

ПОЛИТЕХНИК

ИЗДАНИЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО ТЕХНИЧЕСКОГО
УНИВЕРСИТЕТА



№ 13 (3082)

Пятница, 30 апреля 1993 г.

Выходит с 9 ноября 1912 г.

Цена 1 руб.

Р. И. Хасбулатов — в Политехническом



На прошлой неделе в наш город приезжал Председатель Верховного Совета России. По программе трехдневного визита спикера было намечено участие Р. И. Хасбулатова в консультативном совещании председателей парламентов стран — участниц СНГ; встреча со студентами, преподавателями и учителями города; представителями творческой интеллигенции; поездка в г. Тихвин.

Итак, 15 апреля прошла намеченная встреча Руслана Имановича Хасбулатова с ректорами питерских вузов, профессорско-преподавательским составом Политеха, а также преподавателями других учебных заведений города.

В преддверии референдума спикер познакомил аудиторию с политическими вопросами текущего момента, охарактеризованного как кризис государственности. Каковы задачи, выкристаллизовывались по ходу выступления. Поскольку между исполнительной и законодательной властями идет

вполне закономерная борьба, стало ясно, что стратегическим направлением деятельности Верховного Совета является борьба с преступностью и коррупционностью, а также создание базы для социально ориентированного рынка.

Во второй части встречи в актовом зале Технического университета разговор шел о положении высшей школы. В выступлениях ректора СПбГТУ Ю. С. Васильева, ректора Горного института, председателя Совета ректоров города Н. М. Проскуракова, зав. кафедрой «Высшая математика» Морского университета К. П. Рождественского были затронуты проблемы, которые испытывает сегодня вузовская

наука, образование. В этой связи председатель комитета по высшей школе В. П. Шорин довел до сведения собравшихся, что закон о высшей школе уже прошел апробацию в комитете и в мае-июне будет вынесен на Верховный Совет.

И в заключение. В целом атмосфера в зале, прямо скажем, была невеселая. В самом деле, мы выслушали «скучную лекцию», как выразился Р. И. Хасбулатов. Но может быть, настроение в зале было бы иным, если бы там сидели студенты! На чьей они были стороне!

Впрочем, на лестницах пикетов не было.

О. ПЕТРОВА



Израилевич, ЛЕПЕШИНСКАЯ Вера Николаевна, ПЕТРУНЬКИН Всеволод Юрьевич; по гуманитарному факультету: ТЕЛЕГИН Николай Васильевич, ШЕВЕЛЕВ Алексей Георгиевич.

НАУЧНАЯ ХРОНИКА

В марте кафедра политэкономии организовала и провела круглый стол на тему «Приватизация. Проблемы и решения».

С сообщением о программе акционирования и приватизации предприятий выступила гостья семинара — советник по экономическим вопросам главы администрации Ленинградской области Р. Муратова. Особо обсуждался вопрос об эффективности и рациональности 4-й формы акционирования государст-

венных предприятий, отдающей приоритет трудовым коллективам.

С докладом «Критерии выбора предприятия формы акционирования» выступил доцент кафедры А. Орлов. Была выделена проблема оценки социально-экономической эффективности осуществляемых мероприятий: влияние приватизации на создание новых рабочих мест, повышение рентабельности производства, качества продукции, насыщенности рынка. На сегодняшний день такой механизм не выработан.

В целом, в ходе обсуждения констатировалось, что исходная концепция приватизации существенным образом трансформировалась. От начального тезиса «Вернуть собственность народу» мы пришли к формированию класса собственников.

И. БАГИНА



Поздравляем всех ветеранов и участников Великой Отечественной войны с праздником Победы. Ваш подвиг служения Родине всегда будет образцом для нас и будущих поколений.

РЕКТОРАТ
ПРОФКОМ
ЖЕНСОВЕТ

Конструктор огромного таланта

Имя Главного конструктора советских морских самолетов Георгия Михайловича Бериева (Берияшвили) известно в нашем Отечестве не столь широко как, скажем, имена А. Н. Туполева, С. В. Ильюшина, А. С. Яковлева, С. А. Лавочкина, А. И. Микояна, П. О. Сухого, О. К. Антонова. Результаты же его труда в области создания и развития отечественных самолетов не менее впечатляющи, чем результаты перечисленных выше более именитых его коллег.

Объяснением тому две причины. Первая. Все наши главные конструкторы в области авиации трудились во главе своих конструкторских бюро и заводов в Москве (О. Антонов — в Киеве), что называется, у всех на виду. Георгий Михайлович Бериев со своим КБ и производством работал в Таганроге. Сам по себе факт отдаленности этого города от столицы страны, естественно, не способствовал излишней популярности.

Вторая причина. Над бескрайними просторами российского сухопутья увидеть в небе летящий гидросамолет — большая редкость. Сотни тысяч россиян, читая и слыша об этом специфическом виде авиационной техники, проходят по своему жизненному пути так ни разу и не увидев «живого» гидросамолета.

Первым в мире летательным аппаратом, стартующим и садящимся на воду, историки авиации считают планер, сделанный руками француза Г. Вуазена и поставленный на поплавок. 8 июля 1905 года буксируемый на веревке за катером он оторвался от поверхности Сены и пролетел около 150 метров. В России первые удачные опыты с гидросамолетами начал в 1912 году Д. П. Григорович. Его отличнейшие по тем временам летающие лодки «М-5» и «М-9» оставили глубокий след не только в истории отечественной, но и в истории мировой авиации. Проектировали и строили гидросамолеты А. Н. Туполев, И. В. Четвериков, В. Б. Шавров. Некоторые из созданных ими самолетов имели отличные летно-технические характеристики, были в промышленных сериях и долгие годы служили России. Но истинным продолжате-

лем дела Д. Григоровича, его преемником, безусловно, следует считать Г. М. Бериева.

