

ЗНАДРЫ ВЕРФЯМ

FOR FUTURE SHIPYARD SPECIALISTS

№ 11-12 (2434-2435)
МАЙ 2010 ГОДА

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

ИЗДАЕТСЯ
С СЕНТЯБРЯ 1932 ГОДА

МУЗЕЙ – ДУША ПОКОЛЕНИЙ

Память о бойцах-корабелях легендарного 264-го Отдельного пулеметно-артиллерийского батальона (ОПАБ) бережно хранят не только в нашем вузе. В деревне Низино, под Петергофом, где, как и в других окрестных деревнях, в сентябре 1941 года на переднем крае обороны Ленинграда героически сражались студенты и сотрудники Ленинградского кораблестроительного института (ЛКИ), создан музей боевой славы 264-го ОПАБ. В мае нынешнего года этому комплексно-краеведческому музею, который носит название «Здесь каждый был героем», исполнилось 35 лет. В торжественных мероприятиях в связи с этой годовщиной приняла участие и делегация Морского технического университета.

«Музей был создан по инициативе Совета ветеранов 264-го ОПАБ. В то время его председатель Николай Иванович Семьянов был жителем Петродворца, когда-то был учеником 416-й школы. Логично, что первые экспозиции располагались именно в ее стенах. Со време-

сумели сохранить и донести до нынешних поколений. Дети ежегодно участвуют в конкурсах, посвященных Дню Победы, Дню снятия блокады. Рисунки, сделанные от души, украшают музыкальный зал.

Долгие годы со дня создания музея сюда приезжали ветераны тех



У памятника героям 264-го ОПАБ в деревне Низино

стало искрометное выступление детского образцового ансамбля «Калинка». Любимые всеми песни – не только военной поры – вызвали, пожалуй, самые бурные аплодисменты.

Проректор Корабелки Анатолий Константинов поблагодарил сотрудников музея за то, что они хранят память о 264-м ОПАБ. «Когда красивые молодые люди пели сегодня, они убедили всех в том, что мы поднимемся с колен. С такими ребятами – обязательно!» – отметил он.

Корабелы передали в музей свои частички памяти.

Это книга бывшего директора музея Корабелки Валерия Борисо-



Анатолий Константинов вручает Надежде Парфенюк книги для музея

нем было принято решение перевести музей в район бывших сражений. Сейчас музей располагается в школе Низино». – Повела руководитель музея Надежда Федоровна Парфенюк.

За долгие годы музей переживал разные времена. В трудные 90-е годы он благополучно избежал забвения. Экспозиции не были заброшены, их не выкинули куда-то в подвал, как это произошло в некоторых школах. В прошлом году он переехал в новое помещение.

Фондов в музее не очень много – примерно 100 единиц основного фонда и 300 – вспомогательного. Основной фонд – настоящие документы времен Великой Отечественной войны. Это, конечно, газеты военного времени, давние газетные вырезки – материалы, которые позволяют с интересом изучать историю нашей страны. Вспомогательный фонд – это ксерокопии документов. Они имеют для экскурсовода не меньшую ценность, чем подлинники.

Фонды музея постоянно пополняются: ветераны Великой Отечественной войны дарят свои фотографии, письма, газетные публикации. Учащиеся школы также приносят военные находки: остатки от винтовок, использованные гильзы. Музеем приобретаются фильмы о войне.

Музей тесно сотрудничает с детским садом «Ласточка», воспитанники которого часто бывают здесь. Проводятся интересные театральные экскурсии, встречи с участниками войны, лекции и беседы.

Экспозиция музея – небольшие, ведь история самого ОПАБ – маленькая, как пламя свечи, которое не успело разгореться и уже погасло. Но то, что есть, в музее



Выступление ансамбля «Калинка»

боев и их родственники. Все они находили теплый прием. Из Корабелки автобусами приезжали студенты, которые после экскурсии давали концерты жителям деревни. Часто приезжали рабочие «Адмиралтейского завода». Жители, приходившие на праздничные митинги, радовались за своих детей, которые пели, танцевали, читали стихи.

В тот день, в канун 65-летия Победы, когда там была делегация корабелов, юные экскурсоводы провели экскурсию «Боевой путь 264-го ОПАБ». С неподдельной искренностью звучали детские голоса, взволнованно повествующие о таких далеких для них годах, читавшие стихи поэтов военных лет.

Кадрами из фильмов о войне и чтением стихов сопровождалась литературно-музыкальная композиция «У войны – неженское лицо».

В роли агитбригады с военными песнями и частушками выступили юные артисты.

Но, безусловно, кульминацией

веча Образцова «Не уходит из памяти». Книга повествует об истории создания 264-го батальона, рассказывает о героях-корабелях, в нем воевавших, и о деятельности ЛКИ в годы войны. Также в музей был передан двухтомник воспоминаний профессора ЛКИ Алексея Леонидовича Васильева. Одна книга называется «От красноармейца до подпоручика и не только», вторая – «От студента до профессора и не только».

Лейтмотивом всех выступлений на торжествах звучала мысль о том, чтобы музей всегда оставался источником вдохновения, новых находок и открытий. Музей открыт для сотрудничества со школьниками и краеведческими музеями России.

Радует то, что экскурсоводы и посетители музея – дети! Они вдохновенно рассказывают о тех трагических событиях, а другие с интересом слушают!

Екатерина СУДАКОВА
Фото Сергея ДОВГЯЛЛО

Сегодня в номере:

Конкурс пиар-кампаний Фестиваля «Весна на Лоцманской» не достиг поставленных целей. Ректор Корабелки К.П. Борисенко не рад. Очередной Фестиваль стал историей, а его итоги – достоянием стр. 2.

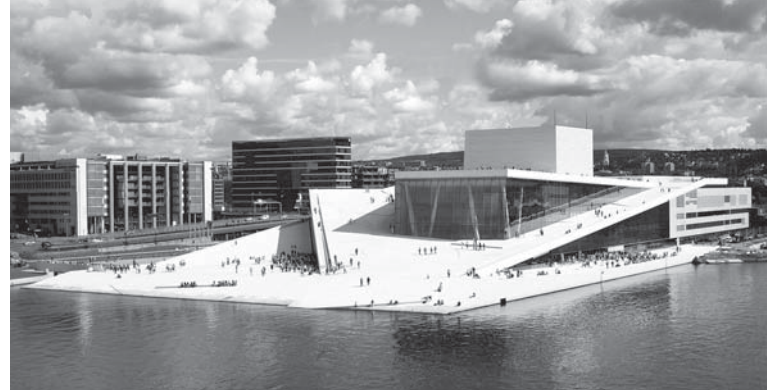
Он сражался под Москвой и Сталинградом. Знакомим с героем на стр. 3.

На третьей странице представляем книги о бессмертных подвигах моряков в годы Великой Отечественной войны.

Почти 30 лет он был главкомом ВМФ СССР. Юбилею адмирала С.Г. Горшкова посвящается материал на стр. 4.

От студента Корабелки – до главного конструктора. Как пройти этот путь, узнайте на стр. 5.

Студент Корфака Виталий Ханухов стажировался в BI Norwegian School of Management. Там же, в Осло, он посетил профильные организации: головной офис Det Norske Veritas и Shipping Research Services. Подробнее об этой поездке – на стр. 6.



Den Norske Opera & Ballett (новое здание Норвежской Оперы и Балета). Осло

Русские бомбили Берлин в 1941 году. Читайте на стр. 7.

Где на экзаменах прячется халява? Ответ на этот вопрос спрятан в «Уголке полубака» на стр. 8.

Вы еще успеете посетить регату «Весла на воду». О том, как это сделать, узнайте на стр. 8.

Студента волнует не только учеба

Жизнь студента состоит не только из «пар», зачетов и экзаменов. Как и любого человека, его волнует культура, спорт, быт, духовное развитие, да и чувства к противоположному полу их, естественно, не оставляют. Жизнь вне учебного процесса для студента составляет значительную ее часть. Именно поэтому в вузе была введена должность проректора по социально-культурной работе, которую успешно занимает А.Н. Константинов. Именно под его руководством многие годы ежемесячно проводятся Информсоветы, на которых решаются вопросы и проблемы, с которыми сталкиваются студенты во внеучебное время.

На недавнем заседании его был рассмотрен довольно широкий спектр вопросов жизни студентов.

В интересах многочисленных иностранных студентов, обучающихся у нас, Международная молодежная комиссия профкома студентов ведет работу по воспитанию толерантности в студенческой среде. Этому вопросу всегда уделяется большое внимание, но признано, что оно недостаточно. Было решено искать возможности привлечения в международные проекты большего числа наших студентов. Профком студентов нашего вуза является соучредителем международных проектов Ассоциации студенческих организаций вузов стран Шанхайской организации сотрудничества. Присутствовавший на заседании Совета начальник Отдела молодежной политики, физической культуры и спорта администрации Кировского района Санкт-Петербурга Игорь Владимирович Зимин отметил активность нашего вуза в этом направлении и объявил о готовности всячески способствовать нашим начинаниям.

Было принято решение подготовить проект Положения о системе обеспечения порядка в общежитиях силами студенческого самоуправления, а также подготовить предложения по созданию курса гражданского воспитания для студентов 1-го курса.

Явно недостаточной признана работа кураторов групп и заместителей деканов по СКР со студентами, проживающими в общежитиях. Возможно, улучшению качества этой работы будет способствовать установка в зданиях общежития Корабелки точек местного радиовещания, о чем также было принято решение на Информсовете.

Сергей ЗОЗУЛИН

В КРУГОВЕРТИ КОНКУРСОВ

Девиз Фестиваля «Глобальное потепление» посчитали слишком абстрактным, оторванным от студенческой жизни.

Конкурс пиар-кампаний не достиг поставленных целей. Никому из участников не удалось привлечь на мероприятия своего факультета старшекурсников – потенциальных абитуриентов. А именно такую задачу Оргкомитету фестиваля поставил ректор СПбГМТУ К.П. Борисенко.

Есть расхожее мнение: чем больше палок в колеса вставляют студентам, тем больших результатов они достигают. В этом плане 54-й фестиваль побил все рекорды. Репетировать творческим коллективам приходилось в выстуженных, почти не отапливаемых помещениях клуба «Корабел» и Культурно-бытового центра (КБЦ). Из-за протечек в актовом зале, впервые, ни одного мероприятия не удалось провести на Лоцманской. Из шести массовых мероприятий лишь два прошли в стенах СПбГМТУ: «Магия песка» (т.к. перевозить сложную конструкцию из КБЦ было слишком сложно; зрителям пришлось сидеть в пальто, а конкурсанты соревновались не только друг с другом, но и с холодом) и открытие фестиваля в корпурсе «У», омраченное днем траура и демаршем ответственных за этот конкурс профсоюзных лидеров.

Должен признаться, что меня как председателя Оргкомитета также резко критиковали



Фестиваль «Весна на Лоцманской» прошел в Корабелке в 54-й раз. В организации двадцати из них мне пришлось принимать непосредственное участие. Не было случая, чтобы при «разборе полётов» Оргкомитет фестиваля вынес бы сам себе отличную оценку. Мы всегда чем-то недовольны. И на этот раз разной критике подвергались многие позиции.

