ПАМЯТЬ

Морское братство – нерушимо

Треть личного состава подводного флота СССР состояла из уроженцев Беларуси.

Вслед за Питером и Смоленском эстафету российско-белорусского военно-патриотического проекта «Морское братство – нерушимо!» подхватил Витебск. Акция была организована Всероссийской общественной организацией морских пехотинцев «Тайфун», ДОСААФ Беларуси, Санкт-Петербургским отделением Российского творческого союза работников культуры, военного информационного агентства Вооруженных сил Беларуси «Ваяр», Белорусского союза офицеров, Белорусского фонда «Память Афгана», Союза ветеранов ВМФ и подводников Санкт-Петербурга при поддержке Постоянного Комитета Союзного государства и Витебского облисполкома.

О нерушимом морском братстве россиян и белорусов и их подвигах и сегодня ходят легенды.

– Подводники – это особенный характер. Только сильные духом, мужественные и выносливые люди способны выполнить сложные боевые задачи далеко от родной земли, в глубинах мирового океана! – уверен автор и координатор международного проекта витебчанин Арсений Крицкий. – В годы Великой Отечественной войны Золотой звезды Героя Советского Союза были удостоены 9 балтийцев-подводников. Одним из них стал уроженец Витебска Самуил Богорад – командир ПЛ «Щ-310». Под его командованием подлодка совершила три боевых похода, записав на свой боевой счет восемь потопленных кораблей врага!

Другой Герой Советского Союза – Егор Томко – получил высокое звание в мирное время. Родился он в Витебской области. Служил на Северном и Балтийском флотах, окончил Военно-морскую академию в Ленинграде и прошел все ступени офицерской службы от лейтенанта до контр-адмирала. За проявленный героизм при спасении экипажа и подлодки, которая попала в аварию, удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

Ветераны военно-морского флота Санкт-Петербурга привезли на Витебщину мемориальные доски в честь героев-подводников С.Н. Богорада и Е.А. Томко, чтобы передать их в торжественной обстановке и тем самым подчеркнуть, что память о них священна, как и дружба между белорусами и россиянами.

Выступая на митинге у Вечного огня на площади Победы, уроженец Витебской области контр-адмирал Владимир Дронов отметил, что треть личного состава подводного флота СССР состояла из уроженцев Беларуси. Кстати, по данным координатора проекта, сегодня в Республике Беларусь живут 200 тыс. человек, служивших в разные годы в частях ВМФ СССР. Свою жизнь военно-морскому флоту посвятили 74 адмирала-белоруса.

Основная идея акции «Родине морских героев от благодарной России» – создание флота Союзного государства. В перспективе – решение задач по подготовке и обучению молодых моряков из Беларуси и России, разработка научных морских программ для нужд Союзного флота. В планах также – открытие памятника-мемориала военным морякам-белорусам в Минске «Морякам земли белорусской от благодарной России».

Имена погибших в послевоенное время членов экипажей подлодок занесены на памятные плиты в Николо-Богоявленском морском соборе в Санкт-Петербурге. 1-я плита – 96 человек. 2-я плита – 107 человек… На семи плитах имена 560 подводников, погибших в море в мирное время. Увы, места гибели подводных лодок неизвестны. Но память о них должна жить в сердцах последующих поколений.

Светлана ДЕДИНКИНА

К ДНЮ АВИАЦИИ И КОСМОНАВТИКИ

«Спутник чутко-терпеливый…»

Космические программы Союзного государства: новый виток развития

Главная цель всех союзных космических программ – это создание многофункциональной космической системы Союзного государства (МФКС).

