



Задры Верфям



№ 8-9 (2492-2493)
МАРТ 2013 ГОДА

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

ИЗДАЕТСЯ
С СЕНТЯБРЯ 1932 ГОДА

Международная аккредитация СПбГМТУ становится реальностью

В период с 18 по 22 марта 2013 делегация нашего университета была в Лондоне по приглашению Института морского инжиниринга, науки и технологии (ИМИНТ) — крупнейшего в мире научно-

этой процедуры и получения соответствующих сертификатов. Следующими шагами будут: рассмотрение этих предварительных материалов, составление и представление нами окон-

лионов фунтов стерлингов.

19 марта делегация посетила штаб квартиру морского отделения всемирно известной компании Rolls-Royce, где с презентацией о портфеле продуктов компании выступил региональный менеджер по Северной и Восточной Европе Нильс-Питер Аулисио. Морская и военно-морская продукция компании поставлена в 70 военно-морских флотов мира и более, чем на 30 тысяч коммерческих судов. А это: морские газовые турбины, дизельные энергетические установки (недавно компания стала 100% владельцем известной германской фирмы MTU), азимутальные винтовые двигатели в гондолах (Mermaid pod propulsion systems), рули и винто-рулевые колонки, системы автоматизации и управления, гребные винты фиксированного и переменного шага, водометы, стабилизаторы качки, туннельные трастеры, палубное оборудование и т.д.

Чрезвычайно интересным и насыщенным было 21 марта, когда делегация приняла участие в заседании Всемирного морского технологического конгресса, представляющего собой ассоциацию 25 научно-технических обществ морского инженерного и судостроитель-



После вручения памятной медали, посвященной 150-летию со дня рождения А.Н. Крылова, исполнительному директору Королевского общества кораблестроителей Тревору Блекли

ного направления. В заседании, которое от имени НТОС им. акад. А.Н. Крылова вел вице-президент НТОС им. акад. А.Н. Крылова, проректор СПбГМТУ К.В. Рождественский, приняли участие представители России, Китая, Великобритании, США, Индии и Сингапура.

В начале заседания от имени НТОС выдающимся представителям Конгресса были вручены памятные медали, посвященные 150-летию со дня рождения

выдающегося российского кораблестроителя академика А.Н. Крылова. Конгресс одобрил результаты Всемирной морской технологической конференции WMTC2012, проведенной в прошлом году в Санкт-Петербурге совместными усилиями НТОС им. акад. А.Н. Крылова и Корабелки, особенно отметив успех ассоциированного с «большой конференцией» первого международного Форума молодых морских лидеров. Кроме того, была заслушана презентация Общества корабельных и морских инженеров США о перспективах проведения конференции WMTC2015 в Провиденсе (штат Род-Айленд), обсуждено и принято предложение Шанхайского общества кораблестроителей о проведении подобной конференции в 2018 году в Китае. Предлагается, что проведенные в Лондоне по инициативе и активном организационном участии СПбГМТУ международные мероприятия будут способствовать укреплению авторитета нашего университета как в России, так и за рубежом.

Т.И. МАЛЫШЕВА,
начальник международного
отдела



Встреча в Морском регистре Ллойда

технического общества морского направления, членами которого являются около 15 тысяч специалистов во многих странах мира. Программа поездки была весьма насыщенной.

В первый день визита прошло организованное по инициативе нашего университета совещание по международной аккредитации образовательных программ, в котором кроме представителей СПбГМТУ приняли участие представители Санкт-Петербургского государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова и Калининградского государственного технического университета. После презентации о политике и требованиях ИМИНТ по аккредитации вузов, с предложениями СПбГМТУ выступил первый проректор университета А.В. Смольников. В ИМИНТ, обладающий правом международной аккредитации, делегацией нашего вуза были представлены предварительные данные, требующиеся для проведения

ательной заявки на аккредитацию, визит экспертов ИМИНТ в Санкт-Петербург с целью оценки программ и уровня подготовки на местах, а в дальнейшем — принятие окончательного решения о международной аккредитации.

В тот же день делегация посетила Морской регистр Ллойда, где, с участием недавно назначенного нового технического директора Тима Кента и руководителя программ стратегического развития организации Фая Ченга, были обсуждены перспективы сотрудничества с этим авторитетным классификационным обществом, включая проведение научных исследований и стажировок студентов старших курсов, повышение квалификации сотрудников университета в области менеджмента качества.

Сегодня Lloyd's Register Group Ltd имеет 7900 сотрудников и осуществляет свою деятельность через более, чем 100 компаний во всем мире при годовом обороте порядка 900 мил-



Заседание Всемирного морского технологического конгресса: обсуждение предложения Шанхайского общества кораблестроения и океанотехники

Отрасли нужны IT-специалисты

27 марта в нашем университете состоялось выездное заседание Комитета по информационным технологиям ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», посвященное проблеме кадрового обеспечения реализации концепции развития IT-инфраструктуры корпорации. В совещании приняли участие ректор К.П. Борисенко, проректор А.В. Смольников, директор департамента информационных технологий корпорации Р.В. Марковский, С.Ф. Щербак, члены комитета по информационным технологиям В.М. Журава, А.В. Липис, В.Н. Тряскин и представители

вузов-партнеров: Калининградского государственного технического университета — С.В. Дьяченко, Нижегородского государственного технического университета — С.Н. Хрунков.

На заседании были приняты решения о подготовке плана действий по обеспечению корпорации специалистами, владеющими современными информационными технологиями, способными обеспечить их внедрение и эффективное функционирование.

А.В. СМОЛЬНИКОВ,
проректор СПбГМТУ
по учебной работе

Быть «Днем судостроителя»!

На прошлой неделе городской парламент одобрил поправку депутата фракции КПРФ Ю.А. Гатчина к Закону «О праздниках и памятных датах в Санкт-Петербурге», устанавливающую 30 октября датой празднования в городе Дня судостроителя.

Именно в этот день (20 октября по старому стилю) 1696 года по инициативе молодого царя Петра I Боярская Дума приговорила «Быть морским судам!», тем самым установив зарождение строительства регулярного флота на

Руси как государственной отрасли.

Санкт-Петербург — исторически Морская столица России. Сегодня в городе сосредоточено до 40% производственных мощностей и до 60% научно-технического потенциала судостроения России. Судостроение является одной из градообразующих отраслей города.

«День судостроителя» повысит и значимость морских профессий, станет заметным вкладом в дело объединения усилий по возрождению флота, подготовки мо-

лодэжи к деятельности в морской сфере хозяйства и её профессиональной ориентации.

В любом корабле, строящемся в Санкт-Петербурге, заложен труд и талант сотен тысяч тружеников предприятий России, поэтому, устанавливая этот праздник, в качестве пока городской памятной даты, депутаты не планируют останавливаться на достигнутом и хотят добиться его общероссийского статуса.

Кто-кто, а мы в Корабелке — только за!

Алексей ВАСИЛЬЕВ

Нано — миф или реальность?

Что такое нано? Для кого-то это дело всей жизни, для кого-то это «актуальная бизнес-тема», а кто-то и вовсе не в курсе, о чем идет речь. Для того, чтобы внести ясность в этот вопрос, с 12 по 14 марта в рамках весенней научной школы под эгидой компании ВР был прочитан курс лекций на тему «Нанонауки и нанотехнологии». За кафедрой встали заслуженный деятель науки, доктор технических наук, профессор В.Н. Половинкин, а также кандидат физико-математических наук Ю.А. Власов.

Для начала слушателям предстояло понять, а что такое в принципе нанотехнология? Оказалось, что это наука манипулирования материалами на атомном или молекулярном уровне и использования их уникальных свойств с целью создания микроскопических устройств с улучшенными характеристиками, то есть конструирование, производство и применение структур, приборов и систем, свойства которых определяются их формой и размером на нанометровом уровне. Также она является междисциплинарной областью фундаментальной и прикладной науки (физики, химии, биологии, материаловедения, медицины, машиностроения и электротехники), что позволяет нам работать практически во всех сферах жизнедеятельности человека.

Принцип технологии основан на том, что при уменьшении объектов до нано размеров их свойства изменяются: прочность увеличивается в десятки раз, температура плавления падает на сотни градусов (уменьшается поверхностная энергия, поверхностное натяжение), реакционная способность веществ растёт, появляется способность к самосборке, и многое другое.

Наивно полагать, что нанотехнологии это что-то супер-современное. В когорте основоположников этой науки фигуриру-

ют такие личности, как Демокрит, который является основоположником теории атомного строения вещества, его последователи Джон Дальтон, Леонардо да Винчи, Михаил Ломоносов, Исаак Ньютон, Карл Линней, Жан Батист Перрен, Роберт Бойль, Альберт Эйнштейн и многие другие. Сюда даже причисляют алхимиков, пытавшихся вывести эликсир жизни, а из железа получить чистое золото (что, говорят, теперь возможно благодаря нанотехнологиям).

Одной из первых вех появления нанотехнологий считается изобретение М. Кноллем и Э. Руска в 1931 г. электронного микроскопа. Только после этого человечество смогло видеть объекты субмикронных и нанометровых размеров.

Основоположником нанотехнологии по праву считается Ричард Фейнман, ставший лауреатом Нобелевской премии в 1965 году.

Термин «нанотехнологии» был впервые использован в 1974 году профессором Норрио Танигучи в на международной конференции в Токио.

Следующий шаг был сделан в

возможность не только получать изображения отдельных атомов, но и впервые манипулировать ими, что они и продемонстрировали в 1990 году. Эйглер и Швей-



цер использовали атомы ксенона, расположенные на никелевой поверхности, и написали три буквы «IBM» на атомном уровне. Всего надпись вместила 35 атомов.

Возвращаясь к истории становления «нанотехнологии», надо отметить еще один момент, который является поворотным в исто-



1981 г. — Г. Бинниг и Г. Рорер из IBM research lab (Цюрих, Швейцария) создали сканирующий туннельный микроскоп, что дало

ее развития — это открытие графена. Графен представляет собой двумерную модификацию углерода толщиной в один атом.

