



Орловская ИСКРА¹⁶⁺

Еженедельная газета Орловского областного отделения Коммунистической партии Российской Федерации

E-mail: redline-orel@mail.ru, orel_iskra@mail.ru

Сайт www.kprforel.ru

80 лет Победе над Японией

В феврале 1945 года на Ялтинской конференции Сталин согласился на просьбу союзников — Рузвельта и Черчилля — о вступлении СССР в войну с Японией через два-три месяца после капитуляции Германии и окончания войны в Европе.

Наступательные операции американских вооруженных сил на Тихом океане развивались крайне медленно. Бои за небольшой остров Окинава, например, длились около трех месяцев. Такой ход боев не предвещал скорого окончания войны.

Крайним сроком сосредоточения Красной армии на Тихоокеанском театре военных действий Сталин назначил пятое августа 1945 года.

В первую очередь на Дальний Восток направляли самые опытные части, которые участвовали в освобождении Европы.

Главной трудностью стало колоссальное расстояние и изношенность ключевой железнодорожной артерии — Транссибирской магистрали. Чтобы увеличить ее пропускную способность, к Тихому океану были направле-

ны тысячи работников специальных формирований. Были построены обходные мосты и новые станции.

Военные эшелоны на Дальний Восток шли непрерывным потоком, настолько плотным, что один состав был виден из окон другого.

К началу боевых действий Красная армия имела значительный перевес над противником как по численности, так и по качеству подготовки.

9 августа Советские войска начали Маньчжурскую наступательную операцию. Стратегический замысел заключался в тройном ударе с разных направлений с целью окружить, расцезь и уничтожить войска противника.

... Квантунская армия, на которую Япония делала ставку как на последний рубеж обороны империи, прекратила существование менее чем за три недели.

Одним из результатов стремительного наступления наших войск стало освобождение Кореи, аннексированной Японией еще в 1910 году.



2»



Воины Корейской Народно-Демократической Республики, павшие в боях за освобождение Курской области России

На днях руководитель Корейской Народно-Демократической Республики Ким Чен Ын вручил госнаграды участникам освобождения Курской области.

Мероприятие прошло в штаб-квартире Центрального комитета Трудовой партии Кореи. Присутствовали члены Центрального военного комитета ТПК, ведущие командиры министерства обороны КНДР, военно-политические командиры крупных соединений Корейской народной армии, семьи погибших бойцов.

Торжественная церемония началась с исполнения гимна КНДР и минуты молчания в память о военнослужащих, отдавших жизнь в бою.

По сообщению информгентств.

Конец войны

(Окончание. Начало на стр. 1).

Разгром Японии обеспечил безопасность СССР на Дальнем Востоке, позволил вернуть Южный Сахалин и Курилы и создал условия для победного завершения национально-освободительной войны против японских оккупантов в Китае.

В 2010 году 2 сентября было внесено в календарь как День окончания Второй мировой войны. В 2020 году празднование было перенесено на 3 сентября. А в 2023 году Владимир Путин подписал закон об изменении названия памятного дня. Он стал называться Днем Победы над милитаристской Японией и окончания Второй мировой войны.



«Героями не рождаются. Наши дни!»

Орловцев приглашают принять участие в масштабном проекте

Департамент национальной политики и межрегиональных связей города Москвы совместно с Некоммерческим фондом «Международных интеграционных технологий» продолжает реализацию масштабного социального проекта «Героями не рождаются. Наши дни!».

В рамках проекта продолжается сбор рассказов об участниках СВО, их героизме, межнациональной дружбе для сборника «Героями не рождаются. За Родину!».

Инициатива направлена на сплочение граждан нашей страны различных национальностей вокруг важнейших событий, связанных с проведением специальной военной операции, формирование у молодёжи нравственных ценностей, патриотизма, осознанной необходимости защиты Родины, а также укрепление силы духа и воспитание мужества на примерах служения Отечеству участников СВО.

Написать рассказы можно индивидуально или коллективно – семьей, классом или организацией.

Рассказы и фотографии принимаются до 1 октября 2025 года на электронную почту:

zarodinu240222@mail.ru, с указанием имени и фамилии автора рассказа или авторского коллектива, контактных данных для обратной связи.

По итогам сбора истории жюри отберут самые интересные рассказы, которые войдут в 6-й сборник «Героями не рождаются. За Родину!».

Торжественная церемония награждения победителей проекта состоится 23 октября 2025 года в Музее Победы на Поклонной горе в Москве. Награды вручат Герои России — участники спецоперации.

Сборники с рассказами о героях СВО передадут на хранение в Музей Победы и Музей обороны Москвы. Кроме того, специальный тираж сборников получат российские бойцы, находящиеся на передовой.

СПРАВОЧНО:

Первый сборник рассказов об участниках специальной военной операции «Героями не рождаются. За Родину!» был выпущен в мае 2023 года. За время реализации проекта было опубликовано более 850 рассказов о современных героях России.

orel-region.ru



Орловская область направила на фронт строительные материалы и спецоборудование

Груз был собран по поручению Губернатора Андрея Клычкова, к которому обратились наши артиллеристы, сражающиеся на Харьковском направлении.

В посылку вошли нейтронизатор беспилотных систем РЭБ «Терминатор 37-5G», а также доски, брусья, влагостойкие ОСБ листы, пленка, скобы, саморезы, шуруповёрты, циркулярные и бензопилы, маскировочные сети и другие материалы, собранные по заявке бойцов.

orel-region.ru



Русская война заканчивается только так, как на этом фото

Сейчас, или год спустя, или десять лет спустя, или сто.

Никакой на свете американец, никакой на свете англичанин, никакой на свете француз никогда не отдавали и не отдадут русским ни победу, ни полупобеды, ни четвертинку.

Нужны ли переговоры?

Конечно. Переговоры — это просто такой фон войны, который фиксирует нашу победу в случае победы или поражение в случае поражения. Ничего другого переговоры не фиксируют.

Фиксирует только русский флаг над Рейхстагом.

ТГ Захар ПРИЛЕПИН.



Предвыборная программа избирательного объединения «ОРЛОВСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ КПРФ»

на выборах депутатов Орловского городского Совета народных депутатов
седьмого созыва

Уважаемые жители города Орла, дорогие земляки!

12–14 сентября 2025 года состоятся выборы Орловского городского Совета народных депутатов седьмого созыва. Это дни, когда голос каждого человека может многое изменить в судьбе города Орла. КПРФ — это единственная политическая партия, последовательно защищающая права людей труда и национально-государственные интересы России. Стратегическая цель партии — построение в России социализма.

Депутаты-коммунисты в Орловском городском Совете народных депутатов проводят активную работу по социальной защите трудящихся, работников бюджетной сферы, детей, пенсионеров, участников СВО и членов их семей, осуществляют депутатский контроль над деятельностью органов исполнительной власти.

Сегодня в нашем городе накопилось много проблем — дефицитный бюджет, неудовлетворительное качество услуг ЖКХ, транспортного обслуживания населения, и многое другое. Городу Орлу нужно обновление, новая власть и честные выборы.

Кандидаты, выдвинутые КПРФ, никогда не отделяли себя от жителей родного города. Мы принципиально и последовательно защищали и будем защищать интересы человека труда, создавать условия для достойной жизни и благополучия простых тружеников, наших земляков.

Очевидно, что город Орёл может получить дополнительную динамику развития при активном взаимодействии городской власти с губернатором-коммунистом. Это станет возможным, если коммунисты составят большинство в Орловском городском Совете народных депутатов. КПРФ подготовила программу развития города. Она станет основой работы депутатов-коммунистов в Орловском городском Совете народных депутатов в интересах каждого жителя.

