

ВОЛЕЙБОЛ

# «Строители» заложили фундамент успеха

В открытом чемпионате России представители Беларуси не намерены быть «мальчиками для битья»

По примеру Континентальной хоккейной лиги российский волейбольный чемпионат, начиная с нынешнего сезона, обрел статус открытого. К российским командам добавились дружины из Беларуси и Украины. Об новичка, минский «Строитель» и харьковский «Локомотив», оказались в одной конференции «Запад», сформированной по территориальному принципу. Компанию дебютантам составили ярославский «Ярославич», одиновская «Искра», московское и краснодарское «Динамо», а также питерский «Автомобилист» и белгородское «Белогорье».

На единственное вакантное место в турнире претендовало несколько белорусских команд. Среди кандидатов были, например, жлобинский «Металлург» и солигорский «Шахтер». Но окончательный выбор пал на минский «Строитель».

– Думаю, это закономерно. «Строитель» – чемпион и обладатель Кубка страны, к тому же это базовая команда сборной Беларуси, – объясняет один из инциаторов возрождения минского волейбола, старший тренер «Строителя» Александр Сингаевский.

В нынешнем сезоне претерпел изменение и тренерский штаб команды с момента ее рождения. – К тому же власти Минска проявили искреннюю заинтересованность в том, чтобы в российском чемпионате нашу страну представляла именно команда из столицы, поэтому дали свои финансовые гарантии Белорусской федерации волейбола.

В интересах сборной Беларуси было решено не создавать новую команду на базе «Строителя», а играть прежним составом, усилившись несколькими легионерами.

Так в составе появились серб Иван Стелич и латыш Денис Петров.

– Тон у нас задаст четверка молодых ребят – Артур Удрис, Сергей Бусел, Павел Авдоченко и Андрей Радюк. Да и в целом команда молодая: ее основу составляют игроки в возрасте 21–22 года. Если же учесть, что расцвет волейболиста наступает в 24–26 лет, то понятно, как важно ребятам набраться опыта в российском чемпионате, который считается одним из сильнейших в мире, – уверен Александр Сингаевский.

В нынешнем сезоне претерпел изменение и тренерский штаб команды. Его усилил сербский специалист Милан Жаркович, известный по работе в белградском «Партизане» и молодежной сборной Сербии, которую он сделал обладателем бронзовых медалей на чемпионате Европы и мира. Милан Жаркович, являясь главным тренером национальной команды, возглавил минский «Строитель» потому, что на президентуе Белорусской федерации волейбола было решено: раз это ба-



ФОТО «НГ».

зовый клуб сборной, то тренер сборной должен его и возглавить.

– Наша команда представляет в российском чемпионате всю страну, поэтому в «Строитель» и был приглашен тренер сборной Беларуси, – объясняет Александр Сингаевский. – Ведь главная наша цель – хорошо подготовиться к квалификационным играм чемпионата Европы 2013 и пробиться на этот турнир.

Милан Жаркович практически сразу пришлось по душе белорусским игрокам.

– Требования Милан предъявляет высокие, у него совсем иной подход к молодым игрокам с точки зрения психологии: он относится к ним, как к своим сыновьям, – делится впечатлениями один из лидеров команды Дмитрий Лихорад. – Мы привыкли, что тренер обычно стоит в стороне и только руководит процессом, раздавая указания. У Милана все иначе. Он сам активно участвует в тренировках: разминается вместе с нами, работает в тренажерном зале, играет один на один