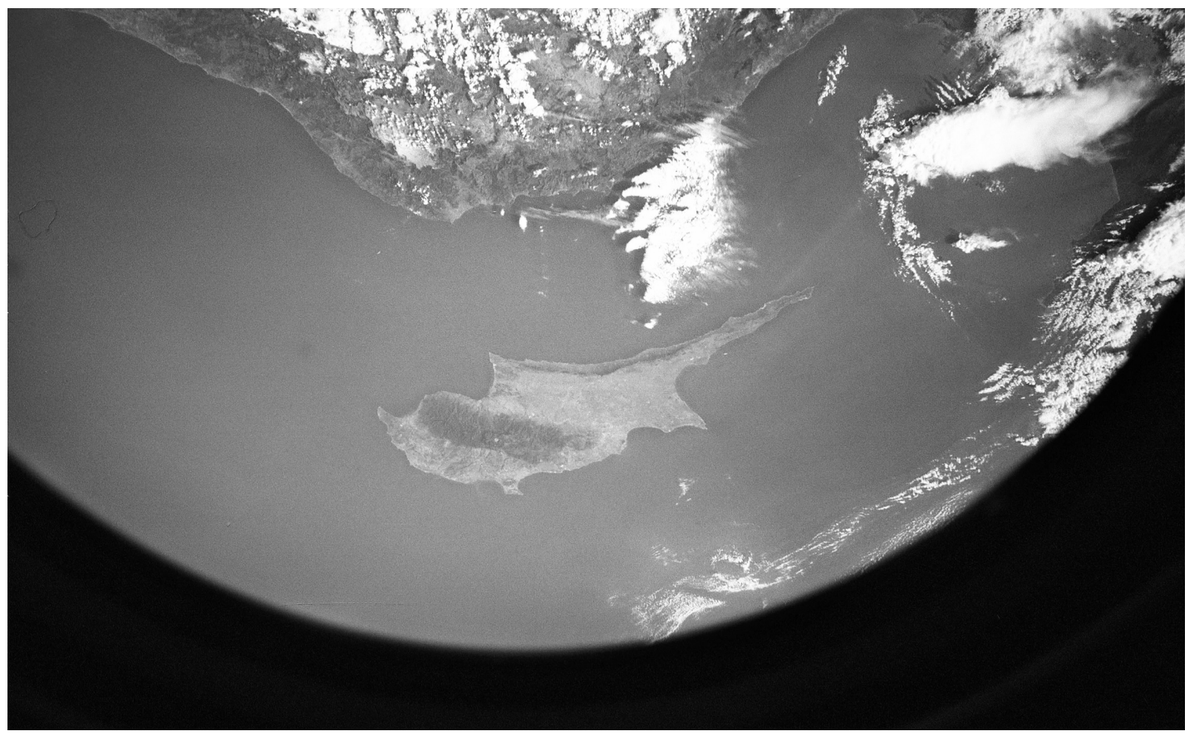

ФОТО ЮРИЯ БАТУРИНА/ФОТОСОЮЗ

Начало совместным разработкам российских и белорусских ученых в области космоса было положено в 1998 году, когда стартовала программа «Космос-БР». Тогда удалось восстановить утерянные после развала Союза связи между научными институтами двух стран.

Следующим этапом стало создание центра приема информации с космических спутников на базе Объединенного института проблем информатики НАН РБ.

Третья программа – «Космос-НТ» – позволила в Беларуси провести модернизацию центра приема космической информации, а также серьезную работу в рамках отдельного проекта по созданию спутника дистанционного зондирования Земли. В России были проведены исследования, направленные на создание нового микроспутника.

В 2010 году Беларусь и Россия приступили к выполнению уникального проекта – формированию совместной космической группировки спутников. Совместное исследование космоса открыло уникальные возможности – с помощью космических систем ученые смогли проводить исследования, необходимые для сельского и лесного хозяйств, энергетики, экологии и охраны окружающей среды. Ученые уверены: эта группировка будет задействована не только в научных исследованиях, но и в коммерческих проектах.

В нынешнем году стартует четвертая программа «Мониторинг-СГ», которая уже согласована со всеми министерствами в Беларуси и находится на завершающей стадии согласования в Министерстве финансов России. Программа направлена на разработку новых технических и аппаратно-программных средств наземного комплекса управления, приема, обработки и распространения космической информации, а также использования возможностей орбитальной группировки российских и белорусских космических аппаратов, на разработку новых образцов бортовой и наземной, специальной и научной аппаратуры, аппаратно-программных комплексов и учебно-методических средств для подготовки и повышения квалификации специалистов в области дистанционного зондирования Земли.