Исследование графена как самостоятельной единицы началось в 2004 году — именно тогда была открыта двумерная модификация углерода. Ученые



Андрей Гейм и Константин Новоселов, совершившие открытие графена, в 2010 году были удостоены Нобелевской премии по физике. И тут начинается самое интересное. Этот материал обладает поистине обескураживающими свойствами и характеристиками. Он прочнее стали в сотни раз,кратно легче ее и колоссально тоньше. Так же графен проводит электричество и тепло лучше, чем любой другой материал. Он является одновременно самым жестким и самым эластичным и это наверняка еще не все, что он в себе таит. Были произведены исследования с использованием мембран из оксида графена, то есть того же слоя графена, но уже с включением других молекул, образующих слоистый материал, которым накрыли металлический контейнер. Самое чувствительное оборудование не обнаружило утечки из него различных газов, включая гелий, который проникает даже через стекло толщиной в миллиметр. Затем в контейнер поместили обыкновенную воду, и к всеобщему удивлению выяснилось, что

молекулы воды спокойно проходят через графен-оксидные мембраны, не замечая преграды, при этом неупругий гелий был полностью заблокирован. Это уникальное свойство можно применять в ситуациях, требующих отделения воды из смеси. С другой стороны графен можно использовать в качестве очень чувствительного сенсора для обнаружения отдельных молекул химических веществ. Также графен отлично удаляет радиоактивные загрязнения.

Как мы видим, нанотехнологии обладают воистину безграничными возможностями, способными повысить комфорт и качество нашей жизни. Также существует и другое направление — оборонное. Естественно, что все самые передовые достижения в первую очередь направляются на повышение боевой мощи государства (на сегодня национальные НТ программы объявлены в более 50 странах), и ярким примером этого является всем известная технология «Стэлс».

Сегодня идет сбор и обработка информации, полученной в результате огромного количества опытов и испытаний. На данном этапе это больше наука, которая будет решать проблему чрезвычайно сложной и дорогой технологии. По оценкам специалистов «нанобум» стих, наступило затишье. Но мы с нетерпением ждем череды великих достижений, ведь помимо материалов и вооружения, «нано» активно участвует в решении проблем медицины, экологии, освоения космоса, производства энергии, и все человечество с надеждой смотрит в будущее, где проблема загрязнения окружающей среды попросту отсутствует, где давно побежден рак и многие другие болезни, и, может даже, добыто такое желанное человечеством бессмертие.

Забава КАЧЕНОВСКАЯ,
г. 1310
Сергей УСТИНОВ,
г. 1311

Правильным фарватером

150-летию со дня рождения выдающегося кораблестроителя академика А.Н. Крылова был посвящен семинар «Крыловский фарватер», прошедший в СПбГМТУ 14 марта. Магистранты факультета Кораблестроения и океанотехники, полные надежд сказать собственное новое слово в науке, выступили с докладами о своих работах и будующих диссертациях.

Этот семинар необычен еще и тем, что был полностью организован самими студентами, а руководящую роль мужественно взяла на себя магистрант первого курса Алена Латинова. О цели встречи она сказала так: «Идея проведения семинара возникла спонтанно, просто захотелось узнать, чем же занимаются в рамках своих маги-

похоже, все остались довольны».

Действительно, интерес не пропал ни на минуту. Студенты выбрали очень актуальные на сегодняшний день темы для исследований, старались их представить слушателям в увлекательной форме, излагали материал кратко и ёмко, а еще проявляли неподдельный интерес к докладам товарищей и не стеснялись задавать много разнообразных вопросов.

Более половины докладчиков свои исследования связали с развитием ледокольного флота. Сама Алена Латинова увлекательно рассказала о поиске оптимальных характеристик плавучей буровой платформы для арктического шельфа. Продолжил тематику Константин Бережной. Он знакомил слушателей с платфор-

достижимых скоростей научно-экспедиционного судна «Академик Трешников» во льдах.

Много нового для слушателей преподнесли Алексей Алексеев и Сергей Брехов, которые в своих докладах также не обошли стороной арктическую тематику. Заинтересовала своей работой магистрантка Анна Оксина, которая уделила серьезное внимание обоснованию ледовой прочности крупнотоннажного газоведа для условий Карского моря. Сколь же со всех сторон посыпалось вопросов к докладчице! И даже предложения об изменениях подхода к постановке задачи были внесены товарищами! Естественно, на такой невероятный ажиотаж вокруг Арктики и её природных ресурсов не могли не отреагировать экологи. Магистрантки Нина Ганичева и Екатерина Зуева посвятили свои работы прогнозированию, предотвращению и защите в целом северных морей от кажущихся неминуемыми нефтяных разливов во льдах.

Внесли разнообразие в обсуждения, добавили изюминку в дискуссии участники семинара, которые отошли от ледовой тематики.

Так Кирилл Овчинников увлек слушателей рассказами о судах с малой площадью ватерлинии, а Степан Гаманюков удивил присутствующих разнообразием способов сброса спасательной шлюпки. Популярную во всем мире тему выбрала для себя Анна Торышова, рассказав о необитаемых аппаратах на солнечных батареях. При этом преследовалась цель повысить время автономной работы аппарата и его дальность плавания.

Вопрос о конструктивных особенностях люковых закрытий поднимала Екатерина Иванова, обо-

гатив свой рассказ замечательными видео сюжетами. Цель работы магистрантки — дать рекомендации по рациональному подходу к выбору вида люковых закрытий; провести оценку и требуемые расчеты на примере конкретного люкового закрытия; а также произвести моделирование кинематики данных объектов.

Наталья Шатова посвятила свои исследования повышению эффективности труда инженеров, которое достигается за счет автоматизации конструкторских работ. Ответ на поставленную задачу найден: необходимо использовать программу AutoCad не только как «чертежник», но и как программу прикладного программирования. Это позволит исключить повторение одних и тех же действий, улучшить качество конструкторских разработок, повысит в конечном итоге производительность конструкторского труда.

Удивил темой своей магистерской диссертации Денис Косолапов, углубившийся в изучение применения STEALTH-технологии. Магистрант обосновал свой выбор так: «Широко применяемое высокоточное оружие способно парализовать жизнь целой страны, поражая стратегические объекты. Возникает острая необходимость разработки способов маскировки объектов в целом. Поэтому, темой моей магистерской диссертации — анализ применения технологии незаметности при проектировании кораблей».

Кроме докладчиков на семинаре присутствовали студенты младших курсов, аспиранты и преподаватели. Д.т.н., профессор Б.А. Царев после завершения выступлений студентов отметил: «Семинар был очень интересным и полезным. Ма-



гистранты достаточно конкретно рассказали о своих научных темах. Было задано много вопросов и много высказано предложений о рациональных изменениях в раскрытии тем магистерских диссертаций. Будет очень хорошо, если такие семинары станут ежегодными».

Замдекана по социально-культурной работе А.Я. Войткунская осталась приятно удивлена организацией семинара, полностью возложенной на плечи студентов, их активностью и проявленной неординарностью в исследовательских решениях. «На Корфаке родилось абсолютно новое самостоятельное студенческое сообщество, способное не только заниматься собственной научной деятельностью, но и проявлять огромный интерес к исследованиям товарищей, быстро вникать в совершенно новые для них темы, задавать массу интереснейших вопросов и легко поддерживать научную дискуссию», — подчеркнула Анна Ярославовна.

Проведение семинара «Крыловский фарватер» показало, что магистранты ставят перед собой серьезные цели, уверенно преодолевают трудности, с интересом погружаются в научные исследования и готовы идти не останавливаясь к профессиональным вершинам во славу отечественного кораблестроения.

Екатерина ЗУЕВА,
г. 1162
Фото: Иван СВИСТУНОВ,
г. 1261



стерских диссертаций наши одноклассники и ребята курсом старше, захотелось поговорить на научные темы в официальной обстановке. Конечно, мне в первый раз было сложно проводить семинар, но все получилось! Участники сохраняли живой интерес к происходящему до конца мероприятия и,

мой FPSO цилиндрической формы корпуса для западноарктического шельфа России. Специалистом в проектировании арктических нефтеналивных судов планирует стать Александр Кондратенко. А Иван Свистунов доказал, что он на все руки мастер: сумел познакомить присутствующих с оценкой

Ты помнишь, как всё
начиналось?
Всё было впервые и вновь.
Как строили лодки...
(«Машина времени»)

СКБ — путёвка в жизнь

Этим экскурсом в историю Корабелки я хочу на примере небольшого периода развития Студенческого конструкторского бюро ЛКИ показать нынешнему поколению студентов, какое сильное влияние на творческое развитие будущего инженера может оказать СКБ! А через это — и на формирование целой отрасли в судостроении.

История рождения ныне широко известной в нашей стране проектно-конструкторской и строительной фирмы «СТАРЛИТ» началась ровно 40 лет назад в стенах Ленинградского кораблестроительного института (ЛКИ) в самый разгар эпохи «застоя».

За рубежом в это время «била ключом» яхтенная жизнь, одни соревнования сменяли другие, кругосветные гонки поражали воображение своими масштабами и техническим совершенством яхт-участников. К проектированию и строительству яхт привлекались десятки крупных заводов, конструкторских бюро, научно-исследовательских институтов. Телекомпании боролись за эксклюзивное право показа соревнований по телевидению.

И в это время уровень развития яхтостроения в нашей стране был ограничен жалкими потугами двух верфей спортивного судостроения и тщетными усилиями энтузиастов-одиночек.

Вот на этой «благодатной» почве 5 ноября 1971 года в среде студентов ЛКИ возник коллектив, назвавшийся Группой Динамики и Конструкции Парусных Яхт (ГД и КПЯ),



Яхта проекта 1400 «Дражетта». Перед спуском

из которой впоследствии выросли такие известные в нашей стране конструкторы, как В.В. Шайдоров, И.И. Сиденко, С.Б. Новоселов и ваш покорный слуга.

Мы поставили перед собой цель — создать в стране конструкторское бюро, занимающееся научными исследованиями в области гидроаэродинамики и прочности парусных яхт, проектированием, разработкой технологий их постройки. С такими мыслями и мечтами мы пришли к Валерию Александровичу Постнову, тогда исполнявшему обязанности проректора



Яхта пр. 1490 «Аира-2». Перед выходом в кругосветное плавание

по НИР. Только теперь, много лет спустя можно оценить, какую большую роль сыграла в будущей жизни каждого из нас эта встреча. Опытным взглядом учителя Валерий Александрович увидел в нас творческий потенциал будущих инженеров, о котором мы тогда даже и не задумывались, и обещал оказать организационную и финансовую помощь.

Мы понимали, что такая организационно сложная задача может быть решена только в процессе живой конкретной работы. Таким делом стало строительство стеклопластикового четвертьтонника «Курьер-1». Исследовательские и перспективные работы шли параллельно со строительством. На этом этапе большую помощь в официальном признании инициативной группы оказало руководство и профессорско-препода-

вательский состав ЛКИ. Нашими постоянными наставниками были такие преподаватели как Б.А. Царёв, В.К. Трешков., Я.Ф. Фарберов. Большую фактическую помощь и моральную поддержку оказывали даже рабочие опытного бассейна, с которыми мы подружились на многие годы.

