



Задры Верфям



№ 22-23 (2506-2507)
ОКТАБРЬ 2013 года

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

ИЗДАЕТСЯ
С СЕНТЯБРЯ 1932 ГОДА

Нам есть, что показать

Осенние месяцы в нашем городе традиционно богаты промышленными и инновационными выставками, где предприятия и организации подводят итоги проделанной работе, оценивают перспективы, рассказывают о новых технологиях. И в их ряду заметное место занимает Корабелка. У нас есть четкое понимание, что участие в подобных выставках — это эффективный метод создания привлекательного имиджа нашего университета, установления новых контактов, возможного привлечения инвестиций.

Так, экспозиция нашего университета была представлена на 11-й международной конференции и выставке по освоению ресурсов нефти и газа Российской Арктики и континентального шельфа стран СНГ (RAO/CIS OFFSHORE 2013). Были продемонстрированы перспективные образцы подводной робототехники для океанографических исследований и мониторинга акваторий в районах подводной добычи углеводородов. За высоко-



дий НИР и ОКР в серию и имеющей устойчивого потребителя.

В организации участия СПбГМТУ в выставке деятельное участие принял выпускник факультета корабельной энергетики 1988 года С.И.Цыбуков, ныне генераль-



кий профессионализм и актуальность представленной экспозиции наш университет награжден Дипломом.

Значимым и уже традиционным является участие университета в Петербургском Международном Инновационном Форуме — основном мероприятии научно-технического и инновационного направления в Санкт-Петербурге, который проходил уже в шестой раз.

На нём была представлена экспозиция СПбГМТУ, посвященная разработкам университета, перешедшим в стадию серийных поставок: легководолазный комплекс, оборудование и инструмент для ремонта энергоустановок. Экспозицию посетил губернатор Санкт-Петербурга Георгий Сергеевич Полтавченко, который с интересом познакомился с образцами высокотехнологичной продукции.

Посетители стенда отмечали, что представленные Корабелкой разработки — одни из немногих на выставке, перешедшие из ста-

ный директор ООО «НПО по переработке пластмасс им. «Комсомольской правды». Активно и эффективно работали по подготовке к выставкам и на стендах сотрудники университета Д.В.Агеев, И.В.Кожемакин, С.А.Хрусталев.

Университету необходимо расширять номенклатуру представляемых на подобных инновационных выставках разработок. Безусловный интерес вызовут работы, связанные с водородной энергетикой, с исследованием различных материалов для корпусов подводных аппаратов, с созданием обучающих и тренажерных систем. Нужно активнее привлекать студентов и аспирантов к выставочной деятельности, ведь у них есть такие интересные работы, как проект яхты для океанографических и экологических исследований, телеуправляемый подводный робот — участник международных студенческих соревнований.

А.В. СМОЛЬНИКОВ,
проректор по учебной работе

Непотопляемость и взрывопожаробезопасность судов повышенного риска

Определение и разработка ключевых направлений совершенствования современных эрготехнических систем объектов морской техники и морской инфраструктуры непрерывно находится в зоне пристального внимания ученых и специалистов нашего университета. Для профессионального обсуждения глубинных проблем на этом направлении одной из проверенных и результативных форм и, особенно, в условиях массовой компьютеризации, остаются и пользуются все большим спросом личные встречи специалистов в формате специальных семинаров.

Именно на них можно неторопливо и вдумчиво рассмотреть сложнейшие и подчас «противоречивые» процессы функционирования специализированных систем и их эволюционного развития, услышать мнения ученых и специалистов, обменяться опытом и лучшими практиками, задать давно волнующие вопросы и узнать «чем дышат» супостаты и конкуренты... Обо всем этом не пишут в журналах, а на публичных сайтах, как правило, суть затуманена таким «информационным шумом», что и не сразу докопаешься до истины.

Совсем другая ситуация на встрече профессионалов. Здесь горюют не торопясь, но слышат всех и всё. И в этом — особая сила личных встреч и профессионального обсуждения пусть даже самых трудных вопросов и проблем.

Именно в такой обстановке в здании Учебного интегрированного производственного комплекса СПбГМТУ состоялась встреча специалистов отрасли от более, чем 10 организаций в области автоматизации процессов борьбы за живучесть корабля, судна при организационном обеспечении одноименного Некоммерческого партнерства «ИАП БЖКС».

Приветствуя участников семинара, посвященного лучшим практикам автоматизации процессов обеспечения непотопляемости судов, проректор по учебной работе Александр Васильевич Смольников отметил значимость того факта, что он открывается в рамках проходящего в университете Со-

вета учебно-методического объединения по образованию в области кораблестроения и океанотехники.

Семинар провел доктор технических наук профессор Валентин

ценность таких встреч, что делая проблемы рельефнее и осязаемее, они позволяют понять их с позиций ближайших практических задач и ожидаемых результатов.



Представитель СПбГМТУ капитан 2 ранга М.С. Марков демонстрирует спрямление корабля в бассейне Военно-учебного центра

Борисович Фирсов (ОАО «Концерн «НПО «Аврора»). Созданию обстановки профессиональной требовательности и научной принципиальности, «отеческого внимания» к молодым ученым и специалистам и доброжелательности в значительной степени способствовали содержательные доклады и выступления представителей ведущих предприятий отрасли К.Л. Селиверстова, Л.А. Рыжовой (научная школа профессора Лушина Г.В.), Н.П. Ушаковой, В.А. Москаленко, С.В. Калача, Т.Ю. Федоровой, О.Ю. Сатуло и других, включая офицеров Военно-учебного центра СПбГМТУ А.Б. Акоюяна, Е.В. Бондаренко, М.С. Маркова, а также аспирантов и студентов университета А.В. Марченко, И.Ю. Смирнова, Р.И. Горбачева, Е.А. Лихоманову, Ю.А. Кравцевич.

Казалось бы, семинар прошел, все участники выразили единодушное удовлетворение и благодарность ведущему и организаторам, но поднятые проблемы стали еще острее. Но в этом и особая

Рассмотрев поднятую на семинаре проблему автоматизации процессов непотопляемости с единых системно-технологических позиций, участники семинара выразили желание столь же предметно обсудить проблему автоматизации процессов обеспечения взрывопожаробезопасности (ВПБ) судна.

И этот семинар уже подготовлен и состоится в ближайшее время — 17 октября. Мероприятие начнется в 10.00 на площадке одного из учредителей НП «ИАП БЖКС» — Центрального научно-исследовательского проектно-конструкторского института морского флота (ЦНИИМФ).

Среди докладчиков — представители ЦНИИМФ, НПО «Аврора», СПбГМТУ, ИПУ РАН, ОАО «Меридиан», Крыловского государственного научного центра, СПбФ ФГБУ «ВНИИ противопожарной обороны» МЧС России.

Руководитель семинара — начальник подразделения НИИ кораблестроения и вооружения ВМФ Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия» капитан 1 ранга Сергей Николаевич Соловьев.

Программа семинара — весьма насыщенная и включает анализ исторических аспектов и путей решения проблемы, международные требования и регламенты РФ по обеспечению ВПБ судов, нормативные документы в области системы управления ВПБ на море и практика их реализации в России, демонстрация и обсуждение специально отобранных фильмов, технология и результаты сравнительного анализа и ранговой сертификации технических решений по автоматизации процессов борьбы за живучесть корабля, судна.

Мы приглашаем специалистов, а также всех интересующихся вопросами безопасной эксплуатации судов на этот семинар.

А.В. АЛЕКСЕЕВ,
профессор кафедры судовой автоматики и измерений



Участники семинара осваивают технологию конкурентного анализа на практическом занятии в компьютерном классе СПбГМТУ

На выставке «Нева-2013»

С 24 по 27 сентября в Санкт-Петербурге проходила международная судопромышленная выставка «Нева 2013», на которой ведущие судостроительные компании мира представили свои новейшие технологии. В шести павильонах комплекса «Ленэкспо» расположилось, наверное, всё, что составляет процесс создания корабля. Непосвященный в судостроение человек мог увидеть то, о чем говорил первокурсникам Корабелки заведующий кафедрой Вычислительной Техники Владимир Макарович Журава: «Судно — это маленькая планета. Все, что есть на суше, есть и на судне».

Мы же, как студенты-первокурсники, увидели свое будущее — ту отрасль, в которой нам предстоит работать. И хотя нам пока не хватает знаний и умений для того, чтобы понять важность представленных технологий, мы будем учиться и ждать следующей выставки, а там, быть может, когда-нибудь и наши достижения окажутся достойными такой экспозиции.

Николай ЛЕТОВ,
гр. 1190



Группа 1117 (куратор Ксения Каскив) на выставке «Нева-2013»

ПМ³ встречается с первокурсниками ПМ

19 сентября в Петровском зале факультета Кораблестроения и Океанотехники состоялась ставшая уже традиционной встреча преподавателей кафедры Прикладной математики и математического моделирования со студентами группы 1100, выбравшими для себя обучение по направлению Прикладная математика.

Преподаватели кафедры коротко, но очень увлекательно обрисовали молодому поколению современные перспективы для выпускников, а также рассказали о направлениях научной деятельности кафедры, в том числе, о проектах, в которых могут участвовать и студенты.

Первокурсники, в свою очередь, рассказали о причинах, побудивших их выбрать в Корабелке специальность именно прикладную математику, а также о своих личных интересах и достижениях.

На встрече присутствовал декан ФКиО профессор В.Н. Тряскин.

В.Б. ХАЗАНОВ,
д.ф.-м.н., доцент кафедры ПММ



С ответным визитом

В первых числах октября наш университет принимал делегацию из финского университета Aalto (Хельсинки). К их приезду была организована конференция в корпусе «А», на которой с приветственным словом выступил проректор по международному сотрудничеству Кирилл Всеволодович Рождественский. О сегодняшнем дне Корабелки, об успехах студентов в учебе и их активном участии в общественной жизни рассказали проректор по учебной работе Александр Васильевич Смольников и начальник отдела международных связей Татьяна Ивановна Малышева. С ответным словом выступил профессор университета Aalto Пентти Куяла.

Диалог продолжили студенты: гости рассказали о своем университете, а наши ребята, помимо представления университета, поведали о выдающемся отечественном ученом академике Алексее Николаевиче Крылове, 150-летний юбилей которого мы отмечаем в этом году. Большой интерес вызвали выступления студентов, ездивших по программам обмена в зарубежные университеты. Своими яркими впечатлениями поделились студент 4-го курса ФКиО, проходивший лет-

нюю практику в финском Aalto и французский студент, который приехал по обмену на обучение из города Брест (Бретань) в СПбГМУ.

В завершение, финские студенты подарили отделу Международного сотрудничества самодельную рынду, как знак добрых и дружественных отношений между университетами.

После конференции гости нашего города в сопровождении студентов-корабелов отправились на экскурсию по рекам и каналам города. На следующий день для них были организованы визиты в Арктический и антарктический научно-исследователь-

ский институт и Крыловский государственный научный центр.

В субботу у студентов Aalto был свободный день, они посвятили его знакомству с нашим прекрасным городом и общению с новыми друзьями, после чего, в воскресенье их визит подошел к концу и они, довольные поездкой, вернулись в домой в Финляндию.

Мы давно дружим с этим университетом и будем дальше продолжать сотрудничество.