ЧМ-2018

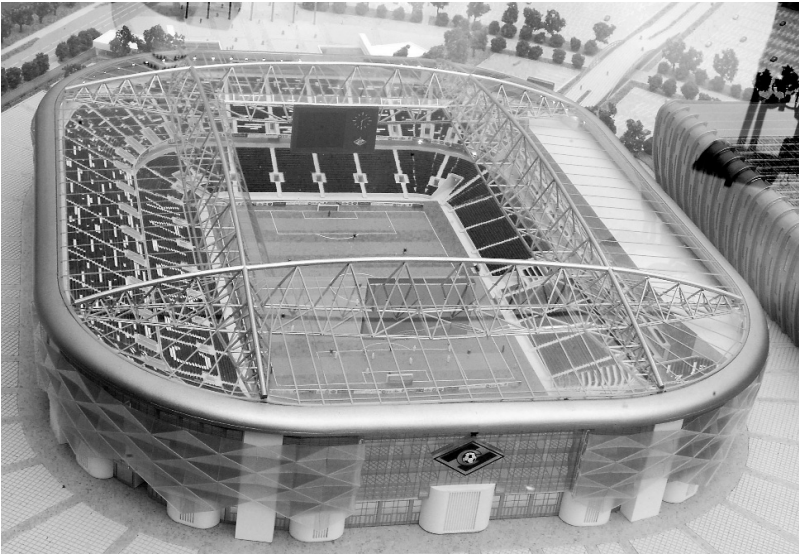
# Кто-то будет лишним

Планы московских властей, похоже, расходятся с планами

Оргкомитета мирового футбольного первенства

Начинается активная фаза подготовки к проведению в России чемпионата мира по футболу. Точкой отсчета стало прошедшее на днях в Москве первое заседание официального совета «ФИФА – Оргкомитет «Россия-2018».

Основная задача Совета – обеспечивать на высшем управленческом уровне постоянное и оперативное взаимодействие между Международной федерацией футбола и непосредственными хозяевами будущего первенства планеты. Отныне все ответственные за проведение чемпионата мира-2018 будут собираться в России раз в полгода. На первом же заседании Совета к городам-претендентам еще раз были озвучены требования ФИФА, в первую очередь касающиеся инфраструктуры. А именно – наличие отелей необходимого класса, транспортных путей. На пресс-конференции по итогам совещания генеральный секретарь ФИФА Жером Вальке признался,



Будущий красавец «Спартак»

что пока его больше заботят проблемы Бразилии, которая принимает у себя чемпионат мира в 2014 году. Однако, по словам Вальке, он уже успел начать предметное знакомство с российскими реалия-

ми. «Пока я побывал только в Саранске и Москве, – рассказал генсек ФИФА, – но сравнивать между собой два этих города, как мне кажется, не имеет смысла. Саранск – маленький и уютный, у него очень

интересная заявочная программа. Москва же меня потрясла в первую очередь своим очень плотным движением автомобильного транспорта на городских улицах. Думаю, все согласится с тем, что это очень большая проблема. С другой стороны, невозможно даже представить, что чемпионат мира, проводимый в России, обойдет стороной Москву. А проблемы – надо решать...»

Генеральный секретарь ФИФА также отметил, что он впечатлен той работой, которую Россия провела с декабря прошлого года, когда она завоевала право на проведение у себя чемпионата мира-2018. «Мы движемся в правильном направлении, и нужно сохранить этот темп работы на оставшееся время, поскольку предстоит еще многое сделать. Приятно видеть энтузиазм, стремление к сотрудничеству и высокий уровень ответственности со стороны Оргкомитета и Правительства России», – подчеркнул Жером Вальке.

В ходе пресс-конференции было отмечено, что на данном этапе подготовки на проведение матчей чемпионата мира-2018 претендуют тринадцать городов и пятнадцать стадионов. Они распределены по четырем региональным кластерам: Центральный (Москва), Северный (Санкт-Петербург, Калининград), Волжский (Ярославль, Казань, Нижний Новгород, Самара, Волгоград, Саранск), Южный (Сочи, Ростов-на-Дону, Краснодар) и Урал (Екатеринбург).

Официальное объявление городов, где пройдут матчи мирового футбольного первенства, запланировано на октябрь 2012 года. В окончательном списке, по планам организаторов, должно остаться одиннадцать городов и двенадцать стадионов. Как подчеркнул глава Минспорта РФ Виталий Мутко, «ни одному городу не обеспечено автоматически это право, нужно соответствовать требованиям ФИФА, нужно развивать инфраструктуру». На проведение полуфиналов и финала чемпионата мира в настоящий момент претендуют Екатеринбург, Санкт-Петербург и Москва. «Будет принято специальное постановление правительства страны о порядке финансирования пролета стадионов», – сказал Виталий Мутко. – А в следующем году мы запустим проектирование семи стадионов – в Краснодаре, Ростове-на-Дону, Нижнем Новгороде, Самаре, Калининграде, Ярос-

лавле. Продолжится дальнейшая реконструкция стадиона в Екатеринбурге. Правительство выделило из федерального бюджета на следующий год один миллиард рублей на софинансирование проектирования стадионов. При этом Виталий Мутко добавил, что строительство стадиона в Сочи будет завершено к 2014 году, в Казани – к 2013 году, в Санкт-Петербурге – к 2012 году, в Москве же идет реконструкция стадиона «Спартак». «В следующем году программа всех городов будет утверждена, и это станет основой бюджетного планирования и нашей дальнейшей работы», – заключил глава Минспорта.