Росла яхта, вместе с ней росли и будущие конструкторы. И хотя многие из нас к этому времени уже окончили институт, связи с альма-

матер не теряли. Опытным бассейне и аэродинамической трубе, изучались вопросы прочности корпусов, рулей, мачт и т.п., разрабатывались прогрессивные на то время технологии постройки, такие как, например, многослойная запрессовка корпусов на «болване» из 5-6 мм рейки. Именно на базе этой технологии в дальнейшем на Ленинградской верфи ВЦСПС были построены яхты проекта СТ36 — знаменитый «Форвард», неоднократный при-

езд в России лучшей яхтой в своём классе.

В это же время была последовательно разработана серия проектов 9,5-метровых яхт, так называемого, «полутонного» класса: СТ28 (1979 год), СТ29 и СТ31 (1981 год). Первый стеклопластиковый образец яхты СТ31 был построен в 1983 году непосредственно Группой и получил широкую известность в стране под именем «Scandal». В дальнейшем на базе этого проекта была разработана модификация с деревянным корпусом, серийно выпускавшаяся на Ленинградской Экспериментальной верфи спортивного судостроения.

Яхты по проекту СТ28, опубликованному в журнале «Катера и яхты», в большом количестве строились по стране в частном порядке.

Яхта СТ29 в варианте корпуса из каштана была построена в г. Сочи известным яхтсменом Виктором Языковым и участвовала в Трансатлантической гонке одиночек, заняв в своей группе первое место.

В это же время при факультете общественных профессий ЛКИ было открыто инженерное отделение, где читались лекции по курсу «Конструктор спортивных парусно-моторных судов». Это фактически и стало началом школы яхтенных конструкторов.

Занятия в школе вел не только я, привлекались специалисты с других кафедр и предприятий города.

В 1977 году состоялся первый выпуск конструкторов. Отделение просуществовало до 1983 года.

Конечно, богатая научно-исследовательская база ведущего ко-



Ядро СКБ ЛКИ 1975 год. Слева направо: Дмитрий Васильев — первый председатель конструкторского кооператива «Одиссей», Олег Ларионов — после Стружилина возглавил группу проектирования яхт при СКБ ЛКИ, Юрий Ситников — ныне генеральный директор известного судостроительного КБ «Рикошет», Константин Капшунов — инженер-конструктор, Александр Стружилин (автор статьи) — ныне ген. директор ПКБ «Старлит» (сидит), Олег Иванов, Александр Карганолов — ныне главный конструктор финской судостроительной компании «STM-Boat Oy Ltd».

матер не теряли.

«Курьер-1» был спущен на воду в 1975 году и положил начало серии проектов яхт этого класса с этим же названием: «Курьер-2» — по заказу Ленинградской верфи ВЦСПС, затем «Курьер-3».

В результате слияния ГД и КПЯ со структурным подразделением ЛКИ «Студенческое конструкторское бюро» в начале 1975 г. в ЛКИ было образовано СКБ «Океан».



Яхта пр. 2200 «Урания» в Антарктиде

Возглавить его было предложено мне, тогда ещё молодому инженеру. Оказывал неоценимую помощь и осуществлял постоянное методологическое руководство работой СКБ доцент кафедры теории корабля Рудольф Васильевич Борисов.

Это был этапный момент в истории СКБ, существенно расширивший поле его деятельности.

Стали постоянно проводиться работы по исследованию гидродинамики корпусов и плавников яхт в

направлении взял на себя студент Константин Капшунов. Была у нас и группа студентов, с увлечением занимавшаяся скоростными моторными катерами. Инициативное руководство этим

зер многих парусных гонок как в России, так и за рубежом, включая «Операцию Парус», а также яхты полутонного класса проекта СТ31, самая известная из которых — яхта «Северное сияние» стала неоднократным призером многих парусных гонок.

В дальнейшем по этой технологии на ЛЭС стали серийно строиться яхты проектов ЛЭС 750 и ЛЭС 22.

В группе проектирования яхт одними из первых в СССР стали разрабатываться и изготавливаться опытные образцы яхтенных навигационных приборов: лаги, радиопеленгаторы, датчики скорости и направления ветра. Техническое руководство этим направлением взял на себя студент Константин Капшунов.

Была у нас и группа студентов, с увлечением занимавшаяся скоростными моторными катерами. Инициативное руководство этим

направлением взял на себя студент Илья Кузнецов (ныне руководитель научно-производственного учебного технологического центра университета).

Первым нашим официальным заказчиком стала Таллинская экспериментальная верфь спортивного судостроения. В те годы руководил ею Ханс Янович Нукки. Он проявлял большой интерес к нашей деятельности, и на протяжении нескольких лет возглавляемая им верфь была в числе постоянных наших заказчиков, что, конечно же, существенно поддерживало нас финансово. Для этой верфи был выполнен комплекс научно-исследовательских работ по гидродинамике корпусов, разработан проект стеклопластикового четвертьтонника СТ25, долгие годы серийно выпускавшегося верфью и до настоящего времени считающего-

ся в России лучшей яхтой в своём классе.



Яхта пр. СТ31 «Северное Сияние» — неоднократный призёр парусных соревнований

раблестроительного института страны и бескорыстная помощь и поддержка профессорско-преподавательского состава института позволяла проводить всесторонние и глубокие теоретические и экспериментальные исследования в области парусных яхт, однако, рамки учебного заведения вскоре стали стеснять быстро растущие творческие аппетиты членов СКБ.

Поэтому, когда в декабре 1982 года я был приглашен на должность главного конструктора на Ленинградскую экспериментальную судоверфь ВС ДСО профсоюз, я принял это предложение. Здесь в условиях «партийно-бюрократического болота» мне удалось «продержаться» до декабря 1988 года, успев сняться с производства яхту-монстра «Марина», построить знаменитую яхту «Форвард» (проект СТ36, 1983 г.) — неоднократного призера Кубка Балтики и международных соревнований «Операция Парус» 1987 года, а также запустить в серийное производство проекты СТ31,



Яхта проекта 1120. 3D-модель



Яхта пр. 1340. Ходовые испытания на Рыбинском водохранилище

ЛЭС 35, ЛЭС 22 и другие суда. Готовился к серийному производству новый полутонник СТ30 и однотонник СТ36.

1988 год стал для коллектива СКБ решающим. Коллектив разделился на две юридически самостоятельные части: студенты объединились в кооператив «Мобиле» при ЛКИ. Возглавил этот кооператив выпускник СКБ прошлых лет Олег Ларионов. Инженерный со-



Яхта пр. 750 «Старлит» серийно строилась на Ленинградской судоверфи ВС ДСО профсоюз

став по инициативе Спорткомитета СССР объединился в многопрофильный кооператив «Одиссей».

С этого момента Группа проектирования парусных яхт (теперь уже в составе кооператива «Одиссей») стала стремительно набирать обороты.

В феврале 1988 года я защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук по проектированию парусных яхт и в январе 1989 года ушел с верфи и перешёл в «Одиссей», а со мной несколько наиболее профессионально грамотных конструкторов и технологов верфи.

После такого кадрового «вливания» проектно-конструкторским бюро при кооперативе «Одиссей» только за последующие три года были созданы:

— Проект «Одиссей-45» — двухмачтовая яхта с деревянным кор-



Буксировщик пр.07753М для военных понтонов перефр

пусом для серийной постройки на Соломбальской верфи;

— Проект «Алмаз-53» — алюминиевая 16-метровая гоночная яхта I группы IOR для постройки на ЛПО «Алмаз» С-Петербурга. Всего на «Алмазе» по этому проекту и по проекту СТ1620 было построено 9 корпусов;

— Проект 1190 — стеклопластиковая круизная яхта, готовилась к серийному освоению на предприятии АО «Одиссей»;

— Проект 1390 — деревянная круизная яхта, разрабатывалась для постройки на одном из Симферопольских предприятий. На ее базе подготовлено тех. предложение по проекту 1430;

— Проект 1080 — разработан творческой группой Стружилин А.С. — Шайдоров В.В.;

— Проект 1130 — деревянная (рейка) круизная яхта;

— Проект 2200 — стальная 65-тонная двухмачтовая яхта неограниченного района плавания, построена на «Северной верфи» Санкт-Петербурга и спущена на воду в октябре 1994 г.

(Окончание на стр. 4)

СКБ — путёвка в жизнь

(Окончание. Начало на стр. 3)

Яхта получила название «Урания II». Достройка и ходовые испытания её завершились летом 1995 г. А в 1996 г. яхта совершила большое испытательное плавание по Балтийскому и Северному морям. В 1997–1999 г.г. был дан старт первому в истории меридиональному кругосветному плаванию. По организационным причинам плавание прервалось в антарктических водах, и яхта вернулась в Аргентину. В настоящий момент судно продано и эксплуатируется как частная яхта представительского класса в Южной Атлантике.

Вторая яхта этого проекта была построена в г. Самара на Волге и эксплуатируется тоже как представительская яхта;

— Проект 760 — стеклопластиковый гоночный четвертьтонник. По заказу Таллиннской верфи к весне 1990 года был разработан проект, изготовлены стеклопластиковые матрицы палубы, люков и т.д. и построен первый опытный образец яхты, который под именем «ART-2» занял I место на Всесоюзных соревнованиях 1990 и 1991 годов. Яхта серийно выпу-



Катамаран нр. 2720

скалась на верфи до начала «перестройки»;

— Проект 025 — крейсерский стеклопластиковый четвертьтонник спроектирован по заказу Таллиннской верфи в 1989 году.

Непосредственно я и ряд конструкторов ПКБ принимали участие в программе постройки советской яхты «Fazisi» для кругосветной гонки «WHITBREAD 1989-1990».

Когда организаторам этой программы уже к концу 1988 года стала очевидна неспособность силами только студенческого коллектива «Мобиле» разработать документацию по этой яхте, эта группа в рамках срочно созданного в г. Поти творческого коллектива взяла на себя работы по проведению всех прочностных расчетов корпуса, по разработке конструктивных чертежей и исправлению весовой удифферентовки и центровки яхты по боковым силам, были выполнены расчеты по оптимизации аэродинамической схемы парусности.

По завершению этой работы ПКБ получили от производственного объединения «ФАЗИС СП» заказ на проектирование и разработку рабочих чертежей круизной алюминиевой яхты «ФАЗИС-52» (проект 1610) для последующего серийного освоения на Потийском судостроительном заводе им. Серго Орджоникидзе.

Кооператив стремительно рос: были построены производственные площадки свыше 1000 кв.м, двухэтажный административный корпус. Группа обладала великолепным парком компьютеров.

Однако, мы «породили дракона», который нас же и «сожрал». Многопрофильность торгового-закупочного кооператива и внутренние дрязги руководства стали сильно осложнять деятельность проектной группы, и с 1993 года я открыл свою, частную проектно-конструкторскую и экспертно-консалтинговую фирму «СТАР-ЛИТ», которая приняла на себя все обязательства по авторскому надзору за окончанием постройки 65-тонного Кэтча «Урания 2» (проект 2200), спущенного на воду в ноябре 1994 года.