Фестиваль «Весна на Лоцманской» 2010 СВОДНАЯ ТАБЛИЦА						
конкурсы	Машфак	Корфак	Приборы	Эконом	Фен	
Презентация факультетов	Факультет корабельной энергетики и автоматизации	Факультет кораблестроения и океанотехники	Факультет морского приборостроения	Экономический факультет	Факультет естественных наук и гуманитарного образования	
	14.4	16.4	15.2	16.8	20	
КВН	12.4	13	13.9	16.6	17.2	
Песня	17	15.5	14.9	16	18	
Магия песка	1.8	2.3	2.3	2.1	2.3	
Фото	11.6	10.4	10.6	9.6	9.8	
Литература	8	9	8.3	9	8.6	
ПИАР	Эмблема	1	1	1	0	
	Видеоролик	1.8	2	3	3.2	
	Афиша	3.4	3.2	3.2	3.7	3.8
	Билеты	2	2	1.2	2	2
Шоу-программа	18	23.5	18	24	20	
итоговая оценка	91.4	98.3	91.9	105	104.9	
		III место		I место	II место	

Ремнёв. Однако уровень подготовки команд явно не соответствовал созданным условиям. Опять конкуренция развернулась между ФЕНГО и ЭФ. Даже разделились мнения в жюри, но с большим перевесом победу одержала команду ФЕНГО.

Минеевой (ФКЭА) в номинации «Автопортрет», Даниилу Боцману (ФМП) в номинации «Мужской портрет» и Таисии Ивахнюк (ФКО) в номинации «Прошлое и будущее Корабелки». Жаль, что многие мэтры жанра перешли в состав организаторов и не смогли принести своим факультетам заветные баллы.

гласить на финальный вечер старшекурсников. С этим заданием, как я уже отметил, факультеты не справились, и аншлага в зале ДК им. А.А. Газа не наблюдалось.

Конкурсная программа экономистов началась с технических накладок. Впоследствии

Очень эффектно началась шоу-программа у команды прибористов. Оригинальная декорация и хореография обещали не менее впечатляющее развитие сюжета, но это, увы, не просматривалось. В результате – недоумение жюри и скука у зрительном зале.

Несколько развеселило зрителей выступление ребят ФКЭА. Но не остроумным исполнением, а буквально прочитанным девизом «Глобальное потепление». Главный герой шоу в течение пятнадцати минут пытался привлечь внимание равнодушных партнеров по сцене к проблеме предстоящего апокалипсиса, но так ничего и не добился.

В результате в этом конкурсе факультет и ФМП разделили последние места. Скорее, за стремление к победе, а не за реальные сценические достижения команде ФЕНГО было отдано третье место, а ФКО – второе. Победили экономисты. Этот непрогнозируемый результат привел и к не менее непредсказуемым итогам Фестиваля.

Обращаю внимание на сводную таблицу. Как мы видим, количество первых мест в различных номинациях – у ФЕНГО. Общее же первое место с отрывом всего в одну десятую балла – у Экономического факультета.

Видимо, ощущая творческую нереализованность в ходе Фестиваля, студенты с особым эн-



ли за неспособность создать приемлемые условия для репетиций и проведения фестивальных мероприятий. У меня есть кому переадресовать эти упреки.

Творческие результаты тоже дали повод для полемики. Сравнительная Презентация факультетов с прошлогодними, все отметили, что они прошли с меньшей выдумкой и размахом. Традиционно яркостью и остроумием выделялись ФЕНГО и экономисты, получившие соответственно I и II места.

В тот же вечер в искусстве рисования на песке отличились Евгения Куделина (ФМП), Екатерина Воронова (ФКО), Екатерина Шпигарь и Лидия Черноморова (ФЕНГО), разделившие первые места в конкурсе «Магия песка».

По традиции, 1 апреля соревновались команды КВН. На этот раз корабелов гостеприимно принял Дом молодежи Адмиралтейского района, а четкую организацию конкурса обеспечил его куратор Никита

Конкурс песни носил межвузовский формат и проходил в Морском Корпусе Петра Великого. Гран-при среди морских вузов завоевал ансамбль Морской академии им.С.О. Макарова. Вокалисты факультетов Корабелки выглядели едва ли не сильнее участников межвузовского этапа. Высших баллов и звания лауреатов фестиваля удостоились Алексей Петров (ФКО), Ольга Анисимова (ФКЭА), Иван Малышев (ЭФ), Александра Егорова и Надежда Шаповалова (ФЕНГО).

Анализируя конкурс пиар-кампаний, Оргкомитет пришел к выводу, что для участников необходимо проводить мастер-классы по разработке эмблем, созданию рекламных роликов и афиш. На общем, не очень выразительном, фоне выделялся ролик экономистов, снятый Александром Селивановым и афиша Михаила Ломова (ФЕНГО).

Традиционно сильными были работы фотографов. Первые места были присуждены Ирине

Настоящим сюрпризом для членов жюри стал литературный конкурс. Никогда еще в этом жанре не появлялось столько ярких и самобытных авторов. Острая, полемическая статья Елены Gladkoy (ФКО), без сомнений, привлечет после публикации внимание администрации университета и редакции газеты «За кадры верфям».

Остроумный рассказ Александры Протоцкой (ФКЭА) можно смело рекомендовать для публикации в любое молодежное издание.

Экстравагантные эссе и стихи Екатерины Яблоковой (ЭФ) раскрывают богатый эмоциональный мир молодой женщины.

Настоящим открытием фестиваля стали стихи Варвары Кондратьевой (ФЕНГО). Необъяснимым контрастом выступает трогательный облик юной девушки и глубокий духовный опыт, преумноженный блестящим владением слова и парадоксальными поэтическими образами. Варвара запомнилась нам по прошлогодней «Весне», где дебютировала в песенном конкурсе и в шоу-программе ФЕНГО. Тогда она была еще студенткой СТФ. Учитывая, что сейчас она постигает мастерство художественной обработки материалов, а в интернете можно познакомиться с ее графическими работами, остается только восхищаться ее многогранным талантом и пожелать Варваре новых творческих достижений.

В этом году конкурс шоу-программ был совмещен с закрытием фестиваля, и все полагаемые, что свободных мест в зале не будет. Тем более что факультеты должны были при-



ребятам удалось войти в творческий ритм и дальнейшее, достаточно сложное по форме повествование об ответственности человека за природу и всю жизнь на земле, удалось довести до логического конца. Признаться, что в целом зрелищное и интересное по сценическим решениям шоу, на мой взгляд, не претендовало на первое место.

Впрочем, технические проблемы преследовали всех участников конкурса.

Можно было только догадываться, о чем пели студенты Корфака, настолько несбалансированными оказались микрофоны и фонограммы. Но вызывает уважение огромная работа авторов музыкального шоу, постановочные решения и энтузиазм исполнителей.

Еще большая зависимость от технических средств оказалась у коллектива факультета Естественно-научного и гуманитарного образования. Тщательно подготовленная костюмированная композиция развалилась на глазах у зрителей из-за накладок со звуком, светом и проекцией.

тузиазмом включились в подготовку тематической программы к 65-летию Победы в Великой Отечественной войне. Их искренность и волнение передались залу. Много раз тишину актового зала на Лоцманской взрывали дружные аплодисменты ветеранов.

Оценил праздничное представление и ректор К.П. Борисенко, который распорядился подготовить приказ с благодарностями всем участникам тематического концерта и его автору и режиссеру, художественному руководителю клуба «Корабел» Елене Соколовой. Свообразно отблагодарил исполнителей и ветеран Великой Отечественной войны, профессор Алексей Леонидович Васильев – вручил каждому свою книгу «От студента до профессора. И не только...» с автографом автора.

Анатолий КОНСТАНТИНОВ,
председатель
Оргкомитета
фестиваля «Весна
на Лоцманской»,
проректор по СКР
Фото Сергея ДОВГЯЛЛО

ЛЕНИНГРАД – МОСКВА – СТАЛИНГРАД – КАЗАНЬ – ЛЕНИНГРАД



Георгий Борисов.
Подмосковье. 1942 год.

У каждого фронтовика – своя судьба. Георгию Петровичу БОРИСОВУ, который почти 40 лет работал доцентом кафедры Теплофизических основ судовой энергетики, довелось участвовать в двух значимых сражениях Великой Отечественной войны: под Москвой и на подступах к Сталинграду.

Георгий Петрович родился в Кингисеппе в 1922 году, окончил в Ленинграде школу, поступил в Ленинградский Политехнический институт. Осенью 1940-го студентов 2-го курса призвали в Красную Армию. Отправлялись эшелоном, под звуки духового оркестра, не зная, куда их везут. Из той группы почти никто не вернулся домой.

Эшелон прибыл в Москву в расположение войск ПВО. Борисова зачислили в полковую школу 251-го зенитно-артиллерийского полка, где готовили прожектористов-зенитчиков. 1 мая 1941 года он участвовал в военном параде на Красной площади, а утром 22 июня подняли по тревоге, отправили развозить по Москве мобилизационные повестки.

Горожане еще не знали о войне и занимались привычными мирными делами.

Сержантов – выпускников полковой школы – распределили по позициям на западных подступах к Москве. Сержант Борисов попал на прожекторную станцию «Искатель». В состав станции входили: звукоулавливатель, пост управления и прожектор, смонтированный на автомашине. Станция находила лучом вражеский самолет и передавала его прожекторам станции «Сопроводитель». Свет слепил пилотов, указывал на вражеские самолеты зенитчикам и самолетам-истребителям. Фашистские летчики сбрасывали на прожекторные станции бомбы, посылали по лучу пулеметные очереди.

Жили в землянках и, несмотря на многонациональный состав, воевали дружно. Прожектористы: Воскресенский – русский, москвич, Барсегян – армянин, Крупников – еврей, Шипеня – белорус.

Когда враг подошел к Москве, в полку сформировали отряды по борьбе с танками. Заняли окопы вдоль Волоколамского шоссе и у других важных дорог, поджидая там немецкие танки. Вооружены были противотанковыми гранатами, бутылками с зажигательной смесью и винтовками, зенитные орудия развернули против танков. Враг был разбит и отброшен от Москвы.

Летом 1942 года начались бои под Сталинградом. В войсках противовоздушной обороны отобрали молодых солдат и сержантов и отправили на сборный пункт в Саратовскую область. Георгия Борисова зачислили в десантный батальон 41-й гвардейской дивизии 1-й гвардейской армии. Стали усиленно готовить к наступательным операциям. Осенью подразделение дивизии вышли на левый берег Дона у села Верхний Мамон. На другом берегу стояла 8-я итальянская армия. На плацдарме в излучине Дона

накапливалась мощная группировка наших войск.

Бойцам выдали полушубки и автоматы. В ноябре началось наступление. Перед рассветом прошла артиллерийская подготовка. Огненные трассы реактивных снарядов казались фантастическим зрелищем. Проезжая через передний край обороны противника, вместо белого снега увидели черную безжизненную пустыню. Двигаясь за танками, захватывали опорные пункты противника и удерживали их до подхода основных сил.

Итальянцы показали себя плохими солдатами, легко сдавались в плен, в отличие от немцев и румын. Итальянские солдаты боялись мороза и без разбора замятывались в теплые вещи, награбленные у местного населения, а свое оружие они раскрашивали разноцветными красками.

После советского наступления 8-я итальянская армия перестала существовать. Дальше располагались немецкие и румынские гарнизоны. Они оказывали ожесточенное сопротивление.

Под Сталинградом Борисов был тяжело ранен. Сначала попал в полевой госпиталь, а затем – в тыловую город Казани, где лечился несколько месяцев. После ранения был признан негодным к военной службе.

В госпитале Георгий узнал, что в Горьком в эвакуации находится Ленинградский кораблестроительный институт. Осенью 1943 года, без каких-либо документов, кроме справки из госпиталя, отправился поступать в институт. Декан факультета Корабельной энергетики профессор А.Г. Курзон зачислил фронтовика на второй курс института, сказав: «Необходимые документы принесете, когда мы вернемся в Ленинград».

Необычную картину представлял тогда институт. Многие преподаватели и служащие жили с семьями в том же здании, рядом с учебными аудиториями, в ком-

натах, разделенных на части шкафами и занавесками. Зимой аудитории почти не отапливались, поэтому на занятиях верхнюю одежду не снимали.