Думается, именно здесь было бы правильным напомнить читателю о специфических проблемах, с которыми встречается авиаконструктор при проектировании. Конструктор обычного колесного самолета занят созданием машины, которая всю свою летную жизнь проведет в одной среде. Гидросамолет рассчитывается и строится для использования в двух средах, при этом плотность водной среды в 800 раз выше плотности среды воздушной. Естественно, резко отличаются и картины обтекания тел разных конфигураций в этих средах при разных скоростях движения. Поэтому конструктор, проектирующий гидросамолет, помимо необходимости решения традиционных проблем по будущему своему летательному аппарату, должен решить еще массу вопросов, связанных с его движением по водной поверхности. И это очень сложная задача, так как, по большому счету, оптимизация формы тела для движения по водной поверхности заставит инженера идти на ухудшение аэродинамических свойств этого тела. А желание улучшить аэродинамику, как правило, приводит к ухудшению мореходности. Нельзя забывать и о том, что гидросамолет эксплуатируется в водной среде, часто соленой, а это, в свою очередь, заставляет беспокоиться об обеспечении минимального воздействия агрессивной среды на материалы, из которых сделан самолет. Должен конструктор постоянно помнить и о том, что если подводная часть корпуса машины будет чем-то, скажем, случайно пробита, необходимо обеспечить непотопляемость всей машины. Следовательно, совершенно необходимо разделить фюзеляж на водонепроницаемые отсеки. А как поведет себя мотор, в который на большой скорости движения полетят многочисленные брызги воды?

В общем, десятки и десятки самых сложных и самых разнообразных вопросов.

Материал о выпускнике
Политехнического
Г. М. Бериеве читайте
на 4-й стр.



26 апреля 1993 г. ректор университета Ю. С. ВАСИЛЬЕВ и председатель профкома сотрудников В. В. БАДАЛОВ подписали коллективный договор.

Договор принят на профсоюзной конференции трудового коллектива университета 28 января 1993 года.

Текст договора читайте на 2-й странице.



КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Коллективный договор (КД) заключен в соответствии с законами «О профессиональных союзах, правах и гарантиях их деятельности», «О коллективных договорах и соглашениях», «Закона об образовании», кодекса законов о труде и является организационно-правовой основой взаимоотношений между администрацией и коллективом сотрудников университета, всех его подразделений. В коллективный договор не включаются вопросы, регламентируемые действующим законодательством.

1.2. Профсоюзная организация университета является полномочной организацией, выступающей в качестве представителя коллектива сотрудников университета при разработке и заключении КД, а также ведении переговоров по решению социально-экономических проблем и защите прав коллектива сотрудников.

1.3. Настоящий КД устанавливает минимальные социально-экономические гарантии работникам университета и не ограничивает права коллективов подразделений университета в расширении этих гарантий при наличии собственного ресурсного обеспечения.

1.4. Коллективный договор заключается от имени коллектива сотрудников Профкомом в лице Председателя профкома и Администрацией в лице Ректора, вступает в силу с момента его подписания, действует до подписания нового КД и распространяется на всех работников университета.

1.5. Для контроля за выполнением КД Администрацией и Профкомом создается комиссия в количестве 4 членов из равного числа представителей сторон, результаты деятельности которой ежеквартально рассматриваются на заседаниях Совета и Профкома университета, а также доводятся до коллектива сотрудников через средства массовой информации университета.

1.6. Изменения и дополнения КД в течение срока его действия производятся только по взаимному согласию сторон.

2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

2.1. Штаты преподавателей и сотрудников университета утверждаются Ректором, исходя из задач и специфики университета при участии профкома в обсуждении и принятии окончательного решения.

2.2. Администрация разрабатывает график рабочего времени и должностные инструкции для работников структурных подразделений университета и доводит их до сведения работников.

2.3. Найм преподавателей и сотрудников университета производится в соответствии с действующим законодательством.

2.4. Преподаватели и сотрудники университета могут привлекаться Администрацией к работам, не связанным с основной трудовой деятельностью, по трудовым соглашениям.

2.5. Администрация университета создает необходимые условия для осуществления учебного процесса, проведения научной, методической и воспитательной работы и хозяйственной деятельности в университете.

2.6. Ограничить предельную годовую нагрузку профессорско-преподавательского состава 900 часами.

2.7. Разрешить для женщин, имеющих детей до 14 лет, неполную рабочую неделю с оплатой фактически отработанного времени, а также по ходатайству профорганизаций подразделений — возможность работы по индивидуальным графикам.

2.8. Предоставить Администрации право разрешать скользящий график

работы без ущерба для учебного процесса.

2.9. Одному из родителей, воспитывающих ребенка-инвалида, предоставить один дополнительный выходной день в неделю.

2.10. По представлению руководителей подразделений предоставлять работникам университета отпуска без сохранения содержания до трех месяцев.

2.11. Разработать до 01.06.93 г. по согласованию с Профкомом Положение о дополнительных оплачиваемых отпусках, предусмотрев в нем источник финансирования.

2.12. За продолжительную безупречную работу в университете, высокие показатели в труде применять следующие поощрения:

- объявление благодарности;
- денежная премия;
- награждение ценным подарком;
- награждение грамотой университета;
- представление к государственной награде и присвоению почетных званий.

3. РЕЖИМ И ОПЛАТА ТРУДА

3.1. Выплату зарплаты производить не реже двух раз в месяц в установленные числа в течение трех дней. Каждый случай нарушения сроков выплаты зарплаты должен обсуждаться сторонами (например, комиссией согласно п. 1.5 настоящего договора) с целью выявления виновных и их наказания.

3.2. Учебную нагрузку, выполняемую ППС сверх установленной п. 2.6 предельной нагрузки, оплачивать по итогам семестра по расценкам почасовой оплаты в месячный срок.

3.3. Заработную плату за время отпуска исчислять из расчета среднего заработка за 3 месяца, предшествующие месяцу ухода в отпуск.

3.4. В случае несвоевременной выплаты отпускных по желанию работника отпуск переносится на период задержания выплаты.

