

# С НОВЫМ ГОДОМ!

# За кадры верфям

FOR FUTURE SHIPYARD SPECIALISTS

№ 25-26 (2448-2449)  
ДЕКАБРЬ 2010 ГОДА

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО  
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

ИЗДАЕТСЯ  
С СЕНТЯБРЯ 1932 ГОДА

## 2011 С НОВЫМ ЦЕЛЫЙ ГОД МЫ ПРОВЕДЕМ



Каждый год к нам неожиданно приходит зима. Так же неожиданно выпадает снег. И уж совсем неожиданно наступает любимый всеми праздник – Новый год. Каким бы он ни был – морозным, снежным или, наоборот, с дождем, встречи с ним ждут все.

Наверное, каждый вспомнит хоть один счастливый день в уходящем году. У корабелов были отмечены не только личные, но и общие памятные события.

Конечно же, самое главное: нашему родному университету – единственному в России кораблестроительному вузу – исполнилось 80 лет.

Состоялись многочисленные мероприятия, посвященные 75-летию шлюпочных походов ЛКИ-ГМТУ. В России нет больше вузов, где столько лет подряд организуются такие походы.

Факультет Кораблестроения и океанотехники и французское Бюро Веритас подписали соглашение о сотрудничестве в области подготовки студентов последнего года обучения и об обмене специалистами с каждой стороны.

Группа студентов и аспирантов Корабелки побывала в Великобритании по приглашению Оргкомитета международной выставки «Oceanology International-2010», а также и на ведущей в мире Военно-морской выставке «Euronaval», проходившей в пригороде Парижа Le Bourget.

Предстоящий год порадует нас новыми интересными событиями, главным из которых, несомненно, станет V Межвузовский морской фестиваль. Он будет посвящен 300-летию М.В. Ломоносова и пройдет в два этапа: летом – в Архангельске, осенью – в Петербурге и Москве.

Конечно, состоится и фестиваль «Весна на Лоцманской», и фестиваль «Интеллектуальных игр», и регата «Весла на воду!», и многие другие традиционные для нашего вуза мероприятия.

Дорогие корабельцы! Пусть в наступающем году сбудутся все ваши светлые и добрые мечты. Желаем вам здоровья, успехов в труде и учебе, счастья, мира, новых верных друзей и множество солнечных дней в 2011 году!

Редакция газеты «За кадры верфям»

## ПОЗДРАВЛЯЕМ ВЕТЕРАНОВ КОРАБЕЛКИ

В этом году было принято решение о награждении нагрудным знаком «Ветеран ЛКИ-СПбГМТУ» сотрудников университета, стаж работы которых в нашем вузе не менее 50 лет, включая обучение в ЛКИ и аспирантуре института. Награжденным также вручается удостоверение ветерана ЛКИ-СПбГМТУ.

Среди награжденных:

- Валентин Борисович Жинкин – профессор кафедры ТК;
- Альберт Сергеевич Роганов – доцент кафедры ТС;
- Александр Иванович Потапов – профессор кафедры САИИ;
- Борис Александрович Тихомиров – профессор кафедры СТИТУ;
- Галина Борисовна Костина – ведущий бухгалтер;
- Александр Дмитриевич Красницкий – доцент кафедры ТК;
- Николай Николаевич Юрков – доцент кафедры ТК;
- Юрий Иванович Митюшкин – профессор кафедры СТИТУ;
- Алла Алексеевна Шибалова – начальник УО;
- Лев Николаевич Ушенин – профессор кафедры СПА;
- Константин Иванович Рогожников – профессор кафедры МИСиТ;
- Юрий Александрович Савенков – доцент кафедры СПА;
- Юрий Александрович Боженков – профессор кафедры СПА;
- Борис Борисович Шереметов – профессор кафедры САУИБВТ;
- Владимир Иванович Канищев – профессор кафедры САУИБВТ;
- Юрий Иванович Жуков – профессор кафедры САУИБВТ;
- Евгений Дмитриевич Скобов – профессор кафедры САУИБВТ;
- Евгений Петрович Носов – профессор и завкафедрой ТМП;
- Юрий Петрович Огурцов – профессор кафедры МИСиТ;
- Станислав Борисович Егоров – профессор кафедры МИСиТ;
- Геннадий Болеславович Козловский – доцент кафедры МИСиТ;
- Борис Александрович Наумов – доцент кафедры КМЭ;
- Игорь Владимирович Постников – доцент кафедры КМЭ;
- Владимир Федорович Журавлев – доцент кафедры ГСП;
- Олег Иванович Ефимов – профессор кафедры КАКИУС;
- Надежда Михайловна Балмасова – ведущий библиотекарь;
- Анатолий Владимирович Букшев – доцент кафедры ПС;
- Виталий Корнильевич Данилов – доцент кафедры ПС;
- Геннадий Федорович Демешко – профессор кафедры ПС;
- Людмила Владимировна Хропина – учебный мастер кафедры ПС;
- Борис Абрамович Царев – профессор кафедры ПС;
- Ефим Натанович Розенвассер – завкафедрой КАКИУС;
- Михаил Васильевич Ревков – профессор кафедры энергетике;
- Рудольф Васильевич Борисов – завкафедрой теории корабля;
- Владимир Макарович Журава – завкафедрой вычислительной техники;
- Виталий Валентинович Кузнецов – завкафедрой САИИ;
- Фёдор Фёдорович Легуша – завкафедрой физики;
- Александр Иванович Никифоров – завкафедрой ППА;
- Марлен Елизарович Подольский – завкафедрой ДМИПТМ;
- Наталья Георгиевна Белова – декан СТФ;
- Игорь Валентинович Челпанов – профессор кафедры проектирования судов;
- Николай Павлович Шаманов – завкафедрой энергетике;
- Валерий Андреевич Тулин – завкафедрой эргономики, экологии и трудового права.