Состав студентов был не совсем обычным: в основном юноши-фронтовики после ранения и местные девушки.

Самой распространенной одеждой были в ту пору гимнастерка и шинель. Новую одежду и обувь можно было купить только по ордерам, которые распределялись профсоюзной организацией. Не всегда удавалось достать тетради или подходящую бумагу для конспектов. Кроме того, хороший аппетит у студентов не соответствовал нормам выдачи продуктов по продовольственным карточкам. Пределом мечтаний было вдоволь поесть белой булки, не говоря уже о других продуктах-деликатесах.

Помню, однажды зимой мы совершили экспедицию в глубокий сельский район и привезли картофель, который явился существенным дополнением к нашему рациону.

Народному хозяйству не хватало рабочих рук, поэтому студентов охотно брали на сдельную работу. Студенты тоже нуждались в дополнительном заработке. Работали на заводах и фабриках, на мясокомбинате. В речном порту вместе с преподавателями и служащими института разгружали баржи; бригаду часто возглавлял декан факультета.

Несмотря на эти трудности и на перерыв в учебе, почти все студенты занимались успешно. В условиях эвакуации преподаватели проводили дополнительные занятия. Хорошей подготовкой по теоретической механике были занятия с доцентом Михаилом Васильевичем Лавровым.

Ежедневно все с жадностью слушали и читали военные сводки Совинформбюро, особенно – сообщения с Ленинградского фронта. Беспредельным бы-



Г.П. Борисов

ло всеобщее ликование, когда в январе 1944 года узнали о полном освобождении Ленинграда от вражеской блокады.

С одной из первых групп студентов Георгий Борисов вернулся в Ленинград. Окончил с отличием институт, аспирантуру, защитил кандидатскую диссертацию и 12 лет работал старшим научным сотрудником в институте ВМФ.

В 1964-м поступил по конкурсу на должность доцента кафедры Теплофизических основ судовой энергетики Ленинградского кораблестроительного института, где трудился до 2001 года.

За участие в Великой Отечественной войне Георгий Петрович Борисов награжден орденом «Отечественной войны» I степени, медалями: «За боевые заслуги», «За оборону Москвы», «За Победу над Германией», медалью маршала Г.К. Жукова. Является членом Петербургского комитета «Защитники Москвы», встречается с ветеранами 1-й гвардейской армии.

Виталий ЗЕРЦАЛОВ

В год празднования 65-летия Великой Победы сотрудники нашей библиотеки подарили читателям несколько книжных выставок, посвященных этой знаменательной дате.

В главном помещении библиотеки в корпусе «Б» на Лоцманской улице, д. 10 в холле при входе развернута выставка под названием «Есть имена, и есть такие даты...». Представленная на ней литература освещает роль Военно-морского флота в Великой Отечественной войне.

Одна из книг так и называется «Советское военно-морское искусство в Великой Отечественной войне». В монографии, написанной В.И. Ачкасовым и Н.Б. Павловичем, прослеживаются основные формы и способы войны на море.

Воинам, служившим на мотоботах, буксирах, танкерах, сейнерах, посвятил свою небольшую книгу «Вместе с флотом боевым» контр-адмирал Н.А. Мунаков.

За год до конца войны увидела свет тоненькая брошюра «Военно-морской флот СССР в Великой Отечественной войне». Адмирал И.С. Исаков писал книгу, когда война еще не кончилась, и анализ исключительно успешных битв поднимал боевой дух воюющих.

О действиях ВМФ в течение всей войны повествуют книги бывшего Главкома ВМС СССР, адмирала Николая Герасимовича Кузнецова.

Адмирал Владимир Филиппович Трибуц – автор более пятидесяти военно-исторических трудов, уйдя в отставку, написал несколько книг о военных действиях Балтийского флота. Одна из них, озаглавленная «Балтийцы сражаются», включена в выставочную подборку.

Самым многочисленным соединением на Балтике были части Охраны водного района (ОВР). Славные боевые дела асов противоминной и противолодочной

обороны описываются в книгах В.И. Гринкевича «Когда пылала Балтика» и Ю.В. Ладинского «На

ЕСТЬ ТАКИЕ ДАТЫ...

фарватерах Балтики». Когда соединения ОВРа охраняли водные рубежи, прибрежные районы защищала береговая артиллерия. О



ней книга генерал-майора артиллерии П.Е. Мельникова «На берегах Балтики».

Рядом – военные мемуары артиллериста, ветерана береговой обороны Балтийского флота Сергея Ивановича Кабанова.

Воспоминания бывших морских пехотинцев помещены в солидный сборник под красивым названием «Легендами овеванная».

«Легендарная Балтика» – название сборника очерков военных журналистов, описавших подвиги моряков-балтийцев.

Но не всегда героизм простых воинов может исправить ошибки командования. Трагедию таллинского перехода, когда погиб-

ли сотни кораблей и тысячи моряков, пытается исследовать в своих исторических хрониках популярный писатель И.Л. Бунич.

Разрозненные материалы о подробностях военной кампании в районе Балтийского моря собраны в объемном четырехтомном издании «Моряки-балтийцы в боях на море и на суше 1941-1945 гг.». Достоинством издания является

большое количество опубликованных фотографий. На выставке находится четвертый том издания.

«Ладога родная» – так озаглавили свои воспоминания ветераны Ладожской флотилии. Сборник рассказывает о битве за Ленинград на водной трассе Дороги жизни. Именно Ладожская флотилия обеспечивала возможность вывозить из Ленинграда людей и ввозить продовольствие, горючее, боеприпасы и войска.

Целую полку занимает литература, посвященная Черноморскому флоту. Одна из книг так и называется «Краснознаменный Черноморский флот».

Небольшая брошюра знакомит читателей с Керченско-Феодосийской десантной операцией.

Двести пятьдесят дней обороны Севастополя и семьдесят три дня обороны Одессы стали значимыми вехами войны и показателями массового героизма моряков и жителей этих городов. Оба города вместе с моряками Черноморского флота защищала Отдельная Приморская армия. Воспоминания участников этих легендарных боев объединили в сборник и издали под названием «У черноморских твердынь».

Библиотека – празднику Победы

Подводит итог морских сражений на южном направлении военно-исторический очерк С.Г. Горшкова «На южном приморском фланге». В годы войны он командовал Азовской и Дунайской военными флотилиями, впоследствии был Главкомом ВМФ СССР.

Значительная часть литературы о самом молодом из российских флотов – Северном, который, по распоряжению Сталина, был образован за несколько лет до начала войны, связана с легендарными походами полярных конвоев.

Книга англичанина Брайана Скофилда «Русские конвои» подробно описывает, как подвергались атакам немцев транспорты союзников, ввозившие в страну танки, самолеты, бензин и снаряды.

Представляет интерес и «Отчет о первой Международной конференции Братства Северных конвоев».

Историю брошенного союзниками конвоя представляет художественное произведение К.И. Кудиевского «Горькие туманы Атлантики».

В холле перед входом на научный абонемент небольшую витрину занимает литература о деятельности подводного флота в военные годы.

В серии «Военные мемуары» изданы воспоминания адмирала Н.И. Виноградова. Служивший на Северном флоте, он, опытный подводник, во время войны командовал бригадой подводных лодок. «Подводный фронт» – так озаглавил фронтовик свои воспоминания.

«Всем смертям назло» – написано на обложке воспоминаний

Ивана Васильевича Травкина. В них он рассказывает о подвигах моряков-подводников, воевавших на подводных лодках Ш-303 и К-52.

Описание подвигов моряков-балтийцев продолжает документальная повесть «Со дна моря».

В сражениях на море нашим кораблям помогала авиация. Действиям авиации на морском фронте посвящена третья глава книги «Авиация Российского флота».

О драматическом жизненном пути героя Советского Союза Александра Маринеско – книга В.С. Геманова «Подвиг «тринадцатой»: Слава и трагедия подводника А. И. Маринеско».

Под командованием славного подводника на С-13 служил капитан-лейтенант Я.С. Коваленко. Его воспоминания включены в сборник с коротким, как выстрел, заголовком – «Торпеды – в цель!».

Триумфу и драме одного из лучших подводных асов державы, Герою Советского Союза Петру Грищенко посвящена статья «Преданный забвенью» (журнал «Морской сборник», 2005, № 9). Под его командованием минный заградитель Л-3 уничтожил восемнадцать неприятельских вымпелов. Этот рекорд не повторил никто из подводников Великой Отечественной войны.

С аналогичными выставками можно ознакомиться в отделе художественной литературы и читальном зале корпуса Корабельки в Ульяновке.

**Ирина САВЕЛЬЕВА, заведующая сектором библиотеки
Фото Владимира ГОРШЕЛОВА**

К столетию со дня рождения С.Г. Горшкова

ВЕРНОСТЬ

ОН ПЛАНОМЕРНО И НАСТОЙЧИВО СТРОИЛ ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ

Будущий главком Военно-морского флота (ВМФ) СССР Сергей Георгиевич Горшков родился в феврале 1910 года в городе Каменец-Подольский.

Учился на физико-математическом факультете Ленинградского университета. В 1927 году он покинул университет и поступил в Ленинградское Военно-морское училище имени М.В. Фрунзе. По окончании его поступил на службу штурманом на эскадренный миноносец «Фрунзе» в Черном море. После перевода на Тихоокеанский флот служил штурманом на минном заградители «Томск», командовал сторожевым кораблем, эсминцем.

В 1937 году, окончив специальные курсы командного состава ВМФ, командовал 7-й морской бригадой во время боев у озера Хасан. В 1939 году был назначен командиром бригады эскадренных миноносцев Черноморского флота, а в 1940 году командовал бригадой крейсеров.

Принимал активное участие в боевых действиях Черноморского флота, командовал Азовской и Дунайской военными флотилиями. Руководил высадкой многих тактических и оперативных десантов. В 1945 году был командующим эскадрой, а в 1948-1951 годах – начальником штаба, затем командующим Черноморским флотом. В 1955 году был назначен первым заместителем главнокомандующего, а с 1956 года по 1985 год был главнокомандующим ВМФ – заместителем министра обороны СССР.

Был сторонником развития океанского флота, подводного флота, дальних боевых походов. Умер в 1988 году. Похоронен на Новодевичьем кладбище.

По случайному недоразумению я не смог участвовать в мероприятиях, посвященных столетию со дня рождения выдающегося советского флотоводца Сергея Георгиевича Горшкова. Жаль!

Четверть века моя профессиональная деятельность была направлена на реализацию его замыслов, его стратегии. Где-то в домашних архивах у меня до сих пор хранится перевод статьи из американского журнала с вопросом: «Кто такой Горшков – гений или маньяк?». В такой постановке вопроса, думаю – гений. Мне неоднократно доводилось встречаться с Главнокомандующим Военно-морским флотом СССР, адмиралом флота Советского Союза, дважды Героем Советского Союза С.Г. Горшковым. Эти встречи невольно приводили к мыслям об этом человеке и его роли в истории флота.

Как о человеке, я слышал о нем, в частности, от сдаточного капитана ПО «Алмаз» Анатолия Ивановича Градусова, капитана 2-го ранга в запасе, бывшего командира дивизиона торпедных катеров. Во время Великой Отечественной войны, когда С.Г. Горшков командовал Азовской флотилией, А.И. Градусов служил бо-

маном на его катере. В начале 1970-х годов в одно из посещений Главкомом ВМФ производственного объединения «Алмаз» А.И. Градусов продемонстрировал ему очередной корабль на воздушной подушке (КВП). Главком не забыл своего боцмана, заинтересовался его житьем-бытьем и даже помог получить квартиру.

Два наиболее ярких воспоминания о встречах с С.Г. Горшковым сохранились в моей памяти.