Следующими работами ПКБ «СТАРЛИТ» стали проекты 16-метровой алюминиевой яхты СТ1620 (по заказу Судостроительного завода «Алмаз») и стального 22-тон-

ного Кэтча СТ1490 по заказу администрации города Волгограда, который был построен на «Северной верфи», спущен на воду осенью 1995 года и под названием «Аира II» летом 1996 года ушел в кругосветное плавание, которое благополучно завершилось в октябре 1997 года.

После этого был разработан проект алюминиевой яхты СТ1400. Яхта была построена на судостроительном заводе «Алмаз» Санкт-Петербурга.

Судно впервые спущено на воду в августе 1999 г. Несмотря на непривычную форму и дизайн, яхта показала себя отличным ходоком, завоевав приз «самой быстроходной яхты» на осенних гонках в акватории Финского залива. Осенью 2000 г. яхта своим ходом ушла в Голландию для окончательной достройки. В настоящее время эксплуатируется на Средиземном море.

Значительную долю в деятельности фирмы в то время занимали работы по проектированию и изготовлению мачт, люков, палубного оборудования и судовых устройств, выполняемые по индивидуальным заказам строителей яхт. Работая в тесном контакте с известной производственной фирмой «Радзевич» (ныне — Ломоносовский завод судового оборудования) в период с 1994 по 1999 годы, мы изготовили и поставили мачты и такелаж на 70-тонную яхту (г. Киев), на 100-тонную стальную яхту проекта «ПМС» (г. Кронштадт), на 16-метровую яхту «Апостол Андрей», ушедшую осенью 1996 года в кругосветное плавание, и ряд других крупных парусных судов.

В период с 2000 по 2005 г.г. коллективом конструкторов фирмы были выполнены следующие крупные проектно-конструкторские работы:

— обеспечение переоборудования и ремонта легендарной яхты «Апостол Андрей» на Кронштадтском судоремонтном заводе;

— техно-рабочий проект стальной круизной парусно-моторной яхты СТ1340;

— технический проект армоцементной круизной парусно-моторной яхты СТ1550 по заказу финской компании;

— техно-рабочий проект стальной моторной яхты СТ1480;

— технический проект 28-метрового стального круизного катамарана СТ2720;

— проект переоборудования рыболовного судна проекта 572 в парусную шхуну;

— 07553М — рабочий проект малого буксира-толкача для растаскивания понтонов наплавного моста (заказ железнодорожных войск). Построено их было 85 штук;

— СТ1200 — рабочий проект малой железобетонной плавучей бункеровочной станции.

Я не буду более перечислять трудовые подвиги бывших выпускников Студенческого конструкторского бюро ЛКИ периода 70-80 годов. Этим историческим экскурсом я хочу показать нынешним студентам Корабелки насколько важной для их будущей профессиональной ориентации может оказаться работа в студенческих научно-технических организациях. Работа в СКБ помогает студенту открыть в себе спящий до поры до времени творческий потенциал и разбудить инициативу. Необходимо также отметить, что работа в СКБ по хозяйственным договорам даёт студенту такие инженерные знания, которые в рамках учебного процесса он не получит. Это — умение оформлять документацию в соответствии с действующими стандартами и ГОСТ, навык общения с заказчиками, навык организации совместных работ в своём малом коллективе и другие навыки. Сейчас для высшей школы наступили не лучшие времена, но, как сказал один мудрец — «всё проходит». И я надеюсь, что СКБ Корабелки возродится снова!

Александр СТРУЖИЛИН

Адмирал Павел Чичагов:

От редакции: В прошлом году, когда страна отмечала 200-летие Отечественной войны 1812 года, мы планировали на страницах «ЗКВ» осветить пусть скромные, но все же имевшие место морские баталии тех лет, однако, вопрос об участии флота в наполеоновских войнах оказался не так прост и однозначен. Вследствие бездарной политики Александра I накануне войны Россия практически лишилась флота (об этом писал в «ЗКВ» Сергей Столяров еще в 2008 году). И наш флот если что-то и делал, то по указке англичан (в Европе), малыми силами, на второстепенных направлениях, и без серьезных результатов. Тем не менее, и в этих условиях российские моряки сумели достойно проявить себя в ратном деле, пусть большей частью на суше. Примером тому — боевой путь Морского гвардейского корпуса.

Сегодня, когда уже сдута пена юбилейного пафоса, мы публикуем материал журналиста-исследователя Натальи Корконосенко, посвященный оценке роли адмирала Павла Васильевича Чичагова в событиях той войны.

Для кого-то приведенные в статье факты станут открытием, кто-то отнесется к нему, как к частному мнению, у кого-то возникнут ассоциации с днем сегодняшним. Но этим история и интересна.

Общественное мнение легко усваивает логику военных побед и не очень склонно анализировать сумму сложных обстоятельств, которые определяют неудачу на поле боя. Почему Кутузов в провале операции на Березине обвинил командарма 3-й Западной армии Чичагова, и что во все времена так сильно влияет на игру интересов в нашем генералитете?

В минувшем году Россия отметила 200-летие победы в Отечественной войне 1812 года. В тяжелейшем испытании, в котором победы сочетались с поражениями, ни одна из военных неудач не имела такого негативного общественного резонанса, как битва при Березине. В ходе нее обескровленная голодом и холодом армия Наполеона переправилась-таки через обледеневшую Березину и ушла за границу.

Вместо выстраданной радости в обществе возникла волна недоумения и разочарования. И у нее было имя: в благополучном переходе французами реки Березины виноватым объявили адмирала П.В. Чичагова, командующего 3-й Западной армией. Об этом однозначно говорили рапорты фельдмаршала Кутузова императору Александру I. Именно он направил общественное мнение в нужное ему русло вопреки свидетельствам многих военачальников того времени. Почему? Ответ на этот вопрос до сих пор ищут военные историки, дипломаты, журналисты и все, интересующиеся хитросплетениями российской политики и ее армейской закулисы.

ВОЕНМОР, МИНИСТР, АДМИРАЛ

С вступлением на престол Александра I в России заговорили о реформах, о новой кадровой политике, общественное мнение заметно оживилось в ожидании перемен к лучшему. На ключевых постах императору потребовались государственные мужи, разделявшие с ним оценку положения дел в России и готовые послужить ей не за страх, а за совесть. Одним из таковых в его глазах являлся морской кадровый офицер Павел Чичагов.

Из досье. Павел Васильевич Чичагов родился 27 июня (8 июля) 1767 года в петербургской Коломне в семье Василия Яковлевича Чичагова, морского офицера из рода небогатых костромских дворян, впоследствии дослужившегося до звания адмирала. Когда отец был назначен начальником эскадры, уходящей в средиземноморское плавание, молодой Чичагов убедил родителей взять его с собой. Его определили адъютантом к отцу, и он прекрасно зарекомендовал себя в плавании в Ливорно. В 1787 году Павел Васильевич уже офицер в экипаже корабля «Иезекиль», через год — капитан 2 ранга и командир корабля «Ростислав»,



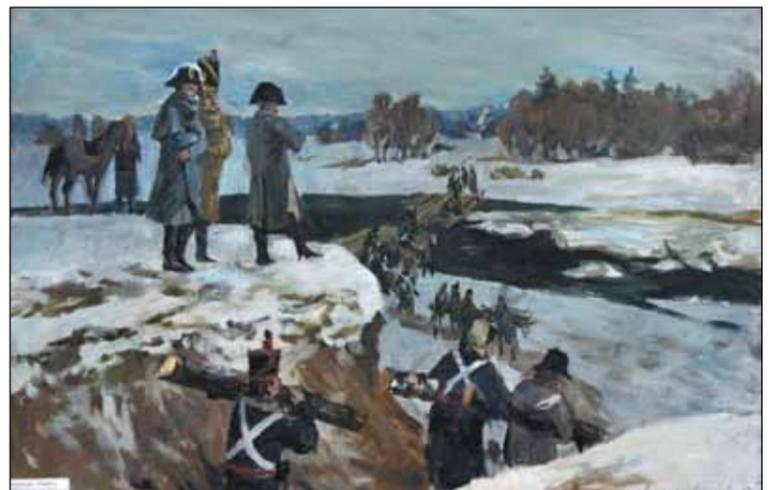
Именно в эти годы в морскую практику пришли технические новации, были построены первые эллипсы, оснащенные на уровне достижений того времени. Менялся и, говоря нашим языком, менеджмент — управление отраслью, жестко пресекались хищения. С чином министра Павел Васильевич расстался только в 1811 году, что отнюдь не отдало его от Государя императора — напротив, ему вменили в обязанность ежедневно являться во дворец и высказывать собственное мнение по текущим вопросам.

Казалось бы, все предвещало адмиралу Чичагову несокрушимую карьеру и благополучную жизнь, однако судьбе было угодно подвергнуть его тяжелейшим испытаниям, с какими только может столкнуться человек, впавший в незаслуженную опалу. Таким испытанием для него стали новое назначение, неудача в сражении на Березине и жесткое столкновение с главнокомандующим, фельдмаршалом М.И. Голенищевым-Кутузовым.

БОРЬБА С ВОРОВСТВОМ В АРМИИ

За полгода до начала Отечественной войны 1812 года Александр, недовольный медленным течением переговоров по заключению мира с турками (дело происходило в Бухаресте, где был расквартирован с Дунайской армией Кутузов), решил на рискованную рокировку. Не дожидаясь окончания переговоров, он решает сменить Кутузова на посту главнокомандующего армией адмиралом Чичаговым, чьи прямота и щепетильность в вопросах чести были государю хорошо известны. Причина? До Александра дошли жалобы на моральное разложение и воровство в Дунайской армии. Узнав о намерении Александра, Кутузов форсирует подписание договора и, по приезде Чичагова, сдает ему Дунайскую армию. Свои гнев и недовольство решением императора главнокомандующий полностью переносит на адмирала Чичагова.

Так они столкнулись: 65-летний закаленный в боях воин с репутацией опытного интригана и 45-летний адмирал, носитель лучших традиций русского флота. «Кутузов никогда не прощал своих личных оскорблений, — прокомментирует позже ситуа-



«Толпа везде слепа, но она вдвойне слепа у нас...»

цию поручик Алексей Иванович Мартос. — Вина Чичагова состояла в том, что он был прислан сменить его в Букаресте (жалобы целыми стопами, присылаемые на Кутузова, слишком запятнавшего себя в корыстолюбии, заставили государя отозвать его).