Забава КАЧЕНОВСКАЯ, гр. 1410
Сергей УСТИНОВ, гр. 1410
ФОТО: Сергей ДОВГЯЛЛО



«Такие люди не повторяются в жизни»

В этом году отмечается 150-летие со дня рождения Алексея Николаевича Крылова — выдающегося математика, гениального инженера, талантливого изобретателя и педагога, человека энциклопедических знаний, научные работы которого являются «библией» для кораблестроителей всего мира.

Будущий академик, кораблестроитель, генерал флота Алексей Николаевич Крылов родился 15 августа 1863 г.

В 1878 г.он поступил в Морское училище в Санкт-Петербурге, которое закончил с отличием 6 лет спустя.

Затем работал в компасной мастерской Гидрографического управления под руководством И. П. Колонга, где провел свое первое научное исследование по девиации магнитных компасов. Теорией магнитных и гирокомпасов ученый занимался всю жизнь. Много позже, в 1938–1940 гг. опубликовал ряд работ, в которых дал полное изложение теории девиации магнитного компаса, исследовал вопросы теории гироскопических компасов, разработал теорию влияния качки корабля на показания компаса.

Желая применить свои математические способности в технике, А. Н. Крылов избирает своей специальностью кораблестроение.

Проработав год на Франко-русском судостроительном заводе в Петербурге, А. Н. Крылов в 1888 г. поступил в Морскую академию, которую окончил в 1890 г. одним из первых и был оставлен при ней преподавателем математики и теории корабля. Доцентом и профессором Морской академии Алексей Николаевич состоял полвека — с 1890 по 1941 г. Он читал здесь лекции по всем областям математики и по всем отделам, входящим в общий курс теории корабля.

В 1893 г. была опубликована теоретическая работа Алексея Николаевича о новом методе расчета подводной части корабля, составившая эпоху в теории корабля. Она послужила началом его известности за рубежом и движения русского кораблестроения на первое место в мире.

В следующем году вышло в свет первое отдельное издание курса теории корабля, читанного Алексеем Николаевичем в Морской академии. В том же 1894 г. А.Н. Крылов опубликовал новую теоретическую работу, вошедшую в мировой фонд кораблестроительной науки. Она была посвящена разработке теории качки корабля на волнении.

Теория бортовой качки, построенная им, обобщила и уточнила все имевшиеся до него результаты. В то же время Алексей Николаевич работал над проблемой уменьшения качки при помощи специальных устройств на судне (гироскопические стабилизаторы, цистерны). Он избрал несколько приспособлений, которые были использованы на практике.

Разработанная А. Н. Крыловым теория килевой качки (1896 г.) явилась новым словом в науке. Его приемы расчетов вошли в практику судостроения во всем мире.

За свои научные изыскания он избирается членом Английского общества корабельных инженеров и членом Французского морского общества. Более того, в январе 1899 г. Английское общество корабельных инженеров присуждает А. Н. Крылову престижную награду — золотую медаль.

Велика роль А. Н. Крылова в создании специализированного кораблестроительного образования в России. В 1898 г.он представил главному инспектору кораблестроения обширный, подкрепленный цифрами доклад о необходимости преобразований

в процессе подготовки инженеров флота. Была создана междуведомственная комиссия, и в результате ее работы с участием А.Н. Крылова в Петербурге был учрежден Политехнический институт в составе четырех отделов: кораблестроительного, металлургического, электромеханического и экономического.

После Великой Октябрьской социалистической революции Политехнический институт был расширен, а кораблестроительный факультет выделен и развит в самостоятельный Ленинградский кораблестроительный институт (ныне Санкт-Петербургский государственный морской технический университет). Так именно по мысли А.Н. Крылова возникло высшее учебное заведение, имеющее огромное значение для морского флота.

С 1900 г. А. Н. Крылов деятельно сотрудничает со Степаном Осиповичем Макаровым, адмиралом и ученым-кораблестроителем, работа над вопросом плавучести корабля. Итоги этой работы вскоре стали классическими и до сих пор широко используются в мире.

Поздней осенью 1901 г. Алексей Крылов представляет в Морской технической комитет записку о необходимости снабжать боевые корабли таблицами непотопляемости. Уже в ходе Русско-японской войны он делает в Морском техническом комитете доклад «О снабжении судов флота таблицами, показывающими влияние затопления отделений на крен, дифферент и остойчивость корабля и об общих мерах к обеспечению непотопляемости судов при повреждении» и создает оптический прицел для корабельных орудий.

В январе 1908 г. Крылов назначается исполняющим должность главного инспектора кораблестроения. Именно ему в 1912 г. поручено подготовить текст до-

клада по вопросу о необходимости ассигнований 500 млн. руб. на возрождение российского флота.

В ноябре 1914 г. он избирается членом-корреспондентом Академии наук по разряду физических наук, а спустя всего 1,5 года становится ординарным академиком.

Известны труды А.Н. Крылова в области небесной механики, например «Беседы о способах определения орбит комет и планет» (1911), «Об изменении эллиптических планетных орбит» (1915).

Алексей Николаевич в совершенстве владел французским, немецким, английским и латынью. Он перевел на русский язык «Математическое начала натуральной философии» И. Ньютона, а также «Новую теорию Луны» Леонарда Эйлера и другие работы.

В первые годы советской власти А.Н. Крылов продолжает работу в академии: состоит в ряде комиссий, в том числе по установлению поясного времени, по развитию отечественного торгового флота и т. д. В январе 1919 г. при поддержке А.Н. Крылова как председателя организационного отдела Института экспериментальных исследований создано Бюро научной комиссии Высшего совета народного хозяйства.

С 1928 по 1931 г. Крылов — директор Физико-математического института АН СССР.

Работа академика А.Н. Крылова неоднократно была отмечена государственными наградами. Ему присуждается Государственная премия 1-й степени за работы по теории компасов и гирокомпасов, присваивается звание Героя Социалистического Труда.

Скончался Алексей Николаевич Крылов 26 октября 1945 г. Последней, незавершенной его работой была «История открытия планеты Нептун». А.Н. Крылов похоронен на Волковском клад-



Алексей Николаевич Крылов
(1863–1945)

бище в Санкт-Петербурге, неподалеку от могил его великих современников — И.П. Павлова и Д.И. Менделеева.

«Такие люди, — сказал о А.Н. Крылове его друг академик А.Ф. Иоффе, — не повторяются в жизни».

В сентябре 2013 г. состоялась научно-практическая конференция, посвященная 150-летию со дня рождения академика А.Н. Крылова, организованная Комитетом по науке и высшей школе правительства Санкт-Петербурга и Фондом «Морское образование». Конференция прошла в рамках Шестого межвузовского фестиваля «МОРФЕСТ»-2013 и форума «Образование молодежи, культурно-историческое наследие и патриотизм России». Конференция прошла на базе Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

В ноябре 2013 г. в стенах Крыловского ГНЦ планируется провести выездное заседание президиума РАН и научную конференцию, посвященную памяти академика Алексея Николаевича Крылова.

А.В. БУСЬКО,
начальник управления
по формированию
студенческого контингента

МОРФЕСТ завершился. Да здравствует МОРФЕСТ!

Ответы участников фестиваля на один вопрос

— Ну как?
Дмитрий ЯКУБОВ (куратор фотоконкурса, студент):

— Фестиваль прошел на одном дыхании! Спартанские погодные условия никого не пугали, все были сосредоточены на своем деле — это один из самых больших плюсов фестиваля. Да — нас штормило, да — нас заливало дождями, да — мы видели снег, но ребята старались абстрагироваться и не думать о том, что происходит за бортом. Главное — то, что происходит на самом теплоходе! За это хочется сказать всем большое спасибо!

Марина ХОДЫРЕВА (студентка, волонтер):

— МОРФЕСТ — это сумасшедшая неделя, насыщенная мероприятиями и конкурсами, талантливыми людьми, новыми городами и необыкновенной красотой осенних пейзажей. Участники фестиваля превратились в одну большую семью, в которой каждый был рад друг другу. А холодные ветра и штормовые предупреждения не испугали, а только еще больше сплотили всех. Спасибо организаторам за МОРФЕСТ. Надеюсь, в дальнейшем он будет только улучшаться и процветать.

Александр ЧЕРНЫШОВ, студент СПбГУРП

— Особенно важно для меня было то, что я своими руками смог участвовать в мониторинге воды на протяжении всего фестивального маршрута. Проблемы экологии каждого региона все больше волнуют молодое поколение. И очень важно, что фестиваль обратил на эти проблемы особое внимание.

Ангелина ПРАВДИНА (студентка, участник коллектива «Феномен»):

— В этом году я первый раз участвовала в морском фестивале, и он оставил массу впечатлений. Было интересно побывать в известных исторических городах России. МОРФЕСТ дал возможность познакомиться с ребятами из других городов, узнать их поближе. Было приятно, что наш коллектив «Феномен» выиграл конкурс танца. Спасибо огромное организаторам за проделанную работу и всем участникам за полученные эмоции и настроение...!

Алена ЛАВРОВА (студентка, барбанщица):

— МОРФЕСТ — так много новых знакомств, и так мало времени, чтобы пообщаться со всеми. Это была одна из самых сумасшедших недель моей жизни! Мы не успевали есть, мы не успевали спать. Конкурсы, выступления, дискотеки бешеный ритм! Я ещё неделю отсыпалась, и снились мне соседи, певшие песни под гитару...

Мария КУРНИКОВА («II Вице-Мисс Жемчужины Балтики-2013»):

— Этот фестиваль оставил противоречивые чувства: с одной стороны жуткой усталости (от конкурса, бессонных ночей, впечатлений), а с другой стороны, эти же самые чувства вызывают самые положительные эмоции! Череда красивейших городов создала впечатление не недельного плавания, а как минимум месячного! Позволила вновь вернуться в студенчество и проникнуться всей его пьянящей атмосферой, где есть все: и максимализм, и амбиции, и первые разочарования...

Несмотря на то, что я заняла третье место, вынесла из конкурса массу полезных для жизни вещей: опыт, уверенность в собственных силах, новые идеи и планы.

Иван НОВОСЕЛОВ, председатель Студсовета:

— Дискуссии о воспитании молодежи на культурно-историче-

ском наследии подкреплялись богатейшей информацией из истории нашей страны, с которой мы сталкивались в ходе экскурсионных программ по маршруту фестивального круиза. Особенно за-



помнились посещения Ипатьевского и Ферапонтова монастырей с уникальными фресками Дионисия.

Валерия ИВАНОВА (студентка, участник танцевального коллектива «Феномен»):

— На «МОРФЕСТЕ-2013» больше всего я интересовалась фотоконкурсом и конкурсом красоты «Жемчужина Балтики», в котором 2 года назад самой довелось принять участие. Поддерживала претендентов от нашего вуза и была очень рада их победам.

Очень запомнились ежедневные тематические вечеринки. Всегда было что-то новое: музыка, сюжет, костюмы, ведущие. В такой веселой атмосфере хотелось танцевать всю ночь!

Антон ФИЛАТОВ (студент):

— Фестиваль помог по новому взглянуть на родную страну, удивиться тому, сколько же прекрасных маленьких городов скрыто под тенью мегаполисов; дал возможность познакомиться с талантливыми и коммуникабельны-

ми людьми, узнать много нового и просто беззаботно отдохнуть от городской суеты. МОРФЕСТ, думаю, навсегда запечатлелся в головах участников, потому что подобной атмосферы, подобно-

Я хочу сказать лишь одно, спасибо всем за «МОРФЕСТ», за великолепные 8 дней. Эти эмоции не забудутся никогда. «МОРФЕСТ» сплотил всех. Жалко, что фестиваль проходит раз в два года.