## По приглашению Bureau Veritas

Организация визитов учащихся Корабелки в передовые зарубежные судостроительные и морские организации стало полезной частью международной деятельности нашего университета.

Делегация наших студентов и аспирантов в марте 2010 года по-

проводится в обеих странах и включает в себя более 350 мероприятий. Это уникальная возможность для россиян и французов ближе познакомиться друг с другом, обогатить свои знания о наших странах.

В качестве приглашающей организации выступило Bureau Ver-

итас (Бюро Веритас), с которым Корабелку связывают договорные отношения о сотрудничестве. Кроме Бюро Веритас, где были организованы обстоятельные презентации деятельности этого крупнейшего страхового и классификационного общества, делегация посетила одну из ведущих высших технических школ Франции – l'Ecole Nationale Supérieure des Techniques Avancées (Нацио-

нальная высшая школа передовой техники), DGA Laboratoires Hydrodynamiques (Гидродинамические лаборатории Министерства обороны Франции), l'ONERA (Аэрокосмическое агентство). Делегация познакомилась с опытовым и мореходным бассейнами, до-, транс- и сверхзвуковыми аэродинамическими трубами.

Практически целый день ушел на посещение крупнейшей международной выставки в области военно-морского инжиниринга «EURONAVAL-2010». Представители руководства выставки провели содержательную экскурсию по стендам ведущих предприятий, в том числе Thales, DCNS, Saft, Sirehna, Rolls-Royce Naval Marine...

На этой выставке были представлены и предприятия Объединенной судостроительной корпорации России, где наши студенты узнали о деятельности российских предприятий, в частности, ОАО «ЦМКБ «Алмаз» и ОАО «Адмиралтейские Верфи».

**К.В. РОЖДЕСТВЕНСКИЙ,**  
проректор, профессор,  
**В.Н. ТРЯСКИН,**  
декан ФКО, профессор,  
**Ю.Н. КОРМИЛИЦИН,**  
профессор

На снимке: группа студентов Корабелки, а также авторы материала – у российского стенда выставки «Euronaval»



бывала в Лондоне, где посетила Lloyd's Register of Shipping (Морской регистр Ллойда), IMarEST (Институт морского инжиниринга, науки и технологии), компанию British Petroleum (Бритиш Петролеум), а также международную выставку «Oceanology-2010».

В октябре наши студенты побывали в Париже. Примечательно, что этот визит состоялся в год России во Франции. Он одновременно

проводится в обеих странах и включает в себя более 350 мероприятий. Это уникальная возможность для россиян и французов ближе познакомиться друг с другом, обогатить свои знания о наших странах. В качестве приглашающей организации выступило Bureau Ver-

## Команда Корабелки стала победителем Всероссийской Олимпиады.

Читайте на стр. 7



О такой картине мечтают все преподаватели



# А когда-то мы запускали бумажные кораблики...



Осенью с успехом прошла организованная при поддержке Министерства обороны Франции очередная выставка «EURONAVAL-2010». Каждый раз, начиная с 1968 года, она проводится в выставочном центре «Paris Le Bourget». На этот раз морскую военную и транспортную технику, системы обеспечения безопасности, портовое оборудование и многое другое представляли более 350 компаний стран мира.