I. Бюджет города — источник развития

Существующие параметры бюджета не только не позволяют городу развиваться, они недостаточны для выполнения уже существующих полномочий органов местного самоуправления. Поэтому главными задачами депутатов-коммунистов в бюджетной политике станут:

1. Способствование созданию условий для развития реального

сектора экономики и новых рабочих мест.

2. Инвентаризация муниципального имущества, повышение эффективности его использования, усиленный контроль за поступлениями арендных платежей для пополнения городского бюджета.

3. Обеспечение социальной направленности бюджета, безусловное исполнение всех социальных программ и обязательств перед жителями.

4. Контроль за целевым использованием бюджетных средств, сокращение неэффективных расходов.

5. Недопущение банкротства муниципальных предприятий и акционерных обществ, сохранение и развитие муниципального сектора экономики.

II. Образование, здравоохранение, культура и спорт

Главная ценность и достояние Орла — его жители. Сохранить и приумножить человеческий потенциал города — значит обеспечить его будущее. Основные проблемы социальной сферы — износ материально-технической базы бюджетных учреждений, отставание заработной платы работников бюджетной сферы от средней по экономике в регионе.

Качество медицинского обслуживания, платные услуги, очереди в поликлиниках, проблемы с получением льготных медикаментов вызывают обоснованное недовольство орловчан. В сфере социальной политики депутаты-коммунисты будут добиваться:

1. Повышения заработной платы работников бюджетной сферы, доведение оплаты труда в ее муниципальном секторе до средней по экономике.

2. Реализации программ капитального ремонта и обновления материально-технической базы учреждений бюджетной сферы — школ, детских садов, библиотек, учреждений культуры и дополнительного образования. Увеличения объёмов строительства детских школ и детских садов в новых микрорайонах.

3. Обеспечения школьников горячим питанием, ужесточения контроля за качеством услуг по организации питания в школах и детских садах.

4. Улучшения организации отдыха и оздоровления детей, увеличения количества бесплатных путевок для малообеспеченных и многодетных семей.

5. Социальная поддержка ветеранов, пенсионеров, «детей войны» — людей, строивших и

развивавших наш город. Всеобщая поддержка участников СВО и членов их семей.

6. Строительства спортивных площадок и комплексов, развития физкультуры, массового и детского спорта. Обеспечения доступной среды для инвалидов, их социальной адаптации, активного включения в жизнь общества.

III. Проблемы ЖКХ — выход есть

Основными проблемами сферы ЖКХ являются передача ее объектов и функционала из-под государственного контроля частным коммерческим компаниям, колоссальный износ жилого фонда и инженерных сетей, значительные энерго- и теплопотери и, как следствие, — завышенные тарифы на коммунальные услуги. В интересах частных монополий тарифы увеличивают каждый год. Более всего эти действия властей бьют по пенсионерам и молодёжи, многодетным и малоимущим семьям, другим социально незащищённым категориям граждан. Низким остаётся качество обслуживания жилого фонда частными управляющими компаниями. Приоритетными задачами депутатов-коммунистов в сфере ЖКХ станут:

1. Контроль за деятельностью управляющих компаний, за исполнением ими своих обязательств перед жителями по нормативному содержанию жилого фонда. Широкое информирование граждан об их правах в сфере ЖКХ, содействие защите их интересов.

2. Реконструкция коммунальных сетей и городской инфраструктуры.

3. Требование от власти строгого исполнения программ капитального ремонта жилого фонда, замены лифтов, расселения ветхого и аварийного жилья.

4. Наведение порядка в сфере обращения с отходами, контроль за деятельностью всех ее участников: регионального оператора, перевозчиков, администрации города Орла, управляющих компаний.

5. Продолжение программ внутриквартального благоустройства с установкой детских городков и оборудованием дворовых спортивных площадок.

IV. Транспортное обслуживание и дорожное строительство

Наиболее важными задачами депутатов-коммунистов в сфере транспортного обслуживания населения и дорожного строительства станут:

1. Сохранение и развитие муниципального общественного электротранспорта, обновление инженерной инфраструктуры и подвижного состава.

2. Развитие городской маршрутной сети, системы оплаты проезда, жёсткий контроль интервалов движения на маршрутах перевозчиков, особенно в вечернее время.

3. Недопущение сокращения числа муниципальных маршрутов за счёт введения коммерческих.

4. Недопущение необоснованного роста тарифа на проезд в общественном транспорте.

5. Повышение качества ремонта дорог, строгое соблюдение гарантийных сроков и нормативов их эксплуатации.

V. Контроль исполнительной власти

В рамках своих законодательных и контрольных полномочий депутаты-коммунисты выступают «За»:

1. Повышение прозрачности для населения работы Орловского городского Совета народных депутатов и администрации города Орла, регулярный обязательный отчёт депутатов и чиновников перед жителями.

2. Изменение подхода к формированию и реализации городских программ содержания и ремонта улично-дорожной сети, устройства и ремонта тротуаров и уличного освещения, обустройства контейнерных площадок: от финансирования по остаточному принципу — к планомерному ежегодному увеличению финансирования этих направлений для повышения комфорта и безопасности проживания граждан.

3. Поддержку территориального общественного самоуправления, расширение полномочий органов ТОС при решении вопросов на их территории.

4. Вынесение важнейших вопросов и острых социальных проблем на публичное обсуждение с участием общественных организаций и инициативных групп граждан, введение в широкую практику опросов, сходов и собраний жителей.

VI. Градостроительство, архитектура, экология

Главными задачами депутатов-коммунистов в области градостроительной политики, архитектуры и экологии станут:

1. Комплексная застройка микрорайонов с одновременным строительством социальной и транспортной инфраструктуры.



2. Предварительная оценка специалистами и общественностью архитектурно-планировочных решений с целью недопущения строительства объектов, нарушающих архитектурный облик города.

3. Продолжение благоустройства городских кварталов, улиц частного сектора, развитие социальной и инженерной инфраструктуры, освещения, водоснабжения и водоотведения, транспортной доступности.

4. Ликвидация стихийных мусорных свалок, внедрение современного подхода раздельного сбора отходов, повышение культуры и информированности общества в сфере обращения с отходами.

5. Продолжение благоустройства мест отдыха орловчан, компенсирующая высадка деревьев и иных зеленых насаждений, благоустройство прибрежных территорий рек.

Уважаемые жители города Орла!

Мы — кандидаты КПРФ — люди труда: рабочие, учителя, бюджетники, молодёжь, инженерно-технические работники, самозанятые и представители малого и среднего бизнеса, советские офицеры запаса и пенсионеры, едины в одном: мы готовы взять на себя ответственность за развитие нашего города.

Городу Орлу нужны честные и профессиональные депутаты, способные своей работой добиться вывода города из социального и экономического кризиса. У КПРФ есть люди, способные мыслить и действовать, трудиться и побеждать. В тесном союзе с губернатором-коммунистом мы сможем открыть новые возможности для развития нашего любимого города.

КПРФ призывает всех жителей города Орла проявить сплочённость и солидарность во имя будущего нашей малой родины.

Рассчитываем на вашу поддержку и убеждены, что на выборах вы сделаете правильный выбор!

Ветеран партии А. П. Морозов человек неравнодушный. Поэтому уже не в первый раз он обращается с письменными предложениями в администрацию города Орла и в Орловский городской Совет. Коммунисту и гражданину Морозову хочется поделиться своим видением некоторых проблем родного города.