Чичагов назначен главнокомандующим Дунайской армией, и с этой минуты старик поклялся ему в вечной ненависти».

Действия Кутузова во время его командования в ходе русско-турецкой войны получили свое отражение в бессмертной эпопее Толстого: «В 12-м году, когда до Букареста (где два месяца жил Кутузов, проводя дни и ночи у своей валашки), дошла весть о войне с Наполеоном, князь Андрей попросил Кутузова перевода в Западную армию. Кутузов, которому уже надоел Болконский своею деятельностью, служившей упреком в праздности, весьма охотно отпустил его».

Толстому редко изменяли интуиция и отменное знание источников. Его совокупное суждение по Кутузову, опирающееся на глубокое понимание человеческой природы, разделяли многие современники фельдмаршала, умевшие не только смотреть, но и видеть. Скажем, английский генерал Р.Т. Вилсон, живший некоторое время в Петербурге и наблюдавший придворную жизнь, писал в своих «Дневниках и письмах 1812 – 1813 года», давая развернутую характеристику Кутузову: «Любитель наслаждений, человек обходительный и с безупречными манерами, хитрый, как грек, умный от природы, как азиат, но в то же время европейски образованный, он для достижения успеха более полагался на дипломатию, нежели на воинские доблести, к коим по причине возраста и здоровья был уже не способен».

Приняв командование Дунайской армией, Чичагов вскрыл ряд серьезных злоупотреблений. В частности, в сентябре 1812 года он сообщил императору Александру I: «Должен сказать Ваше величество о брешах, сделанных в финансах армии. В одном из ящиков нашли 44 мешка гривенников вместо червонцев. Казначей, со времени князя Прозоровского (главнокомандующего армией в 1808-09 годах) воровал эти деньги, а так как никто не исполняет своей обязанности, то и все те, которые должны проверять ежемесячно ящики, никогда этого не делали с должным вниманием».

Генерал Ланжерон, в частности, в своих мемуарах сообщает о фактах личной распухлости Кутузова и о хищениях колоссального масштаба, совершенных приближенными к главнокомандующему лицами, его 14-летней любовницей и втершимися в доверие к главному разным случайными людьми: «Ужасные злоупотребления в госпитальных, наконец, обратили на себя внимание военного министра, который прислал из Петербурга ревизоров, понизивших все цены на 45%. Генерал Сабанев (начальник штаба армии) действуя в этом же направлении, понизил цены еще до 40%. Присылка ревизоров из Петербурга была сильным оскорблением для Кутузова».

Что до Чичагова, то, как сообщает графиня Эделинг, «Когда он прибыл в Букарест, мир был уже заключен, и ему оставалось озаботиться только тем, чтобы войска могли как можно поспешно двинуться назад. Со свойственными ему честностью и трудолюбием он восстановил порядок по распорядительной денежной части. Ему удалось без угнетения жителей собрать достаточно средств для нужд и движения армии, которая быстро пошла навстречу неприятелю».

ВТОРЖЕНИЕ

Да, шел 1812 год, и армия Наполеона вторглась в Россию. Неудачный ход войны побудил дворянство потребовать от царя назначения командующего, который бы пользовался доверием русского общества. За 10 дней до назначения царь пожаловал Кутузова титулом светлейшего князя, а затем сделал главнокомандующим всеми русскими армиями и ополчениями. Оценивая складывающуюся военную картину как тяжелую, главнокомандующий настроен на решительное сражение с Наполеоном. По одному из свидетельств он так сформулировал свои намерения: «Мы Наполеона не победим. Мы его обманем».

Наши войска долго отступали, горела Москва, гибли защитники Отечества и мирные жители. Пока Наполеон в русской столице ждал ключи от города и условия мира от Александра I, Кутузов начал готовиться к контраступлению.

Тем временем вокруг столицы запылаха губительная для французов партизанская война. Общая численность народного ополчения превысила 400 тысяч человек. Только на Смоленщине действовало 40 партизанских отрядов. Именно этот патристический подъем народных масс, удвоивший силу русской армии, главным образом и погубил Наполеона.

7 октября Наполеон оставил, наконец, Москву и повел Великую армию восвояси. Отступление французов по старой Смоленской дороге от Малоярославца к Неману обернулось для них не только атаками партизан, но и муками голода. После Вязьмы, где ударил первый по-настоящему зимний мороз — все минус 18° — на Великую армию обрушился новый враг — холод. Французы, бредущие в обмотках, под которыми были обмороженные конечности, на привалах от холода и безысходности бросались в кусты и, долго обугливаясь, умирали на снегу...

Дважды (под Вязьмой 21-22 октября и у г. Красного 4-6 ноября) Кутузов промедлил, упустив возможность отрезать и уничтожить два-три французских корпуса. За это некоторые современники, а потом историки упрекали его в нерешительности, переходящую в старческую вялость и трусость.

БЕРЕЗИНА

Когда 12 ноября Наполеон подошел к реке Березине, он располагал всего лишь 30-40 тысячами боеспособных людей и 35-40 тысячами безоружных и больных. И если бы у Кутузова было больше данных об истинном состоянии Великой армии, ее полный разгром и пленение были бы делом неизбежным. Но разведка на этом этапе войны работала неэффективно, ее донесения запаздывали на несколько дней, информация, на базе которой должны были приниматься решения, проходила плохо.

Все полагались на план действий, который был разработан в Петербурге. Фельдмаршал принял составленный в столице с участием Александра I план, по которому французы должны были быть «искоренены до последнего» на Березине усилиями трех соединившихся армий — Кутузова с востока, генерала П.Х. Витгенштейна с севера и адмирала П.В. Чичагова с юга.

Успех предстоящей операции казался очевидным. Если бы три армии соединились на Березине, численность наших подразделений была бы в два с лишним раза больше, чем французских. Чичагов уже 9 ноября занял ключевой пункт на Березине — город Борисов, тем самым замкнув кольцо окружения противника с юга. Однако армии Витгенштейна и Кутузова не приш-

ли вовремя к Березине — первый был в трех переходах от района предполагаемого соединения, фельдмаршал — в пяти!..

Река Березина, казалось бы, давно замерзшая, теперь после двухдневной оттепели снова вскрылась, а сильный ледоход мешал строить мосты. В этой безысходности Наполеон отыскал единственный шанс к спасению. Пользуясь медлительностью Кутузова, не спешившего к Березине, он успел создать видимость переправы через реку у села Ухолоды, навести мосты в другом месте, у села Студенки, и переправить боеспособные части на правый берег!.. Повозки с ранеными и кавалеристы неслись, подминая под себя тела с трудом двигавшихся по неустойчивым платформам пехотинцев, вода смывала с переправы всадников вместе с конями...

С тяжелыми боями, из последних сил отбиваясь от русских, Наполеон 17 ноября ушел от Березины к Вильно.

В своём дневнике Денис Давыдов писал: «С трёх сторон спешили к Березине Чичагов, Витгенштейн, Кутузов и отряды Платова, Ермолова, Милорадовича, Розена и др. Армия Чичагова, которую Кутузов полагал силою в шестьдесят тысяч человек, заключала в себе лишь тридцать тысяч, из которых около семи тысяч кавалеристов... Кутузов со своей стороны избегал встречи с Наполеоном и его гвардией, не только не преследовал настойчиво неприятеля, но, оставаясь почти на месте, находился всё время значительно позади. Это не помешало ему, однако, извещать Чичагова о появлении своём «на хвосте неприятельских войск». Предписания его, означенные задними числами, были потому поздно доставляемы адмиралу...». Из этого свидетельства участника военных действий становится очевидным факт подлогов, которыми фельдмаршал дезориентировал Чичагова.

Не менее жестко и диалектично воссоздает обстоятельства Лев Толстой на страницах романа «Война и мир», описывая, какой резонанс это событие вызвало в кругах военной верхушки России: «Толпа французов бежала с постоянно усиливающейся силой быстроты, со всею энергией, направленною на достижение цели. Она бежала, как раненый зверь, и нельзя ей было стать на дороге... Чем дальше бежали французы, чем жалче были их остатки, в особенности после Березины, которую, вследствие петербургского плана, возлагались особенные надежды, тем сильнее разгорались страсти русских начальников, обвинявших друг друга и в особенности Кутузова. Полагали, что неудача Березинского петербургского плана будет отнесена к нему, и потому недовольство им, презрение к нему и подтрунивание над ним выражались сильнее и сильнее... Старый человек, столь же опытный в придворном деле, как и в военном, тот Кутузов, который в августе того же года был выбран главнокомандующим против воли государя... этот Кутузов теперь тотчас же понял, что время его кончено, что роль

его сыграна и что этой мнимой властью у него уже нет больше».

Однако не тот военачальник был Михаил Илларионович, чтобы взять на себя ответственность за провал плана захвата Наполеона на Березине. Он объявляет адмирала Чичагова главным виновником того, что Наполеон ускользнул от русских. С этой целью фельдмаршал посылает императору Александру следующее донесение: «Сия (наполеоновская — автор) армия, можно сказать, 12, 13 и 14 числа ноября находилась окружённая со всех сторон. Река Березина, представляющая натуральную преграду, господствуема была армией адмира-



ла Чичагова, ибо достаточно было занять пост при Зембине и Борисове (пространство 18 вёрст), чтобы воспрепятствовать всякому переходу неприятеля».

Донесение Кутузова представляло в искажённом свете действия армии Чичагова, которая одна сумела нанести французской армии сокрушительный урон на Березинской переправе, после которого Великая армия фактически перестала существовать как армейское формирование.

Значение этого непреложного факта прекрасно понимали фронтовые генералы, они пытались объяснить все государю и объективно воссоздать события перед лицом общественного мнения. Генерал от кавалерии Л.Л. Беннигсен, исполнявший обязанности начальника Главного штаба русских армий в своих «Записках» заметил: «...Самые беспристрастные судьи вынуждены будут признать, что адмирал Чичагов менее виновен, нежели все прочие начальствующие лица армии, так как он один в точности исполнил все данные ему предписания и приказы, он один был на своем месте, то есть на Березине, преграждая путь французской армии... Поэтому я вполне уверен, что обвинение, возводимое на адмирала Чичагова, скоро будет опровергнуто».

Увы, прошло 200 лет со времен Отечественной войны 1812 года, но репутация опального генерала до сих пор не восстановлена. И роль в этом Кутузова до сих пор до конца не определена. Отчасти из-за большого количества идеологических клише и стереотипов, возобладавших над общественным мнением еще в дореволюционной историографии. В советские времена была негласно запрещена любая критика по адресу главнокомандующего русскими войсками фельдмаршала М.И. Голенищева-Кутузова, безоговорочно вошедшего в отечественную историю как мудрый и гениальный

полководец. С тех пор, как Сталин назвал его в докладе «спасителем нации», о фельдмаршале говорили и писали только в возвышенных тонах, ему посвящены десятки многотомных изданий, защищены кандидатские и докторские диссертации.

