

XVI отчетно - выборная профсоюзная конференция

Более семисот делегатов были участниками XVI профсоюзной конференции, которая состоялась в институте 19 ноября. Председатель профкома А. И. Шарапов в своем докладе подробно рассказал о проделанной за два года работе, о мероприятиях, о тех формах и методах, с помощью которых комиссии комитета добились более эффективного труда преподавателей и сотрудников, повышения учебной активности студентов, улучшения всей культурно-массовой и оздоровительной работы. Среди них — социалистическое соревнование на лучший факультет, кафедру, общежитие, студенческую группу, различные слотры-конкурсы, клубы интересных встреч, диспуты, КВН, устные журналы и литературные вечера.

За отчетный период повысилась общая успеваемость и число отличников и ударников. Лучших успехов в учебе добились ТЭФ и РТФ. Немало успехов у коллективов художественной самодеятельности и спортивного клуба «Политехник».

Из средств профкома была оказана материальная помощь студентам в 1975 году в размере 31,4 тысячи рублей, в 1976 году — 34,5 тысячи, за путевки и по листкам нетрудоспособности из бюджета социального страхования за пять лет выплачено 95260 рублей. В домах отдыха и санаториях побывали 292 человека, в туристических и экскурсионных поездках — 428 человек. В 1976 году открыт спортивно-оздоровительный лагерь «Политехник».

В прениях выступили: доцент В. А. Магум, секретарь комитета ВЛКСМ института В. Ф. Терентьев, проректор по научной работе, доцент В. А. Троян, ст. преподаватель Е. А. Юргенс, председатель спортклуба Е. П. Самосенко, студенты, Л. Михеев, П. Овсянников и Т. Безлущенко, председатель товарищеского суда института

В. П. Кочетков, доцент Шупилов, зам. декана МСФ Л. П. Абрамова, председатель крайкома союза работников просвещения, высшей школы и научных учреждений А. И. Семёнова. Они говорили о передовом опыте в организации учебного процесса и третьего трудового семестра, повышении эффективности научных исследований, общественно-поли-



тической практике студентов, сдаче норм ГТО преподавателями и сотрудниками и многим другим. Немало критики прозвучало в адрес хозяйственной службы института.

Конференция приняла постановление, направленные на улучшение всей профсоюзной работы, устранение имеющихся недостатков. Избран новый состав профкома и ревизионной комиссии, делегаты на краевую профсоюзную конференцию и члены товарищеского суда.

Председателем профсоюзного комитета выбран кандидат технических наук, доцент кафедры технологии строительства производства Николай Иванович Ефимов.

Большой группе профсоюзных активистов были вручены грамоты и денежные премии.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПОЛИТЕХНИК

ОРГАН РЕКТОРАТА, ПАРТКОМА, КОМИТЕТА ВЛКСМ И ПРОФКОМА КРАСНОЯРСКОГО ПОЛИТЕХНИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА

Газета основана в 1964 г. ● № 36 (463) ● Среда, 24 ноября 1976 г. ● Цена 2 коп. ●

СОРЕВНОВАНИЕ ПУЩЕНО НА САМОТЕК

Комсомольская организация нашего института включилась в ударную вахту «60-летию Великого Октября — 60 ударных недель». Каждая неделя посвящается годовщине Великой Октябрьской социалистической революции.

Итоги ударной вахты в целом по институту будут подводиться в два этапа. Первый этап закончится в марте 1977 года. Будут учитываться итоги зимней сессии. Второй этап: март-октябрь 1977 года, учитываются итоги весенней сессии и третьего трудового семестра. Итоги второго этапа подведут комсомольские собрания, где будут определены

победители соревнования, и состоится подписание Рапорта Ленинского комсомола. Победители этапов решением комитета комсомола будут представлены для поощрения, сфотографированы у Красного знамени института.

В постановлении комитета ВЛКСМ говорится о гласности соревнования: итоги должны отражаться на красочно оформленных стендах, экранах. Бюро ВЛКСМ факультетов обязаны периодически публиковать информацию о ходе соревнования в газете «Политехник».

Заметим, что пока лишь на механическом факультете ведется экран соревнования,

оформляется стенд. При бюро ВЛКСМ создан сектор социалистического соревнования разрабатывавший положение об еженедельном подведении итогов. Готовится газетомонтаж о годах, которым посвящена каждая неделя.

Думается, что это случилось потому, что идеологический сектор комитета ВЛКСМ института не провел в самом начале необходимой организаторской работы, а сейчас не организовал своевременной проверки выполнения своего постановления.

Н. БОРЗЕНКОВА,
член общественной редколлегии газеты «Политехник».

По состоянию на первое ноября отсев студентов по институту составил почти шесть процентов от общего числа студентов. Причем, в ближайшие два месяца и эта цифра увеличится. Особую тревогу вызывает отсев студентов после первого курса, ныне он достиг 179 человек, что составляет 34,3 процента всего отсева — на тридцать человек больше, чем за прошлый год.

Отсев после первого курса по факультетам выглядит так:
ЭТФ — 25 человек. ТЭФ — 26 человек.
МФ — 28 человек. МСФ — 21 человек.
СФ — 24 человека. СТФ — 13 человек.
РТФ — 20 человек. АДФ — 22 человека.

Причин отсева немало, но основные из них — академическая неуспеваемость (отчислено 74 человека), пропуски занятий (36 человек) и уход из института по собственному желанию (60 человек).