Татьяна МАЛЫШЕВА, начальник отдела международных связей СПбГМТУ, председатель правления Морского молодежного совета:

— Для меня особенно неожиданным и приятным оказался активность и непосредственность, с которой участвовали в дискуссиях представители советов молодых ученых и специалистов судостроительных предприятий. Очень хорошо, что во вновь избранном правлении Морского молодежного совета будут участвовать представители учебных заведений и предприятий отрасли.

Алина СТАРКОВА (студентка, волонтер):

— Вернувшись с «МОРФЕСТА», хочется свернуть горы и переплыть океан! А главное, очень хочется спать!

Ну а более подробно о прошедшем фестивале «Морфест-2013» вам расскажут сотни фотографий, десятки видеороликов и комментариев участников на страницах социальных сетей. И в первую очередь это страницы ВКонтакте сообществ «Морфест» и «За кадры верфям».

Действительно, концентрация таланта, красоты и энергии молодости на квадратный метр палубы теплохода была так высока, что возникла замечательная общность счастливых людей — участников морского фестиваля «МОРФЕСТ-2013»! Еще раз спасибо всем его организаторам, спонсорам и участникам!

Ответы записала
Ирина ПОВЫШЕВА,
наш собкор
ФОТО **Алексея ВАСИЛЬЕВА**

Навстречу 95-летию ВЛКСМ

Не расстанусь с комсомолом — буду вечно молодым!

Мы поступили в Корабелку в 1967 году. Это было замечательное советское время, когда мы жили в государстве с понятными правилами игры. Мы знали, что на Западе живут враги, желающие, как пелось у Высоцкого, нас «уконтрапупить», а мы строили коммунизм и свято верили в светлое будущее. Идеологическая работа, проводимая в обществе, убеждала нас в том, что «мы идём верной дорогой».

Наша жизнь была определена и расписана на многие годы вперед. С одной стороны, мы понимали, что каких-то запредельных высот достичь можно только вступив в партию или женившись на дочке большого начальника, с другой стороны мы были уверены в завтрашнем дне — в том, что от голода мы не умрем, от болезней нас бесплатно и даже хорошо вылечат, а на пенсии мы сможем неплохо жить и даже ездить на курорт поправлять своё здоровье. Пусть не летом и не в сезон, но уж голодать нам точно не придется!

При всех идеологических издержках мы искренне верили в идеалы и старались приносить пользу обществу.

В 1967 году в Союзе шла активная подготовка к празднованию 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции, и кульминацией этого праздника должна была стать демонстрация 7 ноября.

Обычно такие демонстрации выливались во всенародный праздник. И это действительно был праздник. Люди собирались со своими коллегами, проходили

по определенному маршруту, который заканчивался для ленинградцев на Дворцовой площади, а затем возвращались домой или к друзьям, где за столом продолжали праздник, почти всегда до позднего вечера. Настроение было радостное, в прямом смысле, праздничное.

Чтобы не говорили теперь, но я твердо уверен, что если бы в то время началась война, не было бы проблем с набором людей в действующую армию. Люди гордились своей страной, ее великими достижениями, были уверены, что Советский Союз — это Великая держава (и уж если не самая великая, то, как минимум, такая же великая как США). Мы любили своё Отечество и готовы были его защищать, даже ценою собственной жизни. Это не пустые слова, а внутренняя убежденность.

Конечно, в воспитании таких патриотических качеств огромная роль принадлежит пионерской и, в первую очередь, комсомольской организации.

Если обернуться назад и спросить себя: «А что же действительно серьезного сделали мы в этой жизни?», то ответ у разных людей будет, почти наверняка, различный, но я уверен, есть события, которые объединяют наше поколение.

Для меня это в первую очередь движение Студенческих Строительных Отрядов.

Да, Корабелка была известна в городе и в стране многими своими победами — наше студенческое общежитие неоднократно становилось лучшим в Союзе,



Легендарные братья **Георгий и Сергей Егоровы** (кто слева, кто справа — не принципиально) — гордость Корабелки эпохи ректора **Е.В. Товстых**

слава о нашем кукольном театре и ансамбле «Гренада» разнеслась по всей стране, наша сборная по академической гребле не раз становилась чемпионом, наши борцы были лучшими, на фестиваль художественной самодеятельности «Весна на Лощманской» мечтали попасть не только студенты родного вуза. А знаменитые шлюпочные походы ...!

Всё это не могло существовать без грамотной организации. Мы знаем, что только в сильной команде рождаются победы, а наша команда всегда была известна своим боевым духом, и в этом велика заслуга комитета комсомола.

Но самое главное и самое весомое — это, конечно, стройотряды. География стройотрядов Корабелки — вся карта тогдашнего

Советского Союза — от Мурманска и Никеля на Севере, до знаменитых «помидорных» отрядов в Астрахани; от Франции, Германии и Болгарии до дальнего Востока и конечно Ленинградская область и Казахстан.

В 1970 году был сформирован Зональный Студенческий Строительный Отряд для работы в Приморском крае. Вспоминается такой забавный случай, когда проверяющий из Штаба Ленинградского ССО приехал в Приморье и попросил дать машину, чтобы «объехать отряды», командир ЗССО Александр Жариков подвел «коллегу» к карте и показал дислокацию отряда. Расстояние между самыми удаленными отрядами составляло 1300 километров и говорить о том, что «мы быстренько проедем и все посмотрим» как то не получалось.

В те времена, когда рабочие руки были в дефиците, наши бойцы помогали решать, порой, самые сложные задачи. Для нас не было невыполнимых заданий, для нас не было тяжелых условий труда. Я помню, как в 1968 году в Ленинградской области мы вели дорогу Ленинград — Вологда и валяли лес без бензопил простыми топорами и двуручными пилами. А так как нам не дали трелевочных тракторов, то приходилось раскрывеживать стволы на трехметровые сортименты и на руках выносить на край 40-метровой просеки. И таких примеров можно привести не один десяток.

Дружба, которая рождалась в стройотрядах, была настоящей мужской дружбой. Потому что

бойцы, которые прошли вместе через серьезные испытания знали, на кого они всегда могут положиться. В отрядах было не просто, но дезертировать даже мысли не возникало.

Да, комсомольская молодость — это светлое время — время, насыщенное различными событиями, память о которых хранится в наших сердцах.

К сожалению, сейчас нет комсомола, и новое поколение может только позавидовать нам — ветеранам, как завидовали мальчишеским военным лет своим воевавшим старшим братьям и отцам. Что ж ребята завидуйте, но похорошему, и живите так, чтобы на склоне лет вы могли сказать: «А в моей жизни было...!»

Георгий ЕГОРОВ,
член Комитета ВЛКСМ ЛКИ
68-72 г.г.
директор Северо-Западного
представительства
ООО «ЕвроЭкспо»



Встреча ветеранов ЛКИ,
посвященная 95-летию
Комсомола,
состоится 31 октября
в 17.30
в Кают-кампании
(столовой)
по адресу:
ул. Лощманская, д. 3
Справки по телефону:
8-911-976-47-70

80 лет назад, в сентябре 1933 года, в Военно-механическом институте открылся Факультет морского оружия (ФМО, сокращённое название — «М»). В 1945 г. ФМО был переведен в Ленинградский кораблестроительный институт (ЛКИ), где назывался Конструкторским факультетом, Приборостроительным факультетом, а в СПбГМТУ — Факультетом морского приборостроения.

В последние десятилетия изучаемые студентами ФМП приборы вышли за рамки морских подводных вооружений. Приборы «Корабелки» приобретают знания и навыки создания и эксплуатации необитаемых подводных аппаратов и робототехнических комплексов, на которые крупнейшие морские державы возлагают всё больший объём опасных, тяжёлых и трудоёмких работ в глубинах Мирового океана.

ПОДВОДНЫЕ РОБОТЫ

Мировой Океан — многогранное поле деятельности Человечества. С этого поля жители планеты собирают урожаи необходимой им энергии за счет промышленной добычи нефти, природного газа, морепродуктов, использования морских течений и волн. Уже много веков работают и несут службу на поверхности морей и океанов гражданские и военные моряки.

В конце XVIII — начале XIX веков инженеры-механики создали первые обитаемые подводные аппараты (ПА) — подводные лодки (ПЛ), открыв доступ в трёхмерное пространство Океана.

Благодаря этому в противоборстве на море преимущество стали получать флоты, обладающие морским подводным оружием (МПО) и его носителями. Столетием позже аналогичную революцию в технике совершили изобретатели первых самолётов, проложившие путь оружию в трёхмерное воздушное пространство Земли.

В конце XX века в развитии глубоководной техники, как и в технике ракетно-космической, сложилось два основных вида аппаратов — пилотируемые и беспилотные.

Подводные беспилотники, ранее называвшиеся необитаемыми подводными аппаратами, в последние годы специалисты и средства массовой информации всё чаще называют подводными роботами.

Подводные роботы с элементами искусственного интеллекта успешно заменяют аквалангистов, водолазов и обитаемые подводные аппараты, так как способны более оперативно, эффективно и экономично выполнять работы и решать задачи во всём диапазоне глубин Мирового океана, не подвергая недопустимо высокому риску жизнь и здоровье людей в экстремальной морской среде.

ЧТО МОГУТ ПОДВОДНЫЕ РОБОТЫ?

Основные миссии в Мировом океане, выполнение которых целесообразно поручать подводным роботам гражданского назначения, можно условно разделить на следующие группы.



Автоматическая донная сейсмическая станция (АДСС) на дне моря

Группа научных миссий:

1. Позиционный (на заданной позиции) подводный мониторинг от поверхности воды до морского дна.
2. Мобильный подводный мониторинг: автономный и полуавтономный (за счет дистанционного телеуправления по кабелю или гидроакустическому каналу связи).
3. Комплексный подводный мониторинг: чередование позиционных и мобильных этапов миссии.



Группа промышленных миссий:

1. Подводная геологическая разведка месторождений нефти и природного газа.
2. Поиск и добыча железомарганцевых конкреций на морском дне.
3. Обследование трасс прокладки подводных нефтегазопроводов и кабельных линий связи.
4. Подлёдные исследования в Арктике.
5. Охрана от подводных террористов буровых платформ, подводных трубопроводов и прибрежных стратегических промышленных объектов.
6. Диагностические, монтажные и ремонтные подводные работы.
7. Природоохранный контроль морской подводной среды в местах потенциальных техногенных катастроф.