Благодаря разработкам новой программы станет возможным прогноз погодных условий, а также природных и техногенных проблем, что весьма важно для сельского хозяйства. Спутники позволят получить ценную информацию и быть готовым к последствиям «недовольства» природы.

Сегодня одна из ключевых задач – создание новых спутников с дифференцирующимся пространственным и спектральным разрешением. Это даст возможность решать задачи в разных областях жизни.

Разработчики программы говорят, что существующая сегодня группировка спутников должна и будет расширяться. Будет создана многофункциональная интегрированная система, что позволит ученым Союзного государства объединить все возможности.

Маргарита ЧАПЛИНА

В небесах с «Белым лебедем»

Белорусский авиаконструктор приумножил мощности легендарной российской авиакорпорации «Туполев»

Древний Слуцк давно стал своеобразной космической столицей Беларуси, следы его жителей не теряются «на пыльных тропинках далеких планет». Когда-то в Слуцке учился Витольд Цераский, разработавший методику фотометрических наблюдений, с помощью которых измерил блеск более 500 звезд. Одним из первых он определил звездную величину Солнца, установил предел его температуры – 3500 градусов. Именем Цераского назван лунный кратер. В названии другого кратера ночного светила увековечено имя еще одного слутчанина, Семена Косберга… Где-то через полминуты после своего знаменитого «Поехали!» Юрий Гагарин радостно воскликнул: «Косберг сработал!» Что означало: включилась третья ступень ракеты, а значит, выход на запланированную орбиту обеспечен. Созданные командой Семена Косберга третьи ступени ракет доставили космические аппараты к Венере, Марсу, а на ночное светило – луноход.

ФОТО АЛЕКСЕЯ АНТОНОВА/ИТАР-ТАСС

Игорь Сергеевич ШЕВЧУК

К слову, управлял луноходом на расстоянии более чем 350 тысяч километров штурман-навигатор Константин Давидовский, родившийся тоже в Слуцком районе.

Несколько лет начальниками космодрома Байконур были уроженцы Слутчины генералы Константин Герчик и Юрий Жуков. Два десятилетия инженером-испытателем служил на Байконуре слутчанин Сергей Гончарик. Его земляк Александр Куницкий написал более 80 работ по баллистике ракет и космических аппаратов.

Неслучайно первый белорусский космонавт Петр Климук, руководители межрегиональных общественных организаций ветеранов космодрома Байконур, Союза ракетчиков обратились к Президенту Республики Беларусь с просьбой создать в Слуцке музей по авиационной, ракетно-космической тематике.

В этом белорусском городе родился и Игорь Шевчук, оставивший заметный след в истории развития российской авиации.

Прерванное пике

Август 2003 года. Военный аэродром «Воздвиженка» под Владивостоком. Две огромные серебристые птицы, вынырнув из-за облаков, стали плавно снижаться. Самолеты завораживали зрителей своей строгой геометрией, идеальными аэродинамическими формами. И стало понятным, почему эти мощные ударные стратегические бомбардировщики Ту-160 получили нежное название – «Белые лебеди».

Уже в 1976 году после окончания Московского авиационного института ныне генеральный конструктор ОАО «Туполев», а тогда 23-летний белорус Игорь Шевчук в конструкторском бюро «Туполев» занимался проблемами прочности, внедрением в опытное и серийное производство Ту-144, Ту-204, Ту-334, Ту-160, Ту-155.