Наибольший процент отсева по состоянию на первое ноября 1976 года на МСФ — 8,18 процента. Отсев выше шести процентов — на РТФ, АДФ, ЭТФ, МФ и СФ. Наименьшие показатели на СТФ — 3,86. Таким образом, причины, побудившие нас обсудить этот вопрос на страницах газеты, более чем серьезные.

Член общественной редколлегии газеты «Политехник» В. МАЛЮГИН обратился к проректору по учебной работе, доценту С. В. АРХИПОВУ с просьбой прокомментировать ситуацию. Вот их беседа:

— Семен Васильевич, как Вы оцениваете такое положение?

— Оно еще более тревожное, чем видно из приведенных цифр, ведь кроме тех студентов, которые уже отчислены из института, существует значительное число задолжников: на СТФ их 23, на МСФ — 24, на РТФ — 41, на АДФ — 11, на МФ — 54, на ТЭФ — 5, на СФ — 17, на ЭЭФ — 25, на МФ — 3 человека.

И дело не только в цифрах. Я как проректор и как человек не могу быть спокойным, потому что за этими цифрами стоят живые люди, а причин создавшегося положения мы в достаточной мере не знаем. На факультетах нет глубокого их анализа, и, что самое печальное, в коллективах кафедр, давших основной процент отсева, не относятся к этому с должной ответственностью. На кафедре высшей математики в настоящий момент 80 задолжников, на кафедре физики — 49, теоретической механики — 42.

— Не значит ли это, что основную вину за создавшееся положение Вы возлагаете на преподавателей?
— Нет. Есть и нерадивые студенты, однако, мы ведь не только учим, но и воспитываем — собранности, деловитости, трудолюбию — качествам, которые помогают молодым людям лучше учиться.
— Но всегда ли отсев — зло?
— Не всегда, есть и так называемый естественный отсев, связанный с переездом семьи в другой город, с переводом в другой вуз.
— Можно ли сказать, что из института уходят только слабые студенты?

НАШИ ИНТЕРВЬЮ

Почему растёт отсев?

— Уходят и те, кто плохо разобрался в выбранной профессии или же потерял темп, растерялся, хотя и обладает данными для приобретения высшего образования. Нельзя допускать потери тех ребят, которые имеют объективные возможности для учебы в вузе.

Я хотел бы подчеркнуть два момента, существенных, на мой взгляд, для деканатов и комсомольских организаций. Необходимо как можно теснее держать связь со школами, чтобы как можно лучше знать тех ребят, которые идут к нам. Кроме того, я считаю, что важна и связь с родителями. Это вовсе не стремление ввести нечто вроде школьной системы, но у меня есть достаточно опыта, чтобы сказать: родители в большинстве случаев не имеют ни малейшего представления о том, что происходит с их сыном или дочерью, и что порой у них дела настолько плохи, что приходится забирать документы из вуза. Надо чаще писать родителям и даже вызывать их в институт. Надо использовать все способы воспитания студента, все способы воздействия на него и оказывать помощь тем, кто в ней нуждается. В этом отношении многое зависит от ку-

раторов, ведь именно они должны хорошо знать конкретные причины отсева студентов.

— Семен Васильевич, нарисуйте, пожалуйста, в общих чертах портрет наиболее типичного студента из тех, кого приходится отчислять из института.

— Выделю основные, на мой взгляд, особенности таких студентов. Первое — они бессистемны в работе, не приучили себя трудиться каждый день. Внутренне недисциплинированы, поэтому пропускают занятия, позже других выполняют лабораторные работы и т. п. Он безответственен. Представьте себе студента, которого отчислили, например, после четвертого курса. Стоимость обучения за год составляет примерно полторы тысячи рублей. Так вот, такой студент по-прежнему, пускает на ветер почти шесть тысяч государственных рублей! А те, кого отчисляют из вуза хотя бы и после первого курса, не пошли на производство, на год получили отсрочку от службы в армии. Это же прямой ущерб государству. Здесь надо усилить понимание моральной стороны дела, усилить ответственность каждого человека перед обществом, перед семьей и перед самим собой.

— Как бы Вы отнеслись к идее об отчислении из вуза, скажем, после третьего курса, заядлых троечников — со справкой о неполном высшем образовании?

— Категорически против. Удовлетворительные знания — не всегда плохие знания. Среди троечников могут быть люди, которым просто с трудом дается теория, но они могут впоследствии стать хорошими практиками. Ради таких студентов не стоит отчислять троечников. Только ради них! А примеров, когда бывший троечник хорошо вписывается в производство, достаточно много. Я против троечников ленивых, равнодушных к учебе, нечестных.

В заключение я хотел бы сказать, что у нас есть мощные рычаги воздействия на учебный процесс. Партийные и комсомольские организации должны направлять все усилия на сплочение групп, на создание необходимых условий для успешной учебы. И самим студентам надо развивать коллективизм, бережное отношение друг к другу с первого курса. Пусть они всегда помнят, что в состоянии помочь товарищу в беде, вовремя помочь ему и участием, и требовательностью. С отсевом студентов из вуза надо бороться единым фронтом, эта проблема должна стать заботой не только ректората, деканатов, но и каждого из нас. Равнодушных здесь быть не должно.

СОВМЕСТНЫМИ

Состоялось заседание кафедры истории КПСС, в котором приняли участие секретари комсомольских бюро факультетов и комсорги групп первого курса. Кафедра вынесла на обсуждение доклад: «О роли комсомольских групп в изучении истории КПСС». В нем были затронуты многие важные вопросы, главные среди них — как повысить качество учебы по истории КПСС и как органически увязать изучение истории с обществен-

ной работой каждого первокурсника.

