

КадрЫ верфЯм

FOR FUTURE SHIPYARD SPECIALISTS

№ 6-7 (2470-2471)
МАРТ 2012 ГОДА

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

ИЗДАЕТСЯ
С СЕНТЯБРЯ 1932 ГОДА



*Набухших почек дружный ряд,
И пташек разных ранний щebet,
Неуловимый аромат
Весны заставит нас поверить,
Что снег сойдёт, и лёд с Невы
в Залив поедет!*

В. КРАСАВЧИКОВ,
доцент кафедры электротехники
и электрооборудования судов

Заседание совета Института морской техники и технологий

В феврале состоялось очередное заседание научно-го совета Института морской техники и технологий (ИМ-ТиТ) Корабелки.

На заседании состоялось подписание договора о сотрудничестве между ОАО «Концерн «Морское подводное оружие — Гидроприбор» и нашим вузом. Договор подписали ректор Корабелки К.П. Борисенко и заместитель генерального директора по науке «Гидроприбора» В.Е. Соколов.

Также на заседании были рассмотрены проблемы подготовки высококвалифицированных кадров для подводного кораблестроения Российской Федерации:

Перспективы развития подводного кораблестроения. С докладом выступил В.Н. Поляков — начальник первого отделения ФГУП «ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова»;

Требования к качеству подготовки специалистов с высшим профессиональным образованием. Выступили: В.Ю. Дорофеев — генеральный директор ОАО «СПМБМ «Малахит», В.А. Rogozin — главный технолог ОАО «Адмиралтейские верфи», А.С. Насонов — заместитель начальника управления кадрами ОАО «ПО «Севмаш»;

Перспективы подготовки специалистов по подводному кораблестроению и корабельному вооружению в СПбГМТУ с введением третьего поколения ФГОСов и уровневой подготовки (бакалавриат, магистратура, специалитет). Выступили: проректор по учебной работе Корабелки А.В. Смольников и профессор И.В. Челпанов.

В обсуждении приняли участие: профессор В.Л. Александров — директор ИМТиТ, профессор А.В. Догадин, про-

ректор по научной работе А.Н. Калмыков, главный специалист ОАО «ОСК» В.М. Иванченко и профессор О.А. Хализев.

По вопросу о попечительском Совете Корабелки выступил ректор, определив цели и задачи Совета, а также его предполагаемый состав.

В работе Совета ИМТиТ, кроме постоянных членов Совета, приняли участие: директор филиала СПбГМТУ «Севмашвуз» С.В. Горин, заместитель директора Петровского колледжа С.Р. Козырева, директор Судостроительного профессионального лицея № 25 А.Л. Женаев, представители кадровых служб предприятий и организаций судпрома.

По итогам заседания научно-го Совета ИМТиТ принято решение, содержащее рекомендации по проблематике повестки дня.

Г.В. ПРОЦЕНКО,
зам. директора ИМТиТ, декан
ФЦКПС и ДПОС

НАГРАДЫ – ЛУЧШИМ!

20 февраля в Доме молодежи Василеостровского района Морской молодежный совет Санкт-Петербурга совместно с Территориальной организацией Санкт-Петербурга и Ленинградской области Межрегионального профсоюза работников судостроения и судоремонта провел вечер советов молодых ученых и специалистов предприятий судостроения.

Лучшие молодые представители отрасли были награждены грамотами Морско-

го Совета при правительстве Санкт-Петербурга и ценными подарками. За активную работу по реализации молодежной политики Совету молодежи ЦКБМТ «Рубин» и ЦМКБ «Алмаз» получили благодарности от Комитета по молодежной политике и связям с общественными организациями правительства Санкт-Петербурга.

Молодых специалистов, внесших достойный вклад в реализацию оборонного заказа Международная ассоциация

общественных организаций ВМФ и моряков-подводников наградила памятными медалями. Награды вручил вице-президент ассоциации контр-адмирал Монастыршин Владимир Михайлович.

Среди награжденных большую часть составили выпускники нашего университета.

Виталий ШИШЕНИН,
Директор Центра
профориентации
Фонда «Морское образование»
Фото Алексея ВАСИЛЬЕВА

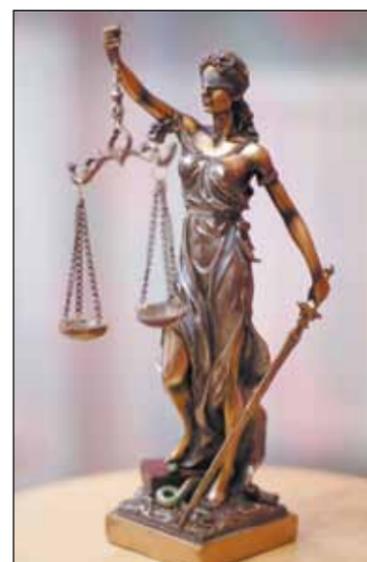
Новости юридического студенческого кружка

Кто снимет повязку с глаз Богини Правосудия?

Внимание! Юридический студенческий кружок Корабелки объявляет открытый конкурс творческих работ «Морской юрист XXI века».

Допускается использование любого литературного жанра в форме новеллы, рассказа, эссе, очерка и т.д., придание произведению по содержанию как комедийного, так и трагедийного характера, разрешается излагать свои мысли в прозе или стихами. Для любителей жанра рэп напоминание — не забудьте про музыкальное сопровождение. К участию в конкурсе приглашаются все студенты и преподаватели Корабелки — независимо от их отношения к юриспруденции. Будем рады почитать и опусы наших выпускников! Всем участникам гарантирована масса позитивных впечатлений и чаепитие с «печеньками» на берегу Мирового океана (точнее, у его карты в одной из наших юридических аудиторий). Победителей ждут замечательные призы, предоставленные Молодежным морским советом Санкт-Петербурга. Это статуэтки греческой Богини Фемиды — символа правосудия. Если же Вы предпочитаете римскую Богиню Юстицию, то мы можем назвать наш приз и так.

Общеизвестно, что слово «Юстиция» происходит от лат. «Justicia», что означает «справедливость». Поэтому не сомневайтесь — призы получат достойнейшие. Председателем оргкомитета является заведующая кафедрой международного морского права, бесценный научный руководитель студенческого кружка Наталия Ивановна Малышева. Сопредседателем выступает аспирант кафедры международного морского права, староста студенческого научного юридического кружка Денис Валерьевич Карачёв. Жюри любезно согласился возглавить член Союза писателей России, доцент кафедры гражданского и коммерческого права Николай Иванович Чекмарев. Координатором



конкурса является студентка группы 7460, член кружка Полина Смирнова.

Вы спросите — зачем нам нужен этот конкурс? Могли бы Фемиды-Юстиции и среди «своих» юристов распределить! Но ведь нас всех, независимо от будущей и настоящей профессии, объединяет любовь к морю и кораблям! И все мы мечтаем жить в обществе, где царит законность и торжествует справедливость!

С Положением о проведении конкурса можно ознакомиться на сайте юридического кружка: <http://smtu-lawcircle.host56.com> и в нашей группе «ВКонтакте»: <http://vkontakte.ru/club5244979>.

Заметим сразу, что сроки представления работ на конкурс — до 30 апреля 2012 года.

Лучшие произведения непременно увидят свет и на страницах газеты «За кадры верфям».

Александр ВАСЮКОВ,
заместитель старосты
юридического
студенческого кружка,
студент гр. 9260
Фото Ивана МАЛЫШЕВА



Уважаемые студенты, аспиранты и сотрудники СПбГМТУ!

*Если Вы стали жертвой
или свидетелем преступления,
располагаете информацией
о готовящихся противоправных действиях,
сообщите об этом
по круглосуточному телефону доверия
+7-921-364-88-84
службы психолого-педагогического
сопровождения*

Судостроительная стратегия



Петербургское судостроение все больше концентрируется вокруг Объединенной судостроительной корпорации.

Теперь под ее контроль попали Балтийский завод и Выборгский судостроительный завод (ВСЗ). Последний был приобретен ОСК в феврале 2012 года за 1,8 млрд рублей и совладельцев банка «Россия». Тогда же было объявлено о заключении контрактов на 8 млрд рублей на строительство двух линейных дизельных ледоколов проекта 21 900М мощностью 16 МВт. Это должно помочь преодолению кризиса в компании. «Не будет проблемы отсутствия работы, новых контрактов, уверенности в загрузке завода», — заявил президент ОАО «ОСК» Роман Троценко. Проблемы у завода возникли из-за того, что он был ориентирован на выполнение заказов крупных нефтегазовых предприятий. Но после контракта с «Газфлотом» на \$2 млрд на строительство двух полупогружных буровых установок для работы на Штокмане новых крупных заказов не было.

Приобретение ВСЗ является перспективным для ОСК — в Приморске зарезервировано около 100 га земли под строительство новой верфи стоимостью 1 млрд евро. Этот проект остался неосуществленным.

Спасение утопающих

Под доверительное управление ОСК «Балтийский завод» был пе-

редан Центробанком, который, в свою очередь, получил его в рамках судебных разбирательств по делу Межпромбанка Сергея Пугачева, владеющего ОПК. В конце 2011 года Балтийский завод посетил премьер-министр Владимир Путин. Он одобрил банкротство и пообещал загрузить верфь заказами — ледоколами и плавучими частями вертолетоносца «Мистраль». Тут же были подписаны контракты на строительство четырех дизель-электрических ледоколов.

«Окончательно вопрос о присоединении к ОСК Балтийского завода, единственного реального исполнителя заказа по строительству ледоколов, так и не решен, — говорит директор по развитию ИАА «ПортНьюс» Надежда Малышева, — вместе с тем контракт на строительство ледоколов подгоняет ОСК к принятию неотложных решений». Поэтому ОСК пытается предложить новую судостроительную логистику, например строительство ледоколов на Выборгском заводе с последующей достройкой на финской верфи.

Оборонная верфь

На втором активе ОПК — заводе «Северная верфь» — смены власти не было. Хотя назвать его совсем не связанным с государством нельзя — исторически ОСК владеет 20,6% акций предприятия. В отличие от Балтзавода, Северная верфь имеет внушительный портфель заказов, обеспеченный, прежде всего, Министерством обороны.

1 февраля на заводе было заложено сразу два корабля: корвет проекта 20385 и фрегат по проекту 22 350. Северная верфь является главным серийным строителем кораблей первого и



Строительство подводного и надводного флота

Судостроительная промышленность города выматывает активно работать на экспорт, как в военном, так и в гражданском направлении.

фото: Алексей Васильев

второго рангов», — подчеркивает генеральный директор компании Андрей Фомичев.

Так, продолжается строительство фрегата «Адмирал Горшков», который, по плану, должен быть сдан в 2012 году. В этом году планируется закладка еще одного фрегата.

Кроме гособоронзаказа Северная верфь активно работает на экспорт, как в военном, так и в гражданском направлении. На сегодня есть решение о ремон-

проведение работ по использованию атомной энергии — это позволит строить суда с ядерными энергетическими установками.

На чемоданах

У Адмиралтейских верфей, также входящих в ОСК, на повестке дня стоит вопрос о переезде в Кронштадт. Там ОСК с южнокорейской компанией STX будут возводить Новоадмиралтейские верфи. Там будут строить суда дед-

вейтом до 200 тыс. т, в том числе газозовы. Пока производство продолжится на старой площадке. Благодаря крупному контракту на строительство подводных лодок для Вьетнама верфи сейчас загружены на 100%, говорят в компании. Кроме того, на заводе строится серия из шести подводных лодок проекта 636 «Б-237» для Черноморского флота.

В 2011 году завершилось строительство научного судна «Академик Трешников» для арктической экспедиции и заключен договор о достройке спасательного судна «Игорь Белоусов» для Минобороны. В 2012 году, по словам временно исполняющего обязанности генерального директора ОАО «Адмиралтейские верфи» Александра Бузакова, на техническое переоборудование завода будет потрачено 1 млрд рублей.

Единое судостроение

ОСК завершила консолидацию большей части крупных судостроительных активов не только в Петербурге и Ленобласти, но и в России в целом. «Активы, интересные для включения в ОСК, остались только в сегменте малотоннажного судостроения», — говорит Надежда Малышева.

