



низ правовой защиты? И с кем мы останемся, если отвернемся от самоотверженных, преданных делу людей?

*Материал подготовила кор. «ЭКО» Л. ЩЕРБАКОВА*

## ИЗ КОММЕНТАРИЕВ

*инициатива и самостоятельность  
всё ещё наказуемы*

**В.И. СКУБАЕВ**

*народный судья Падунского районного суда г. Братска*

«Обвинение по делу Х.Г. Хуснутдинова основывалось на инструкциях 70-х годов, хотя уже вступил в действие Закон о государственном предприятии... Суд установил, что следствие ушло в сторону от выявления истины. Основная ошибка следствия – использование для обвинения недоброкачественного заключения специалистов... Пойти по пути, предлагаемому инструкциями: – проект, финансирование, другие этапы, – не представляется возможным. Так, Хуснутдинов за полтора года работы в Бодайбо вряд ли что-нибудь таким путем там построил бы.

Но пока самостоятельные руководители очень часто наказываются. Работать им сегодня так же сложно, как и вчера, т.к. инструкция по-прежнему довлеет над законом.

Изучив мотивы действий Хуснутдинова, мы не обнаружили личной корысти. Он исходил из интересов предприятия. Я считаю, что мы смогли достойно разобраться в этом непростом деле...»

*хозяйственные руководители  
нуждаются в защите*

**Л.В. ЕГОРОВА**

*адвокат, Братск*

«Все судебное следствие по делу Х. Г. Хуснутдинова велось с обвинительным уклоном. Когда следствие не смогло доказать его вину по 102-й статье (убийство), оно стало усиленно заниматься хозяйственной деятельностью: надо было оправдать его содержание под стражей, приговорив хотя бы к условному, на один год, наказанию...»

Защищая Х.Г. Хуснутдинова, я защищала хозяйственного руководителя, посвятившего свою жизнь служению обществу. Позиция объективного расследования, которую занял суд, вынесенный им оправдательный приговор являют собой настоящую победу правосудия».

## ПОСЛЕСЛОВИЕ ОТ РЕДАКЦИИ «ЭКО»

24 ноября 1988 г. в Братском авиапредприятии были проведены выборы командира. В качестве кандидатов выступили В.Н. Односторонцев, нынешний командир авиаотряда, Х.Г. Хуснутдинов и В.П. Фролов, заместитель командира. Избран Х.Г. Хуснутдинов. Надеемся, что к моменту выхода в свет этого номера он будет утвержден в должности.

*Перепечатка из журнала «ЭКО»,  
1989, № 2, с. 181–199*

*Публикуется с сокращениями.*

## ХАЛИЛ ХУСНУТДИНОВ

Бизнесмен, пилот, председатель КК-1

*Испания, август 2006 года*

# РАЗМЫШЛЕНИЯ АВИАТОРА-ПЕНСИОНЕРА НА БЕРЕГУ МОРЯ

Хотя мне, бывшему командиру вертолета и авиапредприятия, пришлось отойти по ряду причин от профессиональной деятельности, все равно всей душой и сердцем нахожусь в авиации. Часто летаю во сне! Внимательно слежу за тенденциями ее развития не только в России, но и во всем мире. Ведь все познается в сравнении.

Есть на Востоке древний афоризм: «Если мы не знаем куда мы идем, то как мы узнаем, как туда дошли?» С моей точки зрения, главная проблема российской авиации лежит на поверхности. А именно – отсутствие отвечающей современным требованиям целенаправленной государственной политики в развитии авиации и механизмов ее регулирования. На мой взгляд, авиационный орган в лице Федерального агентства Министерства транспорта РФ находится на ролях пасынка в неблагополучной семье. И пока он будет находиться на таких ролях, ни о какой ясной государственной политике в области авиации не приходится говорить. Надеюсь, что старожилы нашего Клуба помнят то время, когда государственный орган в лице МГА проводил четкую, расписанную на годы политику в сфере развития авиации, безопасности полетов и даже в смежных областях промышленности. В связи с этим хотел бы предложить членам нашего Клуба, на одном из ближайших заседаний совместно с федеральными органами России предметно обсудить государственную политику в области авиации. Может быть, я не обладаю достаточной

информацией, но частота падения самолетов и количество жертв говорят сами за себя.

Говорят также, что если хочешь узнать про любое государство, то познай его политику в отношении детей и стариков. О состоянии благополучия народа можно судить не только по продолжительности жизни, но и по количеству собственников воздушных судов на душу населения. Если мне не изменяет память, то в США имеется свыше 400 тысяч владельцев, более 45 тысяч оборудованных местных аэропортов, между которыми полеты выполняются с уведомительным характером, а не разрешительным, как в России.

И эта масса собственников летают не просто по делам, а в свое удовольствие, потому что влюблены в небо! И государственная политика направлена на ее поддержание и развитие. И придают этому особое значение. И специальный государственный орган в лице FAA, который подчиняется непосредственно Конгрессу и Президенту, обладает неограниченными полномочиями в регулировании деятельности авиации. Если сравнить этот показатель с состоянием авиации в России, то налицо глубокая разница, которая сидит большой занозой в сердце каждого человека, болеющего душой за нашу авиацию.

Может быть, мои мысли покажутся спорными, поэтому я с удовольствием выслушаю мнение участников юбилейного заседания нашего Клуба в Риге.