«Euronaval-2010» – уже XXII военно-морской салон. За всю историю существования он претерпел несколько трансформаций: от выставки исключительно французской военно-морской техники салон расширился до европейского формата и тогда же приобрел свое настоящее имя (1994 г.).

У входа в павильоны выставки делегацию Корабелки встретили представители руководства «Евронавалы», которые запланировали для нас экскурсии по стендам крупных компаний, таких как DCNS, Thales, ECA Group, STX Group, Rolls-Royce, ENSIETA, Imtech, SAFT... Здесь к нам, как и везде во Франции, было проявлено большое внимание, ведь о деятельности и проектах организаций рассказывали топ-менеджеры этих компаний. Всюду были макеты торпед, ракет, РЛС и большие модели кораблей, проекты которых мы сходу узнава-



ли. В то время как проводили очередную интереснейшую экскурсию, я, тем не менее, ждал момента, когда можно было отправиться в «свободное плавание» по стендам салона. Настолько интересна вся выставка!

Здесь были представлены модели новых военных и вспомогательных кораблей. Помимо этого, акцент был сделан на инновациях в судостроении, в том числе и по современным применяемым материалам.

Неотъемлемой частью выставки «Euronaval» являются конференции, участники которой затрагивают актуальные проблемы и вопросы промышленности. Обсуждались вопросы военно-морского суверенитета, действия государственной власти на море, морской безопасности, охраны морского транспорта и рыболовства...

Больше всего мне запомнились стенды DCNS, ECA Group и национальный сектор Норвегии. Представитель DCNS, господин Frank Dormont, рассказал о проектах, которые находятся на стадии строительства и уже в эксплуатации, и о новых концептуальных проектах, планируемых к постройке аж в 2040 году. Эти концепты похожи на что-то среднее между подводной лодкой и надводным кораблем, все кромки скруглены, переход от корпуса к надстройке сглажен. Рулевой комплекс состоит из четырех рулей, крестообразно соединенных друг с другом. Как выяснилось, эти корабли смогут двигаться и в надводном положении и под водой с одинаковой скоростью в 35 узлов, а вооружены будут лазерными пушками.

Также DCNS представила проекты заводов, на которых будут строить надводные корабли и подводные лодки. Там, со слов представителя компании, организация производства и логистика будут таковы, что, например, при много-

**Выбор профессии – серьезный шаг для каждого юноши и девушки, оканчивающих школу.**

**Многие приходят в судостроение осознанно. Наверняка, они помнят, как в детстве строили запруды на весенних ручейках и запускали по ним бумажные кораблики... Потом они строят самоходные модели.**

**В Петербург на празднование дня ВМФ в Неву заходят военные корабли России и иностранных флотов, и любой из нас может посетить их. Потому я сзымальство бывал и на наших, и на кораблях ВМС Англии, США, Франции, Ирландии, Германии, Греции, Голландии, Польши, Японии, ОАЭ, Италии и Испании. Естественно, моему восторгу не было предела, когда стало известно, что мне предстоит побывать на ведущей в мире Военно-морской выставке «Euronaval» в пригороде Парижа Le Bourget.**

серийном строительстве франко-итальянских фрегатов Frigate European Multi-Mission (FREMM), срок сдачи пятого и последующих кораблей сократится до одного года. На сегодня вряд ли существует судостроительный завод, способный сдать за год серийный военный корабль такого класса.

Вице-президент Rolls-Royce Naval Marine господин David Bricknell рассказал нам об энергетических установках. Это газовые турбины, дизели и системы электродвижения. Эсминец Королевских ВМС Великобритании Type 45 благодаря системе электродвижения Rolls-Royce развивает скорость порядка 30 узлов. Одним из проектов фирмы является система электродвижения для авианосца!

Представитель компании ECA Group поделился с нами новой концепцией многоцелевого исследовательского судна Simba 455. На нем представлена оптимальная, по мнению французских проектантов, архитектура и компоновка размещения исследовательского,

ский корабль – броненосную канонерскую лодку «Опыт». Со временем – первый российский броненосец и первые дредноуты.

Гибель почти всего военного флота в русско-японской войне выявила острую необходимость в создании мощного судостроительного предприятия. Им стала «Северная верфь», заложенная в 1912 году. За многолетнюю ее историю было построено более 400 кораблей и судов различного назначения. Среди них порядка 170 кораблей для ВМФ СССР и России. Эти заводы крепили надводную военно-морскую мощь нашего государства.

Обращаясь к истории этих предприятий: почему бы на их базе, а может быть, и, используя потенциал других судостроительных заводов, не воссоздать центры строительства военных кораблей и восстановления бывлой российской морской мощи?