ЧИЧАГОВ В ГЛАЗАХ ОБЩЕСТВЕННОГО МНЕНИЯ

Удобную для Кутузова версию по Березинскому сражению распространила его «партия» из штабного окружения, родственников и апологетов в придворных кругах. Особенно преуспела в этом жена Кутузова Екатерина Ильинична, статс-дама Императорского двора. Именно ей принадлежит фраза, облетевшая не только Россию, но и Европу: «Витгенштейн спас Петербург, мой муж — Россию, а Чичагов — Наполеона».

Заведомо ложные слухи и суждения попали на хорошо удобренную почву общественного сознания, уставшего от долгой войны и искавшего простых объяснений сложным переплетением событий. Многие тогда (Державин, Карамзин, крупнейшие издатели) приняли за основу кутузовское толкование провала операции на Березине. А баснописец Крылов написал в 1813 году басню «Щука и кот», в одном из героев которой легко угадывался адмирал. Мораль этой басни: «Беда, коль пироги начнёт печи сапожник, а сапоги тачать пирожник» прямо намекала на то, что моряк Чичагов взялся не за своё дело, воюя на суше. Все его заслуги перед Отечеством были забыты. Он даже не был включён в число участников войны 1812 года, чьи портреты предполагалось поместить в Военной галерее Зимнего дворца.

Считая ниже своего достоинства вступать в полемику с оппонентами, Чичагов писал своему другу графу С.П. Воронцову 15 сентября 1813 года: «Толпа везде слепа, но она вдвойне слепа у нас, потому что она менее просвещённая и совсем не имеет привычки пользоваться глазами разума, а значит её очень легко ввести в заблуждение, но что думать о тех, кто, зная правду, терпят ложь и клевету?»

Не в силах выдержать сплетен и слухов, витавших вокруг его имени, Павел Васильевич Чичагов вышел в отставку в феврале 1813 года и уехал в эмиграцию.

К теме значения адмирала Чичагова для российской истории не раз возвращались его сослуживцы, знающие реальное положение дел. Генерал Ермолов, человек глубокого независимого ума, дает адмиралу в целом высокую оценку: «Сколько нов он был в звании начальствующего армией, сколько мало уважал некоторые, по званию необходимые обязанности, но не мог не видеть я превосходства ума его, тонкости рассуждений и совершенного знания обстоятельств. Упрямый нрав его, колкий язык и оскорбительная для многих прямота сделали ему много неприятностей, происки двора охладил к нему государя и, кончив Отечественную войну, он удался. Я осмелился думать, что он мог быть многими полезнее в продолжении войны».

Один из старших командиров 3-й Западной армии (куда вошла бывшая Дунайская) генерал Чаплиц вынес свой вердикт: «...Но не частным лицам произносить приговор над событиями историческими, публика может быть введена в обман лишь на минуту, она всегда кончается тем, что восторгается людьми, сумевшими это заслужить».

Хотелось бы верить, что время воздать должное адмиралу Чичагову пришло.

Наталья КОРКОНОСЕНКО,
специально для «ЗКВ»



УЧЕБНО-БОЕВОЙ ПОХОД

Вторая часть повести о Краснознамённой «Катюше»

К четвёртому боевому походу «К-21» готовилась аврально. Необходимо было отремонтировать цистерны главного балласта, выполнить регламентные работы, принять снабжение и спешно выходить в море для обеспечения проводки конвоев «QP-9» и «PQ-13». Менее недели лодка находилась у родного берега, выход состоялся в 00.27 мин. 21 марта 1942 г. В качестве обеспечивающего старшим на борту на лодке опять шел командир дивизиона капитан 2 ранга М.И. Гаджиев. В семибальной шторм лодка шла полным надводным ходом на позицию № 11а севернее мыса Нордкап. В заданном районе были на следующий день, командир Н.А. Лунин скомандовал срочное погружение. Клапаны вентиляции и кингстоны цистерн главного балласта были открыты, цистерна быстрого погружения заполнена, но лодка не погружалась. Командир БЧ-5 Синяков скомандовал заполнить все цистерны маневренного балласта — уравнительные и дифференциальные. Но лодка всё равно не уходила под воду. Оказалось, перепутали состояние цистерны главного балласта № 3, — командир второго отсека посчитал, что цистерна заполнена топливом и перекрыл закрыв аварийные клинкетты на вентиляционных трубах, командир БЧ-5 перед выходом в море лично не проверил готовность системы погружения и всплытия... Теперь же восстанавливать расчетную дифференцировку пришлось в штормовых условиях под угрозой появления вражеских кораблей и самолетов. По воспоминаниям К.М. Сергеева, командира группы движения «К-21» с 16 мая 1942 г., именно в этот момент была решена судьба И.С. Синякова.

Шторм продолжался, ветер — до 9 баллов, волна — до 8 баллов, однажды даже через открытый рубочный люк внутрь лодки влилось 25 тонн воды. 27 марта из штаба Северного флота получен приказ на смену позиции для прикрытия конвоя «PQ-13», перешли на позицию № 5. Почти наверняка, но во время перехода по бурному морю в темноте полярной ночи в 00 ч. 30 мин. 28 марта, сигнальщик краснофлотец Г.Ф. Ашурко увидел по курсу плавающую мину, и лодка сумела от неё увернуться.

А затем опять командир огоршил доклад И.С. Синякова о том, что лодка не имеет возможности погрузиться. На этот раз причина отказа являлась следствием недоработки создателей корабля. В штормовых условиях, когда волны захлёстывали верхнюю палубу, вода сквозь шпигаты попадала на горячие приводы захлопок на газоотводах главных дизелей. Вода закипала и испарялась, соль оседала, в том числе и на червячных передачах приводов. От высокой температуры отложения быстро отвердели, и приводы заклинило. Случившееся было следствием традиционной отработки и приемки кораблей и различной морской техники в условиях Балтийского или Черного морей. Солёность воды там была значительно ниже, штормовые условия встречались значительно реже. К этому следует добавить, что в период испытаний полным ходом лодки ходили не долго, и морская соль на приводах окаменеть не успевала.

Теперь же мотористам старшему краснофлотцу М.А. Свистуну и краснофлотцу И.К. Мацу предстояло преодолеть 35 м качающейся узкой обледенелой палубы, вскрыть в палубе лючок, проползти внутри надстройки среди баллонов сжатого воздуха, тру-

бопроводов и арматуры и, добравшись до злополучных приводов, сбить с них окаменелый налет. При этом приводы были раскалёнными, а регулярно накатывающиеся волны полностью окатывали моряков ледяной водой. На случай опасности, моряки были обвязаны шкертами, которые должны были страховать от падения за борт и служить средством предупреждения о появлении противника и необходимости возвращаться в лодку. Драматизм ситуации состоял в том, что все понимали: пока приводы неработоспособны, лодка погру-



Подводная лодка К-21 в боевом походе. 1942 г.
Фото: Евгений Халдей

зиться не может, и при обнаружении лодки врагом, гибель грозит всем. Если же в критической ситуации приводы станут работоспособными, во имя спасения корабля и экипажа, командир обязан будет отдать команду на погружение, и моряки из надстройки уже не успеют вернуться в лодку.

В этот раз нашим морякам повезло. Когда работа в надстройке уже была близка к завершению, в 20 ч. 05 мин. вахтенный старший лейтенант В.Л. Ужаровский в снежных зарядах разглядел неизвестные корабли. Чуть позже он классифицировал их, как 3 немецких эсминца на расстоянии до 30 кабельтовых. Вероятно, это были эсминцы «Z-26», «Z-24», «Z-25», вышедшие на перехват союзного конвоя «PQ-13». Сигнальные шкеры тут же сработали, прошла команда на погружение, но герои-мотористы вернуться успели. Однако лодка была обнаружена, в 20 ч. 08 мин. концевой эсминец вышел из кильватерного строя и повернул в направлении «К-21». Более трёх часов эсминцы преследовали подводную лодку, сбросили на неё 14 глубинных бомб. В 23 ч. 14 мин. подводники почувствовали, что немцы отстали, и в 23 ч. 43 мин. всплыли и передали в штаб флота донесение о встрече с эсминцами.

Неизвестно, как этот эпизод оценивают немецкие историки, но вследствие действий «К-21» немецкие эсминцы атаковали конвой на следующий день несколько позже, причем командование конвоя об их появлении было предупреждено. В результате, к транспортным судам немцам прорваться не удалось. Их единственный успех состоял в повреждении торпедами английского крейсера «Тринидад». Ответным огнем крейсера эсминец «Z-26» был потоплен, второй поврежден, третий — поврежден огнем советского эсминца «Сокрушительный».

И вот теперь, когда известен ход дальнейших событий, приходит мысль о том, что этот поход был генеральной репетицией атаки «Тирпица». Сходство по составляющим элементам достаточно убедительное. При целенаправленном поиске цели, встреча с противником для подводни-

ков в обоих случаях происходит при случайных обстоятельствах. В обоих случаях подводной лодке противостоит опаснейший противник, причем атака лодки тремя эсминцами не обремененными защитой линкора, ситуация из числа опаснейших. Каждый раз от командира лодки требуется проявление командирского таланта и умения, в случае с «Тирпицем» чтобы атаковать быстроходную цель на противолодочном зигзаге, в случае с эсминцами — чтобы уклониться от атак быстроходных кораблей. В обоих случаях многие военные специалисты

при отказе пневмоавтоматики не открыли клапаны вручную.

Осведомленные о присутствии советской подводной лодки, немцы действовали осмысленно. Несмотря на восьмибальный шторм, несколько отрядов осуществляли патрулирование прибрежной трассы. С «К-21» 29 марта наблюдали 4 мотобота, сбросивших за 4 часа 36 глубинных бомб, на следующий день мотоботы и взрывы глубинных бомб были засвидетельствованы опять. Складывалось впечатление, что немцы готовились к проводке конвоя. Утром 31 марта в 8 милях от Вардэ на дистанции 40 каб. вахтенные обнаружили транспорт противника водоизмещением около 7000 т, а за ним еще один корабль, предположительно сторожевик. Н.А. Лунин развернул лодку на боевой курс и с дистанции 22 каб. в 10 ч. 03 мин. произвел из носовых аппаратов шеститорпедный залп с временным интервалом 7 с. Примерно через 3 минуты раздался два глухих взрыва. Из-за того, что в залпе было максимально возможное число торпед, для удержания лодки на глубине пришлось принять воду в цистерны быстрого погружения и в уравнительную. Когда же в 10 ч. 50 мин. всплыли под перископ, на горизонте никого не обнаружили. В этот раз был атакован конвой, включавший германские транспорты «Адмирал Карл Херинг», «Альмора» и голландский «Олеум». Две торпеды прошли под сторожевым кораблем «Поляркайс», после этого сторожевик «Uj 1104» попытался атаковать лодку, сбросив 3 глубинные бомбы.

