

СОБЫТИЯ

Семиноженко предлагает взять и «голоснуть» за закон о языках



По его мнению, документ поддержит большинство в Верховной Раде Законопроект о языках, зарегистрированный в Верховной Раде представителями фракций Партии регионов, Компартии и Блока Литвина, является оптимальным вариантом для решения языковых проблем в Украине. Такую мысль высказал в среду на заседании Центра социально-консервативной политики глава Государственного агентства по вопросам науки, инноваций и информатизации Украины Владимир Семиноженко, сообщает ИА «НАШ ПРОДУКТ».

Он отметил, что этот закон поддерживает большинство в Верховной Раде, поэтому не нужно затягивать с его принятием.

«Есть большинство – взять и проголосовать за этот закон. Чем он плох? Кто скажет? У нас же есть большинство – так давайте «голоснем»», – призвал Семиноженко.

Также он предложил «оптимальную формулу», которая бы помогла уладить конфликты при обсуждении языкового вопроса в Украине. «Я предлагаю формулу, которой мы можем пользоваться: двуязычие – это не когда одна часть страны говорит по-русски, а вторая по-украински. Это когда все общество в целом в равной мере хорошо владеет обоими языками. Украинского языка не должно быть меньше, но и русского должно быть больше», – отметил он.

Напомним, что в Украине сейчас активно обсуждается языковой вопрос. В частности, депутаты-регионалы настаивают на том, что в стране ущемляются права русскоязычных граждан и требуют от государства отстаивать развитие этого языка.

Виктория Ланко

утерянное наследство

Сломанные крылья

Авиапром являлся визитной карточкой Советского Союза. Благодаря разумной политике государства примерно 30 % мирового рынка гражданской авиации находилось в ведении... огромного авиационного комплекса Страны Советов.

«У меня создается ощущение полной безнадежности».

Герман Греф, министр экономического развития (2006-й год) Авиационная промышленность СССР в отдельные годы производила в год более 350 магистральных, региональных и грузовых самолетов и 300 вертолетов гражданского назначения, более 620 самолетов и 390 вертолетов военного назначения.



Под патронатом Минавиапрома СССР находилось 242 предприятия, непосредственно занимавшихся разработкой и производством профильной продукции. Из них в Российской Федерации дислоцировалось 214, в том числе 28 научно-исследовательских центров и институтов, 72 ОКБ и 114 серийных заводов. На авиационных предприятиях России работало более 1,5 млн. высококлассных специалистов.

Лет 30 назад участие советских представителей в разного рода авиационных салонах вызвало приступы острой зависти у мировых конкурентов, т.к. братья славяне каждый раз выкатывали на смотровые площадки пар тройку абсолютно новых изделий, тянувших на мировую сенсацию. По количеству экспонатов СССР забивал, как мамонта, любую страну, а бывало и всех участников авиасмотра скопом. При этом руководители советских делегаций со скромным смирением без всякого понта заявляли западным журналистам, что смогли представить на обозрение лишь то немногое, с чего сняли гриф секретности. Из истории восхождения русской авиации на мировой Олимп. «Нам разум дал стальные руки-кры-

лья, а вместо сердца пламенный мотор»

Богобоязненный царь-батюшка Николай Александрович оставил узурпаторам большевикам в авиации пустяковое наследство, как, впрочем, и во всем остальном. Советский Союз конца 20-х годов представлял собой лапотную страну уровня 1913 года с поголовно неграмотным населением. Первую мировую войну промышленность царской России не в состоянии была выпускать танки и самолеты. Т.е. планеры из фанеры клеили самостоятельно, а моторы импортировали из Франции. И таким нехитрым робом (подобие современной отверточной сборки) до 1918 года собрали 3,5 тысячи самолетов. В то же время Германия изготовила 47,3 тыс., а Франция и Великобритания, соответственно, по 52,1 и 47,8 тыс. аэропланов. Самолеты строят не только авиазаводы – они лишь последнее звено в длинной промышленной цепочке. Без развитой металлургии, химии, станкостроения, радиотехники, без конструкторских бюро, укомплектованных классными специалистами, без высококвалифицированных технологов и рабочих нечего и думать о про-