**Для выполнения этой высокой миссии необходимы мотивированные студенты и специалисты, которые их готовят!**

Увы, но всё меньше и меньше выпускников нашего университета идут работать по специальности. Лаборатории, опытовый бассейн и гидроаэродинамическая труба нашего вуза и многое другое находятся в плачевном состоянии. Понятно, что нет средств на улучшение учебной базы. Постигать азы кораблестроения на устаревшем и не всегда исправном оборудовании непросто.

Все знают, кто и на каком уровне поддерживает наш Горный институт или бывший ЛИИЖТ. Кто мешал предприятиям судостроительной промышленности помочь

директора корабля и понажимать на всевозможные кнопки.

В национальную экспозицию «RUSSIA» вошли компании: «Адмиралтейские верфи», ЦКБ МТ «Рубин», ЦМКБ «Алмаз», Северное ПКБ, Зеленодольское ПКБ и другие.

На «Euronaval» наша кораблестроительная школа представляла крупные надводные корабли проектов 22356, 11356 и 20382, проекты ракетных и патрульных катеров, подводных лодок.

Генеральный конструктор «Рубина», профессор СПбГМТУ Юрий Николаевич Кормилицин рассказал нам о подводной лодке класса «Kilo», а алмазовец Дмитрий Юрьевич Литинский образно показал преимущества корвета проекта 20382, рассказал о тенденциях развития корветов и фрегатов.

Военные корабли России всегда отличались изяществом, стройностью силуэта, гармоничной архитектурой. Считается, что ни одна модель с обложки модного журнала типа «VOGUE» не может сравниться по красоте с военным кораблем. Плавность обводов корпуса контрастирует с резкими чертами надстройки и сломом, идущим вдоль борта, в этом – «хищный» характер фрегатов.

Изучая часть выставки, которую представляла Норвегия, довелось пообщаться со специалистом судостроения господином Even Fylling о корветах типа Fridtjof Nansen, катерах на воздушной подушке типа Skjold и судовых системах, которые они изготавливают, в том числе и для корабля типа Мистраль. Много беседовали с ним о Норвегии. Собеседник был удивлен тем, сколь много мне известно об Осло,



Несмотря на плотный график нашего визита, нашлось время и для посещения музеев и ознакомления с достопримечательностями. Побывать в Париже и не забравшись на Эйфелеву башню – сам себе не простишь! С верхней смотровой площадки город – как на ладони: Монмартр и белоснежный собор Сакра-Кёр, Лувр, площадь Согласия, Елисейские поля, район деловой застройки Дефанс, Пантеон, Мон-Парнас...

В Лувре, конечно, поразили нас и Венера Милосская, и Ника, и Мона Лиза, и многое другое, но всё же, наше общее мнение – Лувр значительно уступает Эрмитажу. В нашем музее каждый зал декорирован барельефами, горельефами, плафоны расписаны, чего стоит только наша Иорданская лестница! В Лувре же интерьеры оформлены далеко не везде, «голые» стены простираются на большей части здания.

Наша группа, осматривая его экспонаты, растянулась так, что кто-то уже оказался в очередном зале. Послышался возглас Артёма Костюкова: «Ничего себе!». Думаю, что там еще? Вроде, Мону Лизу мы уже видели! Направляюсь к другу.

– Тёма, что случилось, что ты интересного увидел?

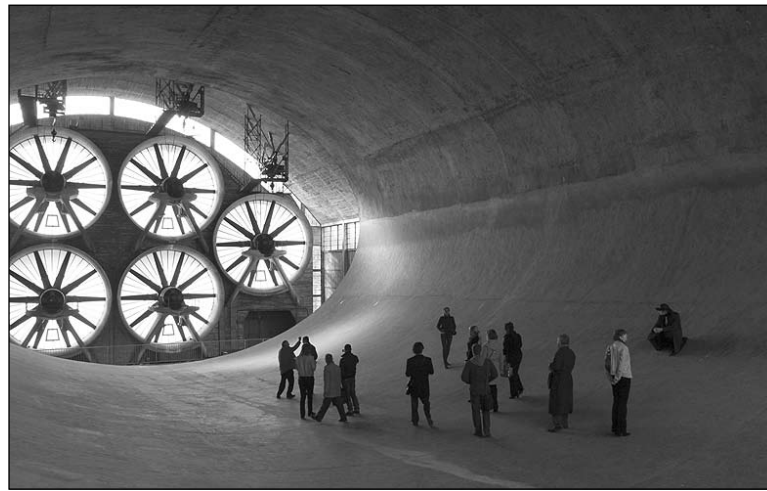
– Да «Зенит» проиграл! – С досадой бросил он, кладя в карман телефон.