1980 год – напряженное время согласований и защиты на всех уровнях технического проекта самого крупного в мире танкодесантного КВП «Зубр». Уже тогда он был назван кораблем XXI века. Заключительная стадия – доклад и рассмотрение проекта у Главкома ВМФ. Мой доклад Сергей Георгиевич выслушал внимательно, как и рецензии своих адмиралов. Корабль ему явно нравился. При обсуждении он, подчеркивая значения слов, сказал, что хотел бы видеть на корабле «Огонь», а не «ваше «Пламя». В качестве оружия для обработки берега в проекте была предусмотрена установка двух башенных гранатометов «Пламя», стреляющих 30-мм гранатами на 1,5-2 километра. Реактивный ракетный комплекс

«Огонь» – дальнейшее развитие легендарных «Катюш» – нуждался в доработке для установки на кораблях и серийном освоении, о чем я доложил Главкому.

- Все-таки я хочу «Огонь».

- Без активной помощи Главкома ВМФ нам эту задачу не разрешить.

- «Помогу!». – Коротко бросил Главком.

Комплекс «Огонь» был доработан и установлен на кораблях «Зубр».

Кстати, разговор наш проходил при полном молчании аудитории. Оказывается, Главком не всегда был таким «покладистым». Когда я делился впечатлениями от защиты, мне рассказали, что в аналогичной ситуации мой коллега, пытавшийся возразить Главкому, был им резко остановлен. Главком побагровел, вышел из-за стола и буквально прорычал: «Если еще раз начнешь спорить с Главкомом, выгоню из Главных конструкторов!».

1985-й год – идут заводские испытания головного корабля «Зубр». Новый член Политбюро ЦК КПСС Лев Николаевич Зайков, курирующий развитие промышленности, бывший секре-

тарь Ленинградского Обкома КПСС, будет знакомиться с новой техникой. Поздно вечером руководство ПО «Алмаз» получает команду срочно подготовить корабль «Зубр» и привести его в Кронштадт. Сдаточная команда завода ночью ведет корабль из Выборгского залива. На выходе из пролива Бьёркезунд корабль на большой скорости попадает на высокую волну, гибкие ограждения не выдерживают перегрузки и разрываются в носовой части. В режиме «на воздушном пузыре» корабль «приползает» в Кронштадт только под утро. Утром на корабле в сопровождении большой свиты появляется Л.Н. Зайков. Руководство ПО «Алмаз» докладывает о корабле, его технических данных, программе строительства. Среди сопровождающих Л.Н. Зайкова и Главком ВМФ С.Г. Горшков,

и настойчиво строил сбалансированный Военно-морской флот Советского Союза. К 1980-м годам отряды советских кораблей и субмарины бороздили воды Мирового океана во всех его районах. Средиземное море, Атлантика, Индийский и Северный ледовитый океаны постоянно патрулировались нашими кораблями. Специальные соединения амфибийных десантных кораблей на воздушной подушке, созданные на всех основных морских «театрах» страны, по его замыслу, были предназначены для первого броска морской пехоты, обеспечивающей возвращение боевых кораблей на свои базы в час «Ч». И сегодня, спустя четверть века, наш российский Военно-морской флот – это детище адмирала С.Г. Горшкова.

Выдающийся адмирал, стратегически обеспечивший противо-



На корабле на воздушной подушке. Слева направо: И.С. Белоусов, Л.Н. Зайков, Ю.М. Соловьёв, В.И. Корольков, С.Г. Горшков, Ю.М. Мохов. Кронштадт. 1985 год.

вопрос об отставке которого уже решен. Во время осмотра он подошел ко мне: «Я же хотел в последний раз сходить на твоем корабле! А вы...». Чувство вины перед этим человеком не покидает меня и сегодня.

Так кто же этот человек? В течение долгих лет он планомерно

стояние СССР господству империализма на море в годы «холодной войны», Сергей Георгиевич Горшков навсегда останется в истории российского флота.

Ю.М. МОХОВ,
главный конструктор
амфибийных КВП

От редакции: В 1967 году студенты ЛКИ провели уникальный шлюпочный поход по местам боевых действий Краснознаменного Черноморского флота и Азовской военной флотилии. Маршрут

Малышев – ответственный за подготовку исторических сведений по маршруту похода; Е. Раскопов – фотограф; А. Решетников – кинооператор; В. Белоненко и Ю. Романенко – участники похода.

ева. В походе была организована подвижная береговая группа. В ее распоряжение был выделен катер ВМФ.

Таким образом, главком ВМФ С.Г. Горшков фактически дал «зе-



Подготовка к походу 1967 года. Прием адмиралом С.Г. Горшковым представителей ЛКИ. Слева направо: участники похода Ю. Рязанцев, С. Малышев, Ю. Романенко.

похода: Туапсе – Новороссийск – Ростов-на-Дону – Таганрог – Жданов – Керчь – Феодосия – Севастополь.

В процессе подготовки похода на заседании Военного совета Главкомом ВМФ С.Г. Горшковым были приняты представители нашего вуза: О.А. Борчевский – начальник кафедры ВМП, капитан 1-го ранга; В.С. Руховец – командир похода; Ю. Рязанцев – старший по шлюпочной секции; С. Ма-

Ю. Рязанцев и С. Малышев рассказали о целях, задачах и исторической направленности похода. Все члены Военного совета во главе с Главкомом, пожелав успешного проведения похода, расписались на схеме его маршрута. Главнокомандующий ВМФ выделил для участия в походе трех матросов из Ленинградской Военно-морской базы: А. Афанасьева, И. Сахипова и матроса с крейсера «Аврора» В. Золугу-

лений свет» шлюпочным походам Корабелки. С этого года походы вышли на качественно новый уровень. Все военно-морские флоты страны стали оказывать всестороннюю помощь и поддержку участникам походов.

В 1967 году на шлюпочные походы Корабелки обратили внимание и высшие руководящие организации комсомола страны. С тех пор они ежегодно проводились под эгидой ЦК ВЛКСМ.

Доклад студента Воспоминания Юрия Ивановича Рязанцева о встрече с адмиралом флота С.Г. Горшковым

Весной 1967 года группа участников предстоящего шлюпочного похода по морскому маршруту: Туапсе – Новороссийск – Ростов-на-Дону – Таганрог – Жданов – Керчь – Феодосия – Севастополь была принята в Москве командованием Военно-Морского флота СССР и приглашена для участия в заседании Военного совета.

По непредвиденным обстоятельствам мне, тогда студенту пятого курса корфака ЛКИ, пришлось экспромтом начинать доклад Совету о маршруте предстоящего похода, его целях и задачах, о подготовке шлюпок и экипажей к этому сложному морскому походу.

Мое выступление не было запланировано. Готовился докладывать о походе начальник кафедры ВМП, капитан 1-го ранга О.А. Борчевский, а дополнять его должен был командир похода, капитан второго ранга В.С. Руховец, но Главком флота С.Г. Горшков потребовал, чтобы о походе рассказал кто-нибудь из студентов.

Выслушав мое сообщение, Сергей Георгиевич попросил уточнить, ходил ли я в шлюпочные походы до этого. Я ответил, что это мой уже четвертый дальний шлюпочный поход в ЛКИ, а до института я занимался в шлюпочной секции Елецкого клуба старшеклассников при городс-

ком детском парке и был участником нескольких водных походов. Самый дальний тогда поход был в 1960 году по маршруту: Елец – Сталинград по рекам: Сосне, Дону, Волго-Донскому каналу и реке Волге.

Видно было, что мои ответы



удовлетворили Главкома, и он, уточнив, закончил ли я обучение по кафедре Военно-морской подготовки, попросил секретаря записать в протокол решение о привлечении меня к службе на военном флоте после окончания института.

Но жизнь распорядилась так, что я начал свой трудовой путь инженером-конструктором в ЦКБ «Балтсудопроект».

ФЛОТУ И МОРЮ



На тренировке в Финском заливе. 1956 год. На руле – Л.М. Ронкин, рядом – Ю.М. Мохов

вестные в Корабелке. Однажды, позаимствовав у меня только что приобретенную книгу Л.М. Ногида «Проектирование судов», они написали: «Побежденному учителю от победителей – учеников». Я не обиделся: плох тот учитель, которого ученики не превосходят.

В 1970-х годах мне было предложено руководить дипломными проектами по судам на воздушной подушке выпускников кафедры Проектирования судов. Все мои дипломники не только защитились на «отлично», но и весьма преуспели в профессии. Например, Я.Я. Лебедев в 1989-1992 годах и А.В. Шляхтенко с 1992 года по настоящее время были начальниками и главными конструкторами «ЦМКБ «Алмаз». Все они – люди активной жизненной позиции и высокой ответственности.

Однако процесс познания жизни складывается не только из технического обучения. Я говорю не только о знакомстве с шедеврами зодчества и мировой культуры, со-

ся конструктором Р.Е. Алексеевым и его первенцем – крылатой «Ракетой». Очень познавательным было и знакомство с ВМФ, будущим основным Заказчиком, которое состоялось в Балтийске в бригаде торпедных катеров Героя Советского Союза Б.П. Ущева, где мы проходили плавательную практику. (На рубеже 60-70-х годов меня с Ущевым связала большая работа по передаче ВМФ и освоению службами флота первых десантно-штурмовых катеров на воздушной подушке «Скат»).

Завершающим этапом моего обучения в ЛКИ был дипломный проект под названием «Пассажирский катер на подводных крыльях из пластмассы». До сих пор считаю, что дипломный проект завершает учебную подготовку специалиста и по значимости равен всем пяти годам обучения.

Окончив с отличием ЛКИ в 1959 году, я попросил направление на Выборгский судостроительный завод, который в то время достраи-

вался по последнему слову достижений в технологии судостроения. Два с половиной года работы на заводе сформировали из меня полноценного корабеля. Я приобрел бесценный опыт разносторонней практической деятельности. Будучи конструктором Технического отдела, я поработал технологом и строителем, изучил все службы завода и их взаимодействие. Прекрасная подготовка, которая пригодилась мне на всю жизнь.

В 1961 году я был переведен в КБ, которое сегодня широко известно как «ЦМКБ «Алмаз», для работы по судам с динамическими принципами поддержания. В секторе Гливно-

средоточенными в Ленинграде (Петербурге), о его героических людях – несокрушимом препятствии на пути фашизма. Я говорю и о единении с природой и о своем месте в ней. Лето, каникулы – или третий семестр – становились особым временем широкого знакомства с разнообразием жизни и формирования личности. Три из них я посвятил напряженным тренировкам и первому из дальних шлюпочных походов в Новгород, Нарву, Выборг.

Наш наставник, старший лаборант кафедры Морской подготовки, бывший командир торпедного катера Л.М. Ронкин на всю жизнь привил нам любовь к морю, к взаимодействию со стихией и уважению к ним. Под его руководством мы создали шлюпочную секцию ДОСААФ ЛКИ и выступали на городских соревнованиях.

Мы активно помогали в развитии

дипломного проекта завершает учебную подготовку специалиста и по значимости равен всем пяти годам обучения.

КАК ХОРОШО БЫТЬ КОРАБЕЛОМ!

Корабелом я стал в 1953 году, когда поступил в Ленинградский кораблестроительный институт (ЛКИ). Но это был только пролог. С первых дней учебы стало понятно, что корабель – дело ответственное. Это нам объяснил «дядька» нашей 115 группы, молодой тогда еще доцент, к.т.н. В.Н. Квасников. На наши настойчивые вопросы, что должен уметь делать корабель, он исчерпывающе кратко ответил: «Все! Даже принимать роды». Роды принимать мне в жизни не довелось, но делать «всё», что крайне необходимо в данный момент – частенько.