Но до окончательного решения вопроса о собственности Балтийского завода говорить о полном контроле над отечественным судостроением все же нельзя.

Мария МОКЕЙЧЕВА

dp.ru

Фото Алексея ВАСИЛЬЕВА

Среди студентов нашего университета много таких, кто удостоился получения различного рода специальных стипендий. С гордостью представляем списки наших стипендиатов.

I. Стипендия Президента Российской Федерации на 2011-2012 учебный год:

Ханузов Виталий Константинович, группа 1260.

II. Специальные государственные стипендии Правительства Российской Федерации на 2011-2012 учебный год:

Прокопович Виталий Владимирович, группа 3580;

Смирнова Вера Станиславовна, группа 4500;

Иванова Валерия Алексеевна, группа 7300.

III. Стипендии Правительства Санкт-Петербурга на 2011-2012 учебный год:

Шадринцев Дмитрий Сергеевич, группа 3380;

Тобольченко Алена Николаевна, группа 7430;

Музыкантов Александр Сергеевич, группа 1162;

Худницкий Георгий Константинович, группа 2550;

Сидорова Александра Александровна, группа 4520;

IV. Стипендия имени В.Г. Шухова на 2011 год:

Коваль Алексей Александрович, группа 1510;

V. Повышенные государственные академические стипендии на весенний семестр 2011-2012 учебного года:

Факультет кораблестроения и океанотехники

Учебная деятельность

1. Рогачев Александр Дмитриевич, группа 1210;

2. Милославская Светлана Владимировна, группа 1260;

3. Сальникова Елена Евгеньевна, группа 1400;

4. Малиновский Станислав Вячеславович, группа 1411;

5. Степанова Татьяна Игоревна, группа 1440;

6. Сафронов Кирилл Сергеевич, группа 1500.

Научно-исследовательская деятельность

7. Брехов Сергей Дмитриевич, группа 1160;

8. Свистунов Иван Андреевич, группа 1161;

9. Дегтярева Ярослава Александровна, группа 1400;

10. Оксина Анна Юрьевна, группа 1411;

11. Мухамединов Дамир Рашидович, группа 1570.

Общественная деятельность

12. Шерстнева Регина Андреевна, группа 1200;

13. Каченовская Забава Сергеевна, группа 1210;

14. Константинов Александр Александрович, группа 1211;

15. Соловьева Екатерина Андреевна, группа 1211;

16. Никитин Николай Алексеевич, группа 1211;

17. Старовойтова Екатерина Сергеевна, группа 1290;

18. Скиба Данила Дмитриевич, группа 1314;

19. Бережной Константин Геннадьевич, группа 1410;

20. Латинова Алена Андреевна, группа 1450.

Культурно-творческая деятельность

21. Петров Алексей Анатольевич, группа 1161;

22. Каскив Ксения, группа 1270;

23. Янковская Виолетта Михайловна, группа 1300;

24. Занина Наталья Сергеевна, группа 1450;

25. Погодина Мария Юрьевна, группа 1400;

26. Прусакова Оксана Сергеевна, группа 1450;

27. Ильинов Иван Сергеевич, группа 1500

28. Шалада Александр Андреевич, группа 1580.

Спортивная деятельность

29. Шикалов Илья Андреевич, группа 1310;

30. Алексеев Алексей Юрьевич, группа 1411;

31. Веллер Никита Михайлович, группа 1411.

Факультет корабельной энергетики и автоматики

Учебная деятельность

1. Копать Надежда Викторовна, группа 2370;

2. Волошина Полина Олеговна, группа 2270;

3. Уалиева Динара Русланкызы, группа 2290;

4. Лоханов Андрей Владимирович, группа 2500;

5. Лисицын Федор Сергеевич, группа 2500;

6. Андропов Артем Сергеевич, группа 2510.

Научно-исследовательская деятельность

7. Воробьев Алексей Константинович, группа 2260.

Общественная деятельность

8. Москвина Анастасия Евгеньевна, группа 2240;

9. Зверьков Мировлад Владимирович, группа 2334;

10. Чистякова Мария Николаевна, группа 2340

11. Сергейчик Максим Витальевич, группа 2580;

12. Сухов Родион Владимирович, группа 2250;

13. Шабалина Ольга Алексан-

дровна, группа 2250;

14. Козлов Александр Дмитриевич, группа 2530;

15. Петрова Александра Владимировна, группа 2531;

16. Дергачев Алексей Андреевич, группа 2390;

17. Филатов Антон Андреевич, группа 2234;

18. Ячный Степан Александрович, группа 2310;

19. Исаченко Андрей Сергеевич, группа 2310;

20. Фоминов Николай Сергеевич, группа 2390;

21. Магазов Павел Николаевич, группа 6345;

22. Ивинский Никита Дмитриевич, группа 2440;

23. Сапегин Богдан Геннадьевич, группа 2531.

Культурно-творческая деятельность

24. Лихоманова Елена Александровна, группа 2380;

25. Касумов Хамзат Русланович, группа 2320;

26. Журавлев Филипп Игоревич, группа 2220;

27. Куликов Андрей Сергеевич, группа 2200.

Спортивная деятельность

28. Забродин Виктор Павлович, группа 2210;

29. Югай Александр Алексеевич, группа 2210;

30. Худницкий Георгий Константинович, группа 2550;

31. Солнышкина Светлана Анатольевна, группа 2240.

Факультет морского приборостроения

Учебная деятельность

1. Пыткина Ирина Сергеевна, группа 3230.

Научно-исследовательская деятельность

2. Куц Дарья Алексеевна, группа 3260;

3. Боцман Даниил Романович, группа 3261;

4. Чесноков Олег Евгеньевич, группа 3580.

Общественная деятельность

5. Шалашов Максим Александрович, группа 3324;

6. Ткачук Валентина Васильевна, группа 3490;

7. Соляник Юлия Александровна, группа 3470;

8. Путинцев Иван Андреевич, группа 3480;

9. Лазко Александр Александрович, группа 3480;

10. Григорьев Игорь Сергеевич, группа 3510;

11. Григорьев Роман Германович, группа 3510;

12. Борискин Александр Алексее-

вич, группа 3550;

13. Кара Виталий Игоревич, группа 3370;

14. Новосельцева Юлия Алексеевна, группа 3540.

Культурно-творческая деятельность

15. Захарова Елена Николаевна, группа 3440;

16. Смородин Роман Вячеславович, группа 3480;

17. Кузьменко Александр Владимирович, группа 3480;

18. Куделина Евгения Игоревна, группа 3520;

19. Андрейчук Александра Борисовна, группа 3540;

20. Смелкова Мария Васильевна, группа 3570;

21. Коржов Александр Александрович, группа 3414;

22. Макаров Владислав Вячеславович, группа 3440;

23. Петров Александр Юрьевич, группа 3550;

24. Дятчина Анна Александровна, группа 3420.

Спортивная деятельность

25. Воробьева Жанна Сергеевна, группа 3490;

26. Смирнова Ольга Владимировна, группа 3490.

Экономический факультет

Учебная деятельность

1. Сидорова Александра Александровна, группа 4520.

Научно-исследовательская деятельность

2. Малышев Иван Иванович, группа 4410.

Общественная деятельность

3. Вершковская Елизавета Ярославовна, группа 4520.

Культурно-творческая деятельность

4. Лаврусенко Дарья Викторовна, группа 4520;

5. Смирнова Вера Станиславовна, группа 4500;

6. Переверзева Татьяна Александровна, группа 4520.

Факультет естественнонаучного и гуманитарного образования

Учебная деятельность

1. Аубекерова Динара Ермаккалиевна, группа 7251.

Научно-исследовательская деятельность

2. Козлов Михаил Владимирович, группа 7460;

3. Смирнова Полина Алексеевна, группа 7460.

Общественная деятельность

4. Арбузова Анна Михайловна, группа 7531;

5. Смирнова Дарья Леонидовна, группа 7270;

6. Васильев Валентин Дмитриевич, группа 7510;

7. Пышева Ирина Анатольевна, группа 7500.

Культурно-творческая деятельность

8. Иванова Валерия Алексеевна, группа 7300;

9. Василькова Анастасия Алексеевна, группа 7330;

10. Куршакова Наталья Сергеевна, группа 7300;

11. Левчун Юлия Вадимовна, группа 7300;

12. Позднякова Анастасия Владимировна, группа 7300.

Спортивная деятельность

13. Вербицкая Марина Юрьевна, группа 7420;

14. Волховинская Евгения Александровна, группа 7440.

Факультет целевой контрактной подготовки специалистов с высшим профессиональным образованием и дополнительного профессионального образования (повышения квалификации) специалистов

Учебная деятельность

1. Плотников Кирилл Вадимович, группа 6411.

Общественная деятельность

2. Магазов Павел Николаевич, группа 6345;

3. Снитенко Олеся Геннадьевна, группа 6345;

4. Тощева Ульяна Александровна, группа 6345;

VI. Стипендии Президента Российской Федерации студентам и аспирантам, обучающимся по направлениям подготовки (специальностям), соответствующим приоритетным направлениям модернизации и технологического развития российской экономики с 01.01.2012 до конца 2011-2012 учебного года:

Копать Надежда Викторовна, группа 2370;

Токарев Михаил Николаевич, группа 1130;

Лапина Мария Геннадьевна (асп.) специальность 05.13.18.

VII. Стипендии Правительства Российской Федерации студентам и аспирантам, обучающимся по образовательным программам, соответствующим приоритетным направлениям модернизации и технологического развития экономики России с 01.01.2012 до конца 2011-2012 учебного года:

Волошина Полина Олеговна, группа 2270;

Елтышева Марьяна Викторовна, группа 3470;

Кручинкин Никита Александрович, группа 1490;

Мисан Алексей Вячеславович, группа 2270;

Павлов Василий-Жерар Александрович, группа 3160;

Соляник Юлия Александровна, группа 3470;

Румянцев Артем Андреевич (асп.) специальность 05.11.16.

ШЛЮПОЧНЫЙ ПОХОД ПО ДВУМ МОРЯМ

(Продолжение, начало в ЗКВ № 4 и № 5)

7 июня. В пять утра отошли под парусами. Прогноз — ветер 3-4 балла, волна — 2-3 балла. Направление подходящее. Есть надежда проскочить прямо на Керчь. Памятуя вчерашний веселый урок, отставать сегодня не намерены, и, отойдя от пирса вслед за флагманом, парус поднимаем быстрее — нет ничего радостнее, чем лететь под полными парусами в попутный ветер. Хочется кричать, прыгать, и уже бодрая песня несется над морем. Слегка переваливаясь в попутных валах, летим рядом наперегонки, что-то кричат нам с флагмана — не разобрать. взапуски Щелкают затворы наших фотоаппаратов. Оказавшись впереди флагмана, ловим момент, когда с идеально надутыми парусами взлетает он на гребень волны, «щелкаем» его с борта, и, увалившись, ловим с кормы. Начинает накрапывать дождь, громыхнул впереди гром — кажется, прогноз будет превзойден сегодня. Молнии блистают уже над нами — вот-вот ударит в мачту, дождь сильнее — одеваем штормовые костюмы. Нагоняющие валы начинают поддавать в корму, вода гуляет по кормовому сидению, все ошутимее и плотнее становится ветер. С тревогой следим за нашей мачтой — гнется отчаянно, кажется, «шкваленёт» чуть посильнее, и вместе с рангоутом полетит наша парусина за борт.

Уже через полтора часа после Анапы приходится брать рифы. Несколько раз казалось, что немного стихает, рифы отдавали, но снова начинал свистеть ветер в вантах, дьявольским луком изгибалась мачта, и, следуя движению флагмана, снова приходилось скатывать и штертовать нашу мокрую, жесткую парусину. В один из таких моментов, отстав немного от флагмана, решили на-



гнать его под полными парусами. Это было эффектное зрелище — то взлетая на гребень, то зарываясь в волне, в густом кружеве пены пронесли мы с автомобильной скоростью мимо флагмана, со спущенными парусами бравшего рифы, и в мгновение ока оставили его за кормой, чтобы тотчас же последовать его примеру. Подняв зарифленные паруса, промчался флагман мимо нас, вздернули парусину и мы — снова началась бешеная скачка.