Перед комсомольскими группами и преподавателями кафедры должна стоять задача: добиться, чтобы все студенты были не просто успевающими, а успевали по истории КПСС на хорошо и отлично.

Первые месяцы учения — самая ответственная пора. Надо правильно распределить свое время, научиться конспектировать первоисточники, хорошо готовиться к семина-

рам. Какие правила — студент усвоит в эти дни, по таким правилам он и станет жить все остальные годы. Поэтому комитет комсомола института и кафедра истории КПСС стремятся не упустить время для работы с первокурсниками.

Слово «студент» означает «усердно занимающийся». Вот и надо сделать все, чтобы с первых дней учебы в нашем институте студент привыкал усердно трудиться.

Как правило, комсомольцы-активисты первого курса успевают по истории КПСС на хорошо и отлично. Значит, их долг — помочь отстающим, создать в группах обстановку увлеченности, принципиальности, взаимопомощи, поднять личную ответственность каж-

дого комсомольца за качество знаний по истории КПСС.

В обсуждении доклада приняли участие: профессор В. П. Софронов, доцент В. Н. Сидоренко, преподаватель обществоведения подготовительного отделения М. И. Ромашкина, ассистент Е. Ф. Брезюк, заместитель секретаря комитета комсомола института по идео-

АДФ

ФАКУЛЬТЕТСКАЯ СТРАНИЦА № 1

ЭТОТ ФАКУЛЬТЕТ СОЗДАН 13 ЛЕТ НАЗАД. СЕЙЧАС БОЛЕЕ ТЫСЯЧИ ЕГО СТУДЕНТОВ УЧАТСЯ ПО ДВУМ СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ: «АВТОМОБИЛИ И АВТОМОБИЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВО», «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ».

В ДЕСЯТОЙ ПЯТИЛЕТКЕ НАИБОЛЕЕ ВЫСОКИМИ ТЕМПАМИ БУДУТ РАЗВИВАТЬСЯ НЕФТЕПРОВОДНЫЙ И АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ, БУДЕТ ВВЕДЕНО В ДЕЙСТВИЕ 61,5 ТЫСЯЧИ КИЛОМЕТРОВ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ С ТВЕРДЫМ ПОКРЫТИЕМ.

ГОТОВИМ ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

Продолжающаяся автомобилизация страны требует инженерного и научного подхода к решению постоянно усложняющихся задач автотранспорта. Успешно справиться с ними под силу только высококвалифицированным специалистам.

Наша кафедра автомобильного транспорта готовит инженеров по специальности «автомобили и автомобильное хозяйство». Студенты изучают вопросы технологии и организации автомобильных перевозок, технического обслуживания, текущего и капитального ремонта автомобилей. Они учатся проектировать и реконструировать автотранспортные и ремонтные предприятия. Изучают студенты и организацию работы автотранспорта, вопросы управления, экономические методы анализа и повышения эффективности работы транспорта.

Для успешной подготовки инженеров — автотранспортников у кафедры есть все необходимое. В ее коллективе — семь кандидатов наук, доцентов, имеются лаборатории диагностики автомобилей, агрегатов и деталей, восстановления изношенных деталей современными методами.

После третьего курса студенты летом в течение двух месяцев проходят производственную практику на автозаводе имени Лихачева, где работают на станках, сборочных конвейерах и изучают технологию машиностроения на примере наиболее передовой его отрасли — автомобилестроения. После четвертого курса — вторая производственная практика на передовых автотранспортных предприятиях в качестве инженерно-технических работников.

Практика, работа в студенческом специализированном отряде «Сирена», постоянная связь с производством при выполнении самостоятельных учебных работ реального характера дают возможность на-

шему выпускнику прийти на производство уверенным в себе специалистом.

Лучшим инженером оказывается тот, кто был активным в учебе, участвовал в научных исследованиях.

Ряд лабораторных исследовательских установок создан при активном участии студентов. Это установки для осталивания и автоматической наплавки деталей автомобиля, стенды для диагностики автомобиля, для исследования тормозной системы. Студенты участвовали в их проектировании, монтаже и проводят на них научные исследования.

Такое совмещение учебных целей с решением технических и научных проблем приносит обоюдную пользу. С одной стороны, у будущих инженеров вырабатывается вкус и появляется опыт создания и внедрения новой техники, технологии. Вырабатывается умение грамотно использовать экономические рычаги производства. С другой стороны, от использования, внедрения этих разработок предприятия получают ощутимый эффект.

Так, наши студенты решили некоторые задачи повышения эффективности системы запуска автомобильных двигателей в холодное время года, улучшения качества механизированной мойки, участвовали в отработке автомашин БелАЗ, восстановлении ряда изношенных деталей.

Наши выпускники давно уже хорошо зарекомендовали себя. Они успешно трудятся директорами и главными инженерами, руководят транспортными трестами и объединениями, возглавляют отделы транспортных предприятий, работают в конструкторских и проектных организациях. Они показывают себя зрелыми руководителями, умножающими могущество нашей Родины.

З. ПОГОРЕЛОВ,
доцент,
Г. ГОЛЯНД,
ст. преподаватель кафедры автотранспорта

По проекту студентов

Открылось движение по грейдерной дороге между поселком Усть-Мая и аэропортом села Петропавловское. Сметная стоимость дороги 300 тысяч рублей, протяженность свыше 6 километров.