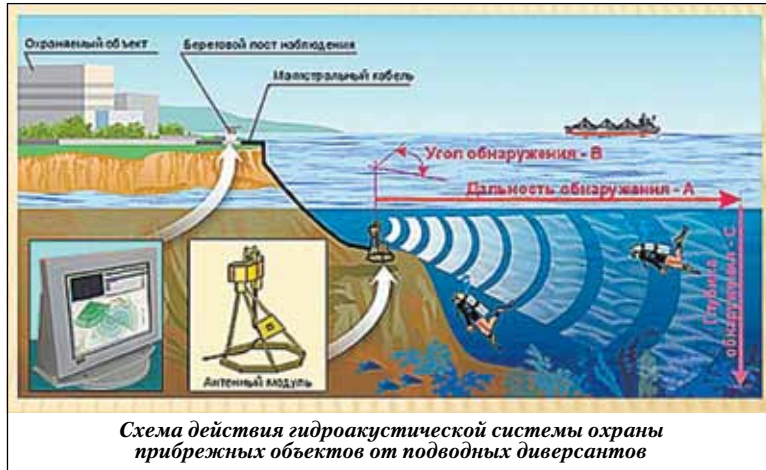


Схема действия гидроакустической системы охраны прибрежных объектов от подводных диверсантов

8. Оперативная и долговременная разведка рыбных ресурсов. Группа прочих гражданских миссий:

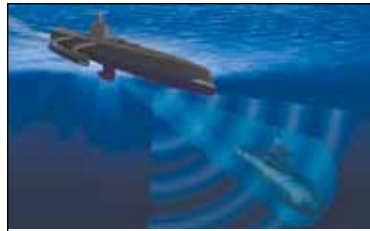
1. Поиск затонувших судов, подводных лодок и «черных ящиков» самолетов.
2. Обследование подводной части кораблей, плотин, дамб и других сооружений.
3. Поиск на морском дне артефактов в подводных археологических экспедициях.
4. Оснащение подводного туризма (дайвинга) и подводной фотоохоты.

Морские войны будущего, как прогнозируют многие специалисты, в значительной степени будут войнами роботов. Широкий круг боевых задач (миссий), возлага-

емых на военно-морские подводные роботы (подводные беспилотники), порожден присутствием роботам качествами: скрытность действия, способность транспортировать разнообразный груз, действовать автономно и за счет дистанционного управления.

Группа разведывательных миссий:

1. Миссии возвращаемого под-



Множество морских роботов, использующих возможности гидроакустики, способно сделать океан «прозрачным»

водного робота-разведчика — сбор разведанных впереди по курсу носителя и возвращение с ними для применения носителем высокоточного морского оружия.

2. Миссия невозвращаемого подводного робота-разведчика — сбор разведанных по заданному маршруту и передача их пользователю дистанционно.

Группа ударных миссий:

1. Поражение подводных, надводных, прибрежных и воздушных целей противника.

2. Активная защита надводных кораблей и подводных лодок — поражение атакующих средств поражения (торпед и подводных ракет) противника.

3. Постановка морских мин (минных банок, полей и заграждений) подводными роботами-заградителями (минзагами).

4. Противодиверсионная и противодиверсионная оборона подводного пространства зоны ответственности.

5. Проведение подводных диверсий.

Группа противоминных миссий:

1. Разведка минной обстановки: движение робота-сапёра впереди по курсу надводного корабля или подводной лодки.

2. Разминирование: поиск, допуск и уничтожение мин и минных заграждений, проделывание в них проходов.

3. Составление карт минных полей противника.

Группа миссий информационного обеспечения:

1. Оборудование театра военных действий элементами систе-

мы радиотехнической разведки и гидроакустического освещения подводной обстановки.

2. Оборудование театра военных действий элементами системы гидроакустической навигации и связи (для подводных лодок, роботов и боевых пловцов).

3. Буксировка подводным роботом гибкой протяженной антенны гидроакустической станции (ГАС) дальнего обнаружения и связи.

4. Гидроакустическая «подсветка» подводных целей излучающей антенной.

Группа вспомогательных миссий:

1. Противоподводная защита морских минных заграждений от уничтожения тралями и противоминными роботами (аналог ПВО — противовоздушной обороны).

2. Контроль работоспособности морских минных заграждений, универсальных подводных модулей, гидроакустических станций и других подводных систем.

3. Обслуживание боевых мобильных подводных роботов и диверсантов — подзарядка источников питания, сбор собранной информации, доставка спецгрузов.

Рассмотрим, для примера, возможности и основные особенности представителей двух видов современных подводных роботов — роботов-археологов и роботов-разведчиков.

ПОДВОДНЫЕ РОБОТЫ-АРХЕОЛОГИ

Широкому использованию глубоководных роботов археологами и кладоискателями способствовал, в частности, успешный поиск лайнера «Титаник», затонувшего в 1912 году от столкновения с айсбергом в Северной Атлантике на глубине 3800 метров.

Осенью 1985 года французско-американская экспедиция во главе с Р. Баллардом, заведующим лабораторией глубоководных исследований Вудсхоллского океанографического института (Woods Hole Oceanographic Institution, США), обнаружила останки «Титаника» в 10 милях от предполагаемого места его гибели.

Поиск осуществлялся с помощью глубоководного буксируемого комплекса «Арго», оборудованного локатором бокового обзора и небольшим телеуправляемым по кабелю подводным роботом «JASON», главным конструктором которого был Баллард. Эта поисковая операция (продолжительностью всего 12 дней) показала высокую эффективность применения робота для подводного поиска.

Летом 1995 года российское научно-исследовательское судно «Академик Мстислав Келдыш», с двумя глубоководными обитаемыми аппаратами «МИР-1» и «МИР-2» (рабочая глубина 6000 метров), пришел к «Титанику» для съемки фрагментов одноимённого фильма голливудского режиссера Джеймса Камерона. «МИР-2» был оборудован малогабаритным глубоководным роботом с видеокамерой, телеуправляемым по кабелю и способным проникать во внутренние помещения «Титаника».

В 2000-х годах мировым лидером в области подводной археологической разведки и поднятия с больших глубин затонувших сокровищ стала компания «Одиссей» («Odyssey Marine Exploration, Inc», США). Для сбора достаточно полной и достоверной археологической информации о подводной среде морские инженеры компании использовали современные технологии и, в частности, подводные роботы нескольких видов.

В 2007 году экспедиция «Одиссей» достала со дна Атлантического океана драгоценный груз (почти 600 тысяч золотых и серебряных монет весом 17 тонн, пушечные ядра и ткани), оцененный в 500 млн. долларов.

Этот клад находился на борту испанского галеона «Мерседес» (Nuestra Señora de las Mercedes), затонувшего в 1804 году в 180 километрах от побережья Португа-

лии. В 2009 году подводные археологи компании обнаружили на дне пролива Ла-Манш остов 110-пушечного парусного корабля «Победа» Королевского флота (HMS «Victory») длиной 50 метров, затонувший во время шторма в 1744 году с экипажем 900 человек и четырьмя тоннами золотых монет.



Гидроакустическое обследование дна подводным роботом, буксируемым археологическим судном

Подводный археологический поиск разбивается на несколько этапов. На первом этапе по историческим сведениям на карте уточняют координаты предполагаемого места гибели судна с ценным грузом. Затем в этот район выходит археологическое судно. Оно проводит поиск объекта при помощи буксируемого подводного робота, оборудованного гидролокатором бокового обзора (ГБО), позволяющим находить на дне артефакты, засыпанные многометровым слоем ила и песка.

Подробное обследование места ведётся с помощью телеуправляемого по кабелю самоходного подводного робота, оборудованного видеокамерой с осветителями и магнитометром. На последнем этапе археологического поиска в действие вступают рабочие подводные роботы с манипуляторами. Один робот инструментом расчищает место поиска, другой аккуратно захватывает артефакты и кладёт их в опущенную на дно специальную корзину.

Подводные археологи не только находят морские клады, но и помогают историкам. Так, в 2000-х годах экспедиция компании «Odyssey» обнаружила на дне Атлантики шесть германских подводных лодок, погибших во время Второй Мировой войны 1939–1945 гг. С использованием телеуправляемого подводного робота «ЗЕВС» («Zeus») останки субмарин были обследованы, что позволило учёным уточнить причины их гибели.

Археологи когда-то назвали «историей, вооруженной лопатой», ибо она изучает прошлое человечества по вещественным источникам, обычно погребённым в земле. Современные археологи получили возможность находить исторические ценности и глубоко под водой. Поэтому подводную археологию можно назвать «историей, вооруженной подводным роботом».

ПОДВОДНЫЕ РОБОТЫ-РАЗВЕДЧИКИ

Из мобильных подводных роботов в последние годы наибольший интерес у специалистов вызвал исландский робот «Гавиа» (Gavia, Гагара).

Варианты и конструктивные модули подводного робота (АНПА) «ГАВИА»



перспективное направление развития ФМП

Своим внешним видом он напоминает подводную лодку и торпеду. По техническим возможностям Gavia представляет собой портативный универсальный подводный робот модульной конструкции с мощным программным обеспечением для решения широкого круга задач исследования и мониторинга подводной среды.

Отсеки (модули) робота могут быть заменены в считанные минуты, что позволяет быстро собрать вариант для совершения заданной миссии.

К особенностям Gavia относятся возможность загоризонтного управления (с использованием спутниковой системы связи), значительная рабочая глубина погружения (от 2000 до 6000 метров), малые вес (от 49 до 79 кг) и габариты (длина от 1,8 до 2,7 м, диаметр 0,2 м). Запуск робота возможен не только с борта судна, но и руками (с берега, с борта катера). Автономность «Гавия» достигает семи часов, максимальная скорость — 5,5 узлов.

Морская информационно-измерительная система робота включает в себя датчики температуры, давления (глубины тела), электропроводности воды, скорости звука и др. Система технического зрения робота представлена гидролокатором бокового обзора, фотокамерой и впередсмотрящим эхолотом для уклонения от столкновений.

Поддерживать связь робот может в надводном и подводном положениях. Батарейный модуль из литий-ионных аккумуляторов даёт возможность роботу при минимальном наборе задействованных в миссии устройств пройти около 45 км со скоростью 1,5 м/с.

Бортовая навигационная система Gavia представляет собой высокоточную бесплатформенную инерциальную навигационную систему (ИНС) с лазерными гироскопами. Гидроакустическая навигационная система позволяет роботу определять своё положение относительно установленных на дне маяков, излучающих акустические сигналы.

Программирование миссии робота заключается в составлении маршрута движения и перечня операций, которые он должен совершить. Маршрут может задаваться координатами отдельных точек и шаблонами траекторий. По окончании работы робот прибывает в запрограммированную точку финиша. В процессе действия Gavia под водой пользователь имеет возможность по гидроакустическому каналу связи получать данные о состоянии систем робота, анализировать ход выполнения миссии и вмешиваться в его работу.

Создан робот Gavia исландской компанией Hafmynd совместно с Университетом Исландии. После продажи первого робота компания была приобретена морским подразделением корпорации Teledyne Technologies (США).

Разработаны военные варианты робота (GaviaDefence): поиско-



вый, противоминный, противодиверсионный и цель-имитатор для подготовки противолодочных сил.

Наибольший интерес у военноморских заказчиков вызвал противоминный вариант робота, ориентированный на глубоководное применение. В 2007–2009 гг. комплекты Gavia приобрели Португалия и Дания. Летом 2009 года британские специалисты компании NCS Survey провели с помощью Gavia подводные исследования в Каспийском море, где робот обследовал подводный трубопровод и проводил гидрографические исследования дна.

В декабре 2012 г. главнокомандующий ВМФ России адмирал

В. В. Чирков сообщил журналистам, что ВМФ России планирует после 2020 года перейти к серийному строительству автономных подводных беспилотников и морских роботов.

31-го июля 2013 г. на Ржевском испытательном полигоне (Всеволожский район Ленинградской области) под руководством министра обороны России, генерала армии С. К. Шойгу, прошло выездное заседание Коллегии Минобороны России. Обсуждался вопрос о концептуальных направлениях развития робототехнических комплексов военного назначения в интересах армии и флота.