Города и стадионы будущего первенства планеты – это, несомненно, самый интригующий вопрос, который волнует болельщиков во многих уголках России. Эксперты не зря предупреждали, что между кандидатами за право принять у себя матчи футбольного форума развернется достаточно упорная борьба. С учетом же российской специфики, предсказать ее результаты дело весьма затруднительное. Причем заявочная борьба, судя по всему, идет не только между городами, но и между стадионами, например в Москве. В конце минувшей недели глава Департамента градостроительной политики Москвы Сергей Левкин сделал примечательное заявление. По его словам, четко понятно, что в Москве чемпионат

примут три стадиона. Два из них – «Лужники» и «Динамо» – необходимо реконструировать, третий – «Спартак» – будет построен на Волоколамском шоссе. Более того, власти российской столицы, как отметил чиновник, уже выделили подготовку к проведению чемпионата мира в отдельную градостроительную программу. «По предварительной оценке, инвестиционная емкость всех этих мероприятий может составить около 48 миллиардов рублей, плюс – нагрузка на бюджет города по инфраструктуре», – подчеркнул Сергей Левкин.

Его слова про три стадиона, судя по всему, стали полной неожиданностью для генерального директора Оргкомитета «Россия-2018» Алексея Сорокина. «Мне даже сложно пока комментировать это заявление», – недоумевал Сорокин и ссылался при этом на слова Виталия Мутко, прозвучавшие на пресс-конференции, в которых, по мнению Сорокина, недвусмысленно сказано, что игры в Москве пройдут на двух аренах.

Одно из двух: или кто-то из чиновников ошибся, поступив выдать желаемое за действительное. Или планы московских властей действительно расходятся с планами Оргкомитета. Чья сторона в итоге возьмет верх – угадать невозможно. Но сюжет вырисовывается весьма интригующий.

Борис ОРЕХОВ

В ФОКУСЕ

# Тормозящий момент

Один из летчиков разбившегося Яка мог непроизвольно нажать не ту педаль

Главной и, видимо, единственной причиной катастрофы самолета Як-42, в результате которой погибла хоккейная команда ярославского «Локомотива», стали несогласованные действия членов экипажа во время рокового взлета машины в аэропорту Туношна седьмого сентября.

К такому выводу пришли специалисты Летно-исследовательского института имени Громова в подмосковном Жуковском. Пилоты-испытатели провели целую серию натурных экспериментов, во время которых они постарались воспроизвести с максимально допустимой точностью, но в безопасных пределах, обстоятельства трагического взлета Як-42, предшествовавшие его кру-

шению. В ходе своих экспериментов специалисты ЛИИ использовали в том числе и расфировку черных ящиков разбившегося Яка.

На расфированной записи переговоров членов экипажа во время взлета отчетливо слышна короткая, встревоженная фраза, которую командир корабля бросает одному из своих подчиненных: «Что ты делаешь?..» После этих слов запись обрывается. Как выяснилось впоследствии, свой тревожный вопрос командир экипажа адресовал второму пилоту, который во время разбега машины нажимал педаль тормоза. Почему он это делал – до сих пор остается загадкой.

Одна из версий, которую высказывают пилоты, сами полетавшие на машинах, аналогичных той,

что разбилась под Ярославлем, касается конструкции собственно тормозной педали в Яке. Педаль, по словам некоторых летчиков, достаточно чувствительная и могла среагировать на непроизвольное нажатие ноги второго пилота.

Другие эксперты ставят во главу угла психологический фактор. И не исключают того, что перед самым взлетом среди ведущих членов экипажа могли возникнуть опрделенные трения, вызвавшие в итоге роковую несогласованность в действиях командира корабля и второго пилота. Когда один – командир – шел, как и положено, на взлет, а второй пилот в это же время, скорее всего, от сильного волнения, вопреки здравому смыслу, стал вдруг нажимать на педаль

тормоза. Что в конце концов и привело к трагедии.