Несколько лет подряд ездят на практику в Усть-Майский район студенты автотранспортного факультета Красноярского политехнического института. Их заинтересовало предложение исполкома райсовета провести изыскания для строительства дороги и подготовить проект. Студенты выполнили эту работу с помощью своих преподавателей, на общественных началах.

Е. ГРУДИНИН.
(из газеты «Социалистическая Якутия»).

И морозы теперь не страшны

Кондуктор автобуса, сидя на своем рабочем месте, то и дело подталкивала дверь, чтобы она закрылась. И так после каждой остановки. Мужчина, стоявший рядом с дверью, не то с сочувствием, не то с осуждением заметил:

— К концу смены вы, наверное, закрываете ее не одной, а двумя руками.

— Чтоб она провалилась, — в сердцах ответила хозяйка салона. — В который раз налаживают и никак не могут сделать по-человечески.

Кто знает, такой случай или другой натолкнул молодого преподавателя кафедры автотранспорта В. Г. Анопоченко на мысль, а нельзя ли помочь беде. Двери многих автобусов зачастую не только не закрываются, но и не открываются.

Причина, мешающая бесперебойной работе автотранспорта, была известна Виктору Григорьевичу. Его наблюдения за автомобильными пневмосистемами показали, что при низких температурах окружающей среды они отказывают из-за замерзания конденсата на рабочих поверхностях элементов и соединяющих их пневмопроводов. Много раз он думал над тем, как избавиться от этого «недуга». Набросав свои соображения на листок, решил посоветоваться со своим наставником доцентом А. И. Грушевским. Алек-

сею Ивановичу понравились предложения В. Г. Анопоченко, однако оригинальное конструкторское решение требовало небольшой доработки.

И вот, наконец, идея воплотилась в реальность. Начались испытания.

Разработанная пневмосистема с устройством осушки сжатого воздуха надежно обеспечивает безотказную работу в условиях низких температур. Пневмосистемой с устройством осушки сжатого воздуха могут оснащаться грузовые автомобили и автобусы, в которых относительное время работы компрессора на систему не превышает 40 процентов.

С применением этой новинки воздух пневмосистемы периодически очищается от конденсата, осушивается от паров и только после этого поступает в воздушные баллоны.

Срок службы адсорбционного осушителя, имеющего рабочий объем 185 кубических сантиметров и заполненного силикагелем отечественного производства марки КСМ, составляет 6—8 месяцев. Обеспечиваемая глубина осушки воздуха предотвращает образование конденсата в пневмосистеме и отказы привода тормозов и дверей. Кроме того, применение осушителей снижает коррозионный износ рабочих поверхностей пневмосистемы.

А. СУВОРИН,
наш нешт. корр.



На днях в Доме техники проходила выставка лучших дипломных работ студентов вузов Красноярска. На ней были представлены и проекты автодорожников.
НА СНИМКЕ: доцент А. В. Шупилов знакомит пятикурсников АДФ с работами.

Фото Е. Ванслава.

Применительно к условиям Сибири

Для того, чтобы лучше контролировать техническое состояние автомобилей, будущие инженеры изучают курс тепловых процессов и двигателей, осваивают методику и технику стендовых тепловых двигателей. Под руководством преподавателей студенты изучают специальную литературу, разрабатывают и самостоятельно изготавливают экспериментальные установки.

Современные автодвигатели и после их усовершенствования

имеют некоторые недостатки. Например, их трудно привести в рабочее состояние при низкой температуре, а это немаловажно в сибирских условиях. На нашей кафедре ведутся исследовательские работы в этом направлении. В прошлом году студенты пятого курса разработали схему устройства подогревателя для облегчения запуска двигателей. Кафедра планирует изготовить его для проектных испытаний. Каждая исследовательская

работа обсуждается на студенческих научных конференциях, лучшие из них отмечаются почетными грамотами, дипломами.

Участие студентов в научно-исследовательской работе кафедры способствует углублению знаний по теории двигателей, вырабатывает навыки самостоятельной работы и стремление к творчеству.

В. САННИКОВ,
доцент кафедры тепловых процессов и двигателей.

УСИЛИЯМИ

логической работе О. Хизничко, студенты первого курса Р. Анкудинова, Н. Жемчужникова, А. Грош, В. Николаев и другие.

Обсуждение доклада показало, что нужно координировать усилия преподавателей кафедры истории КПСС, комитета комсомола института

и комсомольского актива первого курса, направленные на улучшение качественных показателей успеваемости по истории и повышение общественной активности первокурсников.

В ходе обсуждения первокурсники выразили пожелание услышать, а как изучают общественные науки на стар-

ших курсах, как у них проходят семинары, политехформации, как пишут рефераты, как конспектируют первоисточники?

Старшекурсники, ведь вам, наверное, есть чем поделиться со своими младшими товарищами? Откликнитесь через нашу газету «Политехник»!

Л. ЗИМИНА,
ассистент кафедры истории КПСС.

ПИСЬМА ВЫПУСКНИКОВ

Что важно в нашем деле

В 1961 году по специальности автомобильный транспорт начали заниматься 65 человек. Специальные кафедры факультета не имели тогда даже учебных лабораторий. Однако, несмотря на трудности, студенты первых наборов — в основном производственники и вчерашние солдаты активно включились в учебу. Хорошо помню, что студенты-автомобилисты отличались сплоченностью и взаимовыручкой, по-солдатски делили между собой последний рубль.