Часам к 9-10 ветер начал заходить слева — через галфвинд на бейдевинд, прижимая нас к берегу, показавшемуся справа. Солнца не видно, гремит гром, молния освещает горизонт, сильно качает, но кадры успеваем ловить. Флагманская шлюпка идет теперь справа; вот прокатился вал, мягко приподняв нас, ушел вправо, и лишь верхняя часть паруса флагмана видна нам из-за вершинных волн. Постоянно одерживая шлюпку, приходится все время работать рулем, руки устают, меняю то правую, то левую. В 10 часов передаю румпель Коле Малинину, а сам берусь за фотоаппарат. Хочется, во что бы то ни

стало схватить кадр, когда водяная гора скрывает от нас флагмана. Щелкнул несколько раз, кажется, поймал. А валы раскачиваются все больше и больше — под двумя рифами шлюпки мотает так, что временами наполовину появляется из воды киль — так казалось на баке.

Идем в крутой бейдевинд, пытаясь выбраться за мыс впереди по курсу. Берег в отдалении — не очень высокий обрыв без растительности, что-то вроде вчерашних подходов к Анапе. Волна, высотой уже не менее 2-2,5 метров бьет слева, сбивает с курса, ветер отжимает к берегу; около половины 11 часов становится ясно, что к мысу нам не выйти. На флагмане это поняли, наверное, еще раньше — они были к берегу ближе. Следуя движению флагмана, срубили рангоут и перешли на вёсла. Едва выгребая против волны, удерживаемся на месте, наблюдая за флагманом. Пошли к мысу, наверху которого на ферменной мачте — маяк-мигалка. Флагман идет вдоль берега, выбирая место для подхода, мы идем параллельно, понемногу подвигаясь к нему. Но обрывистый берег не оставлял никакой надежды на подход, и, убедившись, что флагманская шлюпка отошла от берега, отказавшись от попыток пристать, мы пошли дальше, держа на мыс, который приближался очень медленно. Ветер засвежел до 6-7 баллов, мелкая рябь рыбьей чешуей покрыла поверхность валов, водяная пыль, срывающаяся с гребней сплошной завесой, неслась навстречу, обдавая лицо и руки. Гребля на волнении — большое искусство, в такой обстановке требует полного напряжения сил и внимательности. Вот набежал вал с носа, и шлюпка вздыбилась, теряя ход, словно под гору, катимся с вершины к подошве, и снова нос взлетает на 30-40° к горизонту. Волна то

и черные мокрые камни зловеще блеснули в лучах только что проглянувшего солнца.

Едва-едва продвигаемся вперед и через час гребли, поравнявшись с мысом, увидели и за ним все тот же мрачный берег, буруны и разбитый катер, выброшенный под самым маяком на камни. Начался ропот — зачем пошли вперед, надо было ждать своих. Но идти обратно — бессмысленно, идти — так уж вперед. Решено — огибаем мыс. Мили 2,5-3 за мысом на откосе — дома, вроде селение; а значит, должны быть и подходы; но их не видно — обрыв у самого моря. Флагманской шлюпки совершенно не вижу, уже невозможно отыскать ее в тот краткий миг полуоборота. Ориентируюсь по наблюдениям гребцов, им виднее особенно — баковым, когда взлетаем на вершину горы. Ребята сообщают, что видят их — идут за нами. Ветер — чистый «мордотык», к водяной пыли, что срывает ветер с гребней волн, добавляются брызги при ударе шлюпки о воду, брызги от весел — всё это несет на корму. Вот накачивается волна, нависает, и горизонт вдруг сужается до десяти метров — шесть гребцов, водяная гора над ними, и ничего больше. Но шлюпка отлично «отыгрывается» на волне — лишь изредка словившимся валом окатывает баковых с носа. Прокатывается волна и уже взлетает на гребень корма; где-то внизу перед тобой — сосредоточенные лица гребцов, а за ними — бескрайнее клокочущее море все в блесках солнца и пене «барашков», справа показывается за гребнем берег — мрачный, крутой обрыв, он словно застыл — не чувствуем своего движения. Конечно, есть простой выход — возвратиться обратно с попутной волной и ветром. Но кто захочет терять пройденное, и мы упрямо идем вперед, отыскивая места, где можно выбраться на берег. Гребем второй час, а просвета не видно. Надо искать место у берега. Решено подойти поближе.

Пытаюсь разглядеть берег — узкая сероватая полоска вдоль уреза — песок, гравий или каменная банкетка? Не разобрать, бинокль не помогает. На качке вообще ведь трудно что-либо разглядеть в бинокль. Как ни пытаюсь стабилизировать свое положение — не удается, берег прыгает в окулярах и без бинокля даже вроде бы виден лучше. Надо подойти поближе. Пытаемся стравливать кормой к берегу, как учат высаживаться в бурунах, чтобы не потерять управление. Но ничего не выходит, нас несет как раз на камни мыса, прямо на баржу (это вовсе не катер, а баржа, и притом солидная как мы позже смогли убедиться) под маяком. Была, не была — идем носом. Единственная надежда, что там вроде бы мелко: разбивающихся бурунов у уреза не видно. Идем, идем, все ближе, но каков берег — всё не понять. Еще несколько минут осторожного подгребания — и вдруг что-то черное мелькнуло под водой. Переложил руля влево, чернота проходит вдоль борта, на счастье — это просто ком водорослей. Ура — впереди полоса отлогого берега. Приготовиться — всем по команде сразу бросаться за борт, выводить шлюпку. Подошли, бросились, кто в чем был. Ни с чем несравнимое чувство твердой земли под ногами. Обхватили шлюпку, ведем. Под ногами — песок, водоросли, камней нет. Вытащили шлюпку на берег. Оставив команду наводить порядок, схватили бинокль, ракеты и ракетницу и полезли втроем: Витя, Коля и я в гору, смотреть наших. Взглянул на часы — 12.15. Значит, шли от мыса 1 час 45 минут. Далеко в море, с обрывистого берега не сразу заметили наших, дали ракету. Щелкнул их из своего ФЭДа, но уже в Ленинграде, рассматривая негатив, так и не удалось доподлинно выяснить, какая же из несколь-



ких получившихся среди простора моря полосок является нашей флагманской шлюпкой. Убедившись, что нашу ракету заметили, спускаемся к морю, в надежде разведать поближе безопасные подходы для наших, но тщетно — везде камни. Нам попросту дьявольски повезло — мы вылезли как раз посреди 300-метрового пляжа, с обеих сторон окруженного камнями. Лишь через 45 минут подошли наши. Разбиваем палатки, вытаскиваем промокшее имущество, раскладываем тут же у подножья крутых холмов. После обеда и работ все улеглись на отдых, а проснувшись, полезли на гору мерить ветер. Замер 15,5 метров в секунду — 7 баллов чистых. Шум моря ничуть не утихает. О выходе на сегодня нечего и думать. Железный Гог — так называется мыс, где происходили все эти приключения, и на именуется и на нашей туристской схеме, которую после Анапы мы так и не успели раскрыть. Грозными клякми торчат над водой отроги железной руды, грозя искромсать все, что море выбросит им на растерзание. Для нас этот мыс вдвойне «железный» — и по названию, и по той встряске, что мы здесь получили. Наконец-то Черное море показало свой характер.

8 июня. Наутро несколько стихло, но лишь в седьмом часу утра решили мы двинуться дальше. Проведя шлюпки через линию бурунов, схватились за весла, выгребая опять в море, от которого вчера искали спасения. Поддало разок с носа — вздыбилась шлюпка, окатило баковых. Проскочили сквозь буруны, идем рядом.

Волна плавная, длинная — остатки вчерашнего штормового великолетия. На глазах успокаивается море, уже через три часа совсем почти разгладилось, волна слабая. Возлол солнце, легким облаком виден впереди Крымский берег, и, вознаграждая нас за вчерашнее, задул ровный попутный ветер, он тянул нас до самого Крыма. Чуть «прихватил» уже в Керченской бухте, словно проверяя нашу бдительность, но мы не в обиде и друзьями растаемся с черноморским ветром. 14.36 — подошли к молу...

Почти сутки стояли в Керчи. Трое дипломников едут отсюда в Ленинград — сроки защиты поджимают. От нас уходит Коля — старшина шлюпки. Ждем пополнения. Прекрасное впечатление оставил город — зеленый, чистый, уютный. Отличная набережная, остроумно устроенный пляж с бетонированными плитами у берега, предохраняющими песок от размывания морем. Удобный центр с современным и очень рационально организованным универсамом, библиотека с читальным залом, где не нужно записываться, чтобы просмотреть подшивку газет. Побывали, конечно, и на Митридите, откуда, как на ладони, видна Керченская бухта, город и его окрестности. Здесь горит Вечный огонь в память павших за освобождение города. Далеко с моря виден высокий обелиск памятника на вершине горы.

9 июня в первом часу дня под парусами покидаем Керчь. Шестерка здешнего ДОСААФ с «двойкой» на заднем нокбензельном угле галсирует впереди. Нагоняем, идем рядом, молча, изучая друг друга. Лежа пытается завязать разговор, предлагая рулевому поменяться чепчиками, тот не согласен. Немного «обставили» нас, торжествуют. Условия слишком, неравны — у них пустая шлюпка, у нас перегружена припасами — повернуться негде. Спрашивают, куда идем. Отвечаем — в Ленинград, не верят. У первого мыса поворачивают назад. Да, забыл ДОСААФ дальние походы. А давно ли та же Керчь встречала шлюпки Одессы и Севастополя, участников звездных походов городов-героев в столицу. Как далеко, должны быть от истинной романтики все те перестраховщики и «экономисты», которым мы обязаны ныне жалким состоянием шлюпочного дела в ДОСААФ.

В половине пятого вечера входим в Азовское море. Разошлись с автомобильным паромом, остался слева последний мыс крымского берега; перед нами Темрюкский залив. Сегодня предстоит ночной переход, подходим к флагману для получения инструкции. Инструкции просты — держаться возможно ближе, периодически подсвечивать свой парус фонариком, если потеряется — давать ракету.

Восемь часов вечера. Солнце зашло, легкая зыбь колышет море, мертвая тишь вокруг — и две шлюпки медленно теряются во мраке ночи. Далеко справа, постепенно заходя за корму, постепенно заходя за корму, слабой точкой мигает маяк, там Темрюк — до него 15 миль; свободные от вахты укладываются спать, остальные, как у Станюковича, вполголоса «лясничают» о том, о сём. Начинаем подсвечивать паруса — флагман отвечает. Странное дело — сегодня мы почему-то отстаем. Несколько раз флагману приходится ложиться в дрейф, поджидая нас. Деликатно запрашивают, можем ли идти быстрее. Просят чаще подсвечивать парус. Начинаем выяснять причины своего отставания. С фонариком проверяем расположение грузов. Оказывается, наши «сачки» с комфортом устроились на базе, выставили мешающий им ящик с консервами на носовой люк. Ясно, нос перегружен. Перемещаем ящик на корму, таскаем его взад-вперед пытаюсь удифферентовать шлюпку. Принимаемся за парус — кажется, немощно не дотянут. Вздернули потуже; ранс-бугель дошел «до упора», реёк биподнялся, и все же едва успеваем. Неслыханный позор. Приходится идти на крайние меры — перемещать спящих из баковых отделений на корму. Слово сонные мухи, не понимая толком, что от них требуется, переползают они под банканы, освобождая нос. Теперь, кажется хорошо. Днем надо будет хорошенько проверить дифферентовку, определив спальные места.

(Продолжение следует)

ГОРЯЧИЕ ФИНСКИЕ КОРАБЕЛЫ

«Век живи – век учись» — эта народная поговорка наиболее актуальна в наш век глобализации, когда от объема знаний напрямую зависит твой карьерный рост и зарплата. Особым образом ценится на сегодняшний день зарубежное образование.

20-го марта в Корабелке состоялся семинар-презентация финских судостроительных организаций, на который были приглашены все желающие. Студенты имели возможность познакомиться с компаниями мирового уровня, такими как «ABB», «Aker Arctic», «Kempri» и «Aalto University», а также задать их представителям вопросы.