Свои достижения в создании военной робототехники продемонстрировали около 20-ти отечественных компаний, в том числе группа компаний «Тетис». Так, ОАО «Тетис Про», разрабатывающая инновационные морские роботизированные комплексы, показала на полигоне автономный необитаемый подводный аппарат (АНПА) «Гавия».

Подчеркнув, что Российские Вооруженные силы могут называться современными только тогда, когда в море, в небе и на суше воевать будут не только люди, но и роботы, министр обороны потребовал скорректировать сроки разработки робототехники военного назначения. Вместо 2020-х годов роботы для армии и флота должны быть готовы к 2015–2017 годам.

20-го августа 2013 г. сайт «РИА Новости» информировал: «Военно-морской флот России получил первую партию автономных необитаемых подводных аппаратов типа «Гавия», предназначенных для обследования объектов и морского дна на глубинах до двух тысяч метров».

О планах приобретения Министерством обороны России в 2012–2014 годах восьми комплектов подводного робота «Гавия» сообщалось еще в 2012 г. Посредником их закупки (трёх — в 2012 г., двух — в 2013 г. и еще трёх — в 2014 г., суммарной стоимостью 744 млн. рублей) стала упомянутая компания «Тетис Про» — давний партнер ВМФ России, МЧС и других силовых структур по поставке импортного подводного оборудования.

Из наиболее совершенных отечественных аналогов исландского робота «Gavia» можно назвать малогабаритный многофункциональный автономный подводный робот «Пилигрим». За его создание ученые и специалисты Института проблем морских технологий Дальневосточного отделения Российской академии наук (ИПМТ ДВО РАН) на прошедшем в апреле 2011 г. в Москве 12-м Международном Форуме-выставке «Высокие технологии XXI века» получили высокую награду — почётный Золотой знак Форума «Статуэтка «Святой Георгий».

Подводный беспилотник «Пилигрим» разработан по заказу МЧС России, способен «видеть» и «слышать» на глубине до 3000 метров. Предназначен для выполнения поисковых операций, обследования опасных подводных объектов, картографирования морского дна, мониторинга подводной среды в местах захоронения радиационных и химических боеприпасов, а также мин и торпед времен Второй мировой войны.



Автоматический подводный робот-разведчик «ПИЛИГРИМ» ИПМТ ДВО РАН

Робот может работать в непрерывном автономном режиме 20 часов по заданной программе или в режиме телеуправления с борта судна-носителя по гидроакустическому каналу.

«Пилигрим» обладает рядом преимуществ по сравнению с зарубежными аналогами: стоимость его изготовления в 3–4 раза меньше; компактность и разборность конструкции (длина — около 2,5 метров) позволяют без проблем доставлять его к месту работы. Базироваться «Пилигрим» будет на Москву, откуда его будут перемещать для глубоководных работ по всей территории России.

ПОДВОДНЫЕ РОБОТЫ И ФМП

Различные аспекты конструирования, производства и обслуживания необитаемых подводных аппаратов и подводных роботов в той или иной мере изучают практически все студенты факультета.

Робототехническая подготовка выпускников Факультета морского приборостроения создаёт им дополнительные перспективы престижного и хорошо оплачиваемого трудоустройства.

В настоящее время факультет ведёт подготовку бакалавров, магистров и специалистов по направлениям, связанным с различными аспектами конструирования, производства и применения подводных роботов.

Так, в группе проектно-конструкторско-технологических профилей «ПОДВОДНЫЕ РОБОТЫ И СИСТЕМЫ» ведется подготовка бакалавров по профилям 180802.62.01 «Морская акустика и гидрофизика», 180802.62.02 «Технология производства морского оружия» и 180802.62.06 «Самходные подводные аппараты».



Робототехническое оборудование лабораторного занятия «Мониторинг температуры воды»

Группа компьютерно-информационно-управляющих профилей «АВТОМАТИКА И УПРАВЛЕНИЕ ПОДВОДНОЙ РОБОТОТЕХНИКОЙ» объединяет подготовку бакалавров по профилям 180802.62.03 «Автоматические системы управления морской техникой», 180802.62.04 «Морские информационные системы и оборудование» и 180802.62.05 «Корабельные автоматизированные комплексы и информационно-управляющие системы».

Перечисленные выше профили и специальность 180801 «Применение и эксплуатация технических систем надводных кораблей и подводных лодок» относятся к направлению подготовки 180800 «Корабельное вооружение». Тем не менее, изучаемые студентами объекты могут быть отнесены к подводной робототехнике двойного назначения, экономически эффективной и востребованной в мирное время.

Также близкими к робототехнике на факультете являются три профиля подготовки бакалавров: 221000.62.01 «Информационно-сенсорные системы роботов и мехатронных систем», 220400.62.01 «Управление и информатика в технических системах» и 230100.62.01 «Вычислительные машины, комплексы, системы и сети».



Выступление декана ФМП СПбГМУ профессора А.К. Филимонова на Всероссийской научно-технической конференции «Экстремальная робототехника», сентябрь 2012 г.

Выпуск бакалавров робототехнических профилей для факультета дело новое и базируется на сложившемся десятилетиями опыте уникальной научно-педагогической школы подготовки инженеров морского приборостроения.

В сентябре 2011 года декан ФМП, д.т.н., профессор А. К. Филимонов выступил на Научно-



Команда СПбГМУ по подводной робототехнике (слева направо): Екатерина Гринько, Михаил Чесоданов, Иван Путинцев, Роман Брук

техническом совете Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ с докладом «Мобильные подводные роботы и подготовка кадров», содержащим научно-техническое обоснование открытия на факультете востребованной специальности «Подводная робототехника».

В настоящее время планируется включить в план приема на первый курс ФМП новую специальность 180802 «Проектирование, производство и испытания корабельного вооружения и информационно-управляющих систем» и вести подготовку по специализации «Подводная робототехника», которая в декабре 2011 г. введена в эту специальность Министерством образования и науки РФ.

Кроме изучения теоретических основ робототехники студенты факультета получают практические навыки конструирования, программирования, сборки, испытаний учебных роботов.

Впервые в истории «Корабелки» команда СПбГМУ в июне 2013 года приняла участие в международном конкурсе MATE ROV Competition по телеуправляемым подводным аппаратам. В этих соревнованиях, проводимых в США уже 12 лет, принимают участие около 40 университетских команд разных стран, в том числе из России.

Команда СПбГМУ, руководимая ассистентом, аспирантом Кафедры морских информационных систем и технологий (МИСИТ)



ФМП М. Чесодановым, состояла из трех человек: конструктор, выпускник ФМП 2013 года И. Путинцев; студентка ФМП Е. Гринько и программист, студент Факультета кораблестроения и океанотехники Р. Брук.

В ходе подготовки и участия в этих соревнованиях команда получила знания и опыт для будущих выступлений студентов «Корабелки» на международных состязаниях по подводной робототехнике.

Важнейшим условием успешного развития отечественного военного кораблестроения является интенсификация подготовки техническими университетами бакалавров, специалистов и магистров в области подводной робототехники.

На этом пути Факультет морского приборостроения СПбГМУ поддерживает тесную связь с ведущими предприятиями и организациями отрасли в Санкт-Петербурге, Москве и других регионах России. В их числе: ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова; НИИ кораблестроения и вооружения ВМФ (бывший 1 ЦНИИ МО РФ); Корпорация «Тактическое ракет-

ное вооружение»; Государственное научно-производственное предприятие (ГНПП) «Регион»; Военно-морская академия им. Н. Г. Кузнецова; Центральное конструкторское бюро морской техники (ЦКБ МТ) «РУБИН»; Санкт-Петербургское морское бюро машиностроения «СПМБМ «Малахит»; НПО «АВРОРА»; концерны «Морское подводное оружие — Гидроприбор», «ЦНИИ «Электроприбор» и «Океанприбор»; ОАО «НИИ Мортеплотехники», завод «Дагдизель» (г. Каспийск) и др.

Конкретные формы взаимодействия ФМП с перечисленными предприятиями и организациями зависят от специфики последних. Помощь факультету проявляется в использовании материальной базы (опытовых бассейнов, стендов, установок, приборов), организации практик студентов старших курсов. Лучших студентов ФМП предприятия приглашают работать к себе на должности инженеров и техников.

Каждый год ФМП СПбГМУ выпускает более 120 бакалавров, магистров и специалистов. Они всегда могут найти работу не только в морской столице России — Санкт-Петербурге. Выпускник ФМП может найти применение своим знаниям и там, где нет моря, но есть приборостроительные предприятия, надводные и подводные сооружения, где создают, производят, обслуживают или продают приборы, робототехнические и автоматические устройства, контрольно-измерительную аппаратуру, технические средства контроля качества продукции, средства охранной и пожарной сигнализации, экологического мониторинга, а также технику жилищно-коммунального хозяйства, военного и гражданского строительства.

Каждый год ФМП СПбГМУ выпускает более 120 бакалавров, магистров и специалистов. Они всегда могут найти работу не только в морской столице России — Санкт-Петербурге. Выпускник ФМП может найти применение своим знаниям и там, где нет моря, но есть приборостроительные предприятия, надводные и подводные сооружения, где создают, производят, обслуживают или продают приборы, робототехнические и автоматические устройства, контрольно-измерительную аппаратуру, технические средства контроля качества продукции, средства охранной и пожарной сигнализации, экологического мониторинга, а также технику жилищно-коммунального хозяйства, военного и гражданского строительства.

Каждый год ФМП СПбГМУ выпускает более 120 бакалавров, магистров и специалистов. Они всегда могут найти работу не только в морской столице России — Санкт-Петербурге. Выпускник ФМП может найти применение своим знаниям и там, где нет моря, но есть приборостроительные предприятия, надводные и подводные сооружения, где создают, производят, обслуживают или продают приборы, робототехнические и автоматические устройства, контрольно-измерительную аппаратуру, технические средства контроля качества продукции, средства охранной и пожарной сигнализации, экологического мониторинга, а также технику жилищно-коммунального хозяйства, военного и гражданского строительства.

Выпускника ФМП, умеющего создавать подводные роботы, всегда найдёт достойная работа!

А. К. ФИЛИМОНОВ, декан ФМП, д.т.н., профессор
А. Г. БОЯРСКИЙ, к.т.н., профессор

В прошлом номере «ЗКВ» мы обещали познакомить вас, дорогие читатели, с впечатлениями людей, недавно вернувшихся из кругосветного путешествия на парусном барке «Седов», с интересными сюжетами грандиозного плавания.

С помощью Татьяны Житник, в недавнем прошлом руководителя пресс-службы Мурманского государственного технического университета, к которому приписан парусник, выполняем данное вам обещание.



Когда главный редактор газеты «За кадры верфям» обратился ко мне с просьбой подготовить материал про Кругосветку, я кинулась было создавать очередной патристический опус в честь великой морской державы, коей, вне всякого сомнения, является наша страна. Но потом внутренний голос шепнул мне: Остановись! Ведь студенческая братия, которая будет читать твой монументальный труд, может понять всё это только сердцем... Значит, и писать должна не ты, а те, кто был на борту «Седова», кто дышал океаном, поднимался на мачты, кто прошёл эту Кругосветку... своим собственным сердцем!

Кинула ключ в Интернет. И они отозвались — «боевые» товарищи, «парусники» до мозга костей. Все немного авантюристы, но люди с мечтой. Для каждого из них «Седов» — часть их жизни, творческой и профессиональной судьбы.