«Я, как сторожил, истинный орловец, горжусь тем, что родился и всю жизнь прожил в Орле, — пишет А. П. Морозов. — Уверен, что не требуется никого убеждать в том, что в последние годы, несмотря на имеющиеся нынешние серьёзные экономические и политические трудности в стране и области, очень быстрыми и заметными темпами хорошеет, молодеет по многим направлениям своей жизни наш город. Но тем заметнее на первый взгляд мелкие негативные явления, беспорядки, которые проявляются и беспокоят многих жителей города».

Морозов уверен, что решение этих проблемных вопросов не нуждается в каких-то крупных финансовых вложениях — достаточно потребовать от чиновников исполнения своих прямых обязанностей, «понудить», как пишет Морозов, специалистов решать возникшие проблемы. Поэтому старый коммунист несколько обескуражен реакцией властей на свои обращения, которую он называет «пустым, порой трудно объяснимым «круговоротом бумаг», отписок...»

«В течение месяца по почте мне приходили непонятные ответы, — удивляется А. П. Морозов. — Например, на предложения или вопросы, которые я не задавал. Были тексты «ответов» без подписи автора и без указания его должности».

Что же беспокоит А. П. Морозова? Он, например, считает важным узаконить на местном уровне обязанность государственных и муниципальных учреждений вывешивать кроме государственных флагов еще и копию Знамени Победы во время праздников. Существующее правило рекомендательного характера кажется Морозову не совсем соответствующим значимости таких событий как, например, Победа в Великой Отечественной войне или День освобождения Орла. «Надо понять, что это великие праздники, и что обязательное использование копии Знамени Победы при праздновании Дня Победы и Дня освобождения г. Орла и Орловской области от фашистов, других памятных дат, посвящённых Вели-

«Авторитет власти основывается на умении решать сложные вопросы...»

кой Отечественной войне, особенно в нынешних условиях, не простая формальность. Необходимо помнить, что Красное Знамя Победы — символ разгрома фашизма».

Другая болезненная тема, по мнению Морозова, это летние кафе на ул. Ленина, которые расположены так, что фактически препятствуют свободному движению пешеходов по обеим сторонам улицы. В своем видении данной проблемы Морозов не одинок. Наша газета уже рассказывала о попытках депутатов-коммунистов Орловского городского Совета доказать несоответствие фактического расположения павильонов на Ленинской тем планам, которые утверждает рестораторам местная исполнительная власть. И здесь Морозов затрагивает очень важную и, к сожалению, «скользкую» тему российского законодательства, в той его части, которая касается понятия «земель общего пользования». Как показывает практика последних десятилетий, трактовки этого понятия зачастую могут быть весьма различными и далеко не всегда в пользу простых граждан.

Не обошел вниманием А. П. Морозов и такую «неразрешимую» для нынешних властей тему как вывески на иностранном языке. «Обилие латиницы» в старинном русском городе вызывает справедливое возмущение А. П. Морозова. Откуда такая дискриминация русского языка? И так ли безобидно обилие иноязычных названий на торговых вывесках? Вот вопросы, которые поднимает неравнодушный пенсионер в своем об-

ращении к местным властям. Он предлагает ввести соответствующий налог за использование латиницы в торговых вывесках и наружной рекламе. Такая мера, по мнению автора идеи, могла бы удерживать коммерческие предприятия от излишней «латинизации» городской среды.

Так называемая «клубная музыка», которая рвется из салонов автомобилей и оглушает окружающих, тоже не улучшает орловскую городскую среду, счита-

ении проблемы шума в общественных местах: если окружающим мешает, значит, источник звука должен быть выключен! Но власти предпочитают прятаться за общие законодательные установки, требующие тишины лишь после 23 часов. А до этого времени, получается, можно не считаться с окружающими? «Впечатление такое, что автоводители соревнуются между собой по громкости (силе) звука», — возмущается А. П. Морозов.

Обратил внимание дотошный пенсионер и на такую вроде бы «невинную» деталь нынешнего городского благоустройства как шлагбаумы, перекрывающие въезд во двор «чужим» автомобилям. А как же «скорая помощь» или пожарная машина, ставит риторические вопросы Морозов. И приводит конкретные примеры, когда задержка машины «скорой» у такого вот шлагбаума едва не стоила жизни нуждающемуся в медицинской помощи человеку.

Остаются в запустении поистине уникальные архитектурные объекты. А. П. Морозов, в частности, очень встревожен тем обстоятельством, что памятник архитектуры — здание кинотеатра «Родина» «вот уже более 20 лет находится в состоянии постепенно умирающего на глазах жителей города». Не осталась незамеченной для пенсионера и фраза нынешнего владельца кинотеатра, который, оказывается, «не предполагал столкнуться со многими проблемами, когда купил этот объект».

Авторитет власти, подчеркивает А. П. Морозов, основывается прежде всего на умении брать на себя и решать сложные вопросы, а не уходить от ответственности. И тем самым старейший орловский коммунист очень точно подмечает одну из системных проблем нынешнего государственного устройства страны.

Подготовил Андрей ГРЯДУНОВ.



ет А. П. Морозов. Неужели это такая непосильная для властей задача — ограничить публичную трансляцию такой музыки, которая уместна разве что в ночных закрытых клубах? У Морозова есть конкретное предложение — ввести жесткий временной интервал для любителей «клубняка». Например, наложить полный запрет на ее публичное звучание после 19 часов. В конце концов, было же решение Верховного суда РФ, которое закрепило определенный подход в ре-

Почему борцы с Лениным и всем советским спущены с цепи?

Потому что общество хочет социализма, а олигархия хочет оставить всё как есть.

Вы заметили, друзья, как в последние три года активизировалась борьба с Лениным? Да и вообще со всем советским?

Конечно, антиленинская и антисоветская пропаганда являются постоянным фоном нашей жизни со времён «перестройки». Но именно в последние несколько лет накал антиленинской пропаганды резко вырос. А российские борцы с Лениным стали до степени смещения напоминать своих украинских братьев по разуму, ломающих ленинские памятники.

В Телеграм и соцсетях содержатся целые сетки каналов, занимающихся антиленинской и антисоветской пропагандой практически в ежедневном режиме. Причём это не какие-то безумные интернет-фрики. Большинство пи-

сак из этих сеток подъезжает в государственные СМИ. Что говорит о том, что у антиленинской и антисоветской пропаганды точно есть заказчики во властных кабинетах.

А летом этого года антиленинские пропагандисты выдали фильм «Мумия». Его авторы и спикеры доболтались до того, что «Ленин — демон», а «Мавзолей — некроантическая система, которая сосёт силы русского народа». Я не шучу, это буквальные цитаты. Причём опять-таки главные авторы этой киноподелки харчуются в госСМИ.

А что же случилось? А вот что: за время СВО настроения нашего общества решительно повернулись в сторону социализма.

С 1998 года федеральный научно-исследовательский социологический центр РАН проводит социальное исследование, в рамках которого задаёт россиянам вопрос: «в каком обществе вы хотели бы

жить?» Так вот после начала СВО число желающих жить при социализме выросло более чем в полтора раза — до самого высокого уровня за всё время проведения опроса. А доля желающих жить при капитализме, напротив, в полтора-два раза упала.

Сегодня сторонников социализма в нашем обществе в ТРИ РАЗА БОЛЬШЕ, чем сторонников капитализма.

Причём социалистические настроения не просто разово подскочили в 2022 году, а стали устойчивым трендом, что снова подтвердил опрос 2025 года. Это новая реальность России.