ABB

Инженерное оборудование — это трудный, ответственный, но очень интересный и динамично развивающийся бизнес, именно инженерное оборудование во многом определяет качество любого здания и делает его пригодным для различных видов человеческой деятельности от сложного производства до безмятежного отдыха.

Сегодня «ABB» — это крупнейший электротехнический концерн мира, ставший признанным лидером в области прогрессивных технологий и оборудования для производства, передачи и распределения электроэнергии. Компания ABB стремится к достижению наилучших показателей по охране здоровья и обеспечению безопасности труда персонала ABB, подрядчиков и всех вовлеченных данную деятельность.

Фирма «ABB» — это, во-первых, «ACEA» — старейшая электротехническая фирма Швеции, знающая российским промышленникам еще с девятнадцатого века, и, во-вторых, это знаменитая шведская компания «Браун Бовери», объединение которых и привело к образованию концерна «ABB».

— ABB занимается производством широкого спектра электротехнического оборудования. Какую продукцию ABB производит непосредственно для морской промышленности?

— Это высоковольтные моторы, они производятся в нескольких вариантах различной мощности, высоковольтные генераторы, взрывозащитные и влагозащитные двигатели, которые обеспечивают работу в условиях повышенной влажности, пыли и высокой вибрации, преобразователи частоты, работа которых направлена на экономию энергии и многое другое.

— Нам известно, что компания ABB сотрудничает по всему миру с множеством различных университетов, в таких странах как Финляндия, Швеция, Италия, Германия и др. Скажите, может ли студент Российского университета применить свои знания в вашей организации?

— В ближайшем будущем планируется рассмотрение вопроса о сотрудничестве с Российскими университетами. В России существуют центры учебных семинаров для инженеров, программистов, технических специалистов, которые предлагают современные знания по новому и уже существующему оборудованию, процессам и технологическим новинкам, такие центры позволят получить все необходимые знания для работы. Мы предоставляем отличные возможности для профессионального и карьерного роста, предлагаем различные тренинги и вовлекаем сотрудников в реализацию сложных проектов.

— ABB объединяет более 1300 компаний с персоналом 213 тысяч человек в 140 странах мира. Несомненно человеческий фактор влияет на успешность и развитие компании, скажите, что вы цените в своих сотрудниках?

— Безусловно, мы оцениваем способность сотрудника выполнять конкретную работу, совершенствовать профессиональные знания, здравый смысл, сознательное отношение к расходам, желание работать в коллективе, а также умение общаться с заказчиками и коллегами, терпение в достижении намеченной цели, стремление к новым знаниям и постоянному улучшению. Вот залог успеха человека,ывавшего этот путь.

AKER ARCTIC

«Aker Arctic» специализируется на проектировании судов ледового класса и ледоколов, владея единственным в мире частным опытовым ледовым бассейном в Хельсинки. Собственниками компании являются «Aker Solutions» (Норвегия), «STX Europe» (входит в южнокорейскую корпорацию STX) и «ABB Marine» (специализируется на изготовлении электрооборудования для судов). На ее счету участие в строительстве 60% всех действующих ледоколов, ряда исследовательских судов для Арктики и Антарктики, торговых судов с ледовым классом и разработка технических решений для добычи углеводородов в условиях Севера. Самостоятельно компания действует с 2005 года.



— Несмотря на короткое время самостоятельного функционирования, Aker Arctic занимает почетное место в индустрии судостроения и находится на мировом уровне. Как молодой компании это удается?

— AARC собрал уникальную базу знаний о строительстве и испытании судов, наша главная цель заключается в разработке лучших и более экономичных решений для Арктики и Антарктики, операций и транспорта. Благодаря накопленному многолетнему опыту Aker Arctic хорошо зарекомендовала себя на международном рынке. Нашими клиентами и партнерами являются более 20 компаний по всему миру, такие как «ABB Marine», «Мурманское морское пароходство», «Норильский никель», «Samsung Heavy Industries» и многие другие.

— Нам известно о многочисленных совместных проектах с разными странами. Скажите, над какими проектами работает AARC сейчас?

— Буквально на прошлой неделе проводились полевые работы на судне Research Vessel совместно с Университетом Аалто. Сегодня наша компания принимает участие в разработке нового Полярного ледокола Канадской береговой охраны. Также, этим летом будет начата работа над совместным проектом Российского Калининградского «Янтаря» и, непосредственно, AARC. Особенность данного судна заключается в том, что, в отличие от других ледоколов, оно будет идти не назад и вперед, а боком, благодаря трем винторулевым колонкам. Таким образом, будут создаваться более широкие борозды по сравнению с классическими ледоколами. Проектирование и свое зарождение ледокол начнет в Калининграде, само же строительство закончится на хельсинкских верфях. Компании планируют спустить судно на воду уже в октябре 2013 г.

— С ростом и расширением деятельности компании появляется необходимость в новых кадрах. Расскажите, возможно ли трудоустройство молодых специалистов, в частности выпускников российских ВУЗов, в «Aker Arctic»?

— Разумеется, по окончании университета наша компания дает выпускникам возможность практики в Хельсинки, предлагает помощь в обеспечении жильем, выплачивает зарплату во время практики, по результатам которой предоставляет возможность работать в филиале в Санкт-Петербурге.

Стоит отметить, что компания «Aker Arctic» спроектировала уникальный ледокол-тримаран, состоящий из трех объединенных в единую конструкцию корпусов. Особенность данного судна заключается в его размерах: оно будет легче и меньше обычного ледокола, при этом свою функциональность не потеряет. Также ледокол сможет использоваться при сборе разлитой нефти: благодаря специальным установкам, судно сможет поглощать нефтяную воду, с помощью сепаратора отделять вредные примеси от воды и твердых частиц.

Так же AARC занимается научно-исследовательской деятельностью в области морских технологий, разработкой задач для нефтяных компаний. «Aker Arctic» опубликовала около 250 докладов о результатах развития.

KEMPRI

Компания Kempri является одним из ведущих мировых производителей сварочного оборудования для дуговой сварки и сопутствующей продукции. Сегодня Kempri имеет производственные площадки в 13 странах, многомиллионные обороты и самые умные головы в сварочном бизнесе! Купить сварочное оборудование Kempri можно более чем в 70 стран мира, а сам бренд

Kempri известен везде, где хотя бы что-то слышали о сварке.

Но начиналось все совсем по-другому, и самый первый сварочный аппарат Kempri был собран на заднем дворе дома в провинциальном городке Лахти, в провинциальной Финляндии! Именно там основатель Kempri Оу - Марти Кемппи заложил основы компании, которой было суждено стать мировым лидером в сварочных технологиях. Этот трудолюбивый и изобретательный человек, возглавивший созданное им в 1949 году «Партнерство братьев Кемппи» («Veljekset Kempri Oy»), проявил удивительную смекалку и предприимчивость!

Послевоенная Финляндия, дефицит всего и вся, в активах — упорство, талант, вера в прогресс и в себя. Крошечная мастерская и уверенность в успехе и будущем процветании. Так из мастерской братьев Кемппи стали выходить необычные, грамотно сконструированные и очень востребованные вещи — экономичные и удобные банные печи, телеги для перевозки молока, легкие и прочные лопаты, емкости для цемента и так далее. А однажды среди этих изделий появился сварочный трансформатор.

Разработка оказалась востребованной — сварочное оборудование для послевоенной страны было необходимо.

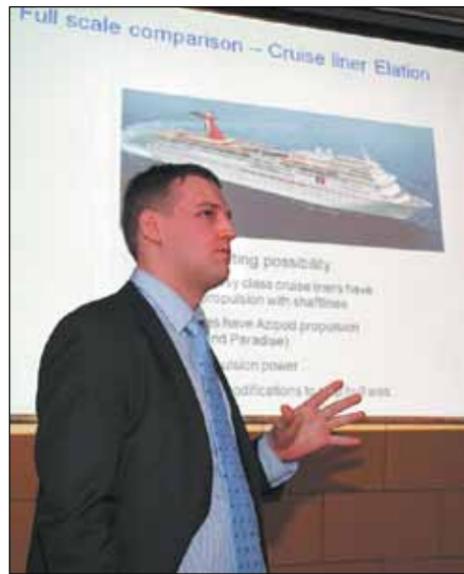
— Ваша компания довольно большая и имеет свои филиалы по всему свету. Возможно ли попасть в ваш коллектив и выпускнику российского вуза?

— На данный момент весь штат укомплектован. На будущее же могу сказать, что большое количество вакансий выделяется именно мастерам сварки. Кроме того, у нас есть дополнительные направления — холодная обработка металлов (дроблестройки, красочные камеры, прессы, вращатели). Время же для фирмы сейчас довольно смутное, трудно сказать, как будут развиваться события дальше: сейчас не спад, но и подъема не наблюдается.

— В арсенале вашей фирмы множество видов оборудования для сварки, и было бы очень интересно познакомиться с ней ближе. Скажите, пожалуйста, проводите ли вы выставки своего оборудования, либо торговые ярмарки?

— Предприятие регулярно участвует в выставках «Сварка» и «Нева». Эти выставки связаны с судостроением, судоремонтом, эксплуатацией судов. В мае с 15 по 18 текущего года пройдет выставка «Сварка 2012» в выставочном комплексе Ленэкспо.

Компания Kempri не только создает качественную продукцию и поддерживает непрерывные поставки, но и обеспечивает



четкую работу служб поддержки клиентов. Создавая свою продукцию, Kempri стремится показать насколько важно ей мнение заказчика об удобстве работы на её оборудовании. Отсюда и девиз компании: «Сварка с удовольствием».

AALTO UNIVERSITY

Aalto — это финский университет, расположенный в Эспоо и Хельсинки в Финляндии. Он образовался в результате слияния трёх самостоятельных университетов: Хельсинкской школы экономики, Университета искусства и дизайна Хельсинки и Хельсинкского технологического университета — всех ведущих и известных учреждений в своей сфере. Эти три университета по отдельности появились примерно в конце 19 — в начале 20 века.

Сейчас Хельсинкский технологический университет разделен на шесть новых школ-факультетов. Такая ком-

бинация из трех, на первый взгляд, совсем разных университетов открывает новые возможности для сильного междисциплинарного образования и научных исследований. Важнейшая цель Aalto университета — стать одной из ведущих организаций мира в сфере научных исследований и образования. Вуз часто сотрудничает и с крупными фирмами, особенно и с теми, что были представлены на этой конференции.

— Aalto сочетает в себе множество дисциплин: экономику, дизайн, инженерные науки (в нем же и факультет морских технологий), электронику, химию, естественные науки. Все эти факультеты доступны не только финским студентам, но и студентам из других стран. Мне известно, что у Aalto есть контракты даже с русскими вузами, такими как Санкт-Петербургский государственный политехнический университет, МГТУ имени Баумана... Пла-



нируется ли заключение подобного соглашения и с Корабелкой?

— Конечно же, мы надеемся на дальнейшее сотрудничество между университетами. Скорее всего подобный контракт появится к следующей весне. Это взаимодействие будет очень выгодным обоим сторонам, так как наши программы созданы как для студентов и аспирантов, так и для выпускников и преподавателей. Для наших же студентов будет интересно посмотреть вашу страну и поучиться в СПбГМТУ.

— Ваш вуз несомненно может похвастаться широким спектром программ обучения, из которых любой человек может выбрать подходящую именно для него. Расскажите о них немного поподробней.

— В Aalto существуют мастерские (магистерские) программы (2 года), программы для бакалавров (3 года), программы для получения докторской степени, Nordic Master's in Maritime Engineering (Северные мастерские программы для морских университетов) и программы по обмену студентов (от 3-12 месяцев). Все программы могут быть бесплатными, при заключении контракта между СПбГМТУ и Aalto.

— Лучшие годы — студенческие. И нередко именно в вузе и создается особая атмосфера веселого студенчества. В Корабелке проводится масса мероприятий, существуют разнообразные кружки и студии для развития творческих талантов студентов. Есть ли нечто подобное в Aalto?

— Aalto не только дает вам возможность получить образование мирового уровня, но и предоставляет шанс познакомиться с финской культурой. Одним из способов включиться в веселую студенческую жизнь университета — это вступление в один из многочисленных студенческих клубов и ассоциаций. Ведь это — самый лучший способ познакомиться с финнами. Есть около 200 клубов: от спортивных до политических. Вступая в них, вы можете принять участие в мероприятиях и поездках, повеселиться и познакомиться с финской культурой, а также поделиться опытом с коллегами.