В тяжелое для авиационной промышленности время Игоря Сергеевича назначили директором экспериментального завода ОАО «Туполев». Он смог быстро сплотить вокруг себя инициативных и энергичных. Быстро вник в заводские проблемы, заинтересовал инженеров в результатах их труда, добился расширения производственных площадей предприятия. Совет директоров предприятия не мог не заметить созидательные устремления молодого руководителя и в 1997 году избрал его генеральным директором предприятия. Игорь Шевчук прилагает неимоверные усилия, чтобы вернуть былую славу ОАО «Туполев», сохранить уникальный конструкторский коллектив. Он смог укрепить руководство ОКБ, предотвратил уход ценных специалистов, правдами и неправдами повысив им зарплату.

Первым делом – самолеты

Финансово-хозяйственная деятельность, технические проблемы, контакты с партнерами… Игорь Сергеевич везде старался успеть. Первым делом – самолеты, а все остальное – потом. Ветераны-туполевцы оценили преданность белоруса их общему делу. С 2001 года Игорь Шевчук – президент, генеральный конструктор ОАО «Туполев». В это очень сложное время руководитель выдвинул и стал претворять в жизнь идею создания модельного ряда пассажирских магистральных самолетов марки «Ту». Единый подход к проектированию, глубокая, до 90 процентов, унификация бортового оборудования, единство подходов поддержания летной годности – все это работало на эффективность производства, имидж авиакорпорации. За последние шесть лет под руководством Игоря Шевчука было сертифицировано более трех десятков главных изменений конструкций, которые позволили поддерживать разработки ОАО «Туполев» на мировом уровне.

> Шевчук много работает над модернизацией боевых авиационных комплексов

Генеральный конструктор много работает над модернизацией боевых авиационных комплексов. Ощутимо увеличился гособоронзаказ, совершенствуются «Белые лебеди», Ту-95, Ту-22М, являющиеся основой стратегической и дальней авиации России.

К 50 годам Игорь Сергеевич Шевчук уже признанный авторитет современного самолетостроения, заслуженный конструктор Российской Федерации, почетный авиастроитель, лауреат Государственной премии Российской Федерации. После длительного кризиса всемирно известное предприятие и его руководитель на взлете. Но в январе 2011 года – сердечный приступ, врачи оказались бессильны. Генеральному конструктору было тогда всего 57 лет.

После его смерти Слуцкий краеведческий музей получил из музея авиакорпорации «Туполева» модели самолетов, в создание и усовершенствование которых большой вклад внес Игорь Шевчук. Коллеги передали землякам генерального конструктора его фотографии, грамоты, разнообразные документы, а семья Игоря Сергеевича – герб Российской Федерации, находившийся в его кабинете, фирменные часы, одежду.

Владимир БЫЧЕНЯ

ЖЕНЩИНА ЗА РУЛЕМ

«ОСАГО дамское» – миф или реальность?

Стоит ли России перенять европейскую практику скидок на автострахование для женщин?

Страховщики начали обсуждать гендерные особенности автострахования. Так, возможно, ОСАГО станет дешевле для женщин с 2014-2015 годов. Подобные подходы не новость – 87% страховых компаний Европы уже дают женщинам скидки при покупке полиса автострахования. Основания достаточно серьезные.

ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА

Статистика давно подтверждает, что женщины более внимательные, ответственные и осторожные водители, нежели мужчины. Введение пониженного законодательного поправочного коэффициента ОСАГО для женщин становится все более актуально. В России 20% женщин являются автомобилистами, и число их с каждым годом неуклонно растет. Они же составляют 66% выпускников автошкол за последние два года. Ежегодно выпускается около 1,1 млн новых водителей, как мужчин, так и женщин.

Европа давно стала доверять женщинам больше, чем мужчинам, и предоставила целый ряд страховых льгот слабому полу. Теперь очередь России вносить изменения.

Евгений Дубенский, президент Союза страховщиков Санкт-Петербурга и Северо-Запада, отмечает, что к 2014-2015 годам изменения в законодательстве об ОСАГО позволят страховщикам установить различную стоимость полисов для мужчин и женщин: «Через 2-3 года будет получен минимальный тариф по ОСАГО, а сколько добавлять сверху, компания будет решать сама. То есть тарифы будут регулироваться рынком. Тогда ОСАГО, как самый массовый вид обязательного страхования, будет учитывать фактор женской езды на дорогах. Вероятно, для женщин тариф останется минимальным, без добавочных коэффициентов, поскольку женщины водят аккуратнее и убытки от них гораздо ниже».