Наглядным выражением этих настроений служат шевроны в виде флага СССР на рукавах бойцов СВО и красное Знамя Победы, которое они поднимают над освобождёнными населёнными пунктами.

Настроения общества изменились, а вот социально-экономическая система

— нет. Большая часть богатств страны по-прежнему принадлежит кучке субъектов, приватизировавших их в ельцинские годы. И пока народ обалдевает от роста цен, олигархия, несмотря на все санкции, только жиреет.

В 2021 году «Форбс» насчитал в России 123 долларовых миллиардера, а в 2025 году — уже 146. Вот именно эту публику до дрожи пугает поворот общества в сторону социализма.

Что делают олигархи в ответ на эту угрозу? Они подключили своих агентов влияния в чиновничьих кабинетах и резко нарастили финансирование антисоветской пропаганды.

Помните об этом, друзья, когда увидите в интернете очередной антисоветский текстик. Он оплачен ворами, которые хотят, чтобы вы оставались обворованными.

ТГ Юрий АФОНИН.

Светлана Владимировна Суконова — коммунист со стажем, недавно отметила юбилей, ей исполнилось 50. Всю свою трудовую жизнь работает в сельском хозяйстве, в животноводстве. Более пяти лет трудится заведующей Егорьевской молочно-товарной фермой ЗАО «Куракинское» Свердловского района.

Со Светланой мы встретились и пообщались прямо на рабочем месте.

Она родом из этих мест, с детства приучена к сельскому труду. Дома держали и корову, и поросят, и домашнюю птицу. И, конечно, Светлана помогала ухаживать за животными. Родители тоже всю жизнь работали на селе. Мама — на свиноферме, отец — механизатором.

— После школы пошла работать в колхоз «Труд», сначала — телятницей, потом главным зоотехником, — рассказывает Светлана Владимировна. — Когда ферму расформировали, перешла в ЗАО «Куракинское» на Егорьевскую молочно-товарную ферму. Работа непростая, весь день на ногах, забот много,

Труженица

но справляюсь. С детства люблю животных, и уже не представляю своей жизни где-то еще. Сейчас на ферме 500 голов КРС. Мы откармливаем телочек. Производим молоко, мясо. Готовую продукцию — молоко — отправляем на Брянский маслозавод. За сутки сдаем около шести тонн молока. Мне как заведующей надо найти подход и к каждому работнику фермы, в коллективе 12 человек. Все удается, коллектив у нас молодой, дружный.

Более десяти лет Светлана Владимировна является членом партии. Помнит, как вступала в ряды КПРФ, это было торжественно, на выездном заседании бюро, которое прошло в стенах музея, открытого в ЗАО «Куракинское». Партийный билет вручала Людмила Александровна Александрова, тогда первый секретарь Свердловского РК КПРФ.

«Я вступала в партию осознанно. Мои родители жили в СССР, и сегодня с трепетом вспоминают то время, когда были действующие социальные льготы и права, по-настоящему бесплатное образование и бесплатная медицина. Дети бесплатно посещали кружки, ездили отдыхать в пионерские лагеря. У людей была уверенность в завтрашнем дне и гарантированная работа. Когда Советский Союз распался, многое изменилось. На селе жизнь стала трудной, непредсказуемой. Не случайно молодежь стремится уехать в город. Нужны перемены, людям нужны социальные гарантии. Поэтому я полностью поддерживаю программу партии, которая добивается лучшей доли для простых людей, для людей труда».

— Вы знаете, в хозяйстве



большая партийная организация, больше десяти человек, чувствуется поддержка коллег, это придает сил и уверенности, — говорит собеседница. — Но хотелось бы, чтобы наше государство больше внимания уделяло

сельским труженикам, развитию села. Село кормит город.

У людей должна быть возможность выбора и уверенность в завтрашнем дне.

Юлия РЮТИНА.

Борьба с Лениным — продолжение геополитической катастрофы

Программа «Наследие», радио «Говорит Москва»

Ведущий Николай Стариков:

— Часто (каждый год пару раз — точно) мы слышим, читаем, видим заявления определенных общественных деятелей и политиков, требующих захоронить Владимира Ильича Ленина и снести мавзолей. Иногда выходят фильмы на эту тему. Вот недавно вышел такой фильм под названием «Мумия». И мы решили к этой теме вернуться.

В программе участвует Андрей Леонидович Вассоевич, директор Института востоковедения РГПУ имени А. И. Герцена, доктор философских наук, кандидат исторических наук, профессор.

Андрей Леонидович, скажите, вы были членом КПСС? Я спрашиваю, потому что сторонники захоронения тела Ленина, как только заходит дискуссия на эту тему, тут же начинают подозревать своих оппонентов в предвзятости: «А вы не бывший член КПСС, не член КПРФ? Ваши родственники не были близки политическому руководству Советского Союза?»

Андрей Вассоевич:

— Нет, Николай Викторович, членом КПСС я не был. И так уж судьба распорядилась, что я не был даже членом Всесоюзной пионерской организации имени Владимира Ильича Ленина. Не потому, что являлся малолетним антисоветчиком, а просто часто болел, вовремя в пионеры не приняли, а дальше, как говорится, отряд не заметил потери бойца.

Николай Стариков:

— Я тоже не состоял в КПСС, но пионером и комсомольцем был.

Андрей Вассоевич:

— Более того, Николай Викторович, я вам сознаюсь, что ни моя матушка Татьяна Николаевна, ни мой отец Леонид Игнатьевич, царство ему небесное, тоже в КПСС не состояли.

Николай Стариков:

— Тогда давайте продолжать удивлять наших слушателей. Ча-

стенко аргумент в пользу перезахоронения Ленина звучит примерно так: процедура бальзамирования и сама идея сохранить тело вождя — это что-то из древнего Египта, что нехорошо. Андрей Леонидович Вассоевич не просто доктор философских и кандидат исторических наук, он еще и египтолог, знает древнеегипетский язык и разбирается в вопросе профессионально. Андрей Леонидович, есть что-нибудь египетское в способе сохранения тела Ленина?

Андрей Вассоевич:

— Ничего общего между мумифицированием, как его практиковали в древнем Египте, и бальзамированием тела Ленина нет. Методику бальзамирования тела вождя разработали и применили в 1924 году Владимир Воробьев и Борис Збарский, один из которых был выдающимся анатомом, а другой — химиком. Теперь о самой идее. В январе и феврале 1924 года в Москве стояли трескучие морозы, что позволило максимально продлить процедуру прощания. Тысячи людей прибывали в Москву, чтобы поклониться Владимиру Ильичу. В этом людском потоке был, кстати, и Хо Ши Мин, будущий руководитель социалистического Вьетнама. Збарский убедил, что великопепный анатом Воробьев сможет сохранить тело Ленина таким, каким оно было в первые часы после смерти.

Николай Стариков:

— То есть это было политическое решение, рациональное и прагматичное. Сегодня я не вижу ни одного аргумента в пользу идеи перезахоронить Ленина и ликвидировать мавзолей.

Андрей Вассоевич:

— Обратите внимание: с идеей уничтожить мавзолей и перезахоронить Ленина вновь выступили этим летом, буквально через считанные недели после того, как вся страна отметила 80-летие Победы и парада Победы, прошедшего 24 июня 1945



года; парада, на котором наши воины бросали к подножию мавзолея Владимира Ильича Ленина стяги нацисткой Германии. Уничтожить мавзолей означает плюнуть в самую святую страницу нашего исторического прошлого, потому что я не знаю более значимого, более масштабного, более героического события, чем победа советского народа в Великой Отечественной войне. Второй плевок — в население Донбасса. Ни для кого не секрет, что бандеровщина на Украине до поры до времени таилась. Первая попытка современных бандеровцев выйти на оперативный простор была связана с деятельностью президента Виктора Ющенко, предложившего провозгласить Бандеру героем Украины. Вторая попытка бандеризации Украины началась с «ленинопада» — массового сноса памятников Владимиру Ильичу Ленину.

