взорвался са-молет Ту-154Б авиакомпании «Таджикистан». Из 86 человек уцелел лишь один.
1998 год: германский Ту-154 столкнулся с американским С-141

над Намибией, погибли 33 человека. 1999 год: в разбившемся Ту-154 China South-West погиб 61 че-

Цитата дня

«Все мы фаталисты. если речь идет о других».

Натали КЛИФФОРД-БАРНИ, французская писательница

Александр МАМУТ: В банковском секторе нет рынка

Банковская система должна соответствовать потребностям растущей экономики. Мелкие банки в России неэффективны, необходимо повысить требования к капитализации банков, ужесточить контроль над крупными финансовыми учреждениями, создав им при этом равные условия на рынке. Такое мнение глава рабочей группы РСПП (Российского союза промышленников и предпринимателей) по реформе банковского сектора, председатель Совета директоров МДМ-банка Александр МАМУТ высказал в интервью обозревателю «Известий» Светлане БАБАЕВОЙ.

— Зимой, когда новый РСПП только приступал к активной работе, вы прогнозировали, что отношения бизнеса и власти будут напряженные. Изменилось ли ваше мнение на сей счет?

– Я хочу надеяться, что они будут напряженными — такой конфликт объективен и необходим. Поясню. Власть стремится к расширению зоны компетенции, в том числе к руководству бизнесом. Это природа власти. Бизнес в некотором смысле тоже агрессивен — стремится к монополии в секторе, сфере. В этом смысле борьба за границы влияния обязательно будет происходить. Чем хороша такая форма взаимоотношений бизнеса и власти, как совещания при президенте, участие в Совете по предпринимательству при правительстве? Тем, что тогда отношения переходят с уровня индивидуальных контактов в плоскость цивилизованного диалога с ассоциа-



цией, которая представляет бизнес в целом. Я горячий сторонник минимизации участия государства в экономике, и если нам это удастся, создав взамен четкие правила поведения на рынке, это будет здорово.

Но, согласитесь, традиционно наша страна представляла собой образец единоличных решений, жила скорее схемами исключений. Разве не легче договариваться один на один?

- Компании, руководители которых представлены в бюро и правлении РСПП, поменяли свою стратегическую ориентацию. Бизнес-цели состоят теперь не столько в установлении индивидуальных преференций, сколько в повышении капитализации компании. Тогда она становится привлекательной для инвестиционного сообщества. Успешное решение этих задач с коммерческой точки зрения намного выгоднее для бизнеса, чем получение разовой лицензии, разовой реструктуризации долгов или еще чего-то подобного.

(Окончание на 6-й стр.)

Виктор ЧЕРНОМЫРДИН:

Позированием не занимаюсь

ЧЕРНОМЫР-Виктор ДИН, посол России на Украине, наконеи заговорил, Киевские оппозиционеры говорят о нем как о политике с непосольскими полномочиями, называют его реальным украинским президентом и опасаются, что он втянет страну в славянский союз. Сам Черномырдин до сих пор не рассказывал, как он видит свою нынешнюю роль — как южную ссылку или усиление внимания России к Украине. Первое интервью на новом посту экс-премьер дал корреспонденту «Известий» Янине СОКО-ЛОВСКОЙ.

 Виктор Степанович, вы посол или все-таки больше?

 У меня больше полномочий, чем у обычного посла, работа которого в строгих рамках. Я еще и спецпредставитель президента России по торгово-экономическим отношениям, что дает дополнительные возможности. Нынешняя работа — не почетная ссылка, я сам ее выбрал, хотя раньше не мог себе представить, что стану Чрезвычайным и Полномочным. Ради чего? Мне и дома неплохо, карьера мне не нужна, я видел достаточно, чтобы ехать куда-то. Я депутат, впереди еще три парла-

ментских года.. Идея назначить меня послом не моя, мне ее предложил президент Владимир Путин. Но меня не пришлось уговаривать. Сразу согласился, потому что понимаю, что и как нужно здесь де-

Видимо, ваши сверхполномочия привели к разговорам, что



вы станете на Украине теневым премьером или президентом?

Это пропагандистские трюки. Я буду делать то, что мне положено, и то, что могу. Я провожу в Киеве интересы России, но не во вред Украине.

Мне говорят: вы сейчас займетесь газом, долгами, нефтепроводами. Займусь, но не стану зацикливаться. У России и Украины такой огромный потенциал, что мы должны сотрудничать более глубоко, широко и ни в чем себя не сдерживать. Об этом нужно вспоминать не от случая к случаю, когда поговорили, разъехались и забыли до новой встречи. Работа должна быть постоянной.

За месяц, который я в Киеве, многого не успеешь. Виделся с новым украинским премьером Анатолием Кинахом, договорились, будем решать вопросы. Украинские депутаты просят моей аудиенции. Пока знакомлюсь с политдеятелями — со многими и раньше обшался, но молодые мне неизвестны.