Что посоветовать тем, кто учится сегодня? Хочется обратить внимание на серьезность выбора темы дипломного проекта. Ее надо выбирать так, чтобы, придя на предприятие, можно было скорее разбраться в большинстве практических вопросов. Мне лично работа над дипломным проектом «Организация автотранспортного предприятия по обслуживанию Красноярского алюминиевого завода» очень помогла в работе. Она охватывала и вопросы организации технического обслу-

живания, и организации перевозок, и труда и зарплаты, и планирования и бухгалтерского учета.

После окончания института по распределению я попал в АТХ-14 на должность главного механика. С первых же дней мне пришлось заниматься подготовкой предприятия к работе в зимних условиях. А здесь мне помогла строительная часть дипломного проекта.

В 1967 году я был назначен главным инженером этого же предприятия. Работа была очень интересна: предприятие приходилось вести ремонт многих марок автомобилей, тракторов и даже экскаваторов. Нашему коллективу, первому в Красноярске, было доверено освоение новых марок большегрузных автомобилей БелАЗ-540 и 540А. Период организации их ремонта был одним из интереснейших дней моей работы. Мне неоднократно довелось побывать на заводах, выпускающих крупнейшие в стране автомобильные самосвалы семейства БелАЗ и видеть историю создания

40, 75 и 120-тонных автомобилей-самосвалов.

С 1968 по 1971 год я работал директором АТХ-14, затем, в связи с созданием грузовых автотранспортных объединений в Красноярске, заместителем начальника грузового автотранспортного объединения № 3.

Работа на автотранспорте сложна и разнообразна, приходится работать с коллективом водителей, которых можно увидеть рано утром или поздно вечером — вот в чем еще сложность работы руководителя автотранспортного подразделения. Готовьте себя и к воспитательной работе, поскольку трудно представить себе сегодня инженера в отрыве от этого очень сложного и ответственного долга.

Вот те мои советы, которые, возможно, что-то подскажут сегодняшним студентам-автотранспортникам.

А. ПЛАТАНЧЕВ,
выпускник 1966 года, зам. начальника Красноярского грузового автотранспортного объединения № 3.

Промышленные артерии

По дорогам нашей страны идут потоки автомобилей, не останавливаясь они ни днем, ни ночью, как бы символически бег времени. Сейчас все понимают, что груз и пассажир перевозит не столько автомобиль, сколько дорога. Поэтому для успешного выполнения программы по комплексному развитию производительных сил нашего края и страны в десятой пятилетке очень важно иметь хорошо развернутую сеть автомобильных дорог, отвечающую современным требованиям. В нынешнем пятилетии темпы строительства автомобильных дорог в нашем крае увеличатся более чем в два раза по сравнению с предыдущей пятилеткой. Предстоит сдать в эксплуатацию три тысячи километров асфальто-бетонных и цементно-бетонных автомобильных дорог, построить 48 автомобильных мостов. Это очень напряженная программа, и в ее выполнении участвуют специалисты-дорожники, выпускаемые кафедрой автомобильных дорог политехнического института.

Многие из выпускников кафедры работают сейчас руководителями. Так, выпускник 1966 года Н. А. Калашников работает заместителем начальника «Бурятавтодора», выпускники 1967 года А. В. Гриневич — главным инженером дирекции «Красноярскавтодора», А. В. Сняжков — главным инженером ДСУ в Абакане, выпускники 1968 года А. Ф. Куров — начальником ДЭУ «Красноярскгоржмоза», А. С. Захаренко — начальником

ПМК «Главкрасноярскмелиоводостроя», выпускники 1969 года И. Н. Крохичев — начальником ПТО «Бурятавтодора», Г. Н. Глинский — главным инженером дорожного отдела в КРАСТИЗИСе.

Проектировать и строить современные дороги, обеспечивающие движение автомобилей со скоростью до 120 километров в час — это сложное и увлекательное искусство, требующее от специалистов этого профиля разнообразных и обширных знаний. С момента образования кафедрой автомобильных дорог, мостов и фундаментов руководит кандидат технических наук, доцент Г. Ф. Шишканов, отмеченный за успехи в подготовке кадров в девятой пятилетке орденом «Знак Почета». Сейчас на кафедре работают 16 человек, из них 9 доцентов, кандидатов технических наук.

В десятой пятилетке планируется дальнейшее совершенствование научной работы кафедры. Так, в 1977 году сотрудники кафедры будут вести девять научно-исследовательских тем на общую сумму 135 тысяч рублей. Три из них включены в разряд важнейших, предполагаемый экономический эффект этих тем — 600 тысяч рублей. Кроме того, предполагается дальнейшее развитие творческого сотрудничества со строительными и дорожными организациями и институтами. Кафедра предполагает добиться открытий новой специальности «городские дороги», а также разра-

батывает комплекс мер по совершенствованию учебного процесса.

Наши выпускающие кафедры имеют несколько специализированных аудиторий, где студенты совершенствуют свои знания, занимаются различными научными проблемами под руководством опытных наставников. Правда, оборудование лабораторий оставляет желать лучшего, но мы надеемся, что в скором времени у нас будет больше современных приборов и оборудования, появятся электронно-вычислительные машины, которые позволят студентам быстрее выполнять сложные расчеты по курсовому и дипломному проектированию, «проигрывать» десятки вариантов прокладки трассы будущей дороги и выбирать оптимальный, математически обосновывать проекты строительства автомобильных дорог в сложных условиях Сибири и Дальнего Востока. Компьютер поможет определить и обосновать эксплуатационные показатели будущей дороги, сократить стоимость строительства и длину трассы автомобильной дороги.

Надеемся, что новое поколение инженеров-дорожников, которому предстоит строить автомобильные дороги в следующей пятилетке, поднимает дорожное строительство на новую, более высокую ступень.