Поражение любимой команды сгладила приятная новость. Садясь в самолет «Париж – Петербург», обнаружил отечественную газету, (они были разложены у каждого кресла), где я увидел фрегат, на днях спущенный на «Северной верфи» для нашего флота. Разве может это не радовать корабельца?! Дома ждут дела, пока еще не реализованные планы. Будем учиться проектировать и строить самые невиданные корабли и суда! Не исключено, что когда-то на «Euronaval» российская экспозиция будет интересней любой другой.

В аэропорту в день нашего отлета кто-то обронил игрушку-овечку. Это увидел какой-то азиат... Он хотел вернуть игрушку потерявшему, но опешил, растерялся и остановился: «А вдруг там бомба?!» – Читалось в его глазах. Кто-то игрушку попросту не замечал, кто-то намеренно обходил стороной. Выходец из Африки тоже проигнорировал игрушку. Но вот на нее обратила внимание франкоговорящая пара. Женщина уверенно взяла ее и аккуратно усадила на сиденье, как живое создание. Даже поправила, чтобы ей было удобно ожидать прихода своего хозяина. Все-таки французы молодцы – люди, свободные от предрассудков и стереотипов, не зачатые. Может, именно поэтому французские компании уже сегодня представляют миру проекты кораблей 2040 года? Впрочем, надо бы отметить и то, что средний возраст генеральных и исполнительных директоров, вице-президентов компаний и заводов во Франции 40-45 лет. Прекрасная политика, позволяющая рассуждать о проектах, которые увидят свет аж через 30 лет!

**Виталий ХАНУХОВ,**  
гр. 1160

**На снимках автора и Артёма КОСТЮКОВА:** наши лица, видящие модель корабля будущего, говорят о многом; пригород Парижа Meudon. В рамках визита было предусмотрено посещение аэрокосмической лаборатории. Ощущения космические!



единственному в России университету, готовящему для них кадры?! Конечно, можно предположить, что у них нет свободных средств на это. Тогда, где же наше правительство? Есть же у нас компании, имеющие сверхприбыли. Почему правительство не выйдет с законодательной инициативой в Госдуму с тем, чтобы обязать высокодоходные предприятия оказывать финансовую помощь всем вузам страны, в том числе и Корабелке?!

На выставке отдельные проектные организации представляли концепцию «военный корабль-исследовательское судно». Корпус и главные размерения у них почти одинаковые, а компоновка, вооружение и состав оборудования разные. Некоторые идеи из подобных проектов я, пожалуй, использую при подготовке магистерской диссертации.

На «Euronaval» был устроен павильон натурной техники с образцами вертолетов и крупных скоростных боевых катеров. Любый из нас мог подняться на борт, посидеть в кресле коман-



Корабелы по праву гордятся тем, что Морской технический университет – единственный на всем постсоветском пространстве вуз, который 75 лет организует ежегодные шлюпочные походы. Прерывала череду походов лишь Великая Отечественная война.

Романтика, волны, весла, паруса, окружающая красота и неизменные мозоли до крови на натруженных руках шлюпарей... Число мозолей на ладонях, как и число пройденных километров, встреч и событий никто не возьмется подсчитать.

Походы эти носили военно-патриотический характер, а в последние годы, после того, как в них стали принимать участие друзья-соседи финны, получили спортивно-экологическую направленность.

Была суббота, 20 ноября. Актовый зал Морского технического университета – в праздничном убранстве. Под потолком натянуты корабельные флаги расцвечивания, на сцене – эмблема 75-летия дальних шлюпочных походов студентов Корабелки и шлюпочный парус, послуживший экраном.

Торжественность придает знамя СПбГМТУ, Андреевский и кормовые корабельные флаги. Антураж усиливает исторический бархатный транспарант «Ленинградский кораблестроительный институт». Зал пестрит фотогазетами, которые дают представление о шлюпочных походах и регатах. Из динамиков льются морские, стройотрядовские и бардовские песни, а на парусе сменяют друг друга походные видеофильмы.

Участники Слета ветеранов шлюпочных походов не скрывают своих эмоций. Многие не виделись много лет. Оживленно комментируют фотографии на желтых стенгазетах, вспоминают походные эпизоды, друзей...

Под звон ударов корабельной рынды на сцену с гитарой наперевес поднялся комиссар многих шлюпочных походов Валерий Польский. Слова песни Андрея Макаревича «Ты помнишь, как всё начиналось...» пронесли в сознании каждого, напомнив первый поход.