В Министерстве транспорта России, правда, не торопятся принимать эту версию в качестве окончательной. И подчеркивают, что расследование причин авиакатастрофы Як-42, в которой разбилась хоккейная команда «Локомотив», не закончено и не следует делать поспешных выводов. Комментируя саму версию о том, что во время взлета лайнера одним из пилотов могла быть нажата педаль тормоза, заместитель министра транспорта РФ Валерий Окулов сказал, что официально она еще не подтверждена. Однако при этом он не исключил наличие в конструкции кабина Як-42 определенных просчетов. «Если версия с торможением одним

из пилотов действительно подтвердится, то станет очевиден конструктивный недостаток данного самолета, связанный с несовершенством эргономики кабины экипажа. Не должно быть такого, чтобы одновременно давить на тормоза, давать взлетный режим и взлетать. Пилотская кабина должна быть организована таким образом, чтобы исключить разнонаправленные действия членов экипажа», – заметил Валерий Окулов.

Иными словами, в самом механизме управления лайнером должна быть предусмотрена функция блокировки, исключающая в определенные моменты параллельное управление самолетом кем-то еще, кроме командира экипажа, – видимо, это имел в виду заместитель министра. Вариант, насколько очевидный, настолько же и спорный. А что если во время взлета или посадки, наиболее опасных фаз полета, командир корабля, на которого окажутся законтрены все рулевые гайки, станет вдруг плохо. Второй пилот – не робот. Чтобы разобраться в ситуации, принять необходимое ре-

шение, а затем переключить на себя необходимые кнопки, ему обязательно потребуется какое-то время. Пусть секунды. Но в современной авиации с ее скоростями и мощностью двигателей зачастую, как в песне, все решают мгновения. То есть как раз те самые секунды, которые второй пилот попросту «убьет», выполняя необходимые манипуляции, прежде чем взять управление на себя.

Кстати, сразу после катастрофы в печати проскальзывала информация, что разбившийся в Ярославле Як был в свое время построен по американскому заказу под строжайшим контролем американских специалистов для поста США в России. Американцы в авиации понимают не меньше нашего. А зная их предусмотрительность, можно не сомневаться, что они непременно постарались бы исключить любой, пусть самый незначительный

конструктивный изъян, способный привести к трагедии.

К тому же среди самих авиационных экспертов единства нет до сих пор. Их комментарии ярославской трагедии читаются порой, как анализ разных событий. Даже выводы специалистов ЛИИ, проверенные опытным путем, не смогли убедить тех, кто изначально считал причиной катастрофы не ошибку одного из пилотов, а технические неполадки и даже воздействие окружающей среды. По одной из версий, например, самолет с ярославским «Локомотивом» мог потерпеть катастрофу из-за очень редкого и практически неизученного явления. А именно: из-за так называемого срыва компрессора двигателя, который могли спровоцировать природные факторы, бороться с которыми человек просто бессилен...

Андрей АРЕФЬЕВ

Государственные и общественные организации, желающие ежедневно бесплатно получать газету «Союзное вече», могут заказать доставку издания по телефонам: (495) 981-68-33, (495) 981-68-25.

## СОЮЗНОЕ ВЕЧЕ

Еженедельная газета Парламентского Собрания Союза Беларуси и России

Российский выпуск № 49 (405) 27 октября – 2 ноября 2011 г.

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия РФ

Регистрационный номер ПИ № ФС 77-25235 от 21.07.2006

Главный редактор  
Татьяна ЗЕМЛЯНСКИХ  
Первый заместитель главного редактора  
Владимир АНДРИЕВИЧ

Учредитель:  
Парламентское Собрание  
Союза Беларуси и России

Адрес редакции: 101000, Москва, Мясницкая, д. 47

Тел. в Москве: 607-38-07. E-mail: veche-br@gmail.ru

220013, г. Минск, Б. Хмельницкого, 10а

Тел. в Минске: 287-18-70 E-mail: veche@ng.by

WWW.SOUZVECHE.RU

Отпечатано в Москве:

Типография ОАО

«ИД «Красная звезда»

Москва, 123007, Хорошевское шоссе, д. 38

Заказ № 4379

Общий тираж 330951 экз.

Тираж по РФ 300000

Тираж по РБ 30951

При перепечатке материалов ссылка на

«Союзное вече» обязательна.

Опубликованные материалы не рецензируются

и не возвращаются.

Номер подписан:

26 октября 2011 г. в 10.45

По графику: 11.00

Распространяется в городах: Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Владимир, Иваново, Тула, Краснодар, Ростов-на-Дону, Калининград, Нижний Новгород, Челябинск, Саратов, Смоленск, Брянск, Воронеж, Красноярск, Казань, Псков, Тверь, Рязань, Калуга, Уфа, Волгоград, Самара, Пермь, Ярославль и в Республике Беларусь по всем подписным индексам «Народной газеты»