А. БЕЛЯУШ,
доцент кафедры автомобильных дорог, мостов и фундаментов.



На одном из занятий отделения журналистики ФОПа в качестве практического задания было предложено слушателям поразмышлять об общественной работе. Что это такое — нагрузка! Потребность! Какая от нее польза! Вынесение такого вопроса на всеобщее обсуждение, думается, не надо объяснять. Ниже следуют ответы слушателей. Всегда ли они правы!

Будем надеяться, что публикация их принесет организациям общественной работы и студентам пользу, покажет им еще раз важность общественной работы.

Нагрузка и потребность. По-моему, ставить в такой плоскости вопрос об общественной нагрузке в корне неправильно. Вот если бы речь шла о физической нагрузке, тогда можно сказать, что она должна быть потребностью.

Едва мы произносим это слово, как чувствуем какую-то тяжесть в сочетании его звуков. Потребность — это хорошо, но разве может стать потребностью нагрузка?

...Однако нельзя закрывать глаза и на то, что встречаются люди, которые отождествляют общественную работу с бумажным формализмом и карьеризмом. Чаще всего они сами самовлюбленные, эгоистичные дутыши. И относиться к ним надо нетерпимо, так как глядя на таких, некоторые разочаровываются в общественной работе.

М. КОСТИНЕВИЧ.

Что меня побудило именно на третьем курсе поступить на ФОП? Наверное, то, что человек не должен страдать от собственного неумения. И еще, конечно же, что-то необычное, романтическое. Ведь журналисты — романтики, которые умеют не только мечтать, но очень-очень много работать.

Часто замечала, что после выполнения большой работы чувствуешь, что у тебя приподнятое настроение, даже если позади бессонная ночь. Думаю, что, участвую на ФОПе, я стану собранней.

Очень хорошо, если бы каждый студент имел общественное поручение и брался за дело с энтузиазмом. Это помогло бы в сплочении групповых коллективов. А то сейчас зачастую в некоторых группах каждый живет сам по себе. Студенты, живущие в общежитии, берутся за общественную работу потому, что если ее не ведешь, нет общезжития, а студентам-горожанам терять нечего.

И еще: беря сегодня у первых выпускников института интервью, я почувствовала себя не просто студенткой.

Н. ВОЗНЯК.

В комсомольской жизни я начал участвовать в 9—10 классах, был комсоргом школы. Потом во время службы в Советской Армии общественная работа захватила меня. Поручения и связанные с ними заботы давали ощущение полнокровной жизни, я чувствовал свою связь со всеми людьми, был как бы включен в заботы всей молодежи страны. Но потом так случилось, что я оказался комсомольцем без документов, и на производстве я совершенно отошел от общественной работы.

В институте тоже особо вперед не лезу, дадут поручение — выполняю, не дадут — молчу. А вообще общественная работа в группе, да и на факультете, если посмотреть формально, то идет нормально, многие избраны на много-

численные должности. Но все-таки, по-моему, не чувствуется того задора и размаха, при котором вся эта общественная работа становится интересной и действенной.

Возможно, мои выводы преждевременны, ведь я проучился в институте только около трех месяцев и, может быть, не во всем разобрался.

А. ОМАРОВ.

Занимаясь такого рода работой, воспитываешь в себе не только первичные навыки руководителя, но и умение подойти к человеку, убедить его в чем-либо, не обидев и не перетянув его на свои позиции силой. Да и просто становишься более общительным, открытым для людей.

Несомненно то, что для некоторых общественная работа является нагрузкой. Надо — так надо. Такие воспринимают ее как неудобное, тяжелое, но необходимое бремя. Другие понимают, что в будущем им такой опыт пригодится.

По-моему, общественная работа должна стать потребностью, занимаясь ею, мы приносим коллективу маленькую пользу. А из этих маленьких частичек-инициатив складывается большое благо для коллектива.

Однако нередко инициативы разбиваются о высокую стену равнодушия. Это, я думаю, оттого, что руководитель, общественник не смог объяснить идеи, не сумел растолковать, показать ясно дорожку будничных дел. Но чтобы тебя поняли и поддержали, нужно самому разобраться в конкретных целях того или иного мероприятия.

Л. БУРАКОВА.

Кто такой вообще общественник? Есть общественник по призванию, из которого впоследствии непременно должен вырасти руководитель. Для него общественная работа — это жизнь, то есть то, без чего он не может жить, это он сам. И тогда невозможно говорить об общественной работе как о нагрузке, это — первейшая, необходимейшая потребность.

Для чего нужна общественная работа мне? Она стимулирует наполненность времени делами. Занятый общественной работой, человек чаще смотрит на часы, а следовательно на свое прожитое время, он фиксирует каждые десять минут, он старается жить с наибольшим коэффициентом работоспособности. Это главное!

И последнее: общественная работа просто как нагрузка. Эта фраза так же пассивна, бледна и так же лишена всякого пафоса, как и явление, которое она выражает. Одно лишь слово «нагрузка» тяготит нас, затемняет романтику и глушит живущие в нас комсомольские порывы.

А. МЕТЕЛКИНА.

Великий соратник Маркса

Фридриху Энгельсу — пламенному революционеру, гениальному мыслителю, одному из основоположников научного коммунизма, вождем международного пролетариата, другу и соратнику Карла Маркса по решению ЦК КПСС и Совета Министров СССР 2 ноября 1976 года торжественно открыт памятник в Москве.