Университет Aalto в своем арсенале имеет множество новейших технологий, побуждающих к научной деятельности своих студентов, изучению своего предмета не только в теории, но и на практике. К примеру, экспериментальный бассейн для воссоздания инсталляций поведения судна в море.

Также есть новейшие 3D технологии для виртуального проектирования судна. Студент в такой виртуальной реальности может познакомиться с устройством корабля, либо сам его спроектировать, не выходя при этом из аудитории. Еще не воссоздав в натуре свой проект, человек может просчитать материал, освещение, структуру и форму своего творения. Такое многообразие способов изучения материала вдохновляет студентов на новые исследования и открытия, а самому университету дает мировое имя.

Анастасия ВАСИЛЬКОВА, группа 7330
Максим ЗАРУБИН, группа 1270

Наша Корабелка похожа на огромный лайнер со своей сплоченной командой и веселыми пассажирами — студентами. На ее борту творятся чудные дела и случаются удивительные истории. За каждым участником «плавания» скрывается множество секретов, так может, попробовав раскрыть их? Расспросить их об интересных моментах их жизни, да узнать, как же они связали свою судьбу с нашим лайнером-университетом?

Кто главный на корабле? Конечно же, капитан. Правда, о нем мы расскажем чуть позже. После капитана по важности на корабле — его команда. Вот с одним из членов экипажа нашего вуза мне и удалось пообщаться. Юрий Михайлович Лиленков — преподаватель рисунка и композиции. В нашем университете он работает уже давно. Юрий Михайлович стоял у истоков создания специальности «Технология художественной обработки материалов», а создалась она в 1993 году.

— Расскажите, пожалуйста, как Вы оказались в Корабелке?

— Попал сюда я совершенно случайно. В связи с открытием специальности художественной обработки материалов, вуз нуждался в кадрах, которые могли бы преподавать искусство. К тому времени к педагогике я имел лишь поверхностное отношение, так как после окончания Пензенского художественно-педагогического училища по специальности «учитель рисования и черчения», я больше нигде не преподавал. Потом я отучился в Мухинском училище на факультете монументального искусства. И когда туда пришел запрос на преподавателя для Корабелки, именно меня и решили отправить на эту должность. Сначала я сопротивлялся, так как это технический вуз, и художественного начала в нем мало. Но все-таки я согласился и, как видите, тружусь здесь до сих пор. Важность своего дела я осознал несколько позже.

— За столько лет работы в Корабелке с Вами наверняка случились интересные события, есть ли какие-то особенно памятные для вас истории?

— Занимательные события происходят каждый год: много моих студентов участвовало в КВН, соревнованиях, в юбилейных днях вуза, они собирали выставки. Все эти мероприятия помогали становиться студентам не только специалистами, но и художественными деятелями. Больше всего запомнилась поездка в Финляндию со студентами. Там, на острове Харсон, мы устанавливали памятник погибшим. В процессе их работы я впервые увидел отношение студентов именно к своей профессии.



— Как же они проявили свое отношение?

— Проявили себя настоящими профессионалами. Студенты не только понимали важность и ответственность перед этой работой, они еще всё делали сами: и рисовали эскизы, и лепили, и отливали, и даже устанавливали. Весь процесс с самого начала до финальной установки они проделали самостоятельно.

— Многие очень удивляются, когда я им рассказываю про студию мозаики внутри нашего вуза. Думаю, было бы очень интересно о ней услышать.

— Первое время такие работы, как мозаика и витражи, выполнялись лишь в теории, не было возможности воплотить их в практике до той поры, пока я не познакомился с фирмой «Делос», которая располагается в районе

ЦКБ МТ «Рубин». Эта фирма и помогла с организацией дел. Сначала все практические занятия проходили на территории этой фирмы. При тесном сотрудничестве с ней стали доступны такие дорогие материалы, как смальта. Наша практика в мозаичке превратилась в настоящее дело, наши работы есть даже в Москве (ряд проектов выполнялись для храма Зосима и Савватия, для храма Святого Пантелеимона при ЦКБО и т.п.). Участие студентов в этом деле приобщило их к высокому и большому искусству.

Договор с «Делосом» сыграл немалую роль и в создании мо-



заички внутри нашего вуза, когда их заказы мы стали делать здесь. В помещении для мозаички мы занимаемся и живописью, и литьем. Каждый находит свое дело по душе.

— Что бы Вы пожелали студентам?

— Студентам я желаю, чтоб они приближались к своему времени! Данное время — их время, которое они должны использовать по полной программе и ни в коем случае не уходить от новых дел, новых начинаний, поисков и свершений. Чтобы овладеть профессией, нужно совместить знания и прошлого поколения, и настоящего, да при этом уметь немного заглядывать в будущее. Надо смело ставить перед собой задачи и выполнять их.

— Спасибо за интересную беседу.

Интервью с корабелом

Удалось мне побеседовать и со студенткой специальности «Технология художественной обработки материалов» Татьяной Морозовой.

— Началось твое «плавание» уже довольно давно, но ведь именно первое впечатление никогда не забывается. Расскажи о нем.

— Полная свобода, никто тебя не пинает — здорово! Правда, потом наступило глубокое разочарование: семестр — не бесконечный. Так что первое впечатление оказалось несколько обманчивым.

— Любопытно, отчего же выбор пал именно на Корабелку?

— Отчасти от большой лени. Корабелка — ближайший к моему дому университет, к тому же, подходящая специальность нашлась. Кроме того, мне не хотелось быть чистым гуманитарием, а на аналогичных специальностях в гуманитарных вузах технические дисциплины обычно преподаются под девизом: «Ну, вам это вряд ли понадобится».

— Технологию, да и другие дисциплины здесь и правда замечательно преподают, не случайно же ты достигла больших высот в учебе, победила на всероссийской олимпиаде по своей специальности. Победа зависела и от твоих собственных качеств и, может, каких-то особых секретов вдохновения?

— Главное — поделиться с идеей. Для меня, если есть идея, то есть и проект. Секрета вдохновения нет никакого. Я беру либо еще не реализованные идеи, которые бродят в голове, но до сих пор не прилепились ни к одному проекту (их много, они обычно приходят сами, чаще всего под влиянием любимой музыки), либо, если ничего так и не подошло, отталкиваю от самого проекта. Беру карандашик и калякаю всё, что можно, на заданную тему, пока не появится идея. Замкнутый круг получается. Тем не менее, идея крайне важна. Просто красивая картинка неинтересна,

так что не надо сразу стремиться к идеалу. Голая красота намного страшнее, чем умная жуть. В этом, пожалуй, и состоит «особый секрет».

— Кроме учебы, на нашем «корабле» масса и других мероприятий, какое из них тебе больше всего запомнилось?

— Из жизни института больше всего запомнился фестиваль «Весна на Лотманской»-2010. Впервые, он был первым в моей студенческой жизни, а во-вторых, я в нём непосредственно участвовала, хотя и попала туда совершенно случайно.

— Свободное время сейчас является очень дефицитным товаром, чтобы разманивать его на пустяки. Расскажи, как ты предпочитаешь его проводить?

— Свободного времени действительно мало, но я стараюсь не пропускать биатлон и футбол. За кого болею — догадаться несложно! Люблю театр, выставки, но выбираться получается не так часто, как хотелось бы. Приходится испытывать на выносливость магнитофон, тем более, он прекрасно сочетается с «домашками». Всем хочу посоветовать вспомнить про книжки — тоже весьма интересное занятие.

— Ты учишься уже на третьем курсе. Это хоть еще и не конец учебы, но, наверняка, у тебя уже появились мысли, чем заняться после окончания вуза?

— Планы на будущее у меня наполеоновские, но неопределенные. Надеюсь, к диплому я все-таки решу, какое именно «хочу» тяжелее: с одной стороны, интересно попробовать себя в реставрации, с другой — очень нравится набирать мозаику. А, так как с первым мы еще на практике мало зна-

комились, выводы делать рано. — Надеюсь, в скором времени ты определишься со своими планами на будущее и станешь успешной в профессии!

Анастасия ВАСИЛЬКОВА,
группа 7330



ЕДИНСТВО ПРОТИВОПОЛОЖНОСТЕЙ

Приятное завершение рабочей недели! 23 марта во всеми любимом клубе «Тайфун» состоялось ежегодное мероприятие «Единство противоположностей», на котором Корабелка отмечает 23 февраля и 8 марта. Развлекательная программа была очень разносторонней, в нее вошли конкурс талантов «Морская звезда», танцевальный батл, выступление гостей (по совместительству членов жюри) из школы танцев «TE-KARI», и, наконец, главным событием стал первый этап 12-ого ежегодного конкурса «Мисс СПбГМТУ 2012».

По результатам конкурса «Морская звезда» победу одержал Жасулан Рагалиев, душевно исполнивший песню Трофима «Я скучаю по тебе».

Участникам же танцевального батла предлагалось в течении минуты показать членам жюри свои способности в умении хорошо двигаться. Зрелище было удивительным: кроме того, что каждый участник выступал сам за себя, борясь за победу, ведущие предложили ребятам разделить-

ся на две команды и показать зрителям «Настоящий Батл»! В этом конкурсе импровизации победительницей стала Елена Кузьмина, также претендентка на звание «Мисс СПбГМТУ 2012».

В конкурсе красоты и таланта «Мисс СПбГМТУ 2012» принимают участие шесть очаровательных девушек (замечу, что в прошлом году их было 14!): Веремьева Анастасия, Лаврова Алена, Сальникова Елена, Курникова Мария, Иванова Ксения и Кузьмина Елена.

Интеллектуальный этап конкурса предполагал знание картин русских художников, песен, на которых наше поколение выросло и русской литературы из школьной программы. Несмотря на то, что каждая из девушек серьезно настроена на победу, у них сложился очень дружный коллектив. Жюри конкурса сообщает: «Скажу по секрету: лидеров несколько. Вначале, участницы были несколько скованны, но к середине конкурса это прошло, и, я думаю, что в следующих этапах все будет просто замечательно».

Девушкам еще предстоит пережить вместе много испытаний: дефиле боди-арт (конкурс художников) и секс-дефиле в купальниках, которые состоятся 23 апреля в аквапарке «Вотервиль». А в финале 24 апреля в клубе «Тайфун» девушки начнут выступление со своих «визитных карточек», продолжат дефиле в коктейльных платьях и творческими номерами, и закончат trash-дефиле. По результатам этих этапов по истине большого конкурса жюри предстоит непростой выбор единственной участницы, достойной звания «Мисс СПбГМТУ 2012».

Максим ЗАРУБИН,
группа 1270



С тобой рядом быть

*А знаешь, говорят молчанье — золото.
Пойми, оно и навлекло беду.
Теперь слова не скроют нас от холода.
Не высохнут и слёзы на ветру.
А где же все, что между нами было?*

*Где смех? Веселье? Красота?
Я навсегда обнять хочу тебя любимый
И не покинуть больше никогда...*

Дария НОВИКОВА,
группа 1340

Казалось бы, не женское это дело — футбол!

Санкт-Петербург — город, в котором жив дух футбола. В футбол играют все: от мала до велика, и девушки — не исключение. Весной 2009 года, объединившись, девушки решили: женскому футболу в Корабелке — быть! Возглавив секцию женского футбола, Владимир Владимирович Богданов начал упорные тренировки. По началу у энтузиасток было только сильное желание играть в футбол и, конечно, побеждать. Сборная не показывала высоких результатов, но ведь за два месяца никто и не становился чемпионом!

Правила игры просты, всё, как и в большом футболе, только играют пять на пять или шесть на шесть, запрещены подкаты и меньше игровое поле.

«Сначала тренировки были в удобное время, — говорит одна из бывших игроков команды Корабелки, — но потом они совпадали с занятиями в университете. Естественно, девчонки предпочли ходить на пары, нежели носиться по залу, ведь проблем

с сессией никто не хотел».