На позиции «К-21» провела ещё двое суток, но кроме отдаленных взрывов глубинных бомб ничего замечено не было. 3 апреля лодка благополучно вернулась в базу, именно в этот день Указом Верховного Совета СССР за мужество и героизм капитан 3 ранга Лу닌 Н.А. удостоен звания Героя



Н.А. Лунин дома. 1942 г. Фото: Евгений Халдей

погружение, и опять ЧП! Одновременно с началом погружения у лодки стал нарастать дифферент на нос, через 15-20 с достигший 20°. Командир лодки немедленно скомандовал задний ход, а вахтенный инженер-механик И.И. Липатов, поняв, что не открылись клапаны вентиляции двух кормовых цистерн главного балласта, приказал подать воздух в носовые цистерны. Эти действия спасли лодку от недопустимого дифферента, вылива электролита из аккумуляторных батарей и смертельного нырка в глубину. По инерции лодка еще некоторое время погружалась, дифферент достиг 25°, но затем лодка стала выравниваться и всплыла. Виновниками аварийной ситуации признали вахтенных кормового торпедного отсека, которые потерялись и вопреки инструкции

Советского Союза.

Наступило время довести до завершения текущий ремонт, начатый ещё в феврале и прерванный походом на вырчку «Щ-402». На заводе в Росте простояли с 12 апреля до 10 июня. Одновременно руководство дивизиона и бригады проводили разборки последних походов «К-21», совершенных под руководством Н.А. Лунина. И хотя результаты походов в целом были признаны успешными, принятые организационные решения были достаточно жесткими. Транспорт противника, атакованный 31 марта шестью торпедами с дистанции 22 каб. при угле встречи около 125°, признали поврежденным, но не потопленным. Вместо инженера-капитана 3 ранга И.С. Синякова командиром БЧ-5 назначили флагманского механика по

живучести инженер-капитана 3 ранга В.Ю. Брамана. Для В.Ю. Брамана это было уже повторное назначение на эту должность. Впервые эту должность он исполнял в мае-августе 1939 г., когда «К-21» только ещё строилась. Заменили также штурмана В.М. Лапшина, всячески скрывавшего ухудшение своего зрения. Фельдшера В.Н. Овчинникова списали с лодки за старые прегрешения. Еще при проходе лодки по Беломоро-Балтийско-



Марка военного времени
«Ни шагу назад!»

му каналу, он нарушил правила обращения с оружием, — не поставленный на предохранитель заряженный пистолет вывалился у него из кармана брюк, упал на палубу, выстрелил, и исчез в воде. До 1944 г. он воевал на полуострове Рыбачий, когда после ранения опять вернулся в бригаду подводных лодок.

Смена инженер-механика мгновенного результата дать не могла, в БЧ-V должного порядка ещё не было: 13 и 14 июня мотористы умудрились дважды задрать поршень второго цилиндра вспомогательного дизеля. В пожарном порядке задрать устранили, но командование, невзирая на прошлые заслуги, подтягивало дисциплину своими средствами. 2 июля, когда лодка уже была в море, появился приказ командира бригады, в котором дивизионному инженер-механику Трофимову объявлялся выговор, командир БЧ-V В.Ю. Брамана на 2 месяца лишился процентной надбавки к жалованию за выслугу лет, а с командира группы движения И.И. Липатова удерживалось 50% стоимости ремонта (1000 руб.).

Нет необходимости объяснять, что творилось в душах моряков весной 1942 г., немецкий сапог уже почти дошел до Волги и Кавказа. Ещё немного времени и появится приказ Главнокомандующего № 227 «Ни шагу назад!», предельно обнажающий жестокую правду наших военных неудач. В морской войне не было конкретной линии фронта, в ней нет четкого простого понятия, что есть отступление от врага. В морской войне есть боевой приказ на поход, и если в нем ставится задача найти и атаковать врага, то возвращение без результативных действий анализируется в высшей мере строго и в определенных обстоятельствах приравнивается к отступлению.

Минувший поход сопровождался ошибками экипажа, отказами техники, наконец, он не был результативным. По его результатам никто не был награжден, даже те мотористы, что с риском для жизни срубали окаменелую соль с червячных приводов захлопок газоотводов. Экипаж продолжал учиться и приобретать боевой опыт, но в условиях военного времени за учебно-боевые походы платить приходилось жизнями советских людей. Долго так продолжаться не могло. Командиры, оказавшиеся в подобной ситуации, с каждым днём действовали всё с большим риском. А дальше... либо победы, либо гибель.

С.П. СТОЛЯРОВ,
декан ФКЭИ

Как много девушек спортивных...

20 марта в спортивном зале прошел, ставший традиционным, спортивный конкурс «А ну-ка, девушки!». Участницы соревновались в поднимании туловища, отжимании, прыжках на скакалке, челночном беге, прыжках в длину, метании в цель, вращении обруча. В итоге зачете лучшим стала команда ФЕНГО.

Первое место в личном многоборье заняла Татьяна Антонова (гр. 1110), второе Юлия Никифорова (гр. 1220), 3 место Дарья Жуланова (гр. 2150).

На протяжении всего учебного года девушки готовили групповые выступления по ритмической гимнастике. Лучшей стала сборная команда в составе: Анастасия

Малухина (гр. 815), Оксана Духницкая (гр. 7120), Ирина Норина и Юлия Семенова (гр. 9180). Девушки продемонстрировали мастерство владения аэробной хореографией, синхронность и эмоциональность.

На заключительном параде прошло награждение чемпионов в многоборье и отдельных видах программы спортивного конкурса. Всем призерам вручались грамоты и сувениры.

Настоящим украшением праздника стали показательные выступления сборной команды нашего университета по эстетической гимнастике и спортивной аэробике. Им предстоит защищать честь нашего университета на чемпионате среди вузов



Санкт-Петербурга по спортивной аэробике, который, по традиции, примет СПбГМУ 10 апреля в 14 часов.

Желаем девушкам спортивных успехов и приглашаем любителей спорта прийти поболеть за девушек нашей команды.

Т.В. БОГДАНОВА,
старший преподаватель кафедры физ. воспитания



«В здоровом теле – здоровый дух!»

Грамоты – хорошо, а медали – лучше!

Прошедшие соревнования «А ну-ка девушки» традиционно были посвящены Международному женскому дню.

Для того, чтобы принять участие, нужно было лишь зарегистрироваться, получить индивидуальный номер и найти свой факультет. Если же ты оказалась активнее и увереннее остальных студенток факультета или пришла всего пара-тройка таких, как ты, не беда. Объединение в сборные команды ещё никто не отменял.

Удивительно, но количество участниц с каждым годом не становится больше. Чего же лишают себя не пришедшие? Поддержки однокурсников, друзей и, безусловно, преподавателей кафедры физвоспитания. Кому, как не преподавателям знать наши сильные и слабые стороны? Дух борьбы тоже присутствует. Ведь в каждой из восьми номинаций можно занять призовые места. А сколько эмоций испытываешь, когда бьёшь личный, прошлогодний рекорд или занимаешь призовое место, получаешь свою первую в жизни медаль, вешаешь ее на стену и ждешь следующего года для пополнения коллекции!

Жаль, конечно, что в этом году изменили традиции и не стали вручать медали, тем самым лишив девушек маленькой составляющей победы. Также было бы хо-



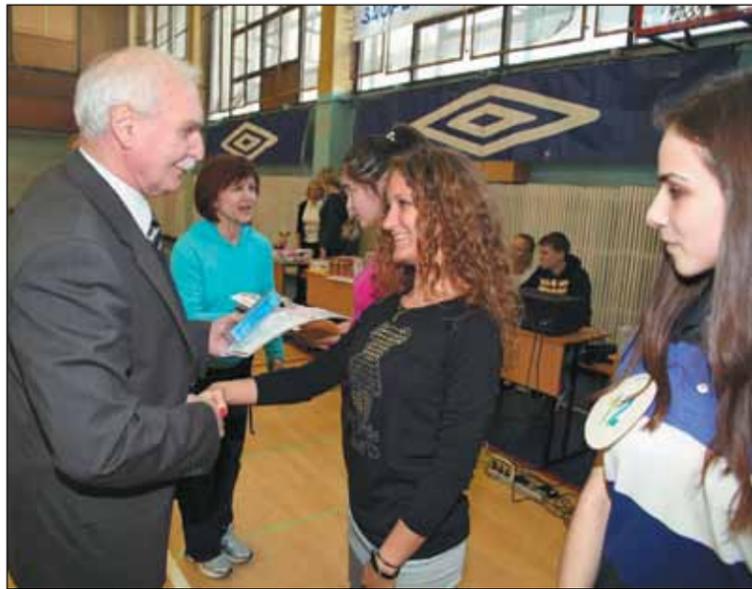
рошо ввести большее количество номинаций. Вернуть в рамки мероприятия стрельбу, включить лазание по канату и придать соревнованию эстафетный характер.

Приятно порадовало участников обилие творческих номеров и участие иностранных студентов в спортивной жизни университета.

Достойным завершением дня стало награждение победителей памятными грамотами и символическими призами, а так же небольшая фотосессия всех участниц с судьями и преподавателями.

В завершение хочется сказать спасибо всем организаторам и участникам спортивного праздника!

Наталья УЛЬЯНОВА,
гр. 4440



Разнообразие людских желаний нет предела. И нередко мечты одного вызывают у другого недоуменное пожатие плечами: было бы, о чем мечтать, и кому это нужно? Однако существует одно, чего жаждет каждый житель планеты Земля – это крепкие, здоровые зубы! О том, как правильно ухаживать за своими зубами мы беседуем с главным врачом и генеральным директором сети стоматологических клиник «Медицина Петербурга» Александром Николаевичем Абрамовым в общезвонке нашего университета, что на проспекте Стачек, 88, кор. 2.

— Назовите главные правила, соблюдение которых сохранит зубы здоровыми до глубокой старости?

— Самое главное, что сохранит зубы до глубокой старости — это наследственность. Второе правило — это уход за зубами, и третье — это регулярное посещение врача-стоматолога. Вот эти три правила.

— Какие продукты, на ваш взгляд, портят зубы, а какие помогают их сохранить здоровыми?

— Портит сахар, разрушенная клетчатка или углеводистая пища. Все это способствует откладыванию налета на зубах.