Время нашей учебы в ЛКИ складывалось великолепно: в стране слегка потянул ветерок свободы. Художественное творчество ленинградских студентов, в том числе корабель, проявилось ярким всплеском – спектаклем «На Лощманской, 3». Кукольный театр Эрнеста Серебрянникова, театр «Темп» и ансамбль «Гре-

нада» Валерия Саруханова, СЭТ (студенческий эстрадный театр) Юрия Потехина помнят и сегодня, и не только в Корабелке. Чуть позднее – «нахальное» требование «всеобщей стипендии и свободного расписания», коснувшееся и корабель. И – упорная учеба, поскольку учебный процесс в ЛКИ был одним из самых сложных.



145-я группа на практике в Сормово. Э. Парсегов, Г. Суцневский, Н.А. Киселёва, В. Дорошенко, Ю. Мохов, В. Жарков, В. Шалунов. 1957 год

Учебно-производственные мастерские давали азы рабочих специальностей слесаря, токаря, фрезеровщика, формовщика, сварщика. Мы гордились полученными справками о присвоении нам рабочих разрядов по этим профессиям. Превосходный профессорско-преподавательский состав настойчиво делал из нас инженеров – «думающих» – с прочными знаниями и широким кругозором. Не перечисляю этих благородных людей, большинство из которых отмечены в книгах В.Б. Образцова «Не уходит из памяти...» и А.Л. Васильева «От студента до профессора и не только...», изданных в 2008 году. Полноценные курсы лекций, лабораторные занятия, курсовые проекты постепенно создавали системную картину будущей специальности.

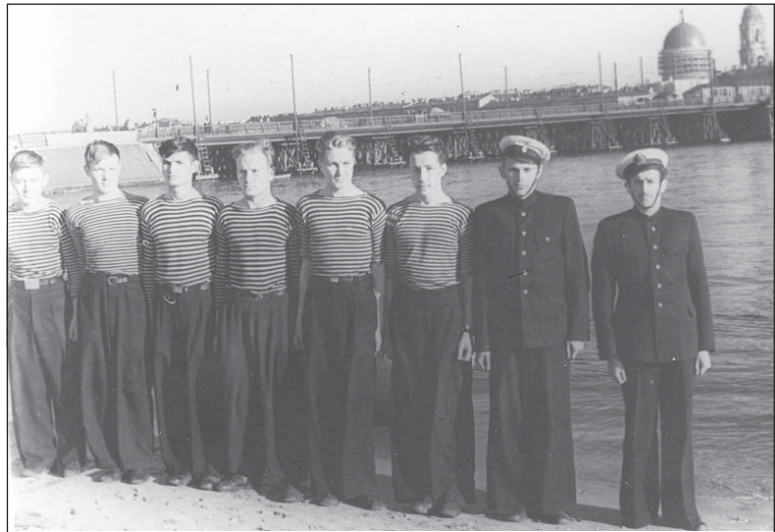
Мы рвались «в бой» и организовали Студенческое конструкторское бюро при кафедре Проектирования судов, в котором под руководством доцента, к.т.н. А.В. Бронникова выполняли конкретные проектные работы для Научно-исследовательского сектора (НИС) института. Я был избран начальником СКБ. Работая в НИСе и получая повышенную стипендию, я имел доход выше, чем зарплата на заводе в первый год работы. Моиими заместителями по СКБ были Игорь Челпанов и Александр Плотников, люди ныне хорошо из-

сельского хозяйства Ленинградской области. Увы, уже нет телятника на берегу реки Волхов, который мы строили в 1954 году в деревне Чернавино; наверно, снова требуется мелиорация на Карельском перешейке. Но это – уже дело рук молодых корабель.

Важнейшее значение для становления настоящим специалистом имели технологические практики на судостроительных заводах. Первую из них наша группа проходила под руководством В.К. Кузьменко на Балтийском заводе. Вторую – под руководством Н.А. Киселёвой на заводе «Красное Сормово» в городе Горьком. Тогда мы впервые познакомились с выдающим-



145-я группа у входа на верфь. 1957 год. Второй справа – Ю.М. Мохов.



Перед первым походом в Великий Новгород. 1955 год. Справа налево: Леонид Михайлович Ронкин (командир), Юрий Иванович Виноградов (старшина), Эдуард Тихов (правый заграбной), Юрий Моисеевич Мохов (левый бак), Рафаил Михайлович Мельников (левый заграбной), Земфир Габбасов (левый средний), Геннадий Иванович Бойков (правый бак), Александр Васильевич Локтев (правый заграбной).

ти, ставшего заместителем председателя Совета Министров СССР, круг полномочий и ответственности которого выходил далеко за рамки его профессии. Можно вспомнить немало других подобных примеров.

В жизни всегда есть место подвигу! Героями становятся те, кто в

ре. Возможно, что его жизнеобеспечение потребует даже большего использования ресурсов моря.

Судостроение было и будет впредь широко востребовано в мировом хозяйстве. Значит, корабель всегда будет необходимым и хорошо оплачиваемым специалистом. Эта профессия – интеллектуально емкая. Быть интеллектуалом – значит, многое понимать, знать и уметь. Корабель, отдавая Родине свой труд, вправе рассчитывать на достойную отдачу!

Бывших корабель не бывает. Уважаемые коллеги и единомыш-

го конструктора Ю.Ю. Бенуа, моего учителя, я, молодой инженер-конструктор, разработал первый эскиз общего расположения первого танкодесантного корабля на воздушной подушке «Джейран». Через 25 лет я был уже Главным конструктором третьей степени направления амфибийных кораблей на воздушной подушке. Тогда я мог констатировать, что на всех морских «театрах» у ВМФ Советского Союза были укомплектованы специальные отдельные соединения десантных амфибийных кораблей на воздушной подушке, способные обеспечить высадку первого броска морской пехоты на необорудованное побережье, в том числе с тяжелой техникой. Тогда уже приходилось заниматься консультациями и даже проектированием транспортных средств на воздушной подушке для стратегических ракет, разгрузки судов-снабженцев на Севере, переброски тяжелой техники через водные преграды, платформ на воздушной подушке для перестановки буровых установок в Западной Сибири, снабженцев для обслуживания морских буровых платформ и многим другим.

Но из любого правила бывают исключения. Корабеля добивались выдающихся успехов не только когда работали по избранной ими специальности. Достаточно вспомнить, например, многолетний труд корабеля Н.И. Смирнова на посту Председателя Ленгорисполкома, или Народного артиста СССР И.П. Владимиров, главного режиссера театра Ленсовета, или И.С. Белоусова, министра Судостроительной промышленнос-



У памятника «Тысячелетие России». Кремль Великого Новгорода. Слева направо: А.И. Хлюпин, Г.И. Бойков, Л.М. Ронкин, Земфир Габбасов, Эдуард Тихов, Ю.М. Мохов. 1955 год.



Корабеля на демонстрации 7 ноября 1955 года. Слева направо: И. Исаев, Б. Малахов, Г. Суцневский, В. Третьяков.

нужное время оказались в нужном месте и получили возможность заниматься любимым делом. Ведь совершить подвиг – это не только пойти на ночной таран или взять «языка». Подвиг – еще и ежедневный многолетний труд на благо общества.

До появления авиации, а потом и космонавтики судостроение многие века определяло состояние государства и его мощь. И сегодня человечество не может строить свою экономику без деятельности на мо-

леники, передавайте свой жизненный опыт всем, кто готов его принять. Прививайте им верность флоту и морю.

Ю.М. МОХОВ,
корабель,
главный конструктор,
лауреат Государственной
премии СССР,
Почетный машиностроитель РФ,
лауреат медали Гуманитарного
фонда «Личность Петербурга»

От редакции: Ансамбль «Гренада» Валерия Саруханова с 1967 года стал активным участником шлюпочных походов в качестве агитбригады. В том же году «Гренада» стала известной на весь Советский Союз.

ВОСХИЩЕН ГОСТЕПРИИМСТВОМ И ОТКРЫТОСТЬЮ



Панорама BI Norwegian School of Management

С моим другом, студентом Высшей школы менеджмента (ВШМ) СПбГУ, Арсением Майоровым мы периодически обсуждаем темы обучения. Поэтому он осведомлен в некоторых вопросах строительства судов, а я – в вопросах маркетинга, управления персоналом.

Обязательным этапом учебного процесса ВШМ является обучение в одной из зарубежных школ-партнеров. Местом его обучения стала BI Norwegian School of Management (школа менеджмента при университете в Осло).

Норвегия – морская держава, поэтому в перечень изучаемых дисциплин были включены и морские: «Maritime Law» (морское право), «Marine Insurance» (страхование объектов морской техники), «Organizing Shipowning Entity» (организация судовладельческой деятельности), «Ship Accounting» (учет судов)... Лекции читали не только теоретики, но и судовладельцы с практическим опытом управления.

На одной из лекций Арсений прокомментировал момент, связанный с судостроением. Узнав об источнике его знаний, лектор заинтересовался мной. Так я был приглашен на тот же двухнедельный курс морских лекций в BI Norwegian School of Management (далее BI), который прослушал и мой друг.

В Осло я остановился у Арсения,



Панорама BI Norwegian School of Management

на квартире, которую он снимал. Вопрос о том, где найти гида, естественно, тоже не стоял – за два с лишним месяца он там успел освоиться. Помимо весточки от близких людей, я «привез» ему возможность несколько дней поговорить на русском языке.

Мы гуляли по знаменитой набережной Акер Брюгге... Обращает на себя внимание обилие кораблей и судов, как стоящих в гавани, так и идущих по фиорду! Это и рыболовецкие катера, и буксиры, и паромы, и яхты... К набережному швартовались большие лайнеры и суда Ro-Ro. Недалеко от замка Акерхус замечаю группу кораблей НАТО, состоящую из тральщиков и противолодочного корабля. Они заняты поиском и обезвреживанием мин времен Второй мировой войны, установленных в Балтийском море. Это были корабли Бельгии, Великобритании, Германии и Польши, на которых мне довелось быть в июле 2007 года, когда они с визитом вежливости приходили в Петербург.

За столь короткий срок пребывания в Осло, помимо лекций в BI и

В Этнографическом музее в мае 2009 года проходила выставка «Дни Норвегии в Санкт-Петербурге». На ней были представлены совместные проекты двух стран, планы развития Осло и Санкт-Петербурга; в подтверждение уникальной экологии Норвегии посетителям предлагали выпить воды, которая была привезена из Норвегии. Многие облюбовали часть выставки, где можно было сфотографироваться на фоне красот Осло. Не стал я пробовать воду, не стал и фотографироваться.

Конечно, мне очень хотелось посетить эту интересную страну, о которой с малолетства много слышал от отца... В тот день я не мог представить, что уже через несколько месяцев буду пить уникальную чистую воду из водопроводной трубы Осло и встречать рассвет на крыше Den Norske Opera & Ballett (новое здание Норвежской Оперы и Балета) под звуки сюиты норвежского композитора Эдварда Грига.

знакомства с норвежской моделью образования, я успел посетить множество музеев и судостроительных организаций.