Валерий задал вопрос ветеранам походов 50-60-х годов Эрнесту Петровичу Зарубину и Юрию Моисеевичу Мохому, ветеранам 80-90-х Владимиру Бережнову, Илье Евтухову и студенту Павлу Макину, для которого походы пока еще в новинку, «Для чего вы ходили в походы?». Ответы были лаконичны и разнообразны, но лейтмотив один – романтика дальних странствий.

За 75 лет в походах провели свои каникулы более 2 000 человек. В совокупности на веслах и под парусами они прошли примерно 100 тысяч километров по рекам России: Волге, Днепру, Свири, Волхову, Вычегде, Северной Двине, Оби, Енисею, Лене, Амуру; озерам: Ладоге, Онежскому, Ильменю, Селигеру, Сайме, Байкалу; морям: Балтийскому, Белому, Черному и Азовскому.

Первый проректор универси-

## Ты помнишь, как все начиналось?..



тета, профессор Александр Васильевич Смольников от имени ректората приветствовал собравшихся и поздравил с юбилейной датой. Особое внимание он обратил на то, что в последние десятилетия походы приобрели общественно-полезную экологическую окраску и стали международными. Благодаря этим походам поколение за поколением растут физически и морально здоровые молодые люди, настоящие патриоты своей Родины. Корабелка будет продолжать эту прекрасную традицию.

Почетными грамотами университета ректор Корабелки поощрил организаторов и наиболее активных участников шлюпочных походов. Среди отмеченных: Е.В. Бондаренко, В.А. Ходунов, К.Ю. Поляков, В.Д. Польский, С.Б. Довгялло, Н.С. Фомин, С.А. Ячнев, В.С. Разуменко. Благодарность была объявлена: В.А. Сапожникову, Ю.М. Коршунову, В.И. Наугольнову, М.С. Маркову, Б.В. Салову и В.А. Павлову.

Конечно, вспомнили членов экипажа шестивесельного яла, который летом 1935 года прошел 3 900 км по маршруту Ленинград – Астрахань. Студенты-корабелы тогда побили рекорд, пройдя это расстояние за 29 ходовых суток, что на 11 суток меньше, чем было у команды Балтфлота, совершившей аналогичный поход в 1932 году.

Успех первого похода был закреплен в 1936 году. Тогда восемь корабелов прошли древним путем «из варяг в греки», от Ленинграда до Николаева 2 700 км, из которых 215 волоком, за 23 дня.

В таких походах нужен лидер, который способен не только преодолеть все трудности, но и научить других, как совершить маленький подвиг, одержать победу над собой, своими слабостями и недостатками.

Советник председателя Совета Федерации РФ Н.Л. Евдокимова сообщила о представлении на награждение благодарственными грамотами председателя Совета Федерации России командира походов В.А. Сапожникова и комиссара В.Д. Польского.

Заместитель председателя Санкт-Петербургского Морского собрания адмирал В.П. Иванов вручил заслуженные награды ветеранам шлюпочных походов. Под аплодисменты зала В.А. Сапожни-

ков получил орден «За заслуги в морской деятельности», К.Ю. Поляков – серебряную медаль «Имени адмирала М.П. Лазарева», Ю.И. Рязанцев – серебряную медаль «Имени академика А.Н. Крылова».

Бывший начальник Факультета военного обучения, капитан 1-го ранга в отставке Е.В. Бондаренко – ветеран походов:

– Человек, решив пойти в шлюпочный поход, по сути, совершил подвиг. А если во второй, третий или более, то мне и вовсе слов не подобрать! Мне шлюпари всегда нравились своими лучшими человеческими качествами. Ведь когда человек добровольно идет на такое тяжелое дело, он изначально плохим быть не может. Среди этих трудяг-работяг мне всегда очень комфортно. Семь футов под килем!

Не было отбоя и от поздравлений творческих коллективов Корабелки. Дуэт студентов УВЦ «Гребные винты» Леонид Князев и Алексей Петров порадовали замечательными словами:

*«...На свете нет честнее офицеров,  
Здесь Корабелки лучшие умы  
Нас воспитают на своем примере,  
И честь мундира мы не посрамим!».*

Ветераны походов 50-х Ю.М. Мохов, Э.П. Зарубин и Б.П. Григорьев с воодушевлением рассказали о том, как ходили под руководством мичмана Л.М. Ронкина. Нельзя было обойти и эпоху В.С. Руховца, который поднял походы на новую высоту – на всесоюзный уровень. Шлюпки корабелов покорила река, озера и моря СССР. К походам тогда уже привлекались коллективы других вузов, кинематографисты и журналисты.