3.5. Разработать по согласованию с Профкомом Положение о премировании сотрудников университета до 01.10.93 г.

3.6. Возмещать до 100 процентов стоимости единого проездного билета в городском и пригородном транспорте на основании предъявленных проездных документов сотрудникам университета, имеющим разъездной характер работы.

3.7. На основании заключения экспертной комиссии администрации и Профкома Администрация утверждает перечень конкретных работ, на которые устанавливаются доплаты за неблагоприятные условия труда. Перечень работ, размеры доплат и сроки выплат устанавливаются приказом по университету.

4. МЕРЫ СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ РАБОТНИКОВ УНИВЕРСИТЕТА И СОЦИАЛЬНАЯ СФЕРА

4.1. Массовое сокращение преподавателей и сотрудников университета, связанное с ликвидацией, репрофилированием структурных подразделений, совершенствованием учебного процесса, может осуществляться при условии предварительного, не менее чем за 3 месяца, письменного уведомления профкома и, не менее чем за 2 месяца — увольняемого работника.

4.2. При увольнении по инициативе работника в связи с уходом на пенсию по инвалидности:

1) если инвалидность получена в связи с трудовым увечьем в университете, Администрация выплачивает ему выходное пособие в размере трех окладов.

2) если работник уходит на пенсию по старости, проработав в университете от 20 лет и более — до трех окладов.

4.3. Предоставить приоритетное право высвобождаемым работникам

занимать имеющиеся в университете вакансии при условии соответствия их образования квалификационным требованиям.

4.4. При переходе сотрудника из одного подразделения университета в другое из-за сокращения должности Администрация оплачивает расходы на его переобучение.

4.5. Доплачивать высвобождаемым по сокращению штатов работникам дополнительно к предусмотренным действующим законодательством выплатам. Распространяется на проработавших более 15 лет в университете по представлению руководителя структурного подразделения и профкома.

4.6. За работниками, уволенными по инвалидности, по старости (со стажем работы свыше 15 лет), выходящими в отпуски в связи с рождением ребенка, на обучение, сохраняется право на получение путевок на лечение и отдых, посещение их детьми детских дошкольных учреждений, оказание материальной помощи из средств университета.

4.7. Увольнение с работы члена профсоюза по инициативе Администрации возможно только с предварительного согласия Профкома, член профсоюза увольняется без согласия Профкома в случаях, предусмотренных законодательством.

4.8. Сторонам до 01.06.93 г. рассмотреть вопрос о разработке Положения о предоставлении долгосрочных кредитов сотрудникам университета.

4.9. Администрации совместно с Профкомом определить объем внебюджетных средств для:

— обеспечения нормального функционирования и развития социально-бытового отдела, баз отдыха, детских дошкольных учреждений, объектов общественного питания университета;

— медицинского обслуживания работников университета и неработающих пенсионеров при стаже работы в университете более 20 лет, организации льготного питания, санаторно-курортного лечения.

Сторонам до 01.05.93 разработать смету расходования выделенных средств.

4.10. Администрации совместно с Профкомом до 01.05.93 упорядочить торговую деятельность на территории университета.

Приказом по университету указать разрешенные места и форму торговли, разрешенные товары, и в необходимых случаях выделить помещения.

4.11. Работники университета имеют по разрешению Администрации право на один оплаченный социальный отпуск на момент события по семейным обстоятельствам до 6 дней.

5. ОХРАНА ТРУДА

5.1. Администрация организует содержание в надлежащем санитарно-гигиеническом состоянии корпусов и общежитий в соответствии с нормальными требованиями.

5.2. Профком университета (профактив подразделения) осуществляет контроль за состоянием и выполнением мероприятий по охране труда и санитарии должностными лицами университета.

5.3. Администрация выделяет средства, необходимые для аттестации и переподготовки рабочих мест в соответствии с графиком, утвержденным по согласованию с профкомом.

5.4. Администрация обеспечивает работников университета необходимым рабочим инвентарем, одеждой, средствами индивидуальной защиты или денежной компенсацией в соответствии с ростом цен.

5.5. Администрация обеспечивает по согласованию с Профкомом страхование жизни и здоровья работников, занятых в опасных и вредных условиях труда.

5.6. Администрация финансирует бесплатный медицинский осмотр ра-

ботников в соответствии с правилами техники безопасности, по согласованию с Профкомом ежегодно выделяет средства на медицинское обслуживание работников университета.

5.7. Администрация совместно с Профкомом проводит смотр-конкурсы по охране труда (ежегодно) в подразделениях университета в соответствии с Положением о конкурсе.

5.8. Совместно с Профкомом до 01.06.93 г. разработать Положение о выплате единовременных пособий работникам, пострадавшим при несчастных случаях и от профессиональных заболеваний.

5.9. Организовать систематическое обучение руководителей подразделений по проблемам ТБ.

6. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

6.1. Администрация, должностные лица обязаны соблюдать права профсоюзов, содействовать их деятельности:

— предоставлять Профкому информацию об использовании средств бюджета по статьям, связанным с оплатой труда, решением социальных проблем коллектива,

— до принятия приказов, распоряжений по вопросам, затрагивающим социально-экономические интересы членов профсоюза, проводить предварительные консультации с Профкомом и другими профсоюзными выборными органами,

— оказывать профессиональную поддержку предпринимательской деятельности при Профкомом и профбюро в случаях, если она осуществляется в уставных целях и направлена на решение социально-экономических проблем коллектива, не противоречащим правилам и нормам СЭС,

— осуществлять безлический сбор членских профсоюзных взносов с перечислением на счет Профкома на договорных условиях с бухгалтерией университета,

— выделить Профкому в бесплатное пользование для его деятельности необходимые помещения (и их ремонт), мебель и оборудование, телефоны, транспорт, вычислительную и множительную технику,

— членам Профкома университета, не освобожденным от производственной деятельности, предоставлять один день в неделю с сохранением заработка для выполнения общественных обязанностей,

— в случаях участия неосвобожденных профсоюзных работников в мероприятиях органов профсоюза выплачивать им среднюю заработную плату,

— Администрации вправе по представлению Профкома установить надбавку к должностному окладу профессору университета и выпускает приказ.

7. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

7.1. В месячный срок после подписания КД доводится до всех сотрудников университета. При поступлении на работу новых сотрудников Администрация обязана ознакомить их с действующим договором.

7.2. Положения, сметы и другие документы, принятые Администрацией и Профкомом, считать его неотъемлемой частью.

7.3. Администрации не оформлять без согласия Профкома передачу в аренду земли, зданий, сооружений, помещений и других объектов университета.

7.4. Должностные лица, не выполнявшие обязательства по КД, подвергаются мерам взыскания в соответствии с действующим законодательством.

Ю. ВАСИЛЬЕВ,
ректор СПбГУ
В. БАДАЛОВ,
председатель профкома

С ДНЕМ ПОБЕДЫ ВАС, ВИКТОР ИВАНОВИЧ!

Как быстро летит время! Кажется еще совсем недавно 18-летним пареньком Виктор Долбин уходил на фронт. Тяжелые бои с врагом. Ранение. Госпиталь. И снова он в родном Ленинграде. Только теперь уже как инвалид Великой Отечественной войны.

Но жизнь есть жизнь, и Виктор Иванович, несмотря на полученную инвалидность, овладел хорошей мирной профессией — профессией токаря.

Не так давно Виктор Иванович Долбин, кавалер нескольких правительственных наград, отметил свой 70-летний юбилей. Он до сих пор трудится в механической мастерской нашего университета. Его окружают хорошие, искренние друзья, которые горячо поздравляют Виктора Ивановича, бывшего фронтовика и защитника нашей Родины, с Днем Победы, желают ему дальнейших трудовых успехов и крепкого здоровья.

Группа товарищей
по совместной работе



Нет, не порвать им связь времен

Нельзя историю развязать,
Урезать, оскопить.
Из памяти убрать нельзя
То, чем пришлось нам жить.
Там были вера и любовь,
И тяжкий пот труда,
Солдата кровь, невинных кровь,
И радость, и беда.
Придут крушители колонн,
Гасители огней.
Но кто изгонит вдовий стон
Из памяти моей...
Никто не вырвет из войны
Сражений и побед.
У нас без прошлого страны
Нет будущего. Нет!

А. ЛУКЬЯНОВ
3.12.91 г.



В январские дни 1993 года жители России и Санкт-Петербурга отметили светлые и скорбные даты героической обороны Ленинграда в Отечественной войне. 2 февраля широко и торжественно было отмечено 50-летие победоносного завершения Сталинградской битвы — самого крупного сражения второй мировой войны.

Золотыми буквами в историю нашего Отечества вписаны мужество и героизм его воинов, стойкость и самопожертвование советского народа.

В эти дни в учебных заведениях Петербурга, в том числе и СПбГТУ, прошли уроки мужества. Группа студентов-иностранцев, обучающихся на подготовительном факультете, отметила подвиг советского народа посещением Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи — крупнейшего музея подобного типа в Российской Федерации.

С большим вниманием знакомилась студентка с экспозициями, рассказывающими об обороне Ленинграда, о разгроме гитлеровских войск под Москвой, о грандиозных сражениях в донских и приволжских степях летом и осенью 1942 года, о битве под Сталинградом, положившей начало коренному перелому в ходе войны.

В музее представлены карты, электрифицированные карты-схемы, фотографии, документы, плакаты, диаграммы, освещающие наступательные операции Советской Армии в 1943—1945 годах. В залах выставлены боевые знамена воинских частей, отличившихся в боях. Экспонируются портреты военачальников, воинов, проявивших мужество и доблесть, выставлены самоходки, артиллерийские орудия различных калибров, принимавшие участие в боевых операциях, знаменитые ре-

Экскурс

В ИСТОРИЮ

активные установки «катюши» и т. д. Здесь же демонстрируется захваченное в боях трофейное германское оружие: пушки, минометы, противотанковые ружья и прочее.

Увидели студенты в музее и стенды, рассказывающие о работе советского тыла. Из вывешенных таблиц видно, что уже в 1943 году СССР произвел военной техники больше, чем Германия и оккупированные ею страны вместе взятые.

В отдельном зале музея расположены экспозиции по истории становления и развития советских инженерных войск. Появился здесь и новый экспонат — броневик «Враг капитала». С этого броневика, находившегося у Финляндского вокзала, В. И. Ленин 3 апреля 1917 года произнес свою речь, в которой провозгласил программу социалистической революции. Ранее этот броневик был установлен у входа перед Мраморным дворцом, где размещался музей В. И. Ленина. После передачи помещения дворца в ведение Русского музея и открытия в нем галереи русского портрета, исторический броневик нашел пристанище под крышей Военно-исторического музея. По документам было установлено, что до революции броневик находился в ведомстве инженерных войск.

В заключительной части экскур-

сии студенты-иностранцы посетили залы музея, в которых освещаются страницы истории советской артиллерии в послевоенный период, история развития ракетного оружия, рассмотрели образцы ракетной техники и оружия.

Посещение Военно-исторического музея оставило глубокий след у студентов-иностранцев, обучающихся в нашем вузе, оказало на них огромное эмоциональное воздействие. Поистине оправдывается поговорка — лучше один раз увидеть, чем много раз услышать.

Вместе с тем посещение музея оставило в душе некоторое чувство горечи. Еще несколько лет назад музей охотно посещался жителями города и многочисленными туристами. Среди экскурсантов было много молодежи. Некоторые вузы города, при изучении студентами истории второй мировой войны, проводили в музее занятия — экскурсии по этим проблемам. Героические традиции народа изучались на большом документальном, конкретном материале.