BI Norwegian School of Management

Занятия не слишком меня утомляли – они проводятся не так, как у нас. Это не «пары», а обыч-



Описывать словами корабли викингов – всё равно, что пытаться передать на бумаге вкус экзотического кушанья. Осло. Музей кораблей викингов. Дракар. Построен в VIII веке

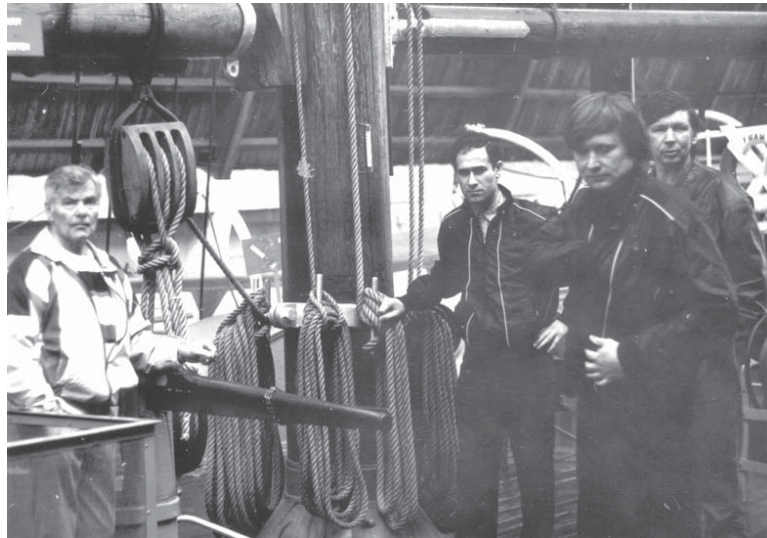
ные школьные уроки – по 45 минут. При этом за день на занятиях я совершенствовал знание английского языка шесть часов, а за весь курс – 40.

Семиэтажное здание вуза чем-то напоминает торговый центр, который оснащен эскалаторами, панорамными лифтами, значительным числом лестниц. За пропускным терминалом – огромные плазменные панели с on-line отображением идущих лекций, где указано имя

гичной схеме. Поэтому не следует опасаться российских судов.

Привел в пример «Балтийский завод», изделия которого отвечают самому высокому уровню качества: это суда Ro-Ro, построенные для норвежского заказчика под класс Det Norske Veritas (DNV), химические танкеры – для Германии и Голландии, это паром для Португалии...

Лектор улыбнулась. Видимо, она не ожидала такого поворота событий.



Слева направо: представитель SRS, К. Ханухов, В. Белоусов и М. Юрьев. Fram museum. У мачты корабля «Fram». Осло. 1991 год

О любом университете судят по туалетам и библиотеке. С туалетами там все в порядке: чисто и никто не курит. Библиотеки компьютеризированы, что дает возможность легко найти интересующую книгу, не копаясь в бумажных картотеках. Это характерно не только для почти всех зарубежных вузов, но и для отдельных петербургских. На стенде «Самые читаемые книги» без удивления обнаружил книги о мировом финансовом и экономическом кризисе, но изумило не потухшее до сих пор внимание к персоне нашего премьера. Наряду с многочисленными фолантами бросилась в глаза книга «Who is mr. Putin?».

Удивила меня тишина, царящая на лекциях в BI. Слышен только голос преподавателя. Мне очень не нравится, в каких условиях проходят лекции по гражданским специальностям в нашем вузе. Разговоры – это откровенное неуважение не только к преподавателю, но и к тем студентам, которые пришли сюда за знаниями. Вот была бы у нас такая же тишина, как на Военно-морской подготовке или в Норвегии!

Питание студента далеко не последний аспект успешной учебы. На

голодный желудок о предмете думать проблематично. Студент за 50 крон (по норвежским меркам – копейки), выбрав американскую, азиатскую или европейскую кухню, надолго забудет о голоде.

Det Norske Veritas и Shipping Research Services

На Корфаке читает лекции менеджер по развитию бизнеса по Северо-Восточной Европе, представитель Germanischer Lloyd С.В. Александров. Перед отъездом в Норвегию я проконсультировался у него по вопросу о том, в каких организациях, связанных с судостроением, там мне было бы полезно побывать, и как туда попасть. Сергей Владимирович откликнулся на мою просьбу, и мне удалось побывать в головном офисе Det Norske Veritas. Меня встретил human resources manager (менеджер по персоналу) и организовал часовую экскурсию по комплексам зданий. Он представил мне подразделения: Energy, Maritime и Oil & gas, а по остальным мне было разрешено пройти самостоятельно. В ходе экскурсии у нас с гидом состоялась предметная беседа, где он живо интересовался изучаемыми мной предметами и объемом практических знаний.

Я был восхищен гостеприимством и лояльностью по отношению к российскому студенту и открытостью компании!

Большинство классификационных обществ диверсифицировали свой бизнес, DNV не исключение. Его сотрудники работают в химической промышленности, в финансовом секторе, занимаются управлением рисками и аудитом, вопросами экологии, здорового образа жизни и качеством продуктов питания.

Рабочая обстановка здесь, как и в большинстве западных компаний, спокойная, все дела решаются размеренно, за чашечкой кофе...

Приходится посветовать на то, что у нас как раз в большинстве случаев, в тех же проектных организациях, ситуация обратная! (В некоторых бывал, а про другие рассказывали друзья). Аврал – привычное дело, и организация производства на заводах – не на высоте! Наверное, не стоит удивляться, почему у нас, например, так долго строятся суда! Но ведь и качество, возмож-



Проходная DNV

же выпускала рабочие чертежи для сборки секций. Современные САПР Tribon и Aveva Marine базируются на AUTOKON.

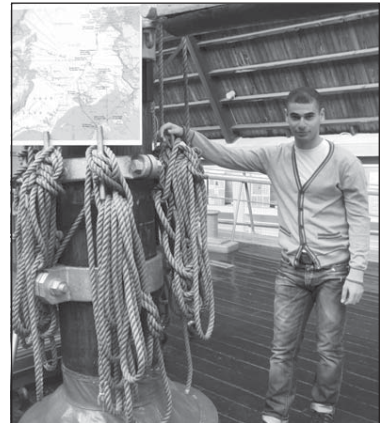
У меня была мечта, воспользоваться пребыванием в Норвегии, посетить учреждение, где учился и работал мой отец. Удалось переговорить с президентом SRS mr. Molda, который помнит российскую группу специалистов, что были у них на стажировке.

Здесь думают о людях

Вспоминаю из курса лекций, которые читал на СТФ Андрей Владимирович Квасников, – у норвежцев есть фонд будущих поколений, формируемый из «нефтяных» и «газовых» денег (и не только. Прим. ред.), который они не задействуют ни при каких обстоятельствах! Налоговая и экономическая политика страны не дает возможности появлению олигархов. Норвежские деньги, полученные от продажи ресурсов, лежат и работают на будущее ее жителей, что делает их социально и экономически защищенными (зарплаты, пенсии, здравоохранение, стипендии) – отсюда и один из самых высоких в мире уровней жизни. Впрочем, примерно таким же образом устроена экономика многих стран.

Выходя на улицу в любое время суток, можно видеть бегущих трусцой или катающихся на велосипеде, роликах людей. Власти всеми силами стимулируют использование электромобилей. К примеру, в центре города для владельцев этих машин – бесплатная парковка.

Мне хватило времени, чтобы познакомиться с культурой и этносом Норвегии. Получил удовольствие от посещения музеев: кораблей викин-



Виталий Ханухов. Fram museum. У мачты корабля «Fram». Осло. 2009 год

гов (мой любимый музей), Морской, корабля «Fram», Кон-Тики, города Осло и Национальной галереи.

С моей точки зрения, наибольшую ценность представляет музей кораблей викингов. Стоял рядом с кораблями постройки VIII века – не описать словами. Я погрузился в прошлое, представляя, как на этих драккарах захватывались земли Европы, представляя, как викинги ходят по кораблю: вот гребцы навалились на весла, вот предводитель похода кричит, морально настраивая воинов на победу, а вот и воины осматривают свое оружие, готовясь к бою...

Запомнился примечательный эпизод. Добираться до DNV пришлось на такси, все-таки расположен он в пригороде. Кстати, все такси в Осло – автомобили сугубо представительского класса марок: BMW, Volvo, Mercedes-Benz. По пути разговорился с таксистом. Он рассказывал, что они с женой сейчас решают, посетить в отпуске Венецию или Петербург. Естественно, я рассказал, откуда приехал и обрисовал красоты Северной Венеции. О «южной» он почти сразу забыл. Мнения жены ему уже не понадобилось...

Виталий ХАНУХОВ

БОМБЫ ДЛЯ БЕРЛИНА



Н.С. Дебелов

Идея дерзких налетов на Берлин в начале августа 1941 года принадлежала наркомому Военно-морского флота Н. Г. Кузнецову. Сталин план одобрил.

Контр-адмирала Ю. Ф. Ралля война застала на посту начальника минной обороны Балтийского флота. А в дни, о которых идет речь, ему было поручено совсем необычное задание: перебросить из-под Ленинграда на эстонский остров Эзель несколько тысяч авиационных бомб. Никто не сообщал, для чего это нужно, никто не раскрывал замысла предстоящей операции.

Под началом Ралля было немало разных кораблей. Какой-то из них должен был принять на себя очень опасный груз и провезти его по Финскому заливу, усыянному минами.

Выбор пал на тральщик старшего лейтенанта Дебелова. Николай Сергеевич Дебелов – капитан 1-го ранга, преподаватель Ленинградского кораблестроительного института – рассказал мне в начале 70-х: «Я командовал быстроходным тральщиком «Шпиль». Мы стояли на Большом Кронштадтском рейде, готовые к выходу в море. Вдруг с берегового поста принимают семафор: «Командиру немедленно прибыть в штаб минной обороны».

Я прибегаю в штаб. Адмирал Ралль без лишних предисловий объяснил суть дела: бомбы разных калибров должны быть переброшены на Эзель.

«Вы пойдете первым, Николай Сергеевич, – сказал он. – Не хочу скрывать: задание сложное. Обстановка на море – сами знаете. А время не ждет... Грузитесь и немедленно выходите. Задание от самого Верховного Главнокомандующего.»

Я только спросил: «Где принять груз?»
«В Ораниенбауме. Вас там ждут. Торопитесь!»

Я вернулся на корабль, стоявший в полной готовности. Загребла цепь, и якоря, вынырнув из воды, послушно легли в клюзы. Мы взяли курс на Ораниенбаум, к самому далекому причалу, где уже ждали груженные бомбами тележки.

Когда погрузку закончили, наполнив трюм, артиллерийский погреб, укрытые рогами и брезентом бомбы разместили даже на палубе,

начальник арсенала вручил мне какую-то странную на вид штаткулу.

«Тут первичные детонаторы, товарищ командир, вещь очень delicate. Придется их «поселить» в вашей каюте.»

Я принял футляр, бережно перенес его в каюту и спрятал в бельевой ящик кровати. Попрошались, зазвучала привычная команда: «Отдать швартов!» И мы вышли. Впереди – почти две сотни миль по Финскому заливу, начиненному минами, как суп – галушками. Так шутили тогда моряки.

Ни я, ни, тем более, все остальные, находившиеся на вахте, не знали, почему мы держим курс на Эзель и зачем у нас на борту столько бомб. Мы не подозревали, что родилась дерзкая идея и что наш переход – это первый шаг к ее осуществлению.

Мы знали, что каждый миг в прозрачной голубизне неба могут объявиться «юнкерсы» или «мессершмитты», а за невинным гребешком волны блеснет глазок перископа подводной лодки, если проглядеть – торпеды достаточно коснуться борта тральщика, и мы погибнем... В штурманской рубке у лейтенанта Тихомирова напряженно: выйдет на палубу, определится и – обратно, снова за логарифмическую линейку и расчеты. И рулевой Рыбаков ощущал штурвал как часть своего тела – ведь многое зависело от его рук и его слуха, от его способности мгновенно уловить команду, переключить руль и держать корабль строго на заданном курсе.

Ночь была светлая. Вода серебрилась, и на востоке блеснула алая полоса зари. «Теперь-то могут появиться самолеты», – подумал я, глядя в небо. Но опасность таилась в воде, рассекаемой острым форштевнем. Услышав донесение сигнальщика: «Прямо по курсу – мина!» – я скомандовал рулеводу, и корабль «покатился» в сторону. Все, кто был на мостике и внизу – около орудий, увидели качающийся в воде черный шар. Он остался позади...