Для жителей Донбасса Ленин стал символом всего, что нужно от нацистов защищать. Патриотизм Донбасса, еще входившего тогда в состав Украины, был отделен от советского патриотизма. Уничтожить мавзолей и выбросить из него тело Владимира Ильича Ленина — значит показать, что мы, по сути дела, ничем от бандеровцев не отличаемся. Более того, мы даже хуже, ведь те только памятники крушили.

Николай Стариков:

— Среди сторонников захоронения Ленина популярен такой «аргумент»: де, пока Ленина не захоронят... И дальше перечисляется, что хорошего могло бы произойти, однако не происходит. Как будто мавзолей мешает этому хорошему произойти. На это мне всегда хочется спросить: мавзолей Ленина помешал разгромить гитлеровский рейх? А ведь злее врага у России не было. Идем дальше. Скажите, как забальзамированное тело Мао Цзедунa мешает Китаю развиваться и обгонять Соединенные Штаты Америки, становясь первой силой в мире?

В Турции есть мавзолей Ататюрка (Мустафы Кемалю). Наверное, турки не знают, что мавзолей и забальзамированное тело их вождя тянут страну назад. Расскажите об этом туркам, им будет очень интересно послушать. Назовите хоть одного деятеля турецкой политической системы, который бы выступал за немедленное перезахоронение Ататюрка в соответствии с канонами ислама. Ведь Турция — страна исламская. Таких голосов не слышно. Что мы получим, перезахоронив Ленина и уничтожив мавзолей?

Андрей Вассоевич:

— Мы получим довольно мрачную ответку от стран, являющихся сегодня нашими стратегическими союзниками — от Китайской Народной Республики, от Кореической Народно-Демократической Республики, от Соци-

алистической Республики Вьетнам. Во всех этих странах есть мавзолеи, где покоятся нетленные тела коммунистических вождей, к которым не только политическое руководство, но и народы этих стран относятся с огромным уважением.

Николай Стариков:

— Сегодняшняя Российская Федерация — правопреемница СССР. Отсюда — наше место в ООН, наше ядерное оружие. А идея перезахоронения Ленина — это продолжение геополитической катастрофы.

Андрей Вассоевич:

— Мавзолей — это ведь не просто место погребения Владимира Ильича Ульянова (Ленина). Это символ побед советского народа. На трибуну мавзолея подымался первый в мире космонавт Юрий Алексеевич Гагарин...

Нет такой общественно значимой победы в советской истории, которая не была бы подчеркнута тем, что победители восходили на трибуну мавзолея. Уничтожить мавзолей означает уничтожить самые выдающиеся страницы нашей истории.

Когда стреляют в прошлое, оно отвечает. После того, как в сталинский период нашей истории выстрелил Хрущев, распорядившийся в ходе 22 съезда КПСС вынести тело Иосифа Виссарионовича Сталина из мавзолея, произошел полный разрыв отношений Советского Союза с коммунистическим Китаем. А затем произошли кровавые события на острове Даманском.

Если мы начнем «хрущевствовать» сегодня, это породит такую цепную реакцию, что «подвиги» Никиты Сергеевича просто померкнут.

Николай Стариков:

— Прошлое должно служить нашему настоящему и нашему будущему. Ленин — это мыслитель, основатель Советского Союза, основоположник идей, которым сегодня следуют миллиарды людей.

Не только нельзя трогать Ленина и мавзолей. Нужно еще вернуть памятник Дзержинскому в Москву.

(Расшифровка радиоэфира публикуется в сокращении).

Полетели? Такая страна была...

Телеканал «Красная линия», программа «Точка зрения»

Ведущий Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:



— Ежегодно в третье воскресенье августа в России отмечают День воздушного Флота. И, судя по новостям, к своему профессиональному празднику авиаторы и авиастроители подошли с лучшими результатами, чем в предыдущие годы. Приступил к программе летных испытаний новый Ил-114-300; объявлено о первом полете, как было сказано, «полностью импортозамещенного» Суперджета-100; состоялся полет МС-21 с российским двигателем. Но и проблемы есть, и их много. О них мы сегодня и поговорим. В программе участвуют:

Смирнов Олег Михайлович — заслуженный пилот СССР, председатель комиссии по авиации Общественного совета Ространснадзора, заместитель министра Гражданской авиации СССР в 1983–1990 гг.; Детенышев Сергей Викторович — председатель правления Ассоциации малых авиационных предприятий; Патраков Андрей Григорьевич — эксперт международного консультативного агентства «Безопасность полетов», основатель сервиса безопасности полетов RunAvia; Крупнов Юрий Васильевич — председатель наблюдательного совета Института демографии, миграции и регионального развития, действительный Государственный советник РФ 3-го класса.

Итак, статистика: из 15 запланированных коммерческих самолетов предприятия поставили только один... Компонентной базы нет, производственных мощностей не хватает, технологий нет, инженеров не хватает.

Вот такая противоречивая информация к празднику. Какие тенденции преобладают?

Олег СМЕРНОВ:

— Празднование Дня воздушного Флота отражало степень развития отечественной Гражданской авиации. Было время, когда в Тушино за полетами самолетов с трибуны наблюдал Сталин. Ельцинская команда праздник отменила. Сейчас его вернули. В этом году празднование проходит на фоне прогрессивных изменений во взгляде государства на роль Гражданской авиации. Тридцать предше-



ствующих лет самолетостроение в России умышленно уничтожали. Теперь же то, о чем мы толковали тридцать лет, говорят и президент, и председатель правительства. Признаются ошибки, сделан вывод о необходимости возврата к выпуску собственных самолетов. Председатель правительства лично курирует вопросы самолетостроения. Мишустин часто бывает на авиазаводах, встречается с их руководителями и инженерами.

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— Коль скоро вспомнили Михаила Мишустина, упомяну его замечательный диалог с гендиректором корпорации «Ростех» Сергеем Чemezовым, предположившим, что на свете нет страны, которая бы производила все комплектующие для своих самолетов, на что премьер заметил, что такая страна была, и называлась СССР. Чemezов согласился, и оба пришли к выводу, что нужно возвращаться к советской практике. Что вы об этом думаете?

Юрий КРУПНОВ:

— Это, конечно, очень хорошо — приходить к подобным выводам на тридцать третьем году отсутствия авиаромма. В следующем году, наверное, премьер еще больше Советский Союз похвалит, но хотелось бы вернуться к авиации. Ил-114-300, скорее всего, в серию не пойдет из-за исходных недостатков конструкции и, к сожалению, никуда не полетит. Разговоры в третьем тысячелетии про то, что какой-то якобы уникальный самолет куда-то выкатили, просто смешны.

Сегодня любая, даже самая маленькая страна способна из модульных комплектующих собрать один самолет или пять самолетов. Мы же не это обсуждаем. Авиация — это способ обеспечения связности страны. Это значит, что летать должны тысячи самолетов самого разного типа. А чем нас кормят? МС-21, напомним, должен был пойти в серию еще в

2017 году. Каждый год говорят — вот-вот будет. Не будет.