Сегодня посетителей в музее очень мало — считанные единицы. Смутное время, развал экономики наложили свой отпечаток и на культуру, образование, музейное дело. Только сообща, общими усилиями можно преодолеть трудности.

Приближаются дни, когда мы будем отмечать приезд Победы, героической Победы советского народа над фашизмом. Долг преподавателей нашего университета, особенно преподавателей гуманитарного факультета, — использовать эти дни для воспитания студенчества на героических традициях народа, на преодолении кризисного периода в нашей стране, на возрождении величия Родины.

К. ВИШНЯКОВ-ВИШНЕВЕЦКИЙ,
доктор исторических наук,
профессор

Проекты конституций и права женщин

14 апреля в Доме ученых в Лесном состоялся региональный семинар «Новая Конституция, женщины и дети», на который собрались представители различных женских движений С.-Петербурга и Ленинградской области. На семинаре присутствовали также депутаты городского и районного Советов, сотрудники мэрии, представительница Международного Храма Света, гости из Франции. Приехала и социолог из Москвы Т. Н. Сидорова, которая сделала подробный сравнительный анализ Конституции РСФСР 1978 года и проекта новой Конституции РФ, подготовленного Конституционной Комиссией Верховного Совета (так называемого проекта Румянцева).

Татьяна Николаевна убедительно объяснила присутствовавшим, что в новой Конституции, основой которой является частная собственность и утверждение, что «право собственности — необходимое условие осуществления прав и свобод человека и гражданина» (статья 35 (1)), не только нет, но и не может быть той социальной защиты женщин, которая была у нас в соответствии с Конституцией 1978 года, поскольку приоритет частной собственности и приватизация разрушают общественную социальную сферу, которая была создана и постоянно совершенствовалась, что ощущала практически каждая женщина. Из проекта новой Конституции практически исключены две наиболее важные для женщин статьи: статья 33, в которой оговаривались условия, позволяющие женщинам сочетать труд с материнством, включая «предоставление оплачиваемых отпусков и других льгот беременным женщинам и матерям, постепенное сокращение рабочего времени женщин, имеющих малолетних детей», и статья 51, в соответствии с которой государство

берет на себя обязанность проявлять «заботу о семье путем создания и развития широкой сети детских учреждений, организаций и совершенствование службы быта и общественного питания», что облегчало женщинам заботу о семье и обеспечивало возможность быть равноправными гражданами, реализовать свои способности в области выбранной профессиональной деятельности.

Т. Н. Сидорову поддержала проректор Международного института «Женщина и управление», которая отметила, что в части, касающейся женщин и детей, проект новой Конституции не опирается на подписанную в 1981 году и ратифицированную в нашей стране Конвенцию о правах ребенка. Опираясь на проводимые в институте исследования, она показала, какие пагубные последствия для женщин имеет провозглашаемая в новой Конституции свобода трудового договора (статья 59/2). Уже сейчас среди безработных 70 процентов — женщины; проявившие стремление заняться предпринимательской деятельностью женщины практически не могут их реализовать, поскольку оказались отчуждены от собственности, а денежные накопления обесценились.

Вывод из приведенного сравнительного анализа, казалось бы, очевиден: если на референдум будет вынесен проект новой, румянцевской Конституции, то нужно отвечать «нет» и сохранить действующую. Но, увы! В обновленной действующей Конституции РСФСР, как показал анализ, проведенный председателем женсовета Гидротехнического института Натальей Борисовной Колосовой, уже нет статьи 51 (об обязанности государства по поддержке семьи) и из статьи 33 исключены гарантии, обеспечивающие женщинам равные

права с мужчинами. Правда, декларирование этих прав сохранено, но без приведенных выше условий, ранее оговариваемых в статье 33, женщины не смогут сочетать выполнение своих функций по воспроизводству будущего поколения с выбранной профессиональной деятельностью.

Значит, нужна новая, но другая Конституция? Да, есть еще проекты. И, в частности, — проекты социально ориентированные: проект, предложенный Российским съездом Советов рабочих, крестьян, специалистов и служащих, проведенном в Нижнем Новгороде в октябре 1992 года (проект Слободкина) и проект РКРП, опубликованный в февральском выпуске «Народной правды». Но анализ этих проектов показал, что и их авторы о женщинах не позаботились. Не потому, наверное, что мужчины-авторы плохо относятся к женщинам. Просто, видимо, они не понимают, что только декларирование равных с мужчинами прав женщин недостаточно.

Для того, чтобы реализовать эти права, необходимо, чтобы государство взяло на себя обязательства по созданию условий для реализации этих прав, что было записано в Конституции РСФСР 1978 года не только в упомянутых статьях 33 и 51, но и в статье 24, в которой говорится, что «в РСФСР действуют и развиваются государственные системы здравоохранения, социального обеспечения, торговли и общественного питания, бытового обслуживания и коммунального хозяйства», а в поддержку их «государство поощряет деятельность кооперативных и других организаций во всех сферах обслуживания», что и обеспечивало женщинам возможность реализации своих равных с мужчинами прав.

Что же делать? Как не допустить, чтобы те права и возможности их реализации, которые были у женщин в недалеком прошлом, нам бы снова не пришлось «завоевывать», «бороться» за них, как это делают женщины других стран? Ведь пока по традиции, по инерции предприятия еще содержат детские сады и ясли, базы летнего отдыха детей, сохраняют сферу обслуживания сотрудников. Но вот, приватизируясь, «Кировский завод» разделится более чем на 20 предприятий, и ни одно из них не хочет выделять средства для поддержания уже имеющихся детских учреждений. Фактически исчезли бесплатные кружки и спортивные секции для детей, в том числе и при Доме ученых, в котором проходил семинар. Дети, родители которых не в состоянии оплачивать коммерческие учреждения для внешкольных занятий, оказываются выброшенными на улицу со всеми вытекающими из этого последствиями, включая рост малолетней преступности. Об этом и о многих других проблемах детей и женщин говорили в своих выступлениях председатель координационного совета движения «Женщины — за выживание» М. И. Ефименко, преподаватель техникума при «Кировском заводе» Е. А. Тихонова, представитель ассоциации «Большая семья» Н. Н. Вязова, пенсионерка Т. А. Барышева и другие.