Проходили самый сложный район... Похожий на скалу, выступавшую из воды, высился нос танкера, подорвавшегося на мине. Очевидно, команду сняли, только этот полуобгорелый нос торчал из воды, как напоминание об опасности.

Я вызвал помощника:

«Прикажете раскрепить спасательные средства и надеть всем пояса.»

«Есть!» – ответил он и бросился выполнять приказание.

Мы шли осторожно, всё время чувствуя близкую опасность. Новая мина не заставила себя ждать. Она неожиданно объявилась у самого борта. Командир отделения Маторин набросил на нее ватный «тулуп» для смягчения удара. Мы уклонились в сторону, и темное чудовище осталось за кормой... Зоркие глаза наблюдателей обнаруживали мины – одну, другую, третью... Мы маневрировали, обходили их.

Розовело небо, занимался новый день. Корабль входил в воду Моонзундского архипелага. Тут уж были не страшны ни авиация, ни корабли противника. Береговые батареи могли в любой момент нас надежно прикрыть.

А вот и бухта Куресааре. Поход окончен. Мост между материком и островом проложен. Бомбы выгрузили. Последним я осторожно вынес с тральщика штаткулу с детонаторами, пролежавшую весь путь среди моего постельного белья.

«Решение Ставки по-прежнему хранилось в секрете. Даже летчики авиаполка не знали, чем вызван их быстрый перелет в Эстонию. На острове они разместились в пустующих классах школы и стали ожидать. Чего? В тайну были посвящены лишь командир полка Евгений Николаевич Преображенский и его флаг-штурман Петр Ильич Хохлов. Они проводили все дни в работе над картами – прокладкой курсов, их уточнения и новые расчеты.»

А новым заданием был полет на Берлин. Трасса протяженностью 1800 километров, из них 1400 километров над Балтийским морем. Восемь часов в воздухе, в тылу врага... 15 самолетов ДБ-3 конструкции С. Ильюшина готовились к ответственной операции. Машины были надежные. И люди тоже...

На карте Берлина, раскинувшегося на 88 тысячах гектаров, условными значками были отмечены 22 авиационных и авиамоторных заводов, 7 электростанций, 13 газовых заводов, 22 станкостроительных и металлургических завода, 7 заводов электрооборудования, 24 же-

лезнодорожные станции. Объектов для бомбардировки было предостаточно...

Но вокруг Берлина – шестьдесят аэродромов. Значит, держи ухо востро.

Это началось 7 августа в 20 часов 30 минут. Три звена самолетов – Преображенского, Ефремова, Гречишников, – предельно нагруженные бомбами, вырвались на старт. Одна за другой отрывались тяжелые машины от земли.

Пролетев южнее острова Борнхольм, развернулись на юг. Высота – 6800 метров. Температура, как в лютую зиму, – минус 45°. Наши самолеты негерметичны.

«Самолеты идут над морем, но определить это можно лишь по карте. Кругом туман.»

Пересекли береговую черту. Впереди с левой стороны – Штеттин, неподалеку от него виден освещенный аэродром. Небо очистилось. То и дело принимаешь яркую звезду за приближающийся истребитель с включенной фарой. Сделав промер, штурман Хохлов сообщает командиру: «Встречный ветер – 70 километров в час». Теперь нам понятно, почему медленно приближаемся к цели. Сильный встречный ветер нам на руку: он относит назад звук моторов. Между Штеттином и Берлином дважды ниже нас прошел узкий луч прожектора. Немецкие летчики, видимо, летали в зоне ПВО, но нас не обнаружили.

«Берлин близко. Через десять минут – цель», – слышится голос штурмана. Наша цель – заводы Си-

Хохлова.

«В рейхстаг бы!» – произносит заветное Иван Рудаков, а я ногой выталкиваю большой пакет, в котором тысячи листовок. На листовках – фотографии разбитой техники, трупов немецких солдат, погибших на советском фронте.

Напряженно смотрим вниз. Надо обязательно увидеть взрывы наших бомб. Через минуту польхну два желтовато-красных взрыва. Есть! В Берлине гаснет свет, кварталы один за другим погружаются в темноту.

Быстро включив тумблер пере-

датчика, радирую:

«Мое место – Берлин! Задание выполнено. Возвращаемся на базу.»

В затемненном Берлине вспыхнул пожар. Это бомбили наши боевые товарищи. Вокруг самолета хлопали разрывы зенитных снарядов.

Через тридцать минут, показавшихся очень долгими, мы летели над балтийскими волнами. Уже под утро сели на наш маленький аэродром. Вслед за нами посадили машины и остальные летчики.

Характерно, что после нашего налета берлинское радио сообщило: «В ночь с 7 на 8 августа крупные силы английской авиации, в количестве до 150 самолетов, пытались бомбить нашу столицу. Действиями истребительной авиации и огнем зенитной артиллерии основные силы англичан были рассеяны. Из прорвавшихся к городу 15-ти самолетов 9 сбито». Англичане в ответ на эту фальшивку передали опровержение: «В ночь с 7 на 8 августа ни один самолет с нашей метрополии



менс-Шуккерта, но летчики мечтают попасть в рейхстаг или имперскую канцелярию.

С семикилометровой высоты хорошо виден большой город. Усыпанный тысячами огней, он распростерся, как паук. Нас не ждут. Рано всё же поспешил Геббельс сообщить об уничтожении советской авиации...

Голос штурмана: «Мы над целью!». Самолет вздрагивает, слегка подпрыгивает вверх. В кабину проникает характерный запах сработавших пиропатронов. Тяжелые бомбы устремляются вниз...

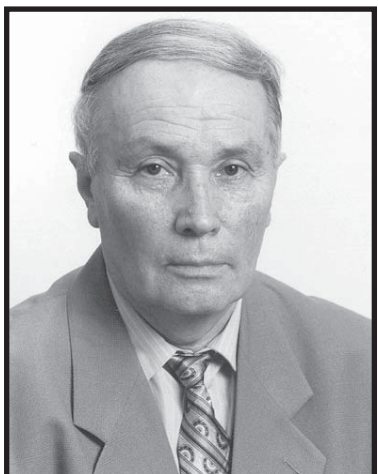
«Это вам за Москву, за Ленинград!» – слышим хрипловатый голос

не поднимался вследствие крайне неблагоприятных метеоусловий».

Н.Г. МИХАЙЛОВСКИЙ,
участник полета
на Берлин в 1941 г.

От редакции: К воспоминаниям автора об опасном рейсе тральщика «Шпиль» с грузом бомб для Берлина следует добавить, что, когда Балтийский флот в конце сентября отступал из Таллина в Ленинград, корабль Н.С. Дебелова шел головным, прокладывая путь крейсеру «Киров» и всей армаде кораблей.

И это было только начало Великой Отечественной войны...



28.08.1930 – 14.05.2010

Ушел из жизни **Виталий Васильевич ЛУГОВСКИЙ** – старейший сотрудник СПбГМТУ, бывший заведующий кафедрой Теории корабля, д.т.н., профессор, заслуженный деятель науки РФ.

В 1954 г. он с отличием окончил Кораблестроительный факультет ЛКИ по специальности «Гидродинамика корабля» и был принят в аспирантуру при кафедре Теории корабля. Непрерывно вел научные исследова-

ния по динамической остойчивости и качке судов, активно участвовал в разработке и внедрении «Норм остойчивости» Морского Регистра СССР, в деятельности Международной Морской организации в качестве эксперта по вопросам остойчивости и безопасности плавания. Подготовленные им технические материалы, в частности, по «критерию погоды», с 1970 г. входят в действующие «Правила» Регистра СССР и России, а также в «Кодекс» по остойчивости судов всех типов.

В дальнейшем В.В. Луговский руководил секцией мореходных качеств Российского Морского Регистра Судостроения. За время работы им выполнено около 200 научных, инженерных и учебно-методических работ. Он отмечался премиями имени академика А.Н. Крылова за лучшие работы в области гидромеханики и теории корабля. В 1998 г. выпустил учебник для кораблестроительных вузов «Качка корабля».

Видный ученый, доброжелательный и отзывчивый человек, требовательный, но в то же время необыкновенно тактичный руководитель, он всегда пользовался большой любовью и уважением коллег и товарищей по работе.

Светлая память о Виталии Васильевиче навсегда сохранится в сердцах всех, кто знал этого замечательного человека.

Надо вернуться в «Александрино»!

Как всегда, в мае был организован легкоатлетический кросс «Лоцманская миля», посвященный памяти 264-го Отдельного пулеметно-артиллерийского батальона и 65-летию Великой Победы, который проводился уже в 27-й раз.

В этом году кросс проходил вокруг учебного корпуса – Ленинский пр., 101 – и до общежития – пр. Стачек, 111. В последние годы трасса прокладывалась в парке «Александрино», где удобные дорожки и чистый воздух. Трассу кросса этого года проложили по бетонным плитам, люкам и тротуарам, что было небезопасно для его участников, не говоря уже о загрязненности воздуха выхлопными газами. Необходимо пересмотреть это решение и в будущем отказаться от этой идеи.

В соревнованиях приняли участие 825 человек, которые определили призеров в командном и личном зачетах.



Первое место – у команды ФКО; второе – ФКЭА; третье – ФЕНГО.

Юноши:
Александр Музыкантов, гр. 1350 – первое место;
Андрей Сучков, выпускник Корфака – второе место;
Андрей Лотов, гр. 2480 – третье место.

Девушки:
Надежда Бабарыгина, гр. 7560 – первое место;
Алла Валерко, гр. 6410 – второе место;
Валерия Смирнова, гр. 7100 – третье место.
Александр КЛИМОВ, главный судья соревнований
Фото **Сергея ДОВГЯЛЛО**



От всей души!

кандидатской диссертации математическое моделирование сложнейших природных механизмов полета и плавания. Эта тема настолько увлекла его, что он с блеском продолжил ее в своей докторской диссертации, став в 38 лет самым молодым доктором технических наук в СПбГМТУ.

Высокая квалификация, природная любознательность и достойное белой зависти упорство В.А. Рыжова стали залогом успеха во всех областях учебной и научной деятельности, которыми он занимался, будь-то участие в создании интерактивной образовательной системы «Русский музей на столе», проектирование движительно-рулевого комплекса на принципе машущего крыла для малой подводной лодки «Афалина», движимой мускульной энергией, освоение сложнейших пакетов прикладных программ по моделированию жизненного цикла технических объектов и по управлению производством, создание усовершенствованных пакетов прикладных программ в области вычислительной гидромеханики.

Талантливый ученый, трудолюбивый исследователь, надежный друг, замечательный человек и примерный семьянин – вот каков наш Володя Рыжов. От всей души поздравляем его с юбилеем и желаем здоровья, счастья и дальнейших успехов.

Коллектив кафедры ПМММ

Профессору кафедры Прикладной математики и математического моделирования (ПМММ) **В.А. РЫЖОВУ** исполнилось 50 лет.

Появление Владимира Александровича среди сотрудников кафедры вполне закономерно. Он с отличием окончил знаменитую 239-ю – школу математических вундеркиндов. В Корабелке успешно учился на кафедре Гидромеханики, где и в учебном процессе, и в научных исследованиях механика жидкости и газа и прикладная математика связаны теснейшим образом. Окончил ЛКИ с отличием и поступил в очную аспирантуру на кафедру ПМММ.

Привыкший братья за трудные задачи, В.А. Рыжов неслучайно выбрал в качестве темы

Шлюпка – уникальная морская реликвия

Шлюпочная регата «Весла на воду!», 27-я по счету, состоится 29 мая 2010 года на акватории реки Большая Невка, у Ушаковского моста.