Мы уже десять лет на что-то надеемся в этой прекрасной студии, но наши надежды почему-то не материализуются. Почему? Потому что в стране нет авиапрома и промышленной политики. Посмотрите на автопром — такая же ситуация. Обсуждаются рынки, госпрограммы, еще что-то, но при этом у государства отсутствует цель созидать.

Госпрограмма по авиапрому стартовала в 2012 году. Согласно этой прекрасной программе, сегодня мы должны были собственной техникой контролировать два-два с половиной процента рынка мировых авиаперевозок. Кто-то за полный провал ответил? Что мы обсуждаем вообще?

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— 24 июля в Амурской области разбился Ан-24. Самолет замечательный, но старый. Если человека заставить в 80 лет бежать марафон, каким будет результат?

Андрей ПАТРАКОВ:

— Катастрофа обнажила проблематику региональных перевозок. Пока рано говорить о причинах произошедшего, но, с большой долей вероятности, можно утверждать, что виноват пилот. Однако ошибки появляются не на пустом месте. Разбившемуся самолету — пять десятков лет. Пилоты говорят: сравните счеты и современные компьютеры. Счеты ведь простые, надежные, но ошибиться на них гораздо легче, чем на современном компьютере. То же — самолеты: летать «на руках» гораздо сложнее, чем программировать современный аэробус, который после нажатия кнопки летит сам.

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— Давайте вернемся к диалогу Мишустина и Чemezова. Главе «Ростеха» поручили подготовить новую финансовую модель производства гражданских самолетов и вертолетов. Суть идеи — в увеличении финансирования. Что вы об этом думаете?

Олег СМЕРНОВ:



— Председатель правительства не задал Чemezову вопрос: «А где миллиарды, которые я, как председатель правительства, уже выделил?»

Вместо этого последовали новые транши на «Байкал», признанный совершенно недееспособным самолетом. По сути, его нужно заново разрабатывать. Цель — выудить из бюджета новые миллиарды? Не правильнее ли сначала расследовать, как были израсходованы уже полученные средства?

В Соединенных Штатах тоже из бюджета идут деньги на поддержку и развитие авиастроения. Но они идут напрямую «Боингу». А у нас они идут в какой-то банк.

Из этого банка перечисляют в другой банк. Создали какую-то ГТЛК (Государственную транс-

портную лизинговую компанию). В конце концов миллиарды «теряются», не доходят до станков, до рабочих, до инженеров, до изделия. Деньги разворовывают.

Ложь захлестнула всю систему управления. И никто не несет за это наказание. В этом наша беда.

Если не исправим, ничего у нас не будет, ни одного самолета.

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— Самолет «Байкал» — показательный пример. Не так давно сделали вывод, что он мертв. Сейчас говорят — нет, он, скорее, жив, но надо потратить еще Бог знает сколько, и тогда самолет полетит. При этом идут разговоры, что необходимо реанимировать Ан-2 («кукурузник»), пусть он пока летает. Почему не дают «Байкалу» умереть спокойно? Или, может быть, это действительно стоящий проект? Как вообще обстоят дела в малой авиации?

Сергей ДЕТЕНЫШЕВ:

— Если открыть госпрограмму, которая была в 2012 году утверждена, а затем отменена, то в ней имеется подпрограмма «Малая авиация» со строчкой «Разработка и поставка легких воздушных судов для местных авиалиний». Программа действовала с 2012-го по 2025-й год. Знаете, сколько по этой программе было предусмотрено поставить в авиакомпания серийных самолетов? Ноль... То есть Минпромторг и государство полностью свою программу выполнили. Деньги — порядка 9 миллиардов — тратились на НИОКР (научно-исследовательские и опытные конструкторские работы). Результатом должен был стать некий «демонстратор технологий на 9 мест». Мы его и видим. Называть «Байкал» самолетом не очень правильно, потому что он изначально проектировался как «демонстратор технологий», которым и является.

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— Однако цены на него заявлены космические.

Сергей ДЕТЕНЫШЕВ:

— Как вообще можно заявлять цены на «самолет», который не сертифицирован и не запущен в серию? Цена высосана из пальца. Условно: потратили пять миллиардов, через ГТЛК заcontractовали десять «Байкалов» с Единой дальневосточной (авиакомпанией). Поделили — получилось по 500 миллионов за штуку.

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— На чем мы будем летать? Я вспоминаю свое детство, которое прошло во Владимирской области. Обычная деревня, «кукурузник», который перевозил людей. Таких «кукурузников» было просто море. Что придет им на смену?

Сергей ДЕТЕНЫШЕВ:

— Нет никакой проблемы разработать новый легкий самолет. Они у нас уже серийно производятся и поставляются на экспорт. Например, амфибии. В России достаточно специалистов, способных создавать легкую авиацию, просто внутри страны на такую технику нет спроса. В лучшем случае весь спрос — за границей.

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— Почему нет спроса в такой огромной стране, где до некоторых населенных пунктов можно добраться только на самолете?

Сергей ДЕТЕНЫШЕВ:

— Потому что действующая «регуляторка» — правила Минтранса — исключают коммерческое применение малой авиации для перевозок.

Вы можете купить самолет в частное владение — возить себя любимого, но возить пассажиров — исключено, потому что сразу появляется запретительная регуляторика.

А частный рынок очень ограничен: человек двести, ну, может быть, пятьсот — на всю страну — летают; те, кто могут позволить себе купить и эксплуатировать самолет. Малая авиация в России — это игрушка для богатых и немножечко сельхозработы. Но последний рынок — черный или серый в лучшем случае, потому что под одним сертификатом летают по десять самолетов.

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— Первая выкатка Суперджета, насколько я помню, произошла в 2007-м году, MC-21 — в 2016-м. Сроки переносятся, срываются. Какие основания полагать, что наши самолеты вообще появятся? Помню начало двухтысячных — эксплуатировались исключительно отечественные самолеты, редко попадались «Боинги». Сейчас зайдешь в аэропорт — наших самолетов просто нет. Когда можно будет увидеть, что в российских аэропортах и самолетов российских большинство, если не все?

Юрий КРУПНОВ:

— При существующей политике — никогда.

Ваши вопросы о позитиве меня просто пугают. Это как если бы лежал больной раком в четвертой стадии, а мы рассуждали о позитиве, потому что у умирающего с утра порозовели щеки.

Еще раз: никто у нас не ставит задачу развивать авиапром. Банальный пример — региональные перевозки. Даже если считать по пять самолетов на каждый субъект федерации, то несколько сот бортов поднялись бы в небо «автоматически». Минтранс нужно полдня, чтобы сформулировать заказ, затем его утверждают постановлением правительства и передают одному или двум разработчикам-производителям. Всё!

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— Это же не так сложно в масштабах страны.

Юрий КРУПНОВ:

— Нет, я вас все-таки не понимаю...

Цель, как было показано на примере госпрограммы 2012 года, заключается не в производстве самолетов, а в освоении бюджетных средств. Эта цель успешно достигнута. Цель, чтобы в регионах была авиация, государство не ставит.

Поэтому нам, как папуасам, показывают — вот выкатили новый самолет, у него композитное крыло! Нигде в мире такого нет! Всё, Трамп застрелился, потому что такого крыла нигде в мире больше нет... Народ год это ест. Затем появляется информация, что ждали 15 самолетов, а появился один... И тут же (условно) — Ил-114 на три килограмма похудел! Хотя ему нужно худеть гораздо больше. За 500 лет он похудеет до нужного формата. Понимаете? Откуда возьмутся конструкторы, если у них нет рынка? Что они будут конструировать? Сколько мы потеряли всего! Авиапром задает промышленные стандарты всей стране. Убить авиапром значит выжечь всю страну. А мы сидим и радуемся — Мишустин похвалил Советский Союз и его комплектующие!