Валерий Василевский. Мурманск. Фотограф. Журналист. Помощник капитана «Седова» по связям с общественностью. В чём-то практически гений. Автор «Дневника Кругосветки». Провёл на борту парусника все 14 месяцев. На паруснике нет ни одного потаённого места, которое за последние лет этак — цать не запечатлела бы Валерина фотокамера.

КОМУ ДОСТАВИТ ПИСЬМА ОКЕАН?

В то субботнее утро на «Седове» особенно внимательно наблюдали на часы. По поручению немецких друзей морякам предстояло выполнить одну весьма интересную миссию — доверить Тихому океану бутылочную почту сразу из четырех городов Германии, где «Седов» гостил в самом начале кругосветного плавания. Мэри Кила, Бремерхафена, Варнемюнде и Росток закупили в красивые бутылки свои послания неизвестному пока адресату и попросили осуществить «отправку» корреспонденции в весьма красивую по сочетанию цифр дату — 10.11.12. И время было определено этими цифрами в той же последовательности часов, минут и секунд по судовому хронометражу. Моряки «Седова» постарались выполнить всю процедуру с точностью до секунды. По команде с мостика курсанты в парадной форме вручили своим командирам бутылки от мэрий. Четким синхронным движением офицеры бросили свои бутылки за борт.

В это время парусник находился в координатах 15.34, 6 S 121.40,0 N, следуя под парусами на скорости около 8 узлов по направлению к одному из самых известных островов Французской Полинезии — Таити. Прогнозируя дальнейший путь следования отправленных океаном «писем», ка-

питан Николай Зорченко предложил, что течение и пассат понесут их на восток со скоростью от 2 до 4 узлов. Где закончат они свой путь, в какие руки попадут — покажет время.

Бросание бутылок с записками в воду осуществлялось моряками на протяжении всего рейса. Делали они это по просьбе директора калининградского музея Мирового океана Светланы Сивковой. Дело в том, что подобная бутылочная почта весьма способствует изучению океанских течений, а потому в записках, запечатанных в бутылках, обязательно указывались время и место с просьбой к нашедшим сообщить по электронной почте время и место находок.

Где-то во всех трех океанах, пройденных «Седовым» в ходе кругосветного плавания, плещутся четыре с половиной сотни посланий. Одно из них уже достигло своего адресата — бутылку, брошенную в Японское море, нашла спустя три месяца девушка с японского острова Окинава.

Леонид Круглов. Москва. Путешественник. Фотограф. Автор серии фильмов проекта «Семеро смелых». Говорят, чтобы раздобыть недостающие деньги для съёмки своего фильма о кругосветке, продал свой любимый джип...

ПУТЕШЕСТВИЕ НА КРАЙ СВЕТА

Преодолев сильный четырехдневный шторм, наш парусник приблизился к мысу Горн. И вот неожиданно погода этим утром изменилась. В семь часов утра на море полный штиль. Капитан «Седова» Николай Зорченко говорит, что, по статистике, такая погода бывает на мысе Горн раз в три-четыре месяца. И вот такой день мы и застали. В отличном настроении проходим проливом Бигль до самого южного поселения Аргентины — поселка Ушуйайя. Здесь я схожу с борта корабля, чтобы начать первую часть нашей наземной параллельной экспедиции. Наша задача — снять 3D кадры этих красивейших и достаточно редко посещаемых мест. Эти кадры войдут в фильм о кругосветке «Седова».

Природа здешних мест впечатляет: деревья, пригнутые к земле сильным ветром, мхи и лишайники салатных и охрово-огненных оттенков, леса, тянущиеся вдоль морского побережья пролива Бигля. Если продвигаться вдоль береговой линии, то можно увидеть множество затопленных кораблей, выброшенных на берег. По данным исторической карты здесь отмечены места гибели более двухсот кораблей. И что самое интересное — на карте нет ни одного российского корабля. Капитан Зорченко считает, что дело в том, что в этих местах ходили только военные моряки, которые не спешили так, как торговые корабли прошлых веков. Просто яв здесь три дня, наш корабль берет курс к берегам Перу, а пока он движется вдоль побережья Чили, наша наземная экспедиция идет параллельным курсом...

... На сегодняшний день мы сделали уже несколько вылазок по первобытным лесам Патагонии и нашли одну из заброшенных стоянок живших здесь когда-то индейцев. В одной из труднодоступных пещер, которая носит название «Пещера человека», они оставили отпечатки своих рук. Видимо, это следы древних обрядов, при помощи которых древние люди как бы заключали договор и увековечивали свое право жить среди этих величественных скал. Рисункам уже более пятнадцати тысяч

лет, но в этом сухом климате они потрясающе сохранились.

Антон Ломовский. Поднялся на борт парусника «Седов» в Санкт-Петербурге 20 мая 2012 года. Сошёл на берег в порту Санкт-Петербург 20 июля 2013 года. Гражданин Франции. Человек с огромной мечтой — мечтой стать капитаном парусника. До последнего дня верил, что чудо случится, и он отправится в кругосветный поход. Как видите, нет ничего невозможного.

Когда-то сотни английских, немецких, французских парусников ходили с грузом вокруг света через мыс Горн. На борту всего 4 десятка человек. Уходили в море, зная, что идут рисковать жизнью, зная, что в схватке со стихией они смогут положиться только на себя, на свой опыт и мастерство, на своих товарищей по вахте — простых матросов и боцманов.

Те мачты давно безвозвратно скрылись за горизонтом, их сменили современные теплоходы. В бешеном ритме XXI века они разрезают океанское пространство. Забыты морские традиции... Заполняя бесконечные документы за экраном компьютера, вахтенному помощнику не до склянок! Сегодня только одинокие парусники-музеи, давно потерявшие свои крылья, отшвартованные навечно у бетонных стенок немецких городов, напоминают любителям моря и простым туристам о золотом веке парусного флота.

И все же очень редко, как мираж, высокие стальные мачты вдруг вырисовываются на линии морского горизонта! Со стороны сложно поверить, что это судно, построенное почти сто лет назад в Германии, сегодня под Российским флагом, несется под марселями у берегов Южной Америки!

Судовое время 08:10. «Боцманам! Плотникам! Подшкиперам! Собраться у штурманской рубки! Курсантскому составу приготовиться к построению на малую приборку! Форма одежды — рабочая, куртка утепленная, головной убор!» — командует по громкой связи, сегодня, как и каждое



утро, старший боцман. На паруснике «Седов» начинается еще один обычный день невероятного кругосветного плавания. Среди палубной команды нет случайных людей! Старая гвардия на борту не первый десяток лет, некоторые из них ходили еще с Митрофановым — первым советским капитаном «Седова», человеком, создававшим после войны учебный парусный флот. Здесь на этой палубе они 30 лет назад возрождали забытое мастерство, учились морскому делу: клетнать, накладывать марки, вязать узлы, крепить снасти и ходить под парусами в любую погоду, так же, как это делали до них поколения моряков-парусников. Учились делать все так хорошо, как только это возможно. Умные, спокойные, простые, опытные, а сегодня уже совсем не молодые, они своими руками провели «Седов» вокруг

КРУГОСВЕТНЫЙ

света, терпеливо передавая свои знания любому, кому это казалось нужным и интересным. Вдали от официального пафоса и громких дипломатических приемов, они каждый день, без выходных, выполняли свою уникальную работу. Многие из них скромно говорят, что на судне нет незаменимых людей. Я думаю, что это не так. Думаю, что их опыт и знания сегодня ценны более, чем когда-либо... Нет, сегодня они бесценны!

МУЗЫКАЛЬНЫЙ ПОДАРОК

Иза и Аники — немецкие врачи. А еще они очень любят музыку. Иза поет, в том числе и классический репертуар, а Аники ей аккомпанирует на пианино. Иза — давняя поклонница «Седова», бывала неоднократно в рейсах, в нынешней кругосветки пришла на борту легендарный мыс Горн. А возвратившись домой, задумала преподнести морякам музыкальный подарок.

Подруги собрали в свой концертный репертуар песни тех стран, где побывал парусник в этом походе. Полгода репетиций — и, наконец, долгожданная встреча с «Седовым» и моряками в порту Киль. Быстро договорились о концерте, организовали приезд настройщика для пианино, и вот вечером 29 июня в судовом актовом зале собрались члены экипажа, курсанты, гости. На экране проектора листались фотографии прошедшего плавания, а со сцены уходили в зал волшебные мелодии на разных языках народов мира. Норвегия, Германия, Финляндия, Чили, Япония, ЮАР... Концертные платья, прекрасный голос, знакомые и незнакомые мотивы. В завершение — «Очи черные», которые подхватил весь зал. Букеты из рук смущенных мальчишек. Словом, случилось то обыкновенное чудо, которое называется встречей с прекрасным.

НА «СЕДОВЕ» ПОМНЯТ СВОИХ КАПИТАНОВ

Двадцать один год назад эта точка в Атлантическом океане недалеко от испанского мыса Финистерре стала священной для моряков барка «Седов». Имен-

митингом и спуском на воду венка поминает своего знаменитого капитана. Вот и теперь, возвращаясь из кругосветного плавания, моряки словно держали отчет перед своим учителем.

В назначенный час на палубе собрались все свободные от вахт. И — удивительное явление — ветер, терзавший парусник всю предыдущую неделю, вдруг как-то стих, из темных облаков появились золотистые солнечные блики. Лишь легкая длинная зыбь океана слегка раскачивала высокие мачты, под которыми выстроился парадный курсантский строй.

После небольшой речи капитана Николая Зорченко последовала команда снять головные уборы, и легкий венок плавно закачался на воде. Церемония короткая, но пронзительная, заставившая каждого, отвлекшись от повседневных забот, задуматься о вечном, о смысле жизни и собственном предназначении, почувствовать связь времен и преемственность морских поколений.

УРОК ОТ ЧИЛИЙСКОГО ЛОЦМАНА

В каждом порту, куда заходил «Седов» в ходе своего кругосветного плавания, на борт прибывали лоцманы. В задачу этой службы традиционно входит помощь капитану в безопасной проводке судна до причала, а также обеспечение выхода в море. В зависимости от особенностей фарватера, время пребывания лоцмана на борту достигает нескольких часов.

Два чилийских военно-морских офицера (а именно в состав ВМФ Чили включена лоцманская служба), поднявшихся сразу после Ушуйайи на мостик барка, остались на судне практически на две недели. Благодаря договоренности с командованием, достигнуть которой помог дипломат российский посольства в Сантьяго, «Седов» получил уникальную возможность пройти юго-западными фьордами Южной Америки. При чем услуга, за которую обычно с каждого судна взимаются десятки тысяч долларов, не стоила россиянам ни гроша.

Как выяснилось позже, уход во фьорды Патагонии, под прикрытием многочисленных островов, позволил «Седову» выдержать весьма жесткий график перехода в Вальпараисо. Шторм, бушевавший в океане, мог существенно задержать судно, не позволив ему вырваться из суровых объятий пролива Дрейка.

Трое суток Франциско Палма и Родриго Данек не сходили с мостика, ведя «Седов» по узким проливам Огненной Земли. И только после выхода в океан у них появилось время познакомиться с российским парусником. Заглянули они и в учебные классы, где курсанты занимаются по своим специальностям, а также изучают английский язык. Тут-то и возникла у преподавателя английского Марины Кожуховой идея пригласить чилийских офицеров на свое занятие с курсантами.