Правда, гостя из Франции Натали Друэн пыталась убедить женщин, что им не нужно заниматься политическими проблемами, нужно быть выше этого, думать о своем основном предназначении — быть привлекательной женщиной, заботиться о самосовершенствовании. Но большинство не поняло ее призывов и, чтобы не заниматься философскими спорами, присутствующие решили разделить по секциям: одни ушли с французенками знакомиться более подробно и их мировоззрением и советами. Другие предпочли

продолжить поиски путей влияния на правовую основу дальнейшей судьбы своих детей. Поддержала их и представительница Международного Храма Света А. Я. Дегла.

В прениях выступил заместитель председателя Комиссии горсовета по семье, детству и здоровому образу жизни В. М. Маньков, сообщил о том, что комиссия готовится вынести на обсуждение горсовета и общественности города вопрос об оплате труда родителей за воспитание детей. Выступил и представитель клуба «Отец», депутат Калининского райсовета Ю. Г. Зимнев с предложением о сотрудничестве женских и мужских общественных движений по защите семьи и детей. Поддержали женщин и представитель мужского коллектива Технического университета зав. кафедрой физики М. М. Козлов.

Приятно, что есть мужчины, которые готовы помогать женщинам отстаивать свои права. Но все же женщины не разошлись, пока не сформировали группу, которая будет продолжать анализировать корректируемые и появляющиеся проекты новой Конституции, разрабатывать конкретные предложения по сохранению и восновлению прав женщин и детей и добиваться их реализации на всех уровнях управления — от Конституции и государственного законодательства — до поддерживающих и развивающих государственных законодательные акты постановлений и решений городских и районных органов власти.



В. ВОЛКОВА,
председатель совета женщин
Технического университета

КОНСТРУКТОР ОГРОМНОГО ТАЛАНТА

Г. М. БЕРИЕВ родился 13 февраля 1903 года в семье тбилисского рабочего. Свой трудовой путь он начал в 16 лет учеником в литейном цехе одного из тбилисских заводов. Затем последовало железнодорожное училище, служба в Красной Армии, работа помощником машиниста на паровозе, студенчество в Петербургском политехническом институте. Здесь на авиационном отделении студент Бериев впервые серьезно проявил себя творческой личностью: он разработал и попытался внедрить программу обучения студентов авиационного отделения института с учетом превращения отделения в самолетостроительный факультет.

Окончен институт. Молодой инженер-механик получает назначение в Московское конструкторское бюро морского опытного самолетостроения. Это было то самое КБ, которое создал и возглавлял ранее Д. П. Григорович. Ко времени прибытия Бериева в столицу Дмитрий Павлович, Н. Н. Поликарпов и еще многие талантливые авиационные конструкторы уже успели вкушать сталинскую «заботу» об авиации. Они оказались в тюрьме. Но те, кто еще оставался на свободе и работал в КБ, могли передать свой опыт способному молодому инженеру. Это были С. П. Королев, С. А. Лавочкин, Н. И. Камов, М. И. Гуревич, В. Б. Шавров. Бериев буквально с жадностью погружается в интересное дело. Работа в группе прочности, работа в моторной группе, аэродинамические опыты и расчеты. Получив практический навык, он приступает к самостоятельному проектированию.

МАЙ 1932 года. Минуло всего два года со дня окончания института, вроде бы рано еще ожидать от молодого инженера нечто необыкновенное. Однако в бухте Голландия, что в Севастополе, идут приготовления к первому полету новой белоснежной летающей лодки. Летчик-испытатель Бенедикт Бухгольц занимает место в пилотской кабине. Выстрелив несколькими белыми хлопками, ровно запел мотор. Лодка двинулась по поверхности бухты. Несколько рулежек, и Бухгольц поднимает машину в небо. Несколько минут полета, и отлично приводный самолет, летчик подрулил к месту подъема машины на берег. Отзыв о самолете короткий, но вдохновляющий: «Жить будет!»...

Два десятка дней идут испытания. Самолет летает легко, красиво, устойчиво. Принимается решение о передаче машины в серию.

Итак, с первого выстрела попадание в десятку! Что это — счастливый случай! Везение?

Нет и нет. Ответ один: талант и труд. И еще. Это не удачная попытка подражания маститым, а свой творческий почерк. Последнее утверждение хорошо иллюстрируется даже внешней конфигурацией нового самолета. Морской ближний разведчик «МБР-2» — такое наименование получил бериевский первенец-моноплан. До этого машины для флота конструировали в основном по бипланной схеме. На «МБР-2» двойной редан — два уступа на днище, способствующие более быстрому отрыву самолета от воды на взлете. Корпус новой лодки обладает большой килеватостью, как у морских кораблей. Это сделано для облегчения нагрузок на самолет при посадках. Почти у всех предшественников «МБР-2» днища плоские.

Перед постройкой машины Георгий Михайлович испытывал ее макет не только в аэродинамической трубе ЦАГИ, но и в гидробассейне. И награда за труд не заставила себя долго ждать. «МБР-2» оказался великолепным самолетом. Машина более десяти лет шла в серии, всего было сделано более 1300 экземпляров. Самолет успешно применялся во время Великой Отечественной войны и даже в войне с Японией. На боевом счету летчиков, воевавших на «МБР-2», большое количество уничтоженных и поврежденных кораблей

противника, береговых сооружений, складов, причальных пирсов и даже несколько подводных лодок. Успешные поиски и уничтожение найденных подводных лодок противника с использованием этого самолета позволяют утверждать, что «МБР-2» положил начало противолодочной авиации России.