Следует отметить, что многие преподаватели кафедры ВМП прошли походами тех лет. Например, В.В. Кутепов и В.И. Жидков ходили в качестве заместителей Руховца, а впоследствии и сами возглавляли экспедиции.

В центре внимания – ветераны походов 60-х: В.И. Бурак, Ю.И. Рязанцев и М.Г. Курбатов. В. Польский просит В. Бурака прочитать свои морские стихи, однако Владимир Ильич посчитал, что эпиграфом к такому вечеру должны стать строчки В. Высоцкого:

*«Мы под парусом белым  
идем с Океаном на равных,  
Лишь в упряжке ветров –  
не терзая винтами воды...».*

В эти годы приобрели огромную популярность ансамбли корабелов «Гренада», «Радуга», «Четверка». Участник легендарного ансамбля «Гренада» Александр Копосов, перебирая гитарные струны, вспомнил незабываемые эпизоды енисейского похода и пообещал собрать состав ансамбля «Гренада». И, конечно, зазвучала песня.

Преемственность поколений определили ветераны походов 80-х. Агитбригада «Весла времени» вместе с автором знаменитого гимна шлюпарей «Мы в такие ходили дали...» Вадимом Кузнецовым напомнила нам его слова. Впрочем, пели все, кто был в зале. А всеобщий восторг вызвало выступление юнги Егора Семенова в качестве солиста агитбригады.

Оригинально поздравил коллектив «Атлантик Челендж». Злата Бредова не спела и не услышали мы стихов в ее исполнении. Она закружилась в страстном латиноамериканском танце.

Походы сегодня уже не такие дальние, но от этого не менее сложные и интересные. Исчезла излишняя идеология, но сохранился патриотизм и любовь к Родине. Ветераны с удовольствием вспоминают военнопатриотическую работу в связи с восстановлением справедливости и возвращением из небытия славного имени командира подлодки «С-13» Александра Маринеско. Об этом, в частности, рассказал комиссар походов Б.В. Салов:

– С конца 60-х годов наши походы, с легкой руки В.С. Руховца, приобрели военно-патриотическое звучание. С нами на шлюпках стали ходить флаги легендарных кораблей: крейсеров «Аврора», «Варяг», «Киров», монитора «Железняков», подводных лодок «С-56», «К-21» и, конечно же, «С-13». В 1985 году, после днепровского похода, в Корабелке состоялась встреча с экипажем лодки «С-13», а на финише похода 1987 года в Одессе корабели побывали в музее Маринеско, который создан в школе № 105. Тогда наши голоса присоединились к мощному хору народа в поддержку легендарного подводника. В мае 1990 года ему было при-



своено звание Героя Советского Союза. Через четыре месяца по просьбе коллектива Корабелки улица Строителей, что рядом с нашим общежитием в Автово, была переименована. Теперь она носит имя Маринеско.

Флаги мы возили с собой не случайно. Перед каждым походом студенты, участники походов, изучали историю этих кораблей и совершенных их экипажами подвигов. На маршруте, при встречах с местным населением, делились этим.

Держу в руках только что вышедшую из печати книгу «Великим путем «из варяг в греки». В ней я рассказал о днепровском походе «Дружба-85-87», о кораблях, флаги которых были на наших шлюпках, о многих исторических событиях, происходивших в разные времена в разных точках нашего маршрута. Иногда такие «исторические раскопки» приводят к совершенно неожиданным результатам. Именно так случилось в работе над этой книгой. Стараясь подробнее изучить время начала пути «из варяг в греки» в VIII-IX веках, я нашел неопровержимые доказательства того, что этот путь никак не мог быть в том варианте маршрута с севера на юг, который изложен в старинной летописи. Но это, как говорит один известный телеведущий, «уже совсем другая история». Возможно, скоро расскажу вам об этом.

Заинтриговал всех... Участник походной агитбригады «Тачанка» Евгений Терентьев передал поздравления всех «тачанковцев». Судьба разбросала их по всем частям света. «Отдувался» за всех. Конечно же, понаправилось залихватское исполнение им под гитару попури на походные темы.

А здесь, дорогие читатели, стоит сделать глубокий выдох. Категорически необходимо, наконец-то, представить героя четвертьвековой истории шлюпочных походов Корабелки последних лет. Это Василий Сапожников. Все эти годы он отвечал за жизнь и здоровье участников походов. Командир отвечает за всё! В этот вечер он благодарил всех, кто помогал ему в подготовке и проведении походов и регат, а надо бы благодарить – его!..