Те приглашение приняли, более того, даже подготовили слайд-презентацию по особенностям лоцманской работы и подробно представили пройденный во фьордах маршрут. Естественно, их сообщение было представлено на английском языке. Пришел на этот урок и капитан «Седова» Николай Зорченко, немало часов проведенный на мостике с чилийскими офицерами.

Курсанты с интересом слушали лекцию Родриго Данека, по сыпавшимся вопросам стало ясно, что у них не возникает проблем с пониманием языка. Чилийские фьорды тянутся вдоль побережья Чили на сотни миль, и существует несколько популярных проходов, которые обслуживают чилийские суда, пассажирские лайнеры, во-

КАЛЕЙДОСКОП

енные корабли, и для каждого из них рассчитывается свой маршрут в зависимости от размеров и осадки.

Будущим российским судоводителям было весьма полезно не только попрактиковаться в своем английском, но и понять тонкости лоцманской работы.

ТРИДЦАТЬ ШЕСТОЙ ПАРУС

Стандартный комплект седовских парусов состоит из 32 единиц. В кругосветном плавании третьим рядом косых парусов встали еще три полотнища с логотипом генерального спонсора кругосветки — компании «Новотек». А на переходе Осло — Киль на борт присутствовал еще один парус, да не простой, а настоящая историческая реликвия, равную которой еще поискать. Под ним на тростниковой лодке «Тигрис» легендарный Тур Хейердал доказывал на просторах Индийского океана, что именно парус в далекие-далекие времена связывал древние цивилизации шумеров, индусов и египтян.

В интернациональную команду знаменитого ученого входил тогда, в 70-е годы и известнейший советский путешественник, журналист, врач Юрий Сенкевич. К сожалению, в отличие от судьбы первых двух «ковчегов» Хейердала, балзового плота «Кон-Тики» и тростниковой лодки «Ра», выставленных сегодня в Осло в удивительном музее Кон-Тики, ставшем в течение полувека одной из главных достопримечательностей норвежской столицы, «Тигрис» постигла печальная участь. На входе в Красное море, которое было в те годы зоной ближневосточного военного конфликта, «Тигрис» получил категорический запрет на дальнейшее плавание. И тогда экипаж принял героическое решение — произвести публичное сожжение своего детища, выразив тем самым протест против войн и вооруженных конфликтов. Кадры пылающего «Тигриса» обошли тогда газеты всего мира, а музею отважного путешественника среди прочих экспонатов достался парус.

Сейчас у Тура Хейердала в мире есть немало последователей, занимающихся постройкой судов по древним рисункам и чертежам и выходящим на них в море. Один из них — немецкий биолог и путешественник Доминик Горлиц, уже много лет реализующий проект парусных плаваний на тростниковых лодках. Это именно он уговорил директора музея Кон-Тики Майю Банге временно передать ему парус с «Тигриса» для будущей выставки в Дрездене. Доминик планирует в 2013 году трансатлантическую экспедицию и уверен что парус с лодки знаменитого норвежца поможет ему собрать необходимые средства. Он же придумал и столь неожиданный способ доставки этого паруса в Германию — на борту совершающего кругосветное плавание барка «Седов».

Во время перехода парус с Тигриса был бережно поднят на рею, и под ним была сделана фотография всех участников плавания.

ВСТРЕЧА С «ДЕЛЬТОЙ»

Ранним утром 25 ноября после месячного перехода через восточную часть Тихого океана протяженностью 4350 миль барк «Седов» прибыл на главный остров французской Полинезии Таити в порт Папеезе.

Первыми, кого встретил российский парусник еще до захода в гавань, оказалась яхта под российским флагом с семейной парой соотечественников на борту. Москвичи Андрей и Елена Невзоровы на своей десятиметровой яхте «Дельта» на тот момент уже полтора года находились в собственном кругосветном плавании. Они знали о походе «Седова» и,

прибыв месяц назад в этот регион, решили специально дождаться здесь земляков. И не просто дожидаться, а встретить их в море. Нужно ли говорить, что встреча носила восторженный двусторонний восторженный характер, а от важная пара вызвала у курсантов и экипажа «Седова» бурю эмоций.

За трое суток пребывания парусника в Папеезе, соскучившиеся по родному общению, Андрей и Елена неоднократно поднимались на борт судна. Их угощали обедами, предоставили возможность пообщаться с командой — словом, помогли чем могли. На отход «Седова» «Дельта» тоже вышла в море, захватив с собой судовых фотографов и операторов, которые провели уникальную съемку с воды.

Кругосветное плавание «Дельты», по прогнозам супругов Невзоровых, будет продолжаться еще не меньше года.

ПОТЕРЯННЫЙ ДЕНЬ

На переходе от Таити к Самоа команда «Седова» потеряла один день. Так всегда случается с теми, кто движется по нашей планете с востока на запад, постепенно переводя часы все назад и назад. В итоге на линии перемены дат, которая проходит по 180-му меридиану, путешественники совершают своеобразный прыжок во времени, теряя ровно одни сутки. Эту специфику временных поясов планеты выяснили еще участники кругосветной экспедиции Магеллана, которые тщательно фиксировали каждый день своего плавания и были очень удивлены по возвращению, что они отстали от европейского времени ровно на сутки.

В полночь с 5-го на 6-е декабря на «Седове» начался отсчет времени по восточному полушарию, и наступило сразу 7 декабря. К счастью, на потерянный день, 6 декабря, не приходились дни рождения участников плавания, и особых волнений этот временной казус никому не принес.

Таким образом, от Гринвичского меридиана, который российский парусник пересек 11 июля, покинув полушарие родной страны, ему потребовалось ровно пять месяцев, чтобы преодолеть 180 градусов, то есть ровно половину меридианов.

А вот восточное направление пути дает путешественникам возможность дважды прожить один и тот же день. Как вспоминает капитан Николай Зорченко, неоднократно пересекавший линию перемены дат на фрегате «Паллада», случаются забавные курьезы, когда в одном случае кто-то в экипаже остается без дня рождения, а кто-то вынужден отмечать его два дня подряд.

ВМЕСТО ЁЛКИ НАРЯДИЛИ... МАЧТУ

Странное это дело — праздновать Новый год в тридцатиградусную жару, а вместо привычной елки наряжать... мачту. Но что поделать, если вокруг безбрежный Тихий океан, зона его тропического пояса. В конце концов, не снегом единым..., а вот остальные атрибуты новогоднего праздника на борту барка «Седов» присутствовали в полном комплекте.

Мачта под названием первый грот выполняла для моряков роль елочки. Две линии флагов расцветивания, протянутых от марсовой площадки дали великолепный конусовидный контур, а в качестве игрушек пошли спасательные круги, венки с совками, пустые канистры из-под воды и прочая тряпичная мишура, приобретающая под разноцветными кистями вид веселый и праздничный.

К закату солнца 31 декабря елка предстала перед мореплавателями во всей красе. В наступивших сумерках оставалось только зажечь гирлянду. Под приветственные возгласы собравшихся три

десятка курсантов в тельняшках расположились на вантах и пертах, вооруженные собранными у всего экипажа фонариками. «Елочка, зажгись!» — прозвучала команда, вспыхнули лампочки, получилось эффектно и ярко.

А потом пришло время новогоднего представления, подготовленного силами экипажа и курсантов. В отсутствие телевидения и Интернета новогоднее обращение произнес в эту ночь капитан Николай Зорченко, отметив, что позади уже осталось больше половины пути, и он уверен в успешном завершении кругосветного плавания «Седова» в наступающем году.



Полночь была обозначена двенадцатью ударами судового колокола, фейерверком из четырех сигнальных ракет и долгими гудками судового тифона. Экипаж собрался на мостике повзрослому, с бокалами шампанского, а курсантов ждал праздничный безалкогольный сладкий стол. Под звездами тропиков в новогоднюю ночь всем металось только о самом хорошем.

ВАЛЬС МЕНДЕЛЬСОНА НАД ВОЛНАМИ

Не зря говорится, что капитан на борту — первый после Бога. И, кроме руководства кораблем и экипажем, издревле за капитаном совершенно официально была закреплена функция представителя власти своей страны, как только судно уходило в море. Он имел право судить преступавших закон, заверить завещание и даже соединить сердца влюбленных брачными узами. И до сих пор на просторах мирового океана действуют эти нормы, закрепленные законодательными актами практически всех стран.

День 14 февраля стал на барке «Седов» не только днем 92-й годовщины судна, но и днем свадьбы. Приглашая свою давнюю знакомую Диану в морской круиз на борту самого большого в мире парусника, житель Владивостока Иван уже заранее знал, что именно в Валентинов день он сделает своей подруге самое, пожалуй, главное в своей жизни предложение.

А уже все детали грядущего события выстроились в определенный план по выходу в море. Посоветовавшись с капитаном Николаем Зорченко, Иван решил, что руку и сердце своей возлюбленной он предложит на мачте, в двадцати метрах над уровнем моря, и там же раскроет перед ней коробочку с обручальным кольцом. А чтобы свадьба была настоящей, он заранее приготовил для Дианы прекрасное белое платье с фатой, а также настоящее море цветов, которые по родившемуся экспромту сценарию, должны будут поднести счастливой невесте моряки и курсанты. Причем все приготовления велись моло-

дов» во Владивостоке. Он привез на борт выставку, посвященную 90-летию с момента эвакуации Белой армии и флота из Приморья. Тогда, в далеком уже 1922 году, более 10 тысяч российских военных и моряков, оставшихся верными присяге, а также членов их семей и беженцев, погрузившись на корабли и суда сибирской флотилии вынуждены были оставить Родину и идти в неизвестность. Скитания по азиатским портам закончились на Филиппинах, откуда судьба разбросала эмигрантов по всему белу свету.

Открытие выставки состоялось в актовом зале барка «Седов» вечером 18 февраля. В присутствии собравшихся в зале членов экипажа и курсантов Никита Кузнецов передал в дар судовой библиотеке коллекцию книг издательства «Русский путь», а также вручил капитану Николаю Зорченко для хранения в музее парусника уникальный памятный знак «Русский исход».

А уже на следующий день, в водах Южно-Китайского моря, прошла еще одна памятная церемония с возложением на воду венка. Девяносто лет назад где-то здесь пропал без вести охранный крейсер «Лейтенант Дыдымов», на борту которого кроме экипажа и беженцев находились кадеты Хабаровского кадетского корпуса — далекие ровесники нынешних курсантов «Седова». В бурном море, под завывающий в снастях ветер, наполнивший втугую паруса, нынешние мальчишки взволнованно слушали сообщение о той трагедии, мысленно переносясь к событиям, о которых впервые узнали здесь, на борту первого в своей жизни настоящего корабля. Венок быстро скрылся в волнах — как отблеск былого, соединив поколения российских мореплавателей.

ГОСТИ С НЕБА

У берегов Тенерифе «Седов» неожиданно стал участником учений по эвакуации пострадавшего, организованной испанской береговой охраной. Вероятно, испанцам наскучили стандартные вертолетные высадки на ровные палубы грузовых судов, и они решили усложнить себе задачу попыткой спасения условного пострадавшего с реального, оцетинившегося мачтами и такалажем парусника. Зависнуть вертолету над палубой «Седова» практически невозможно, высадить спасателя — работа ювелирная, и весьма небезопасная, сопряженная с риском как для вертолета, так и судна.