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— Справедливости ради: еще недавно они и слов таких не выговаривали... Самолеты — это важно, но авиация — это еще и огромная инфраструктура: аэродромы, техподдержка, запчасти, высококвалифицированные кадры. Государство этим занимается? Что у нас есть из того, что должно быть? Опять-таки, в Советском Союзе все это было.

Сергей ДЕТЕНЫШЕВ:



— То, что есть сейчас и было в Советском Союзе — это «две большие разницы». Советский Союз был нацелен на развитие, на освоение собственных территорий, доставшихся большим трудом. Север, Дальний Восток — все развивалось. Сейчас обратная тенденция. Если посмотреть перепись населения, официальную статистику, мы видим непрерывную урбанизацию населения. Территории деградируют, население стягивается в городские агломерации. Если государство рассматривает такую целевую модель, как оптимальную — «давайте жить в десяти городах» — то сегодняшнего количества самолетов, аэродромов и пилотов вполне достаточно, их даже много.

Но если думать об освоении страны, то их катастрофически мало, всё надо наращивать по экспоненте. Если несколько лет назад можно было продать нефть и купить что пожелаешь, в том числе самолеты, то сегодня это не работает, нужно развивать свое. В большой авиации что-то делается или имитируется — вопрос не ко мне. А в малой авиации — тупик. В 2014-м или 2015-м году ее как класс исключили из госпрограммы. Вместо самолета — «демонстратор». «Байкал» — это студенческий проект вообще-то. Я учился в МАИ, когда его делали, своими глазами видел, как его разрабатывали. В нем куча ошибок. Государство понимает, что происходит? Я не уверен. А если понимает, способно оно измениться и предпринять экстраординарные меры? И это для меня не очевидно. Хотя именно это нужно делать.

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— При нынешних тенденциях летать будет все опаснее и опаснее, и вообще труднее. Или я сгущаю краски? За счет чего мы держимся и за счет чего будем держаться в дальнейшем?

Андрей ПАТРАКОВ:

— В первой половине нынешнего года у нас не было ни одного серьезного авиапроисшествия, но вторая половина — с катастрофой Ан-24 — перечеркнула все достижения, связанные с безопасностью полетов. Количество погибших оказалось самым большим, если не ошибаюсь, за семь лет. В дополнение — сокращается авиапарк. Мы меньше летаем. Следующий вопрос — а будем ли летать вообще?

В этом году Россия попыталась привлечь к внутренним перевозкам африканскую компанию — из Эфиопии. Та отказала, причем совершенно обоснованно: зачем рисковать даже одним своим самолетом, отдавать его нам в аренду с экипажем, чтобы затем попасть под санкции, превратив парк из ста пятидесяти лайнеров в груды бесполезных кирпичей?

Эта показатель отчаянного положения — авиационная держава, как мы себя до сих пор позиционируем — обратилась за помощью в африканскую страну... Мы уже не способны самостоятельно решать задачу авиаперевозок.

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— В апреле Госдума приняла закон о так называемом «малом лизинге» — иностранные экипажи, иностранные самолеты. Кому-то это кажется прекрасным решением. Но, как показывает пример с Эфиопией, не все так просто.

Олег СМЕРНОВ:

— Чудес не бывает. Сегодня порядка 95 % авиаперевозок в России приходится на «Боинги» и «Эйрбасы», которые отрезаны от контактов с производителями. Даже техническую документацию нам не поставляют, хотя самолету каждый день требуется новый технический документ. Наши авиакомпании выкручиваются, но долго так продолжаться не может. Авиационный мир все прекрасно видит. Многие страны небо для нас закрыли. Мы остались без объемов перевозок, без доходов и уже тридцать лет топчемся на одном месте.

Везде произошел колоссальный рост авиаперевозок: в США — до 900 млн человек в год, в Европе — до 800 млн, в Китае — до 600 млн. А у нас, после того, как к власти пришел Ельцин, объем перевозок упал со 140 млн до 20 млн. Авиационная отрасль сознательно уничтожена. Начать восстановление можно с малой авиации: это и школа подготовки летчиков, инженеров, техников, это и полеты в труднодоступные места и проч. Наша малая авиация, если сравнить с Западом, находится в каменном веке. Руководство страны должно это понимать. Если отечественное авиастроение не будет восстановлено, Россия исчезнет с карты мира.

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— Давайте добавим оптимизма. Ситуация тяжелая, но у нас есть отличная военная авиация.

По беспилотникам у нас тоже положение не хуже, чем у противника. Нельзя сказать, что самолетостроения в стране нет. Оно есть. Почему так же не развивать гражданскую авиацию?

Сергей ДЕТЕНЫШЕВ:

— Со строительством дронов — хороший пример. Правда, в этом есть две части: то, что делает государство за государственный счет, и то, с чего собственно и началось развитие беспилотных войск — самоорганизовавшиеся энтузиасты. Они сами создали фонды, организовали закупки и производство без какой-либо государственной помощи. Общий уровень изделий понятен: все — и мы, и противник — работают на компонентной базе Китая, но речь не об этом. Мы говорим о способности отрасли самоорганизоваться и очень быстро нарастить производство.

Проблема — в государственном регулировании. Лично я знаю с десятков человек с деньгами, которые готовы сейчас финансировать создание двигателей, маленьких самолетов и строительство аэродромов. Но каждый из них интересуется: «Где рынок?» А рынка нет. Вместо рынка у нас запретительная регуляторика.

Есть инвесторы, есть КБ, которые уже разрабатывают и производят технику; есть регионы, которым малая авиация нужна позарез. Любой губернатор это скажет — даже там, где есть шоссейные и железные дороги, малая авиация все равно востребована. Дорога дает направление, авиация обеспечивает радиус. Это совершенно другая модель развития страны. Но нынешние законы не дают развиваться малой авиации.

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— В РСФСР было около 1200 — 1300 аэропортов. Сейчас в России их порядка 200. Недавно с помпой открыли аэропорт в Геленджике. И хорошо, что открыли, смотрится он прекрасно. Но сколько сегодня должно быть аэропортов, чтобы обеспечить потребность страны в авиаперевозках?

Андрей ПАТРАКОВ:



— По статистике прошлого года в России 224 действующих аэропорта. В планах — к 2030 году довести до 240... Требования к созданию малых аэропортов избыточны, и эти требования не собираются упрощать. Более того, написаны дополнительные федеральные правила, ужесточающие требования для аэропортов малого класса. Какого развития можно ждать?

Малой авиации не нужно строить свое Шереметьево, которое никогда не окупится, достаточно бульдозером раскатать полосу, и на эту грунтовую полосу сможет приземляться са-

молет. А если летающий внедорожник Ан-24 заменить на малую авиацию, полеты будут происходить не раз в неделю, а несколько раз в день. Требования нужно упрощать, а вместо этого идет освоение бюджета на реконструкции существующих аэропортов из-за появления новых жестких требований. Соответственно — растут бюджеты. Видимо, кто-то получает на этом хороший кэшбэк.

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— Это точно. Может ли Россия вернуть себе статус ведущей или хотя бы великой авиационной державы при существующей социально-экономической системе? Что надо поменять, чтобы наша авиация, наш авиапром приблизились к тому, что было в Советском Союзе?

Юрий КРУПНОВ:



— Надо перейти от задачи освоения бюджета к задаче связывания регионов страны с помощью воздушного флота собственного производства. Надо поставить правильную задачу.