В 1934 году Бериев назначается Главным конструктором серийного завода в Таганроге, которому и поручается выпуск серий МБР-2. Одновременно конструктор назначается начальником специального конструкторского бюро. Правда, это бюро еще не существует. Тот факт, что это бюро родилось, возмужало, стало блестящим конструкторским коллективом — прямая заслуга Георгия Михайловича. Первыми рабо-

«МБР-2», но значительно меньших размеров, чем его предшественник и с более сильным мотором. В 1938 году был создан «МДР-5» — морской дальний разведчик. Это первый тяжелый двухмоторный гидросамолет Георгия Михайловича, весивший более 10 тонн с экипажем из пяти человек.

ПОСЛЕ трагического для России дня 22 июня 1941 года Таганрог очень быстро оказался в зоне немецкой оккупации. КБ Бериева эвакуировали в тыл и, поскольку основная тяжесть воздушных сражений легла на плечи сухопутной авиации, страна все свои силы переключила на производство этого вида авиационной техники. В КБ Бериева оставили незначительное число специалистов, поручив им заняться пер-

летных и послеполетных работах. Благодаря своим высоким летным характеристикам самолет позволил провести на нем множество ценнейших для КБ экспериментов, заложивших прочные основы для создания реактивного гидросамолета. Наиболее ценными были испытания на исследовании «барса» — рикошетирующего эффекта при скоростной посадке гидросамолета на воду.

В 1948 году на испытания, а затем и в серию, вышел новый многоцелевой цельнометаллический самолет-амфибия «Бе-8». Очень важной особенностью этой машины было использование на ней гидрокрыльев — тех самых подводных крыльев, которые позже с таким успехом стали применять на всех наших «Метеорах» и «Ракетах».

ную работу, которую провел Георгий Михайлович при работе над первой в мире реактивной летающей лодкой) вывел наше любезное Отечество далеко вперед по сравнению с состоянием реактивного гидросамолетостроения в других странах. Так, первый экземпляр американского реактивного гидросамолета «СиМастер» вышел на летные испытания в июле 1955 года, а 7 декабря этого же года, после 37 часов полета в воздухе, лодка потерпела катастрофу. Второй экземпляр этой машины испытывался в 1956 году и его испытания также закончились аварией. Третий экземпляр прошел все испытания в 1958 году, была заказана серия из 24 самолетов, но в конце 1959 года командование морской авиации США было вынуждено снять машину с вооружения. Самолет не удался. Потерпели неудачу с реактивными летающими лодками «SBA-1» и «Принцесс» и англичане.

В 1961 году, когда «Бе-10» один за другим приносил Отечеству новые рекорды, Георгий Михайлович создает летающую лодку с двумя турбовинтовыми двигателями «Бе-12». Родившийся самолет чуть ли не сразу принес стране 41 международный рекорд. Однако, как это ни печально отмечать, именно в 60-х годах интерес к гидроавиации начал падать во всем мире.

ПРИВЫКШИЕ заглядывать на то, как там, за океаном, что думают, что делают, технически близорукие руководители советского военно-промышленного комплекса отреагировали не на успех КБ Бериева, а на неудачу «СиМастера». Резко сокращается финансирование таганрогского КБ. В какой-то степени спасая свой многоопытный коллектив, Бериев создает 14-местный пассажирский сухопутный самолет короткого взлета и посадки «микровзлет» «Бе-30». «Он элегантен внешне и подомашнему уютен внутри», — писали газеты.

Ну, а в целом творческая жизнь КБ Бериева замирает более чем на два десятка лет.

Георгий Михайлович Бериев ушел из жизни в 1979 году. Была у этого немногословного, чрезвычайно скромного человека мечта: разработать проект и создать трансконтинентальную летающую лодку на 2000 пассажиров. Думал Георгий Михайлович и о разработке спасательной летающей лодки большого радиуса действия. Ведь по статистике ежегодно тонет три с половиной сотни судов. Их экипажи часто погибают из-за неприбывшей вовремя помощи. Как тут не вспомнить трагические дни 1989 года, когда оставшиеся на поверхности океана моряки затонувшей советской атомной подводной лодки «Комсомолец» не были спасены нашей морской авиацией. Экипажи «Ил-38» и «Бе-12 ПС» не смогли на своих машинах сесть рядом с погибающими моряками. А ведь все могло быть иначе, будь на вооружении нашего ВМФ сегодняшнее детище Таганрогского авиационного научно-технического комплекса имени Г. М. Бериева — замечательный реактивный самолет «Бе-40» «Альбатрос», впервые показанный в Тушину в 1989 году. В трагические дни гибели «Комсомольца» «Альбатрос» проходил только первые испытания, а к сегодняшнему дню, обладая скоростью до 800 километров в час, он может по сигналу «SOS» оперативно прибыть в район бедствия ночью, в туман, в условиях ограниченной видимости, осуществить посадку даже при 4—5-балльной волне и взять на борт до 60 человек. Самолет уже подарил нашей стране десять мировых рекордов.

«Альбатрос» — живой, летающий памятник, памятник замечательному российскому авиационному конструктору большого таланта, Человечу большого обаяния — Георгию Михайловичу Бериеву.

А. БЕЛЯКОВ,
кандидат технических наук

...Когда Георгия Михайловича спрашивали, почему он определил делом своей жизни конструирование именно морских самолетов, он отвечал:

— Я родился и жил в Тбилиси, городе, как известно, не приморском. Кругом горы и удивительно бескрайнее небо. И любовь у меня к нему — сколько себя помню. А еще, родился я в 1903 году, когда начали летать братья Райт, тут уж, так сказать, судьба... А однажды учительница привезла наш класс на экскурсию в Батуми — тогда я впервые увидел море. Оно было не черным: синим, голубым, бирюзовым, и плыли по нему белоснежные корабли, которые я также увидел впервые. Те детские впечатления сохранились на всю жизнь...