изводстве современных летательных аппаратов. Увы, ничего этого не было в распоряжении группы большевиков, вознамерившихся отставить в сторону мировую революцию и построить собственными силами в исторически очень короткое время высокоразвитую социалистическую державу. История не оставляла времени на раскачку и ретивое революционное пустобольство. На ровном месте за 12 лет индустриализации удалось создать мощнейший в мире Авиапром. И если к началу войны качество советских летательных аппаратов довольно существенно отставало от немецких «мессеров» и «юнкерсов», то к 1944 году практически по всем параметрам русские изделия стали превосходить вражеские. Все 30-е годы советские конструкторы занимались копированием зарубежной лицензионной техники, приобретая навыки самостоятельного конструирования. Для созидания власть обязана вдохновлять и организовывать народ. Это большевикам удалось. В полной мере. Лозунг «Все в ОСОВИАХИМ (Общество содействия обороне, авиационному и химическому строитель-

ству)!» не был пустым звуком. Успехи авиации всячески пропагандировались, вплоть до организации перелетов через Северный полюс в Америку на специально сконструированных самолетах. Своими летчиками страна гордилась так же, как спустя 30 лет космонавтами. Авиация являлась зоной особого внимания. Не обходилось без кнута. Многие знают, что знаменитые русские конструкторы Туполев и Петляков ускоренно создавали свои шедевры в условиях тюремных шарашек. Считается, что они огребли сроки из-за маниакальной подозрительности вождя. Это не совсем так. Туполев и его подчиненный Петляков оказались на спецобъекте по вполне реальным служебным прегрешениям.

Из-за неспособности советских конструкторов обеспечить ВВС современными аппаратами, Туполеву и 60 конструкторам из его КБ была поручено ответственное задание – закупить в Америке лицензии на наиболее перспективные самолеты. Несколько месяцев уполномоченные имитировали рвение, итогом которого стала закупка 3-х лицензий (в том числе на транспортный самолет Сикорского ДС-3, переименованный в СССР в Ли-2). Когда же делегация привезла из творческой командировки рабочие чертежи, то выяснилось, что размеры в них даны в дюймах, а не в миллиметрах. И теперь для того, чтобы произвести лицензионный продукт на отечественной технологической базе из имеющихся на то время конструкторских материалов, требовался кардинальный перерасчет всех узлов самолета в объемах, равноценных проектированию нового изделия.

Это смогли сделать только для ДС-3. И для перерасчетов в срочном порядке выключили из плановой работы целое КБ Мясищева.

Слепив халтуру, туполевцы не забыли привезти из США контейнеры с барахлом: от бабьих шмоток до холодильников. Отец народов не прощал пренебрежение к должностным обязанностям, тем более накануне неизбежной войны моторов, и участники бизнес-тура загремели в шарашку.

К 50-м годам Советский Союз прочно занял лидирующие позиции в военном самолетостроении. И на его базе тогда же начали ускоренными темпами развивать гражданскую авиацию. К моменту бело-вежского сговора трех лиходеев советскому Авиапрому было чем гордиться.

Итоги работы либерального «ликвидкома»

В 1992 году российский Авиапром в последний раз массово достроил и продал 80 авиалайнеров. И к 2000 году выпуск сократился до 3 штук в год. В Украине производство самолетов вообще прекратилось.

Причины крушения могучей отрасли безрукие либералы объясняли тоталитарным наследием. Из аналитической записки Центра стратегических разработок в Госдуму в 2002 году: «Нынешнее состояние авиационной отрасли является прямым следствием ее формирования в условиях тотального государственного планирования и закрытости государства от внешнего мира...».

Потому как только пагубное тотальное государственное планирование исчезло, а государство открылось настежь, Авиапром сразу грохнулся ниц на радость конкурентам. Количество грузоперевозок в России к 2002 году снизилось в 4,1 раза. Количество людей, воспользовавшихся услугами российских авиоперевозчиков, сократилось в 4,5 раза (в Украине в 8 раз!). Приобретение воздушных судов авиакомпаниями снизилось с 282 (в 1992 г.) до 7 штук (в 2001 г.).