Несмотря на то, что тренировок почти не было, девушки не опустили рук и изо всех сил старались сохранить команду — принимали участие в межвузовских соревнованиях и даже побеждали. Но однажды зал для тренировок команде перестали предоставлять. Естественно, что в отведенное для тренировок женской команды время — во время пар, зал пустовал. Кто пойдет гонять мяч по полю во время сопромата или электротехники? Энтузиазм у женской сборной Корабелки поуяс. Позже девчонки заявили как отдельная команда и выступили на городских соревнованиях. И вот, на календаре уже 2012 год, а сборной по женскому футболу уже в Корабелке нет.

Девушки, неравнодушные к футболу, объединяйтесь, ведь всё в ваших руках! Только волей и упорством можно достичь высокого результата!

Александра СУСЛОВА, гр. 4210
Коллаж Алексея ВАСИЛЬЕВА



Германия - Испания. Женский футбол. Счет? - Это не так важно... :))

Мрачные времена фрахтового рынка

Ослабление мировой экономики сопровождается тревожными ожиданиями второй волны глобального кризиса. Повсюду только и говорят о стагнации, рецессии, падении рейтингов, проблемах еврозоны, неуверенности и нестабильности. Но в морской судоходной отрасли не приходится гадать о вероятности грядущего кризиса — настолько «весомо, грубо, зримо» в наши дни он уже нагрелся в судовой котле.

Спасайся, кто может

После пережитой в 2008-2009 гг. тревоги и некоторой передышки в 2010 г. кризисная волна вновь накатилась сейчас на торговый флот, причем в облике катастрофического цунами.

В мировом судоходстве налицо все признаки тяжелого спада, набирающего обороты. Ведущие су-

Танкерный рынок

Вследствие ослабления спроса поставки нефти в 2011 году в глобальном масштабе выросли крайне незначительно — всего на 0,8%. Хотя прогрессирующая китайская экономика продолжает, вопреки спаду на других главных рынках мира, поглощать всё больше топливных ресурсов, один только китайский локомотив уже не может вытянуть мировую нефтяную торговлю из депрессии.

На этом фоне мировая морская торговля нефтью в минувшем году и вовсе характеризуется нулевым ростом. Но суммарный дефлет танкерного флота за тот же 2011 год увеличился на 6,4%. В результате повышается число простаивающих на рейде большегрузных танкеров в основных нефтедобывающих районах мира.

на воду сотни новых крупнотоннажных танкеров. В недавнем аналитическом отчете компании Mcquillan Services (США) говорится, что в ближайшие пять лет верфями будет поставлено почти 800 больших океанских танкеров, из них 228 — в 2012 году. Причем среди судов нового пополнения будет 62 класса VLCC и 43 класса Suezmax, считает Mcquillan.

Падение среднего уровня фрахтовых ставок на мировом танкерном рынке продолжалось в течение 2011 года и к концу года достигло крайне низких значений. Особенно сильный спад происходил в секции наиболее крупнотоннажных судов класса VLCC, где уровень ставок осенью снизился уже в шесть раз в сравнении даже с неблагополучным 2010 годом. Этот спад серьезно затронул секции современных танкеров класса Suezmax и Aframax. Уровень ставок стал падать ниже операционных расходов, что ставит многие танкерные компании на грань банкротства. О нарастающих убытках сообщает в своих отчетах компания Frontline Ltd — мировой лидер в морских перевозках сырой нефти и крупнейший оператор крупнотоннажных танкеров VLCC и Suezmax. Если 2010 год компания Frontline, занятая в основном на спотовом рынке, закончила с прибылью, то по итогам всего прошлого года она понесла огромные убытки в 530 млн долл., причем только за 4-й квартал 2011 года чистые убытки перевозчика подсчитали до 343 млн долл.

Относительно лучше положение в секциях менее крупных судов-продуктовозов, которые либо испытали не столь серьезные перемены, либо даже демонстрируют некоторое повышение средних ставок в сравнении с 2010 годом. В этих секциях не наблюдается столь сильного избытка тоннажа вследствие поставок новостроя, как в секциях большегрузных танкеров для перевозки сырой нефти.

Характерная для этого рынка проблема избытка танкеров сто-

ит на повестке дня к началу 2012 года с особой остротой. Дело в том, что большинство однокорпусных танкеров в мировом наливном флоте уже выведено из эксплуатации согласно требованиям международных конвенций, поэтому за счет устаревших судов разрешить ее уже не представляется возможным. На слом должны быть отправлены уже более молодые танкеры с двойным корпусом, чтобы постепенно выравнять рыночный баланс спроса и предложения.

год обещает быть самым трудным, и лишь с 2013 году ситуация станет выравниваться в случае сдачи на слом и вывода из эксплуатации на прикол достаточного большого объема тоннажа. Хорошая новость только в том, что некоторое восходящее движение ставок становится просто неизбежным.

Контейнерный рынок

Конъюнктура фрахтового рынка контейнеровозов также представляет собой безрадостную картину для судовладельцев, хотя пока еще

Состав мирового транспортного флота и портфель заказов на середину 2011 г.

Основные типы судов	Мировой транспортный флот		Портфель заказов верфей мира		Объем заказов в % к флоту
	число судов	млн. тонн дедвейт	число судов	млн. тонн дедвейт	
Танкеры, всего	12819	539,7	1303	103,6	19,2
Нефтетанкеры	10117	489,9	1056	97,0	19,8
Химовозы	1167	6,4	81	1,1	16,8
Газовозы	1535	43,5	166	5,5	12,7
Балкеры	8993	564,0	2743	232,4	41,2
Контейнеровозы	4965	192,2	657	52,0	27,1
Суда для генгрузов	17042	105,5	1176	16,0	15,2
Пассажирские суда	4107	6,5	136	0,4	5,7
Мировой флот, всего	47926	1407,9	6015	404,3	28,7

Прим.: суда от 300 рег.т, ISL, 2011

Балкерный рынок

Еще более хмурые тучи сгущаются над сухогрузным рынком. В этом секторе, в отличие от нефтеналивного, отмечен вроде бы неплохой рост объема перевозок и спроса на тоннаж. Согласно имеющимся оценкам, морские перевозки сухогрузов в 2011 году выросли на 5,9%, что в немалой степени обязано большому приросту ввоза железной руды в Китай (на 11,4%). Однако гораздо быстрее увеличились поставки вновь построенного балкерного флота — на целых 15%, а наиболее крупнотоннажных судов класса Capesize — даже на 18%. Это перечеркнуло все шансы на восстановление рыночного баланса спроса/предложения. Огромный избыток тоннажа всё сильнее продолжает нагнетать атмосферу и в начале 2012 года. Портфель заказов верфей на новые балкеры сегодня достигает по дедвейту более 40% действующего флота, причем основное ядро пополнения составляют именно Capesize. Это всё еще очень высокий уровень, грозящий усилением переизбытка флота, хотя и не столь «астрономический», каким он был в 2009 году, когда приближался к доселе невиданной цифре в 70%.

На спотовом и тайм-чартерном рынках балкерного тоннажа всех ходовых размеров средние ставки в 2011 году обвалились до критических показателей и, казалось бы, достигли своего дна. Но худшие испытания оказались еще впереди. Большое разочарование ожидало судовладельцев в начале 2012 года, когда произошел сильный всплеск в поставках новостроя от восточноазиатских верфей.

На фоне очередного крупного пополнения флота в январе текущего года спотовые ставки на балкерный тоннаж рухнули совсем низко, находясь на поистине невыносимых отметках. Современные океанские гиганты грузоподъемностью 150 тыс. тонн котировались неохотно и столь низко, словно это были мелкие старые навалочники карманных размеров. Средние январские ставки для балкеров класса Capesize сравнялись со ставками не только Panamax, но судов еще меньших размеров групп — на шокирующем уровне примерно 10,1-10,6 тыс. долл./сутки. Это в 2,5-3 раза ниже средних показателей 2010 года. А в конце января 2012 года спотовые ставки достигли своего крайнего предела — около 5-6 тыс. долл./сутки, что наверняка запомнится всем игрокам как самый низкий за все время их пребывания на рынке.

Ни о какой рентабельности работы сухогрузных перевозчиков в этих условиях не приходится даже говорить. Причем секция малотоннажных балкеров также сильно пострадала от «ледникового периода» на рынке, довольствуясь исторически минимальными ставками. Сегодня немало операторов мечтает вернуть суда владельцам и выйти из убыточного бизнеса. За 2011 год на разделку отправилось 350 балкеров дедвейтом 21,1 млн тонн, но это еще недостаточные темпы по нынешним временам. Текущий

не столь драматичную, как в других главных секторах. Со второй половины 2011 года тайм-чартерные ставки обнаруживают стремление вернуться к минимальным значениям за последнее десятилетие, чтобы повторить этот печальный рекорд. В целом за год ставки на транспортировку контейнеров снизились в среднем на 25%, а на ряде направлений сокращение достигло 50-60%. В худшем положении находятся операторы магистральных контейнеровозов большой вместимости, тогда как холодное дуновение кризиса мало коснулось многочисленной секции фидерных судов вместимостью по 700-1000 TEU. Фидерный контейнерный бизнес остается островком стабильности и неплохих тарифов благодаря тому, что его миновало переизбыток тоннажа.

Больше всего пострадали секции самых крупнотоннажных контейнеровозов, куда был устремлен почти весь приток новостроя. И в ближайшие годы здесь будет сложно остановить дальнейшее скольжение тарифов, учитывая, что верфи выполняют массовые заказы за суда очень большой вместимости. К ним относятся 167 мега-контейнеровозов вместимостью от 10 тыс. TEU и выше, а также 88 судов от 8 до 10 тыс. TEU. По оценкам Fairplay, торговый флот получил в 2011 году новые суда общей вместимостью 516 тыс. TEU, в 2012 году поставки возрастут до 1545 тыс., а в 2013 году — до 1655 тыс., и даже на 2014 год имеются заявки на 709 тыс. TEU.

В условиях торможения мировой экономики и торговли можно только ожидать, что фрахтовый рынок контейнеровозов будет и дальше находиться в свободном падении. Вместе с тем владельцы уже практически исчерпали возможности привлечения грузов за счет дальнейшего снижения ставок, которые не покрывают их издержки.

Большой резонанс в морских кругах получило решение малайзийской компании MISC в ноябре 2011 года выйти из линейного бизнеса, мотивированное именно тем, что она оказывается в тяжелом финансовом положении из-за снижения тарифов ниже эксплуатационных расходов. Это отнюдь не рядовой перевозчик: MISC оперировал 16 собственными и 13 фрахтованными контейнеровозами общим дедвейтом 1,3 млн тонн. Он — один из пяти крупнейших судоходных конгломератов в мире по рыночной капитализации, ведущий оператор на внутриазиатских линиях с более чем 40-летним опытом успешной работы. Позднее о сокращении флота на магистральных линиях Азия-Европа объявил мировой контейнерный лидер Maersk, одновременно приступивший к объединению своих сервисов с CMA CGM. К подобной политике переходят и менее крупные операторы. Линейному судоходству в предстоящие годы не удастся избежать вынужденной реорганизации на фоне банкротств, слияний и поглощений.

Александр РОМАНЕНКО,
ведущий научный сотрудник
ЗАО «ЦНИИМФ»

Ситуация в международном судоходстве:

- резкое снижение фрахтовых ставок (тайм-чартерных и спотовых) во всех главных сегментах рынка — танкерном, балкерном и контейнерном, достигающее критически низкого уровня;
- возникновение большого избыточного тоннажа вследствие переизводства судов, что проявляется и в постановке на прикол значительной части всего мирового транспортного флота;
- увеличение объемов сдачи на слом грузового тоннажа, длительное время не находящего спроса на фрахтовых рынках;
- падение средней стоимости постройки новых судов и цен на вторичном рынке купли-продажи тоннажа, включая относительно недолго находившиеся в эксплуатации суда.

доложательские компании одна за другой объявляют о понесенных убытках в своих секторах грузоперевозок. Катится волна банкротств, слияний и поглощений морских фирм, реорганизации и закрытия линейных сервисов. Не радуют и бункерные цены: стоимость тяжелого судового топлива за год выросла почти на треть.