Люди, посвятившие свою жизнь человечеству, живут вечно. Они живут в своих делах. Таким был Фридрих Энгельс — один из основоположников теории научного коммунизма, соратник и бесконечно преданный друг Карла Маркса.

Жизнь и деятельность Маркса и Энгельса, их теоретическое содружество вызывают восхищение и безмерное уважение. Их трудно представить друг без друга. Изучение марксизма — есть изучение трудов Маркса и Энгельса. Они проделали путь развития от идеализма к материализму, от революционного демократизма к научному коммунизму. Являясь великими учеными, Маркс и Энгельс активно участвовали в общественной жизни своего времени. Будучи весьма скромным человеком, Энгельс говорил: «Всю свою жизнь я делал то, к чему был предназначен, — я играл вторую скрипку, — и думаю, что делал свое дело довольно сносно. Я рад, что у меня такая великолепная скрипка, как Маркс».

Фридрих Энгельс родился 28 ноября 1820 года в городе Бармене, в Рейнской провинции Прусского королевства. Он хорошо видел зверскую эксплуатацию, нищету немецких пролетариев. Фридрих находился на стороне обездоленных, о чем свидетельствует уже его первое опубликованное произведение «Письма из Вуппертеля».

В конце 1842 года в Кельне, где находилась редакция «Рейнской газеты», состоялась первая встреча Маркса с Энгельсом. Затем, находясь около двух лет в Англии, Энгельс окончательно переходит на позиции материализма и научного коммунизма. В Англии возникла своеобразная форма рабочего движения — чартизм, ставивший задачей добиться для рабочих права на политическое представительство. Энгельс посещает митинги и демонстрации, ходит в рабочие кварталы, изучает жизнь рабочих, знакомится с утопической литературой. Появляются в печати его первые статьи: «Английская точка зрения на внутренние кризисы», «Кризисы», «Внутренние кризисы». Энгельс приходит к выводу о неизбежности социалистической революции, где главной силой является пролетариат.

Идейная близость, общность взглядов стали основой прочной дружбы двух революцио-

неров и мыслителей — Маркса и Энгельса. Они сформулировали идеи о всемирно-исторической миссии пролетариата. В сентябре 1844 — марте 1845 годов Энгельс пишет книгу «Положение рабочего класса в Англии». В это время им сказано: «Перед лицом всего мира я обвиняю английскую буржуазию в массовых убийствах, грабежах и других преступлениях».

В 1847 году по предложению Маркса и Энгельса Союз справедливых был реорганизован и стал называться Союзом коммунистов. Был принят Устав, в котором старый лозунг «Все люди — братья!» был заменен лозунгом «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!». В феврале 1848 года вышло первое издание «Манифеста Коммунистической партии», написанного Марксом и Энгельсом. Это — первый программный документ марксизма.

На основе материалистического понимания истории Маркс и Энгельс раскрыли и обосновали здесь основные положения теории научного коммунизма: о неизбежности разрушения капитализма и замены его коммунистическим обществом, о всемирно-исторической роли пролетариата как могильщика капиталистического общества, о пролетарской революции и диктатуре пролетариата как необходимом условии победы коммунизма, о руководящей роли Коммунистической партии, ее программе и тактике, о пролетарском интернационализме.

Гордым и открытым призывом к пролетарской революции, к сплочению рабочих всех стран заканчивается «Манифест»: «Пусть господствующие классы содрогнутся перед социалистической революцией. Пролетариям нечего в ней терять, кроме своих цепей. Приобретут же они весь мир. Пролетарии всех стран, соединяйтесь!».

Энгельс писал, что «Манифест Коммунистической партии» стал общей программой многих миллионов рабочих всех стран от Сибири до Калифорнии. Маркс и Энгельс были тесно связаны с русским революционным движением. В 1882 году они заявили, что «Россия представляет собой передовой отряд революционного движения в Европе».

Именно русскому пролетариату суждено было взять на себя выполнение самой революционной из всех задач международного рабочего движения того времени — проложить человечеству путь к социализму. Нужен был человек, который смог бы продолжить дело Маркса и Энгельса в новых исторических условиях. Этим человеком стал Владимир Ильич Ленин.

Д. ВАСИЛЬЕВ,
доцент кафедры истории КПСС.

«Какое чудное создание — человек! Как благороден разумом! Как беспределен в своих способностях, обличиях и движениях!».

В этих строчках, как и во множестве других, не менее вдохновенных, видна гордость за человека, за его светлый и мощный разум. Но духовный мир — это не только мысли. Это и чувства, и переживания людей. Поэтому, когда говорят о высшей красоте человека, то имеют в виду величие не только его разума, но и благородство его чувств.

Этими лучшими чертами человеческой души обладали великие мастера искусства, о жизни которых рассказывается в серии книг «Жизнь в искусстве». Знакомясь с историей их жизни, особенностями творческого пути и борьбы, невозможно остаться равнодушным и не попытаться хотя бы немного стать похожим на них.

Валентин Александрович Серов — автор таких замечательных полотен, как «Девочка с персиками» и «Девушка, освещенная солнцем», трудился в различных областях изобразительного искусства. Его творчество знаменует собой, наряду с творениями И. И. Левитана, новый этап и в развитии русского пейзажа. Серов был для русских художников тем, кем был для русских писателей Л. Н. Толстой, — их совестью. О жизни и творче-

стве Валентина Александровича с высоким профессионализмом и в то же время с большой теплотой пишет М. Копшицер в своей книге «В. А. Серов», которую вы можете взять в нашей библиотеке.