Кроме того, все продукты, которые содержат кислоты, также пор-

тят зубы. Например, уксус, лимон. Они деминерализуют поверхностную часть эмали, разрушая ее и приводя к кариозным дефектам.

Также негативно отражается на состоянии зубов курение. Во-первых, ядовитые вещества, содержащиеся в сигаретах, могут стать причиной различных заболеваний полости рта. Во-вторых, никотин способствует образованию желтого налета на зубах, отчистить который самостоятельно не всегда получается.

Чтобы не повредить эмаль зубов старайтесь не употреблять очень горячую или очень холодную пищу.

Полезна для зубов настоящая клетчатка — это свежие овощи и фрукты, которые очищают зубы, массируют десны.

— Сегодня в любом магазине представлен богатый ассортимент зубных паст, а реклама твердит об их полезности. В такой ситуации подобрать для себя зубную пасту очень трудно. На что же ориентироваться при выборе зубной пасты человеку, который хочет сохранить свои зубы здоровыми?

— При выборе зубной пасты надо проконсультироваться с вашим стоматологом. Но могу дать одну общую рекомендацию. Мно-

гие зубные пасты содержат активные компоненты (фтор, кальция, триклозан, вытяжки лечебных трав и др.) Проникать в эмаль зуба все эти вещества начинают через две минуты, не раньше. Поэтому, если вы чистите зубы максимум 30 секунд, не стоит тратить на такую пасту.

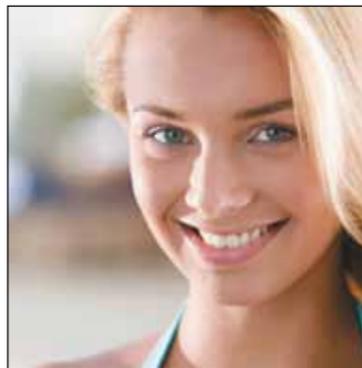
Еще одно важное замечание — зубная щетка должна быть только мягкой (soft). Средняя или жесткая щетина может навредить эмали зуба.

— Правда ли, что здоровые зубы должны быть непременно белого цвета?

— Наоборот. Белыми бывают молочные зубы. С возрастом эмаль зуба утончается, а дентин утолщается и просвечивает сквозь эмаль. Поскольку дентин желтоватого цвета, цвет зубов с возрастом становится более желтым. Отбеленные зубы цвета бумаги у взрослого человека выглядят неестественно и даже смешно. Кроме того, отбеливание зубов вредит эмали и вызывает повышенную чувствительность. Поэтому я своим пациентам отбеливание не рекомендую.

В заключение хочу напомнить о том, что зубы могут разрушаться безболезненно, поэтому так важны регулярные профилактиче-

ские осмотры полости рта. Стоматолога нужно посещать 1 – 2 раза в год и своевременно лечить все болезни зубов и десен.



— Александр Николаевич! Ваша клиника «Медицина Петербурга» хорошо известна не только студентам и сотрудникам Корабелки благодаря удачному расположению, но и заслужила хорошую репутацию. Какие принципы Вы, как руководитель, ставите во главу угла в своей работе?

— Во-первых, это полный спектр видов стоматологической помощи, начиная от профилактики и лечения кариеса, заболеваний пародонта до установки искусственных зубов-имплантатов

и конструкций, восполняющих целостность зубных рядов в случаях полной или частичной потери зубов у взрослых и детей.

Во-вторых, мы всегда шагаем в ногу со временем! Профессиональный подбор персонала и высокотехнологическое оборудование позволяют не только грамотно планировать схему лечения и добиваться первоклассного результата, но и, в конечном счете, экономить ваши время и средства.

— Накануне лета всегда хочется сделать свою улыбку такой же ослепительной, как и весеннее солнышко. Что Вы предлагаете сейчас тем, кто хочет позаботиться о своих зубах?

— Квалифицированные и внимательные врачи нашей клиники приглашают всех нуждающихся в стоматологической помощи на бесплатный профилактический осмотр и консультацию. Пенсионерам, педагогам, студентам предоставляется скидка до 20%. Да, и самое важное: мы даем гарантию качества своей работы до 3 лет!

А более подробную информацию о лечении и протезировании зубов можно получить по телефону 784-70-26 и 320-33-29 с 9.00 до 22.00 без выходных.

Беседовал
Алексей ВАСИЛЬЕВ

Как сохранить зубы здоровыми?

Куда? — В Корабелку! Когда? — В этом году!



Наверняка только так теперь ответят на вопрос о выборе вуза для продолжения обучения многие из выпускников школ нашего города.

12 марта 2013 года в нашем университете прошло немаловажное для жизни вуза мероприятие. Благодаря успешному сотрудничеству Отдела профориентации и обеспечения приема, Управлению по формированию студенческого контингента и Отдела по реализации молодежной политики было проведена игра «Что? Где? Когда?» для наших лучших абитуриентов.

Команды самых сильных школ города приняли участие в этом занимательном интеллектуальном состязании. Сложные и действительно интересные вопросы от талантливого ведущего, студента нашего вуза А. Евсюкова очень понравились ребятам.

Старшеклассников принимали в самом уютном, по мнению самих студентов, месте — нашей любимой столовой. Для будущих студентов было организовано чаепитие с вкусными булочками. Игра была оживленной, и дух соперничества не покидал зал. В то же время, все наши будущие студенты отметили радушие стен Корабелки, абсолютно каждый изъявил желание поучаствовать в подобном мероприятии и непременно в стенах полюбившегося вуза! Огромное спасибо всем организаторам и участникам! Это был важный опыт и незабываемая радость общения!

Анатолий МОЧАЛОВ
Фото **Сергея ДОВГЯЛЛО**



Ребят приветствует начальник Управления по формированию студенческого контингента А.В. Буськов



Стерхи, говоришь?..

(Первоапрельские впечатления на выставке живописи Александра Дудорова в фойе КБЦ)

Будь я хоть мало-мальски сведущ в секретах создания шедевров живописи, я бы и вынес сейчас точный диагноз: «Александр Дудоров блестяще продолжает традиции такой-то мастерской, движения его кисти сродни... (Hogarth? Hoder? Rocconi?)».

Но нет, не нахожу признаков подражания. Ощущаю в каждом образе присутствие тайны, легкий налет метафизики. Это и заставляет возвращаться к полотнам, вчитываться в них не по одному кругу.

Оставим же проблемы эстетики узким специалистам. Я лично предложил бы к рассмотрению другой вопрос: мог ли А. Дудоров не стать художником? И хотя вопрос под стать риторическому, все же поясню.



Весна. Река. Цикл Отражение

в Архангельской области (здесь родился «отроче младо» и зрел его талант).

Надо ли говорить, что второе — всем болотам Болото! — сам-то я тамошний тож (кулик?). Согласитесь: там все-таки — Север (все меряется относительно Москвы). Но это и Восток — относительно нашей Северной столицы. Стало быть — все тонко. Если взглянуть: именно оттуда по осени летят на запад гуси, журавли... Многие, кто живет в городе, да и просто в Кремле, искренне считают, что те летят исключительно на Юг и по большей части — за Лидером. Но, если не по телику, есть поселок Коношеозерский (в хрониках о ссылке Иосифа Бродского, «...специально отведенные для этого места»), — вот оттуда, с Того Болота на Это, они летят правильно.

Михайло Ломоносов поплутал, но вскоре исправился. Наш Герой — не сбивался.

А Человек на Том Болоте по большей части живет лицом к

Природе. Оттого взгляд его на Природу и в себя — пристальный, острый. А это главное условие, чтобы стать художником. Значит ли это, что все люди на Том Болоте — художники? Вне сомнений — да! Но признанным станет лишь тот, кто смело возьмет кисть, резец... чтобы поделиться с людьми своим пониманием вещей и явлений. Этот шаг и сделал Александр Дудоров.

То, что он признан как художник «уже», а не «потом», видим по хронологиям выставок: его полотна пользуются успехом, раскупаются, как горячие пирожки. Особенно (хоть и не самые приметные) романтические пейзажи «петербургские трамвайчики», спешно «депортируемые» почитателями в свои жилища попутными же трамвайчиками.

Всем этим полотнам суждена долгая жизнь. Они будут радовать владельцев и зрителей, вызы-



Поцелуев мост

вая внимательно всматриваться во все проявления жизни.

Неправда, что произведения искусства не нуждаются в пропаганде. Но я этим заниматься не буду. И действительно, человек сам каким-то чутьем способен «запасть» на стоящую вещь, которая с этого момента будет ему служить, питать его, вдохновлять на добрые дела. Я лишь предупреджу, что на предыдущей выставке работ Александра треть из них были приобретены ценителями прекрасного. И что же тут удивительного: Мастер краску кладет щедрыми мазками, образы из-под его кисти — ростки Ни Теш в искусстве: 3D, но не требующее неизбежных в электронных технологиях аксессуаров — очков. Зритель это чувствует, ценит, верит: «автор — щедрый, добрый человек, его полотна заряжены позитивом, добром...».

Я знаю (надеюсь), что в основе всех образов, в том числе петербургских пейзажей («Исаакий», «Городской дворик» и других), в истоке — пристальный взгляд художника на все то же — родное Болото.

Больше не буду развивать эту тему. Экспозиция эта, без преувеличения, настоящий Праздник!

Призываю и впредь пристально вглядываться в творения А. Дудорова. Вчитывайтесь в полотна, радуйтесь чистотой красок, глубиной света, правде жизни. Впечатляйтесь, вдохновляйтесь... Автору же, подарившему нам Праздник, — большое спасибо и дальнейших вдохновений на ниве Творчества!

Николай МАЛЫХ,
главный энергетик СПбГМУ



Ноктюрн. Скрипка

Музыкант играл на скрипке,
я в глаза ему глядел,
Я не то чтоб любовью любовался —
я по небу летел.
Я не то чтобы со скуки,
я надеялся понять,
Как умеют эти руки эти звуки
извлекать?

Из какой-то деревяшки,
из каких-то бледных жил,
Из какой-то там фантазии,
которой он служил.
А еще ведь надо в душу к нам
проникнуть и поджечь.
А чего с ней церемониться,
чего её беречь?

Счастлив дом, где пенья скрипки
наставляет нас на путь.
И вселяет в нас надежду;
остальное — как-нибудь.
Счастлив инструмент,
прижатый к угловатому плечу.
По чьему благословению я по небу
лечу.

Счастлив тот, чей путь недалог,
пальцы злы, смьчок остер,
Музыкант, соорудивший из души
моей костер.
А душа, уж это точно, ежели
обожжена,
Справедливей, милосердней
и праведней она.



Балет

Возьмем, к примеру, два болота — оба на одной, к примеру, географической широте. Одно, по известным причинам, возьмем по берегам Невы, второе — вокруг селения Коношеозерское