Впервые шлюпочная регата Корабелки была проведена в 1984 году как соревнования команд студентов 3-го курса ЛКИ, проходящих обучение на Военно-морской кафедре.

В 2002 году шлюпочной регате был придан статус городских соревнований по гребле на морских ялах.

В 2005 году регата получила официальный статус международной; она посвящалась 60-летию Великой Победы.

В 2006 году регата получила статус «Кубок Европы»; в ней приняли участие 60 команд из России, Эстонии и Белоруссии.

В 2009 году участие в регате приняли 70 команд.

За всю историю открытых шлюпочных регат ЛКИ-СПбГМТУ участие в

них приняли более 800 команд (свыше 8000 человек) из России, Белоруссии, Украины, Эстонии и Финляндии.

В программе регаты – шлюпочные гонки на Ял-6 на дистанции 1500 м с поворотом и 1000 м с поворотом для подростков и женских команд.

Соревнования проводятся в различных возрастных группах.

Организацию и проведение шлюпочной регаты осуществляют Фонд «Морское образование», офицеры Учебного военного центра СПбГМТУ, специалисты молодежного гребнопарусного клуба «Командор».

Справки о регате можно получить на сайте: www.eco-ladoga.narod.ru и по тел.: (812) 713-85-68 – капитан 1-го ранга Сергей Александрович Хрусталева; (812) 714-14-43 – дежурный офицер УВЦ СПбГМТУ; +7921-301-89-89 – капитан 2-го ранга Василий Александрович Сапожников (автор и координатор Программы).



220 лет назад. Эскадра адмирала В.Я. Чичагова 13 мая 1790 г. одержала победу над шведской эскадрой генерал-адмирала герцога К. Зюдерманландского в сражении на Ревельском рейде.

Эскадра адмирала В.Я. Чичагова из десяти линейных кораблей, пяти фрегатов, двух бомбардирских кораблей и семи малых судов (всего 870 орудий), была атакована шведской эскадрой, состоявшей из 20-ти линейных кораблей, шести фрегатов, четырех вспомогательных судов, брандера (всего 1600 орудий), с шеститысячным десантом на борту.

Сражение было вызвано стремлением шведов разгромить по частям русский Балтийский флот, зимовавший в Ревеле и Кронштадте. При очевидном численном превосходстве и при благоприятном ветре шведы рас-

Из истории Российского флота

считывали на быструю победу, но уже в предбоевом маневрировании севернее острова Нарген один из шведских кораблей сел на Новую мель. Причем для снятия с мели им пришлось сбросить за борт 42 орудия.

Готовясь к бою, адмирал В.Я. Чичагов расставил эскадру на рейде в три линии: в первой – 10 линейных кораблей и фрегат; во второй – в промежутках между кораблями 4 фрегата и 2 бомбардирских корабля на флангах; в третьей – 7 катеров. Бой начался в 11-м часу, первым по шведам открыл огонь «Изяслав». Русская эскадра стояла на якоре. Шведы по плану боя должны были вести огонь, проходя в кильватерной колонне мимо русских кораблей, повторяя этот маневр до тех пор, пока русская эскадра не



Как поймать «Халяву»

Два раза в год наступает время, когда все члены студенческого братства проникаются друг к другу особенно дружескими чувствами, проявляют удивительную сплоченность и взаимопонимание, единым фронтом выступая против Великих и Ужасных Экзаменаторов. Время это – сессия.

В каком бы направлении ты не перемещался по коридорам алма матер, повсюду предстают одни и те же картины: кто-то со взглядом впащей в транс фифии бормочет малопонятные определения, кто-то поспешно обменивается получен-



Рис. Александра Зудина

ными знаниями, шуршит страницами впервые за семестр открытых учебников. Здесь же допрашивают с пристрастием уже «отстрелявшихся» героев, разрабатывают хитроумные стратегии «как сдать, если ничего не знаешь», торопливо нарезают на ровные, и не очень, прямоугольники прикуленные на проходной «шпоры», рассовывают по карманам источники знаний домашнего изготовления. И, конечно, в такой волнующей обстановке не могут не расцвести пышным цветом приметы, поверия и обряды, призванные обеспечить успешную сдачу экзамена «на халяву».

Вот, кстати, один из способов снискать благосклонность прекрасной дамы – Халявы. Накануне экзамена, ровно в полночь, нужно высушить с балкона с открытой зачеткой в руке (главное не перестараться: все-таки лучше попасть на экзамен, чем в больницу) и произнести магическую формулу: «Халява, ловись!». Другой вариант формулы: «Ловись, халява, большая и маленькая». Далее следует зачетку с отловленной с риском для жизни Халявой закрыть и ни в коем случае не открывать до самого экзамена! А то сбежит.

Теперь Халяву нужно накормить. Для этого зачетку помещают на ночь в холодильник. Только не забудьте утром захватить ее с собой и примите меры, чтобы ваши домочадцы ненароком не спугнули прикормленную удачу. Моя знакомая, например, заматывала зачетку нитками так, что открыть ее случайно было просто невозможно. Неслучайно, правда, тоже.

Непосредственно перед тем, как зайти в аудиторию, зачетку надо встряхнуть, чтобы Халява проснулась. Ну и все. Поутру зачетка с сытой и довольной Халявой непременно поможет даже на самом сложном экзамене. Особенно если то время, что зачетка лежит в холодильнике, потратить на изучение предмета. Рассказывают, один студент забыл на экзамене снять нитку и подал зачетку перевязанной. А преподаватель оказался в курсе всех этих дел,

видимо, сам в студенческие годы не раз за «халявой» гонялся. Посмеялся, снял нитку и, не спрашивая по билету, поставил «хорошо».

Такие приметы, как то, что перед экзаменом нельзя мыть голову, нельзя надевать новую, только что купленную вещь и стричь волосы незадолго до сессии, знают, наверное, все. И почти у каждого студента существуют свои собственные приметы и традиции сдачи экзаменов. Меня, например, всегда сопровождает талисман – заячья лапка – на удачу. Не подвела ни разу. Один парень, получив желанную оценку, немедленно съел листок с ответом, дабы и последующие экзамены сдать не хуже. Лицо преподавателя, ставшего свидетелем этого процесса, описанию не поддается.

В процессе сдачи сессии я решила озадачиться поиском еще каких-нибудь интересных примет, бытующих среди студентов. Вот что я нашла.

Смазать место вожаемой оценки спиртом или водкой. Так халява определенно присосется насмерть. Минус – если запах спирта не выветрится, преподаватель может им заинтересоваться. Да и чернила могут поплыть.

Мало кто берет и первый попавшийся билет. Для этого тоже существует своя тактика. Кто-то пристально смотрит в глаза экзаменатору, потом быстро переводит взгляд на билеты и берет тот, на который в первый момент упал взгляд. Другие отсчитывают билет тринадцатый по счету. По принципу «клин клином»: если не боишься неудачи, то она начинает бояться тебя.

Перед тем, как тянуть билет, хорошо бы постучать по дереву, подержаться за дерево или за человека, только что сдавшего экзамен на «отлично» (пусть отличник не обижается, но подержаться за него и за дерево обладает одинаковым эффектом). Скрещивают пальцы на руках, чтобы не сглазить. Кто на левой, кто на правой, кто на обеих сразу. Никому не показывают зачетку с предыдущими оценками, чтобы не сглазили. Тянут билет, стоя на левой ноге, чуть-чуть незаметно приподняв правую, смотрят левым глазом, как бы случайно прикрыв правый.

Должно быть, со стороны все эти ритуалы выглядят весьма экзотично, хотя остальные студенты обычно слишком заняты собственными билетами и на время выпадают из окружающей действительности. Так что любоваться такими акробатическими номерами преподавателю предстоит в одиночку. При подготовке к экзамену нельзя бросать конспекты и книги открытыми. Чтобы то, что уже выучено, «не вы-

На пороге сессии

ветрилось». Ложась спать, хорошо класть конспект под подушку, чтобы во сне знания сами просочились в сознание и там осели.

Хорошо, когда знакомые желают «ни пуха, ни пера». Причем желательно без напоминания, по собственному почину. Так надежнее. Очень хорошо, когда знакомый человек тебя ругает во время сдачи экзамена. Ты сдаешь экзамен в институте, а он сидит дома и тебя ругает. Чем крепче ругает, тем лучше. Кстати, потом с этим человеком обычно бывают прекрасные отношения: он уже высказал о тебе всё, что думал, заочно, и не имеет больше никаких претензий.

Один из студентов, ложась спать, кладет себе в ноги шоколадку. За ночь (по его объяснению) она впитывает вытекающие через ноги знания, утром он ее съедает, чтобы вернуть знания «на место».

Курсанты Военно-морского корпуса рассказали, что после консультации бегают по аудитории с полиэтиленовыми пакетами, ловят знания, которые во время консультации у преподавателя изо рта вытекают. На следующий день перед экзаменом пакеты развязывают, знания выпускают, и они витают в воздухе, чтобы при сдаче экзамена делать курсантов умнее.



Рис. Виктора Дорнемана

Студенты Корабелки поделились опытом: они не только «ловят халяву», но и перед экзаменом метут аудиторию венниками, выметая «западно».

И так далее, и так далее. Можно, конечно, посмеяться над всеми этими глупостями. Известно, приметы, в которые не веришь, не имеют никакой силы. А можно и не смеяться. Во-первых, интересно и забавно: помогает слегка абстрагироваться от упорной подготовки к экзамену, слегка расслабиться. Во-вторых, придает уверенности. А честный и смелый взгляд в глаза преподавателя наводит его на мысль, что ты всё знаешь, а значит, снимает парочку дополнительных вопросов. Да и военные знания всплывают в памяти успешнее, если при этом не трясеешься от страха. Опять же, однокурсников лязг зубов не отвлекает. Так что бороться со студенческими суевериями бесполезно и неуместно. Польза от них есть и немалая. Ну, а хорошо выученный предмет увеличивает эффективность даже самых необычных ритуалов процентов на девяносто.

На этом всё. Удачных экзаменов!

Элла ла Фэй,
корреспондент газеты
«Оракул»
специально для «ЗКВ»

при отступлении наскочил на камни у острова Вульф и был сожжен самими шведами.

По выражению историка флота Штенцеля, в этом бою шведам был организован «прогон сквозь строй», который обошелся им потерей двух кораблей, 61 убитого, 71 раненого, около 520 пленных. Русская эскадра не потеряла ни одного корабля, было убито 8 человек и 27 ранено. За этот бой адмирал В.Я. Чичагов был удостоен высшего российского ордена Святого Андрея Первозванного, командир фланганского линейного корабля «Ростислав» капитан 2-го ранга П.В. Чичагов был награжден орденом Святого Георгия 4-й степени, а отличившиеся командиры кораблей – золотыми шагами с надписью «За храбрость».

С.П. СТОЛЯРОВ
(Продолжение следует)



Учредитель газеты: ГМТУ.
Адрес для писем: 190008, С.-Петербург, Лощманская, 3.
Адрес редакции: С.-Петербург, Ленинский пр., 101
ауд. 314-б. Телефон: 753-56-25. E-mail: zkv@smtu.ru
Рег. свид. № ПО412 выдано Рег. инсп.
по защите свободы печати.
Подписано в печать 27.05.2010.

Электронная версия газеты:
<http://www.smtu.ru/zkv/index.html>
Мнение авторов не всегда совпадает с мнением редакции.
Редакционная коллегия:
Екатерина Судакова;
Наталья Камышева; Вера Чурляева.
Главный редактор Сергей Кукушкин

Газета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.
Отпечатано в ОАО «СПб газетный комплекс».
198216, СПб, Ленинский пр., 139.
Заказ № 425. Тираж 2 000 экз.
Распространяется бесплатно