КНИЖНЫЙ ОБЗОР

В МИРЕ ПРЕКРАСНОГО

Книга А. Каменского «С. Т. Коненков» — это художественная монография, посвященная одному из крупнейших мастеров русского и советского искусства. Созданные Коненковым скульптуры «Нике», «Самсон», «Юная», «Паганини», портреты Ф. Шаляпина, В. Маяковского, И. Павлова получили мировую известность. В рекомендуемой нами книге убедительно проводится мысль о том, что чувство красоты, как и вообще поэтический мир художника, было связано с теми впечатлениями и переживаниями, которые были навеяны еще в детстве природой и жизнью родного края. Вся история творческого пути Сергея Ти-

мофеевича Коненкова, вечно ищущего и яростно непокорного в своих исканиях художника, — замечательный пример глубокого понимания реализма, соотношения традиций и новаторства в творчестве.

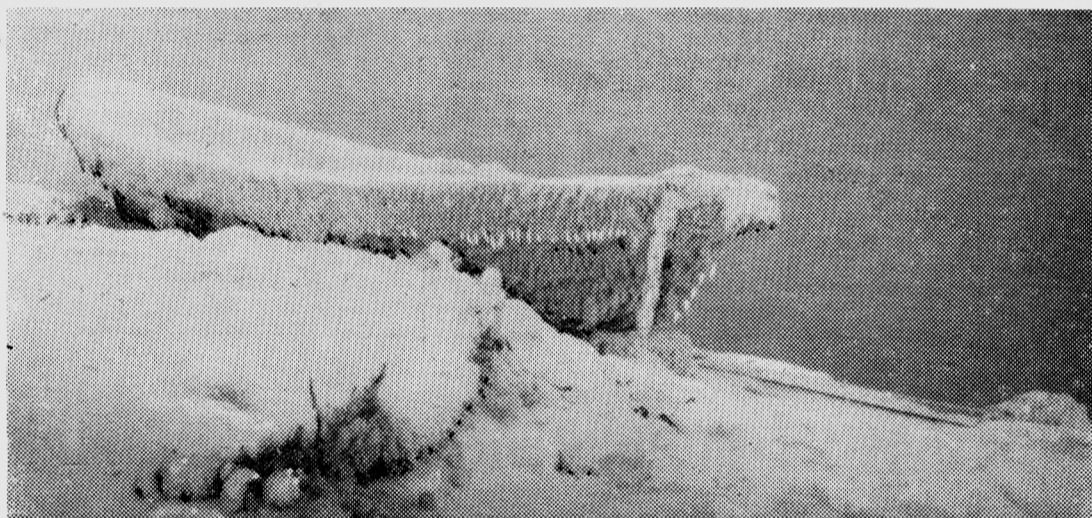
Всем, несомненно, будет интересно познакомиться с книгой М. Янковского «Ф. И. Шаляпин». В ней рассказывается о жизни и творчестве великого русского певца и артиста Федора Ивановича Шаляпина. Его имя называют тогда, когда заходит речь о судьбах русской интеллигенции, о связи художника с родной землей, о том, как болезненно сказывается отрыв от нее. О Шаляпине вспоминают и тогда, когда говорят о многих великих композиторах, художниках и писателях, творчество которых отразилось в творчестве великого артиста.

О себе Федор Иванович как-то написал:

«Трудна моя жизнь, но хороша! Минуты великого счастья переживал я благодаря искусству, страстно любимому мною. Любовь — это всегда счастье, что бы мы ни любили, но любовь к искусству — величайшее счастье нашей жизни».

Мы будем очень рады, если книги, предлагаемые нами, помогут укрепить вашей любви к искусству.

В. КАРПУШЕВА,
гл. библиотекарь.



Фотоконкурс «ПОЛИТЕХНИК»-76. Зимний этюд.

Фото студента А. Евтеева.

Сатира и юмор

Каждому ясно, что если в институт приходит новейшая техника, то долг тех, от кого это зависит, скорее ее установить и с наибольшей эффективностью использовать. Но, как известно, нет правил без исключений.

Еще весной кафедра вычислительной техники приобрела новейшую ЭВМ третьего поколения ЕС-1020. Во всем крае таких машин единицы. Да и цена у нее красная — 370 тысяч рублей. Однако до

ноября машина простояла в ящиках. Наконец-то место ей нашли, но зато кафедра долго не могла уговорить хозяйку обеспечить ее подъемным краном, чтобы поднять 48 ящиков машины на четвертый этаж. Так и пришлось студентам поднимать машину вручну.

Интересно, сколько месяцев будут ее устанавливать и осваивать?

Рисунки студента
С. Лошакова.

Коротко о разном

● Вчера студенты и преподаватели теплоэнергетического факультета прослушали лекцию на тему «Термоядерная энергетика», которую прочитал доктор технических наук, профессор Ленинградского политехнического института В. А. Иванов.

● В прошедшую пятницу состоялось первое занятие математического кружка по решению задач повышенной трудности и с техническим содержанием.

Занятия для первокурсников проводятся каждую пятницу в 19.00 в ауд. Г-422, для студентов второго курса — в ауд. Г-411.

● С 25 по 28 ноября в спортивном зале ДК «1 Мая» будет проходить Всесоюзный турнир по вольной борьбе, посвященный памяти депутата Верховного Совета РСФСР В. П. Котельникова.

В соревнованиях примут участие студенты нашего института Н. Солчак, В. Власов и Ю. Акчурина.

● Студенты - фотолюбители, приглашаются в клуб «Окна». Занятия клуба проводятся каждую субботу в 19.00 в общежитии № 1.