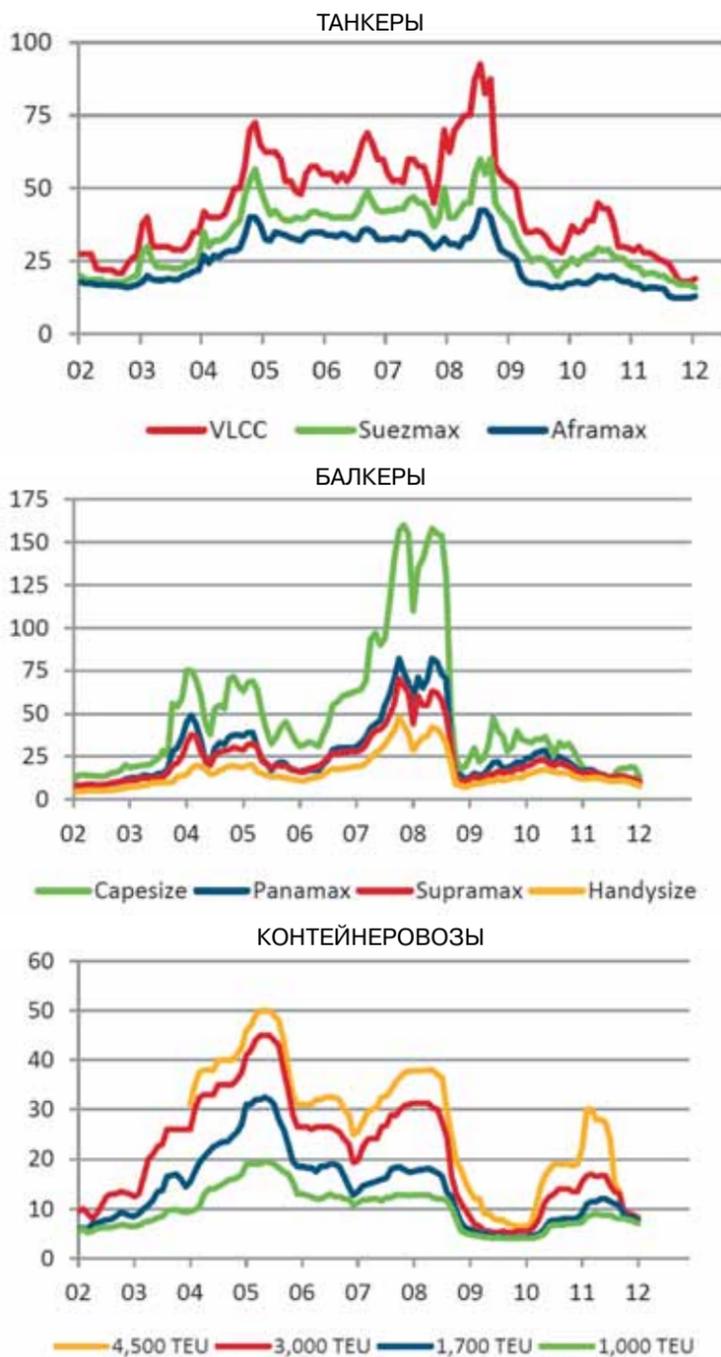
Нынешний кризис на мировых фрахтовых рынках не был неожиданным, он назревал все последние годы, приближаясь с угрожающей неотвратимостью. Стоит напомнить, что конъюнктурно-экономическая ситуация на мировом рынке морских грузоперевозок стала быстро ухудшаться еще с началом глобального кризиса 2008-2009 гг., а в дальнейшем продолжала в целом оставаться неблагоприятной для судоходства.

За прошлый год негативные тенденции на фрахтовых рынках значительно усилились и в итоге сложились в самый настоящий кризисный спад.

В целом мировой судоходный рынок в настоящее время сталкивается с ожидаемым циклическим кризисом переизводства тоннажа. Этот кризис закономерно вытекает из чрезмерного, не обоснованного реальными потребностями морской торговли, спекулятивного притока заказов на постройку судов в масштабах всего мирового судостроения. Высокий приток заказов верфей мира наблюдался на протяжении всех последних лет. Даже после наступления отрезвляющего глобального спада в экономике 2008-2009 гг. повсеместно продолжалось интенсивное строительство ранее заказанных новых судов и массовые поставки уже заведомо невостребованного тоннажа действующему торговому флоту. Ведущие судостроительные страны в эти годы мобилизовали большие финансовые ресурсы для максимальной поддержки производства на своих верфях, тем самым по существу перекачивая тяжелые последствия спада от производителя на потребителя судостроительной продукции.

Особенность нынешнего кризиса состоит не в том, что неожиданно сократилась международная морская торговля. Напротив, грузовые перевозки на океанских путях на ряде рынков продолжают расти, хотя и умеренными темпами, а пассажирский круизный бизнес вообще переживал период наивысшего расцвета в своей истории. Еще раз следует подчеркнуть, что виновником рыночного разбалансирования в судоходстве и причиной нынешнего спада оказался ничем не обоснованный и гигантский по масштабам рост поставок транспортного тоннажа. На фрахтовые рынки хлынул столь сильный поток новостроя, заказанного верфями еще до середины 2008 года — в период высокой рыночной конъюнктуры и пикового подъема ставок, — что рынки оказались просто не в состоянии его «переварить».

Динамика фрахтовых ставок на тайм-чартерном рынке за 2002-2011 г., тыс. долларов/сутки



Источник: PS Platou Economic Research

А НУ-КА, КОРАБЕЛЫ...!

По ставшей уже доброй традиции в феврале-марте в спортивном зале «Ульянка» прошли конкурсы «А ну-ка, парни!» и «А ну-ка, девушки!»

Сначала более шестидесяти студентов состязались в различных номинациях. В итоге больше всех толкнул вверх пудовую гиру Н. Домничев (гр. 2294), быстрее всех разобрал-собрал автомат Калашникова В. Таран (гр. 4340), на перекладине самым сильным оказался А. Расторгуев (гр.3124), а самым ловким в прыжках на скакалке стал А. Попик (гр.3124).

Для представителей прекрасного пола эти соревнования стали десятками — юбилейными. В финале приняло участие более 100 студенток. Девушки соревновались в отжимании, метании в цель, поднимании туловища, прыжках в длину и на скакалке, челночном беге, вращении обруча. В итоговом зачете лучшим стал факультет естественных наук и гуманитарного образования.

Первое место в многоборье заняла Картамышева Нина (гр. 2340), немного ей уступила Кравченко Дарья (гр. 2234), заняв 2 место. Третьей стала студентка СТФ Русина Ярослава (гр. 825).

На протяжении всего учебного года девушки готовили групповые выступления по ритмической гимнастике. Лучшей командой в этой номинации стали студентки ФМП (группа 3130), они оказались более организованными и синхронными в движениях. Девушки выступили с задором, демонстрируя свое мастерство владения базовой аэробной хореографией, что позволило им занять 1 место. На 2 месте оказались студентки СТФ 2 курса, а третьими стала команда СТФ 1 курса.

Неожиданной оказалась новая номинация «творческая импровизация», где приняли участие не только девушки, но и юноши, иностранные студенты из Китая, продемонстрировав всем свое искусство китайского у-шу и жонглирование баскетбольными мячами.

Настоящим украшением праздника стали показательные выступления сборной команды нашего Университета по эстетической гимнастике и спортивной аэробике. Девушкам предстоит выступление на Чемпионате города по эстетической гимнастике и на Чемпионате вузов по спортив-

ной аэробике, который пройдет в стенах нашего Университета 18 апреля. Желаем девушкам спортивных успехов и приглашаем любителей спорта прийти поболеть за нашу команду.

На заключительном параде прошло награждение чемпионов в многоборье, в его отдельных видах и победителей в командном выступлении по ритмической гимнастике. Всем призерам вручались медали и грамоты, ценные подарки и сертификаты участия в 10-м юбилейном спортивном конкурсе «А ну-ка, девушки!».

Т.В. БОГДАНОВА
Старший преподаватель
кафедры физвоспитания
Фото Сергея ДОВГЯЛЛО



ТУРНИР ПО БАСКЕТБОЛУ ПАМЯТИ ОЛИМПИЙСКОГО ЧЕМПИОНА А. БЕЛОВА ПРИГЛАШАЕТ УЧАСТНИКОВ

15-й юбилейный турнир на кубок Александра Белова стартует 9 апреля. В соответствии с Положением, в трех его этапах принимают участие команды всех факультетов, состоящие из студентов, аспирантов и одного сотрудника факультета (5 плюс 3 запасных).

Игры проводятся в спортивном зале корпуса «Ульянка».

Заявки принимаются до 7 апреля на кафедре физического воспитания с 10.00 до 15.00 часов ежедневно (заверенные врачом и деканом факультета).

Телефоны для справок: 757-05-11; 8(921) 961-09-89 — Мирончук Павел Иванович.



50 лет назад

В 1962 г. передана в опытную эксплуатацию экспериментальная спасательная подводная лодка «С-63», переоборудованная в Севастополе на сдаточной базе судостроительного завода «Красное Сормово» по проекту 666, и управляемый подводный снаряд (УПС), созданный в Горьком на заводе «Красное Сормово». Проект разработан «ЦКБ-112», главный конструктор С.Н. Якимовский.

Лодка предназначалась для практической проверки и отработки способов использования специальных устройств для спасения экипажей аварийных подводных лодок на глубинах до 100 м сухим способом с помощью аппарата УПС и мокрым способом с помощью водолазов и декомпрессии спасенных подводников в барокамере на борту «С-63».

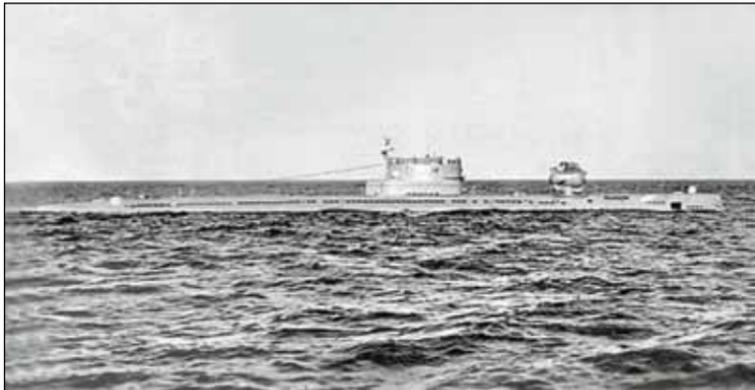
В первом отсеке вместо торпедных аппаратов была установлена поточно-декомпрессионная камера длиной 6,75 м, диаметром 1,92 м, объемом 18,23 м³, весом 9,89 т, рассчитанная на давление 17 кгс/см². Камера состояла из носового отсека для входа и выхода водолазов в лодку, среднего отсека с нижней горловиной для выхода водолазов из лодки и концевой отсека со шлюзовой шахтой для приема подво-

дников, спасаемых с помощью аппарата УПС. Работа аппарата УПС обеспечивалась наличием на «С-63» и на аварийной лодке камеры присоса с комингс-площадкой над входным люком. Для реализации сухого способа спасения подводников на «С-63» и на

– в 17 баллонах по 410 л при 200 кгс/см² и 17 баллонах по 40 л при 150 кгс/см². После переоборудования «С-63» глубина погружения лодки уменьшилась до 125 м, автономность – до 20 суток, экипаж составил 56 человек,

УПС представлял из себя усе-

мещалась камера присоса, - вертикальный цилиндр с вогнутым полусферическим дном. Снаружи аппарата были установлены 4 винта в поворотных насадках для движения в горизонтальном и вертикальном направлениях. Иллюминаторы диаметром 120 мм располагались в носовой части корпуса – два, ещё один - в крышке входного люка. Кроме того, в комингсе верхнего люка имелись пять «иллюминаторов-глазков». В передней части и в камере присоса было установлено по два глубоководных светильника. Камера присоса была оборудована 2 гидромеханическими манипуляторами, лебедкой с тросом длиной 200 м и центрирующим устройством. Имелись также ГАС обнаружения и связи, курсоуказатель, аппаратура наведения, навигационный эхолот НЭЛ-5 и другое оборудование. Созданные специально для УПС серебряно-цинковые аккумуляторы «СУС-240» при 4-часовом режиме имели емкость 240 А·ч. Основные параметры аппарата: водоизмещение - 11,5 т, размеры - 3,98×3,09×3,44 м, рабочая глубина - до 170 м, вместимость



Экспериментальная спасательная подводная лодка «С-63» проекта 666

аварийной лодке имелся входной люк с комингс-площадкой.