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— Я на днях читал иностранный обзор. Там было замечательное высказывание в адрес Ил-62: «джентльмен в мире самолетов». Мало того, что наш авиапром, обеспечивая четверть мировых авиаперевозок, производил всё, так он ещё и делал это очень качественно. Как приблизиться к советским стандартам?

Олег СМЕРНОВ:

— Юрий Крупнов описал этот путь. В ельцинское время были уничтожены две основные управляющие мощности, без которых невозможно развитие и нормальное функционирование авиации — Министерство авиационной промышленности и Министерство Гражданской авиации.

Сегодня восстановить все можно только в мобилизационном режиме, когда каждый несет персональную ответственность за результат своего труда — начиная от министра, заместителя председателя правительства, председателя правительства как куратора, и заканчивая токарем-слесарем на заводе.

Тогда все начнет возрождаться очень быстро.

Дмитрий АГРАНОВСКИЙ:

— Маяковский писал: «Товарищ пролетарий, садись на самолет!» Даже в раннем Советском Союзе быстро поняли, что без стремительного развития авиации — гражданской и военной — стране просто не выжить. Сто лет прошло с тех пор...

(Расшифровка эфира публикуется в сокращении).



Главный день детства!



**Уважаемые земляки,
учителя, наставники
и ребята!**

От всей души поздравляю вас
с Днём знаний, с началом нового
учебного года!

Этот замечательный, светлый праздник всегда был любим многими поколениями нашей страны. Он наполнен воспоминаниями о радостном детстве, школьных друзьях и любимых учителях. Именно в школе мы впервые ощущаем теплое чувство любви к Родине. Познаем мир и родную природу. Усваиваем нравственные уроки. Учимся дружбе, ответственности и трудолюбию.

Орловщина, как и вся Россия, всегда по праву гордилась своими педагогическими традициями. Наша система образования складывалась на протяжении столетий.

В советскую эпоху она достигла своей высшей ступени. В СССР школа в равной степени хранила дух Ушинского и Добролюбова, Макаренки и Сухомлинского.

Опыт русских педагогов слился с энтузиазмом советских учителей и был помножен на всеобщность и доступность образования. Такой подход наилучшим

образом раскрывал способности и творческий потенциал граждан страны.

Именно наша школа, с глубоким уважением относящаяся к русской истории и литературе, смогла воспитать солдата-победителя, освободившего мир от «коричневой чумы» в годы Великой Отечественной войны.

В этот замечательный день

я желаю всем удивительных открытий и интересных встреч, педагогам терпения и творчества, а родителям — радости за успехи своих детей.

Мира вам и благополучия!
С Праздником!

**Первый секретарь
Орловского обкома КПРФ
В. Н. ИКОННИКОВ**



Поздравляем!



**НОВИКОВА
Михаила Павловича —
с 95-летием!**

**СТОЛЯРОВА
Николая Алексеевича!**

**ДАНИЛЕНКО
Николая Петровича!**
Орловский РК КПРФ,
п/о №№ 8, 13, 23.

**МОРОЗОВУ
Клавдию Петровну —
с 75-летием!**

**САПЕЛКИНА
Ивана Дмитриевича,**
Первого секретаря
Залоговского РК КПРФ!

**ГАВРИЛОВА
Алексея Владимировича!**
Залоговский РК КПРФ.

**ЧУРКИНА
Виктора Анатольевича,**
ветерана партии и труда,
секретаря Малобобровского п/о —
с юбилеем!

**АРТАМОШИНА
Сергея Николаевича!**
Дмитровский РК КПРФ

**КРУГЛИКА
Владимира Константиновича,**
ветерана партии и труда —
с юбилеем!

**МАКАРОВА
Константина Юрьевича!**

**СИЗОВУ
Алину Евгеньевну!**

**ЩЕРБАКОВА
Александра Александровича,**
депутата Орловского горсовета!

**ЖАВОРОНКА
Михаила Николаевича!**

**КОРОТКОВА
Сергея Александровича!**
Советский РК КПРФ,
п/о №№ 42, 43, 56.

**23 августа исполнилось 90 лет
Анатолию Дмитриевичу
КЛУШИНУ.**

Поздравить Анатолия Дмитриевича
пришло много друзей, родных
и знакомых. Атмосфера в доме юбиляра
была поистине праздничной.
По поручению Первого секретаря
Орловского обкома КПРФ В. Н. Иконникова
имениннику было вручено
благодарственное письмо.
Также Болховский райком КПРФ
вручил ветерану медаль в честь
80-летия Победы в Великой Отечественной
войне 1941–1945 гг.

С юбилеем, Анатолий Дмитриевич!
Болховский РК КПРФ.

Работы в Многопрофильном медицинском центре продолжаются

Продолжается и поставка медицинского оборудования. На днях в центр поступили инфузионные насосы для отделения реанимации, фемтолазер для офтальмологических операций, аппараты ЭХВЧ и системы эндоскопической визуализации. В ближайшее время ожидается поставка аппарата МРТ.

Главная новость — привезено первое крупногабаритное оборудование: 160-срезовый японский компьютерный томограф стоимостью 86 млн рублей. Этот аппарат позволит проводить глубокую диагностику и сложные исследования, в том числе сердечно-сосудистой системы, и выявлять опасные заболевания на самых ранних стадиях. Специалисты уже приступили к монтажу оборудования, который займет до двух месяцев.

ли строительство многопрофильного медицинского центра.

Посмотрели, как идут работы — облицовка цоколя, монтаж каркасов, установка сантехники, систем пожарной безопасности, вентиляции. Как я уже писал, центр продолжает получать современное оборудование, которое позволит вывести медицинское обслуживание жителей региона на качественно новый уровень. Строительство идет активно, но к подрядчику есть ряд замечаний — в первую очередь, от него требуется неукоснительное выполнение плана работ.

Ход строительства держим на постоянном контроле, в том числе и сроки его завершения...

ТГ Губернатор КЛЫЧКОВ.

27 августа наш регион посетила делегация Правительства России под руководством помощника Председателя Правительства Муслима Магомедовича Хучиева, а также заместителя Министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации Юрия Сергеевича Гордеева. Вместе проинспектирова-



**Совместный
проект
Орловского
обкома КПРФ
и агентства
печати
«Красная строка»**

Гл. редактор С. А. Заруднев.
Редакционная коллегия: С. В. Балашов, С. А. Заруднев,
Т. В. Лавунова, Е. Е. Прокопов, Ю. Ф. Рютина.
Учредитель: Орловское областное отделение
политической партии «Коммунистическая партия
Российской Федерации».
Издатель: АНО «Редакция газеты «Орловская искра».
Адрес издателя и редакции: 302030, Орловская
область, г. Орёл, ул. Московская, 78. Тел. 54-14-64.
E-mail: redline-orel@mail.ru, orel_iskra@mail.ru.
Сайты: www.kprforel.ru, www.orelcity.ru.

Газета зарегистрирована
Управлением Федеральной
службы по надзору
в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций
по Орловской области
22.04.2022 г.
Серия ПИ № ТУ57-00339.
Издаётся с июня 1994 года.
Почтовый индекс П-4990.

Редакция не всегда раз-
деляет мнение авторов
публикуемых
материалов.
Коммерческая инфор-
мация публикуется
с пометкой
«На правах рекламы»
или «Реклама».
Выходит по пятницам.
Цена свободная.

Отпечатано
в АО «Типография «Труд»
302028, г. Орёл, ул. Ленина, 1
Заказ № 196.
Объём 2 п. л. Тираж 4 000 экз.