По согласованию с капитаном ровно в назначенный час вертолет появился за кормой парусника, несколько минут маневрировал, уравнивая скорость («Седов» в этот момент двигался со скоростью около 7 узлов) и подстраиваясь под порывы встречного ветра. Затем на палубу был подан фал, с помощью которого один из спасателей ловко соскользнул на корму. За ним воздушное путешествие совершил манекен, которому в этот вечер было суждено выполнить роль потерпевшего.

Следующей операцией была передача специальной корзины, в которую испанский спасатель вместе со старпомом Виктором Николиным бережно поместили безжизненное чучело, тут же взмывшее в воздух и благополучно исчезнувшее в брюхе вертолета. Пожав руки участвовавшим в учениях членам экипажа «Седова», испанский спасатель также совершил изящный перелет на высоту в 70 метров, и с борта воздушного судна еще раз послал горячий привет на судно океанское. Вертолет уже почти в темноте опал прощальный круг и скрылся в направлении острова.

За уникальной работой испанских спасателей, затаив дыхание, наблюдали все находившиеся на судне. Оценка была единогласной — как в кино!



Сергею Сергеевичу Савину 80 лет!

15 октября исполняется 80 лет со дня рождения и 60 лет работы в ЛКИ — СПбГМТУ ведущему инженеру кафедры теории корабля, заместителю директора Музея кораблестроения и кораблестроительного образования нашего университета, председателю Совета ветеранов **Савину Сергею Сергеевичу**.

После окончания судостроительного техникума в 1953 году Сергей Сергеевич пришел рабо-

тать на кафедру теории корабля в должности лаборанта, а затем, получив высшее кораблестроительное образование, последовательно прошел путь до заместителя заведующего кафедрой по научной работе (старший лаборант, зав. учебной лабораторией, начальник отдела). На всех должностях его отличала большая работоспособность, доброжелательность, вдумчивость.

При непосредственном участии С.С. Савина в опытовом бассейне кафедры теории корабля проводились испытания спуска атомного ледокола «Ленин», рыбопромысловой базы «Восток» и целого ряда других судов. Он много сделал для усовершенствования лабораторной базы кафедры, способствовал улучшению проведения лабораторных и научно-исследовательских работ.

Деятельность С.С. Савина отмечена многими почетными знаками и медалями: «Ветеран труда», «Житель блокадного Ленинграда» и другими.

Ко дню своего юбилея Сергей Сергеевич подошел в расцвете сил и с энергетикой, которой могут позавидовать многие молодые.

Коллектив кафедры, многочисленные друзья и соратники, сердечно поздравляя Сергея Сергеевича с 80-летием, желают ему здоровья, здоровья, здоровья и дальнейшей активной творческой деятельности в родном университете!

16 октября исполняется 75 лет профессору кафедры Конструкции и технической эксплуатации судов доктору технических наук ГЕОРГИЮ ВИКТОРОВИЧУ БАВЫКИНУ.

В этом же году кафедра отметила 40-летие его деятельности в стенах нашего вуза.

В Ленинградский кораблестроительный институт он пришел в 1973 году молодым, но многоопытным талантливым ученым и преподавателем: позади остались окончания с неизменным отличием штурманского отделения Ростовского речного училища, кораблестроительного факультета Ленинградского института водного транспорта, затем — аспирантура, успешная защита кандидатской диссертации, годы вдохновенной работы на производстве и в науке.

В полной же мере талант организатора и исследовательская инициатива Георгия Викторовича раскрылись за годы работы в Корабелке, где он руководил многими хозяйственными и госбюджетными работами, написал более 200 печатных работ, среди которых учебники, учебные и методические пособия, энциклопедические справочники и словари. Почти 25 лет тому назад Георгий Викторович защитил докторскую диссертацию, стал профессором; свыше 20 лет он является действительным членом Академии транспорта Российской Федерации, членом ряда специализированных Советов по защите диссертаций, в том числе СПб Морского собрания. Его имя занесено во все издания



энциклопедии «Инженеры Санкт-Петербурга», он является действительным членом всемирно известного Института морских инженеров (Лондон, Великобритания).

С 1995 года в СПбГМТУ организуется базовая кафедра «Технической эксплуатации и реновации морской техники» (ТЭРМТ), которую он возглавляет с момента её учреждения и последующие 17 лет. За эти годы под руководством профессора Г.В. Бавыкина были разработаны учебные планы и учебные программы для межфакультетской специальности 180105 «Техническая эксплуатация судов и судового оборудования», выпущено большое число учебного и учебно-методического обеспечения по подготовке специалистов высшей категории этого профиля. Кафедра ТЭРМТ подго-

товила сотни морских инженеров, которые успешно работают в десятках организаций и предприятий судоремонта, судостроения и судовладельского обслуживания в судостроительстве.

В 2012 году кафедра ТЭРМТ объединилась в общую кафедру «Конструкции и технической эксплуатации судов», но от этого слияния не утрачена роль профессора Г.В. Бавыкина как ведущего преподавателя по специальности «Техническая эксплуатация судов и судового оборудования».

Профессор Г.В. Бавыкин — видный ученый и педагог, имя которого хорошо известно во многих организациях и предприятиях России и за её рубежами. Это человек неиссякаемой энергии, всегда с открытой и активной производственной и профессиональной позицией, принципиальный и оптимистичный — он пользуется непререкаемым авторитетом как среди студенческих групп, профессорско-преподавательского состава факультета, так и в кругу большого коллектива специалистов судоремонтной промышленности, участвующих в работе кафедры, оказывающих поддержку учебному процессу и трудоустройству выпускников нашего университета.

Коллектив кафедры конструкции и технической эксплуатации морской техники сердечно поздравляет профессора Георгия Викторовича Бавыкина с замечательной датой и желает дальнейших успехов в его многогранной деятельности, благополучия и счастья!

Если бы ректором был я

Подскажи ректору

Накануне грядущих выборов ректора нашего университета, газета «За кадры верфям» не могла не вспомнить о своей популярной некогда рубрике, где каждый неравнодушный, и, не побоюсь этого слова, смелый сотрудник или студент мог высказать свои рекомендации и пожелания «Его превосходительству».

Редакция газеты приглашает читателей к активному обсуждению путей развития Корабелки, улучшения образовательного процесса, условий труда и быта, воссозданию замечательной некогда общности и атмосферы сотрудничества в вузе, повышению привлекательности его имиджа.

Варианты стратегических и тактических действий, приказов и распоряжений по университету можно присылать по электронной почте, по СМС, диктовать по телефону, (указаны в выходных данных) а также, как давно делают некоторые, засовывать листочки под дверь редакции.

Анонимные рекомендации принимаются, но не публикуются.

Итак, если бы ректором была Екатерина Кутепова (секретарь проректора по СКР):

— Начала бы с малого. Впервые, ввела бы в эксплуатацию новый корпус общежития, студенты должны жить в человеческих условиях, а не так как сейчас.

Привлекла бы молодых преподавателей-практиков из НИИ и других предприятий судпрома на адекватную заработную плату. Это два.

И организовала бы качественное медицинское обслуживание, как для студентов, так и для сотрудников университета.

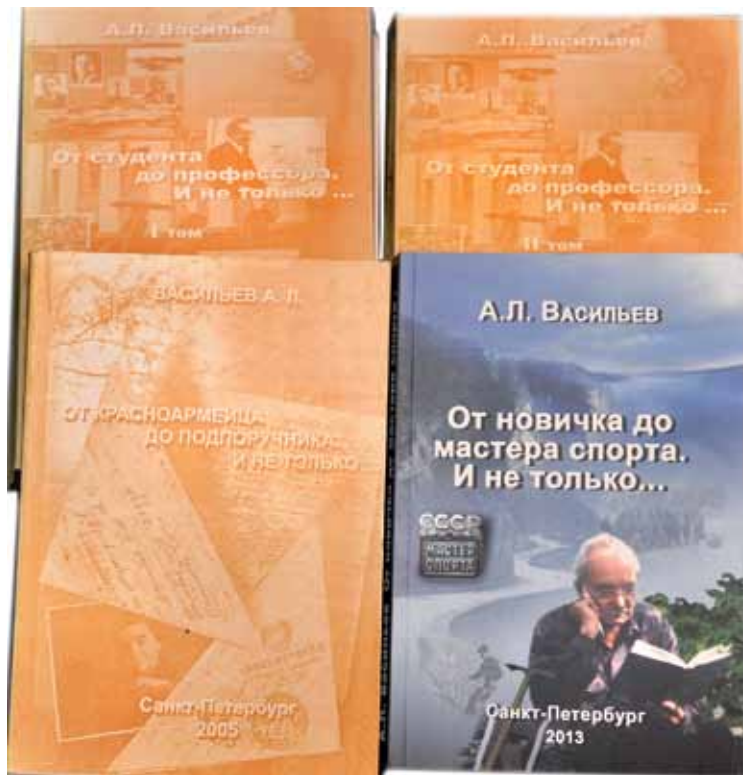
Условия проживания, достойная зарплата и здоровье — три основополагающих фактора, влияющих на развитие университета. Так считают многие, с кем я общалась.

— **Спасибо, Екатерина!**

Алексей ВАСИЛЬЕВ, главный редактор «ЗКВ»



Водопад Кивач. Фото Алексея Васильева



От и до... И не только

Вышла в свет моя четвертая книга воспоминаний. Её издание могло бы и не состояться, если бы не большая помощь коллектива университета.

Через газету «За кадры верфям» хочу выразить слова большой признательности и благодарности прежде всего Николаю Павловичу Шаманову, издательскому центру университета под руководством Георгия Андреевича Крылова. Благодарю Александра Юрьевича Максимова за оперативную верстку материалов книги. Также благодарю Оксану Культясову за прекрасную обложку книги, а то, что обложка выполнена цветной — благодарность Татьяне Ивановне Перегудовой.

И уже традиционную благодарность надо вручить председате-

лю Совета ветеранов университета Сергею Сергеевичу Савину — постоянному помощнику в написании и издании всех моих воспоминаний.

Весь коллектив показал блестящую возможность в столь трудное время выпустить столь дорогую для меня книгу.

А.Л. ВАСИЛЬЕВ, профессор, мастер спорта, подпоручник Войска Польского

От редакции.

Пока книгу Алексея Леонидовича можно посмотреть и почитать только в университетской библиотеке. Распространение её будет приурочено к 70-й годовщине полного снятия блокады Ленинграда.

Вместе за Россию и флот



Санкт-Петербургское региональное отделение «Движение Поддержки Флота» (ДПФ) уже более 20 лет проводит активную работу по формированию достойного национального, морского и военного мировоззрения в нашем городе.

Прошедшим летом мы организовали и приняли активное участие в Первом Морском крестном ходе Кронштадт — Сура в честь 185-летия со дня рождения Иоанна Кронштадского, провели торжественный митинг и возложение цветов у памятной доски в честь 85-летия со дня рождения великого русского писателя-мариниста Валентина Саввича Пикуля. Совместно с ветеранами ВМФ и юнгями Соловецких островов подано ходатайство о присвоении имени Валентина Пикуля одному из скверов в Санкт-Петербурге.

По установившейся традиции 20 октября ДПФ совместно с другими общественными организациями отмечает день создания Российского регулярного флота.

В этом году будет проведен праздничный литературный вечер в Военно-морском политехническом институте.

Движение Поддержки Флота поздравляет всех ветеранов, сотрудников и студентов Корабелки, а также всех тех, кто душой связан с морем, с днём рождения Российского флота!

С. И. ХВАЛОВСКИЙ, председатель СПбРО ДПФ