Запас воздуха высокого давления хранился под давлением 200 кгс/см² в 25 баллонах объемом по 410 л., запас газовых смесей

ченный конус с полусферическими оконечностями, изготовленный из сплава АМГ-61. В нижней и верхней частях корпуса были установлены комингсы входных люков. Под нижним люком раз-

по числу спасаемых – 3 чел. Экипаж УПС состоял из командира и старшины. УПС устанавливался на носовой комингс-площадке «С-63» и раскреплялся тросами и талрепами.

В 1962 г. во время испытаний «С-63» (командир капитан 2 ранга Ю.М. Лисичкин) впервые в мировой практике были произведены расстыковка и стыковка УПС (командир капитан-лейтенант Б.А. Глушков) с подводной лодкой-носителем и аварийной ПЛ, находившихся в подводном положении. Из одной лодки в другую в подводном положении был доставлен капитан-лейтенант А.И. Никитинский.

К 1965 г. в работах на «С-63» было доработано водолазное снаряжение с аппаратом заспинно-ранцевого типа для работы водолазов из спасательной подводной лодки «СВ-СПЛ», которое обеспечивало выполнение работ по спасению личного состава затонувших лодок «мокрым» способом на глубинах до 120 м.

Мировую новизну имели также выполненные впервые на «С-63» в 1965 г. водолазные спуски на глубины до 120 м из подводной лодки, лежащей на грунте или находящейся в положении стоянки на подводных якорях.

С.П. СТОЛЯРОВ

сатирический журнал НА ПОЛУБАКЕ



Рисунок Олега Верещина



Рисунок Натальи Рымарь

Первое апреля

Первое апреля...
Нервы — как струна.
Вижу — в самом деле
Белая спина!
Я перед уходом,
Подхожу к жене:
«Посмотри-ка, что там
На моей спине?»
А она назло мне,
Будто б невдомёк,
Говорит: «Всё в норме,
Милый муженёк».
К теще, между прочим,
Повернул свой тыл,
А она: «Зятёчек,
Ты уже поплыл?
В смысле на работу?..»
Говорю: «Ага...»
(По большому счёту
Дел-то до фига...)
Я до лесопилки,
Захожу в свой цех,
Слышу из курилки
Нездоровый смех.
Подхожу к ребятам
Говорю: «Братва!
Выгляжу помятым
Что ли я с утра?»
А они, как в тело
Колким остриём:
«Не грузись, братело,
Мы тут о своём...»
Лишь закончил смену,
Побежал к пивной,
Там опять измену
Чувствую спиной...
Кто в глаза хохочет,
Кто давай корить,
Но никто не хочет
Правду говорить.
Даже участковый
(Тот ещё остряк)
Мне сказал: «Ну, что вы,
Всё у вас ништяк!»
Видно, в самом деле,
Раньше и теперь,
Первого апреля —
Никому не верь!
Игорь АЛЕКСЕЕВ

«Травим» помалу на «ПБ»

«Раки» на смену «Моржам»

Доцент Борис Попков организовал группу любителей-пловцов, купающихся в крутом кипятке. «Полчаса, проведённые в кипящей воде, — говорит Б. Попков, — живительно действуют на организм, предохраняют его от инфекций и дают заряд бодрости минимум на неделю». Группа энтузиастов нового вида спорта называет себя «раками» — по аналогии с «моржами», купающимися в ледяной воде.

В каменных джунглях

В штате Охайо (США) местными властями принято постановление о тлетворном влиянии на молодежь Запада исполнения Димой Биланом песен российских композиторов.

Спрашивали — отвечаем

Гражданка Теплова в своём письме спрашивает: «У моего телевизора сломался штекер стоимостью 20 рублей. Где можно купить новый?»

На этот вопрос отвечает заместитель министра торговли Леонора Выпендюк: «Новые телевизоры с жидкокристаллическими экранами самых известных мировых брендов продаются во всех универсальных магазинах страны. Для удобства покупателей организована также продажа в кредит».

Три причины

— Пошли, Кузьма, выпьем по стаканчику!

— Не могу по трём причинам: во-первых, я бросил пить; во-вторых, жена будет недовольна; в-третьих, мы с Петровичем уже усидели одну бутылку...

Проза на «ПБ»

Взятка

«Знал, что нельзя брать, а всё-таки взял! — сокрушался про себя начальник отдела ГИБДД Чуркин. — Но как тонко они мне её подсунили! Ведь эта взятка может быть не последней, и тогда...»

— Что же вы, Иван Иванович! — сказал прокурор Скрепкин. — Я Вас не узнаю. Попались, как мальчишка!

— Подумаешь — взятка! С кем не бывает! — хмыкнул депутат областного парламента Померанцев. — Ситуация такая сложилась, вот он и взял.

— А сами-то вы сколько взяли?.. — поинтересовался прокурор Скрепкин.

— Сколько взял — все мои! — ответил Померанцев. — Ладно,

поехали дальше... Не брать ко-роля-червей!

И стал сдавать карты.

Борис ПАРАЙСКИЙ

На ошибках учатся

У молодого преподавателя русского языка и литературы Гриши Говорилкина коллеги обнаружили вопиющую безграмотность.

— Вам сначала самому надо доучиваться, а уж потом обучать других! — вынес решение преподавательский коллектив.

— Доучиваться, так доучиваться, — согласился Говорилкин, взял документы и поступил в аспирантуру.

Леонид НЕРСЕЦОВ

Музыкальный салон на «ПБ»

ВСЁ ХОРОШО У НАС НА ФУКУСИМЕ

(На мелодию «Всё хорошо, прекрасная маркиза»)

Всё хорошо! На связи Фукусима!
Дела в порядке, как всегда.
АЭС стоит — вся непоколебима.
Землетрясение — ерунда!
Цунами, что ж... Ну... Тоже было...
Волною только дизель смыло...
А в остальном у нас на Фукусиме
Всё хорошо, всё хорошо!

Всё хорошо! АЭС опять на связи!
Дела прекрасны, жизнь легка!
Ну, что вы, нет... Нет-нет!

Не надо грязи!
Всё хорошо у нас... пока...
Энергоблоки заглушили,
Но охлажденья их лишили...
А в остальном у нас на Фукусиме
Всё хорошо, всё хорошо!

Всё хорошо! Пассивная система
Энергоблоки охладит!

Но есть одна, всего одна проблема,
В ней нет воды, и это shit*.
Но ерунда, мы всё исправим,
Сейчас воды туда добавим...
А в остальном у нас на Фукусиме
Всё хорошо, всё хорошо!

Всё хорошо, уже качаем воду!
И под контролем всё у нас.
Кричим «Виват!» японскому народу,
Который всю планету спас...
Ой, что такое? Доболтался...
Тут первый блок слегка взорвался...
А в остальном у нас на Фукусиме
Всё хорошо, всё хорошо!

Всё хорошо! Контаймент**
цел и славно!
А дым идёт? Так то — фигня!
Мы воду льём, хоть мимо,
но исправно,
И повторяем часто «Ня!»
На третьем крышка улетела,
Но ведь не в этом, право, дело...
А в остальном у нас на Фукусиме
Всё хорошо, всё хорошо!

Всё хорошо! Реактор цел
на третьем!
Ещё мы завтра не умрём!
И в океан отраву сдует ветер,
Всё Фукусиме нипочем!
Горит четвёртый? Что ж такое!
Ну, ни минуты нет покоя...
А в остальном у нас на Фукусиме
Всё хорошо, всё хорошо!

Всё хорошо. Залили мы
четвёртый.
Прям с вертолётá, да в проём!
Второй взорвался? Ну, народ
мы тёртый,
Его мы тоже обольём!
Контаймент цел, и слава богу!
А в остальном чёрт сломит ногу...
И, в общем, всё у нас
на Фукусиме —
Всё хорошо, всё хорошо!

Алексей ЕГОРОВ

*Shit — дерьмо.

**Контаймент (containment) — сооружение, воздвигаемое над ядерным реактором АЭС.

Александр ГАЛИЧ

РАДИАЦИЯ

(Про маляров, истопника и теорию относительности)

...Чувствуем с напарником:

ну и ну!

Ноги — словно ватные,

всё в дыму.

Чувствуем, нуждаемся

в отдыхе —

Что-то непонятное в воздухе.

Взяли «Жигулёвского»

и «Дубняка»,

Третьим пригласили

истопника,

Приняли, добавили, ещё разá, —

Тут нам истопник и открыл

глаза

На ужасную историю

Про Москву и про Париж,

Как наши физики проспорили

Ихним физикам пари!

Всё теперь на шарике вкривь

и вкось,

Шиворот-навыворот,

набекрень,

Что мы с вами думаем —

не день, а ночь!

Что мы с вами думаем —

не ночь, а день!

И рубают финики лопари,

А в Сахаре снегу —

невпроворот!

Это гады-физики на пари

Раскрутили шарик наоборот.

Там, где полюс был —

там тропики,

А где Нью-Йорк — Нахичевань.

А что мы люди, а не боики,

Им на это начихать!

Рассказал нам всё это

истопник,

Вижу — мой напарник,

ну прямо сник!

Раз такое дело, — гори огнем —

Больше мы малярничать

не пойдём!

Взяли в поликлинике

буллетень,

Нам башку работою

не морочь!

И что ж тут за работа, если

ночью — день,

А потом обратно — не день,

а ночь?!

И при всей квалификации

Тут возможен перекоп:

Это ж всё-таки радиация,

А не медный купорос!

Пятую неделю я хожу больной,

Пятую неделю я не сплю

с женой,

Тоже и напарник мой плачется:

Дескать, он отравленный

начисто.

И лечусь «Столичною» лично я,

Чтобы мне с ума не стронуться:

Истопник сказал, что

«Столичная»

Очень хороша от стронция!

И мне верится — не верится,

Что минует та беда...

А шарик крутится и вертится,

И всё время — не туда!

1961 г.

Ну, очень полезные советы

- Оставляя детей одних в доме, научите их на все звонки отвечать: «Папа и мама заняты. Они чистят и смазывают пулемёт».
- Стекланный глаз, вставленный в дверной глазок, отпугнет от вашей квартиры любого вора.
- Когда бандиты начнут выламывать дверь, попробуйте одновременно ломать ее со своей стороны. Это озадачит злоумышленников.
- Обувь будет носиться значительно дольше, если не покупать новую.
- Ждете важного звонка и никак не можете дожидаться? Положите мобильник в самый дальний карман, идите в ванную и намыльте руки...

- Чтобы отличить настоящие швейцарские часы от подделки, бросьте их со всей силы на бетонный пол салона-магазина. Если часы настоящие, продавец должен тут же умереть от разрыва сердца.
- При помощи ножниц и небольшого количества клея из одного памперса можно изготовить три обычных прокладки или две с крылышками.
- Не покупайте бульонные кубики, вас жестоко обманывают. На самом деле это не кубики, а параллелепипеды!
- Шуруп, забитый молотком, держится крепче, чем гвоздь, закрученный отвёрткой.
- Не берите от жизни всё. Не донесёте!

Учредитель газеты: ГМТУ.
Адрес для писем: 190008, С.-Петербург, Лоцманская, 3.
Адрес редакции: С.-Петербург, Ленинский пр., 101,
ауд. 314-б. Телефон: 753-56-25, 957-89-79
E-mail: zakave@list.ru, zkv@smtu.ru
Рег. свид. № ПО412 выдано Рег. инсп.
по защите свободы печати.
Подписано в печать 29.03.2012.

Электронная версия газеты:
http://www.smtu.ru/zkv/index.html
Редакционная коллегия:
Екатерина Судакова;
Вера Чурляева;
Екатерина Яблокова.
Главный редактор Алексей Васильев

Газета Санкт-Петербургского государственного
морского технического университета.
Отпечатано в типографии СПб Морского
технического колледжа.
198264, СПб, ул. Летчика Пилотова, 31.
Заказ № 37. Тираж 2 000 экз.
Распространяется бесплатно.
Мнение авторов не всегда совпадает с мнением редакции.