тами КБ были работы по модернизации идущего в серии самолета. Лодку приспособили под установку съемных колес и лыжного шасси, превратив ее тем самым в самолет-амфибию. Шли работы и по расширению спектра задач, возлагавшихся на самолет. Был создан сельскохозяйственный вариант, пассажирский вариант. Последний с особой пользой потрудился на реках Сибири и Крайнего Севера, где полностью или почти полностью отсутствовала аэродромная сеть. Долгое время пассажирский вариант самолета — он назывался «МП-1» — трудился на линии Одесса—Батуми. На севере машины вели поиски косяков рыбы, «пасли» с воздуха стада морского зверя. Немало пользы принес и почтово-грузовой вариант самолета. «МБР-2» подарил стране ряд мировых рекордов. В мае 1937 года известная летчица П. Д. Осипенко установила сразу шесть мировых рекордов при полете на высоту без груза и с разными по весу грузами. Особо впечатляющим был беспосадочный перелет «МБР-2» женского экипажа в составе П. Осипенко, В. Ломако и М. Расковой с Черного моря на Белое море. Две с половиной тысячи километров экипаж преодолел за десять с половиной часов летного времени.

В КОНЦЕ 30-х годов советский Военно-Морской Флот пополнился целой серией новых мощных военных кораблей. Принимается решение устанавливать на эти корабли катапульты для взлета боевых самолетов. Бериев проектирует для этой цели один за другим два самолета — «КОР-1» (Бе-2) и «КОР-2» (Бе-4). Аббревиатура «КОР» означала «корабельный разведчик». Новыми катапультными самолетами были оборудованы наши новейшие крейсера «М. Горький» и «Киров». Интересной особенностью конструкций этих самолетов были складывающиеся крылья, что значительно уменьшало габаритные «хлопоты» при их размещении на корабле. Самолеты взлетали с катапульты, садились на воду и, отрулив к борту, складывали крылья и поднимались корабельной стрелой на борт.

В предвоенные годы КБ Бериева создает еще несколько морских машин. Это был, прежде всего, «МБР-7» — почти копия самолета

спективным проектированием гидросамолетов. Работа небольшого коллектива была исключительно продуктивной. Георгий Михайлович изучает опыт боевых действий, убеждается в необходимости создать дальний гидросамолет, способный не только проводить морскую разведку, но и вести поиск кораблей и подводных лодок противника в открытом море, бомбить и торпедировать их. Стал необходимым такой самолет для поиска и спасения потерпевших аварии в открытом море экипажей кораблей и самолетов. В 1943 году на летно-конструкторские испытания выходит новое творение Бериева — самолет «ЛЛ-143» (летающая лодка, первый проект 43-го года). Тяжелая машина хорошо прошла испытания, но в серию не пошла, так как закончилась война и возникли более важные задачи по восстановлению народного хозяйства. Однако период военной беспечности ненадолго завладел мыслями россиян. Великий и мудрый отец народов, очевидно всегда помня, что он еще ко всему прочему и генералиссимус, быстро создал все необходимые предпосылки для развязывания более чем на четыре десятка лет так называемой холодной войны с проклятым империализмом. Вспомнили и о морской авиации. Бериев получает вторичное задание на тяжелую дальнюю летающую лодку. Используя научный, технологический и летный опыт «ЛЛ-143», Бериев создает «Бе-6» — летающую лодку с полетным весом почти 26 тонн, способную находиться в полете без дозаправки полтора десятка часов и пролететь за это время почти 5000 километров. Самолет вел экипаж из 7 человек. Он был снабжен пятью пушками калибром 23 миллиметра, брал в полет бомбы, торпеды и ракеты. Первый серийный «Бе-6» летчик-испытатель М. В. Цепилов поднял в небо в августе 1949 года. С этих пор самолет более 20 лет состоял на вооружении авиации флота, став по существу одним из немногих советских самолетов-долгожителей. Машина оставила по себе хорошую память у летных экипажей; чего нельзя сказать о памяти наземного инженерно-технического персонала: машина была чрезмерно тяжела в обслуживании на берегу, в предпо-



ОТЕЧЕСТВЕННАЯ сухопутная авиация постепенно переходила на принципиально новый тип летательных аппаратов — реактивные самолеты. Трудилось над внедрением реактивных двигателей в гидроавиационное самолетостроение и конструкторы КБ Бериева. Один из первых отечественных серийных реактивных двигателей конструкции Виктора Климова «ВК-1» был поставлен на один из первых в мире реактивных гидросамолетов, который получил наименование «Р-1». Машину, оснащенную двумя «ВК-1», впервые поднял в небо 30 мая 1952 года известный морской летчик-испытатель И. Сухомлин. «Р-1», естественно, был в большой степени чисто экспериментальным самолетом. С применением в морской авиации реактивных двигателей почти вдвое возросла скорость полета, а с ее увеличением, естественно, возросли и взлетно-посадочные скорости. В связи с этим при доводке «Р-1» пришлось решить очень много сложнейших проблем, которые, чаще всего, совершенно неожиданно возникали одна за другой в процессе испытаний. Почти год ушел на отработку безопасного для машины режима глиссирования. Еще большие трудности принес «барс» на посадке. Возникла тряска всего самолета в диапазоне скоростей полета от 350 до 750 километров в час. Коллектив КБ, и прежде всего сам Георгий Михайлович, вышел с честью из всех этих испытаний, а «Р-1» послужил базой для создания серийного реактивного гидросамолета «Бе-10», сорокасемитонной летающей лодки, способной за 8,5 часа беспосадочного полета пролететь почти 5000 километров. В отечественную гидроавиацию пришло стреловидное крыло. В 1961 году летчики Н. Андриевский и Г. Бурьянов со своими экипажами установили на «Бе-10» двенадцать международных рекордов. Отечество получило гидросамолет, скорость которого превышала 900 километров в час, а потолок — без нескольких метров 15 километров. Это очень впечатляющие характеристики для самолетов, рассчитанных на эксплуатацию с водной поверхности.

Следует особо подчеркнуть, что этот конструкторский подвиг (а иначе трудно назвать ту колоссаль-