(Окончание на 8-й стр.)

Сергей НИКОНОВ:

тивно боролась с данной пробле-

Система подготовки водолазов устарела

4 июля в Абердине (Шотпандия) российские глубоководные водолазы-спасатели начали завершающий этап подготовки к подъему подводной лодки «Курск». Медицинской частью операции руководит главный врач спасательной службы и главный водолазный врач Военно-морского флота России полковник меицинской службы Сергей НИКОНОВ. Перед отъездом он дал интервью корреспонденту «Известий» Татьяне БАТЕНЕВОЙ.

По сравнению с прошлогодней операцией на «Курске» предстоящая с технической, профессиональной точки зрения на несколько порядков сложнее. Подготовка водолазов на базе Экспедиционного аварийно-спасательного отряда ВМФ и 40-го ГосНИИ была завершена успешно. Я надеюсь, что поставленная

задача будет выполнена. Наши водолазы в той операции показали себя с лучшей стороны. И все же многие до сих пор считают, что оставшихся в живых после аварии членов экипажа «Курска» не спасли только из-за неправильных решений, нерасторопности спасательных служб.

 В том виде, в котором спасательные подразделения ВМФ были способны выполнять работы такого уровня, они не существуют уже несколько лет. Прежде на каждом из флотов были свои штатные водолазы-глубоководники. Они были способны выполнять целый комплекс серьезных работ по оказанию помощи аварийной лодке на глубинах до

160—200 метров. Физиологическая натренированность водолаза сохраняется около 40 суток. Наша система подготовки и поддер-

жания рабочей формы нужного числа водолазов была отлажена, наработана десятилетиями. Но она была очень затратной, морально устарела. Весь мир давно действует иначе — эти работы выполняют коммерческие водолазные фирмы. Их нанимают, в том числе и военный флот, при различных аварийных ситуациях. Если говорить конкретно о «Курске», то причиной гибели 23 подводников, оставшихся в живых после взрыва боезапаса, стало уникальное по трагичности стечение обстоятельств. Ребята погибли за несколько часов до развертывания спасательных сил. хотя спасателями были перекрыты все существующие нормативы. О таком развитии событий говорит ряд фактов, ставших известными после подъема тел подводников. Хочу только сказать, что это моя личная точка

(Окончание на 3-й стр.)

N3ВЕСТИЯ — «Прямая линия»

Генрих ПАДВА:

Одно слово может погубить навеки

Вчера госсекретарь Союза России и Белоруссии Павел Бородин в очередной раз ездил в Женеву давать показания. Павел Бородин — один из многих знаменитых людей, защитником которых выступает известный адвокат Генрих ПАЛВА.

— Меня зовут Елена. Судебный процесс над Милошевичем - насколько он законен?

Достаточно странно, что государство выдает своего гражданина для какого-то международного суда. Вообще вызывает сомнения, насколько правомерно существует Гаагский трибунал. Аналоги международных трибуналов были. Например, Нюрнбергский, но там шла речь совершенно о другом у побежденной стороны насильно были захвачены люди, что называется, в плен, и их судили. А здесь государство добровольно выдает



своего гражданина. Это вызывает серьезные сомнения. Но говорить о законности, конечно, нельзя тогда мы тоже будем вторгаться в юрисдикцию другого государства.

(Окончание на 12-й стр.)

N3BECTNA · TEMATUMECKNE

ОФИС И ОРГТЕХНИКА

• Интеллектуальная сеть — что это такое.

• Офисная техника: новинки.

 Как правильно расставить мебель в офисе советы дизайнера.

Справки по телефонам: 209-4380, 209-4384

Приглашаем к сотрудничеству рекламодателей

КУРСЫ ВАЛЮТ С 5 ИЮЛЯ

1 австралийский доллар австрийских шиллингов 10 датских крон

доллар США евро ирландский фунт исландских крон испанских песет итальянских лир

.24,7200

канадский доллар немецкая марка 10 норвежских крон 100 португальских эскудо 1 сингапурский доллар

10 финлиндских марок . 10 французских франков 10 шведских крон 1 швейцарский франк . 100 японских иен 11,2200

.41,5800

ЦЕНА Austria ..24.-ATS Belaium Denmark .

.62.-BFR .12.-FF3.-DM

Great Britain Greece550.-DR .3500,-LIRE Luxembourg62,-FLUX Netherlands ...

Sweden16.-SKR Switzerland 2,4-SFR

Розничная цена в России и странах СНГ своболная



1000000 турецких лир Курсы установлены без обязательств Банка России покупать или продавать указанные валюты по данному курсу. Информация предоставлена департаментом общественных связей Банка России