Егор Шадурский, руководитель Комиссии по страхованию общероссийской общественной организации «Деловая Россия» по Санкт-Петербургу, отмечает: «По статистике ГИБДД, каждый год в России происходит порядка 200 000 аварий. Из них только 30 000 – по вине женщин, то есть всего 15%. Поэтому вполне есть основание, чтобы стоимость ОСАГО для женщин была ниже».

Кроме базового поправочного коэффициента (который зависит от модели машины) сегодня существуют всего два решающих фактора. Это возраст, стаж, а также их комбинация. В рамках закона об обязательном страховании не предусмотрено особых подходов к женщинам – владельцам транспортных средств, чья ответственность должна быть застрахована. «Вероятно, это упущение законодателей», – считает Юрий Бугаев, председатель совета Ассоциации профессиональных страховых брокеров.

Семейным парам, вписанным в один полис ОСАГО, скидку за женщину не дадут. Хотя есть и такое мнение, что только мужские и только женские полисы выдают редко. «По ОСАГО нецелесообразно разделять тарифы на мужские и женские, так как в полис обычно вписаны несколько человек – это и мужчины, и женщины», – комментирует Ирэна Анискевич, независимый эксперт-аналитик и страховой консультант. А если в полис вписываются 2 человека, например семейная пара, участники которой имеют разный опыт и квалификацию, то цена в любом случае выставляется по наиболее аварийно-опасному водителю.

Диана Погодина, начальник отдела автострахования петербургского филиала СК «Мастер-Гарант», отмечает: «Женщины, становясь матерями, меняют стиль вождения на более аккуратный, у них включается инстинкт самосохранения и защиты ребенка. Такой категории женщин можно давать скидку на ОСАГО».

82% страховых компаний Европы уже дают женщинам скидки при покупке полиса автострахования

С одной стороны, природная осторожность женщины положительно влияет на манеру вождения. С другой – у женщин существуют факторы заниженной самооценки и самокритичность, которые являются источниками ошибок на дороге. Прекрасный пол в большей степени, чем мужчины, подвержен стрессу. Женщины остро и болезненно реагируют на конфликты в семье и на работе и длительное время могут пребывать в таком состоянии. Этот факт негативным образом может сказаться на реакции женщины за рулем.

Юлия Красикова, руководитель «Психологического проектного бюро», эксперт в области мужской и женской психологии: «В Японии проводились исследования на тему предрасположенности мужчин к рутинной работе. Выяснилось, что женщина гораздо проще относится к монотонной деятельности. При вождении стояние в пробках и необходимость постоянной сосредоточенности на дороге легче переносить женщинам. В Германии проводили исследования и выяснили, что женщины, когда рядом с ними находится мужчина, еще более аккуратно ведут машину. Это следствие социальных стереотипов мужчин по поводу женщин за рулем. Женщины сильно переживают во время парковки и при вождении в целом именно из-за этого. Повышенная инстинктивная тревожность женщин вызывает много именно мелких аварий, безопасных для жизни, при которых лишь слегка повреждается кузов машины».

В Европе ряд страховых компаний тестируют потенциального клиента перед продажей полиса автострахования, проверяя уровень водительской квалификации, после чего могут назначаться скидки или выставлены заградительные тарифы, а возможно, и вовсе произведен отказ в возможности страховаться. В России практики тестирования перед продажей полиса нет, хотя есть специализированные институты оценки водительского мастерства и его влияния на аварийность. Однако результаты тестирования используются лишь для разработки и корректировки программ автошкол. Страховщики считают, что пришло время вводить данные формы тестов и для коррекции страховых тарифов.

Борис ПРИМОЧКИН