Сегодня в походах принимают участие уже дети и внуки наших корабелов. Они прокладывают маршруты, сидя на тех же банках и держа те же весла, что и их отцы, и деды. В походах развились славные семейные династии шлюпарей. На сцене – юнги шлюпочных походов Дима Нуцубидзе, Саша Прокопчук, Серёжа и Лёша Поляковых, Антон Терентьев, Артём Федотов (Лычаков). Наравне с взрослыми эти ребята переносят все тяготы и прелести похода, дневалют, гребут и стоят за штурвалом катера «Александр». Словом, постигают премудрости морских походов...

Любуемся красавцами, а на парусном экране видим кадры, которые представляют нам шлюпарские династии Поляковых, Бережновых, Наумовых, Нуцубидзе, Сапожниковых, Ходуновых, Семеновых, Евтуховых, Кокоевых, Лычаковых, Федотовых...

Детские голоса подхватили песню шлюпарей старших поколений, а на сцену вынесли огромное весло. Ветераны 50-60-х передают весло юнгам, как шлюпочную эстафету...

Сергей КУКУШКИН  
Фото Сергея ДОВГЯЛЛО





# ФРАНЦУЗСКИЙ ШЕДЕВР



Владимир Иванович Юркевич

(Окончание. Начало в № 20-21)

## ПЕРВЫЙ РЕЙС «НОРМАНДИИ»

«Нормандия» вышла из Гавра 29 мая 1935 года и отправилась в свой первый триумфальный рейс через Атлантику. Помимо прекрасных мореходных качеств, лайнер потрясал воображение изяществом форм и красотой линий. Носовая оконечность, устремленная вперед, изящные обводы корпуса, три слегка наклоненные дымовые трубы, несколько понижающиеся по высоте к корме, белоснежные палубные надстройки и огромные иллюминаторы придавали кораблю необычайную легкость и стремительность.

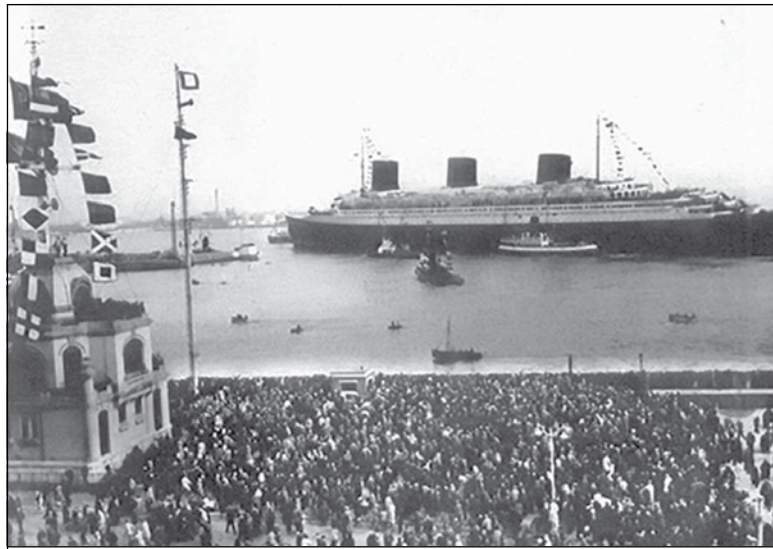
В.И. Юркевич отмечал: «Особенность «Нормандии» по сравнению с другими судами в том, что у нее почти нет носовой волны и, кроме того, весь корпус окружен слоями эмульсии, доходящими до самого носа, тогда как у обычных судов носовая волна смывает этот слой в передней части и этим увеличивает трение. Все были поражены, что при проходе «Нормандии» даже на полном ходу находящиеся вблизи мелкие суда почти не качались, тогда как другие большие корабли дают такую большую волну, что она часто опрокидывает близстоящие катера».

По выражению газеты «Фигаро», лайнер-гигант сочетал в себе «грациозность прогулочной яхты и великолепие Версальского дворца». Пассажиры, прибывшие специальным экспрессом из Парижа, оказались в интерьерах, богатство и роскошь отделки которых превосходили даже знаменитый «Титаник». На корабле имелись 11 пассажирских лифтов и 22 грузовых подъемника, теннисные корты, огромный универсальный магазин, сад с птицами, рестораны, бассейн длиной 24 метра, молельные помещения для различных конфессий, библиотека, кинозал, ночной клуб, телефонная станция, пожарная команда в составе 27 человек и даже специальные каюты-клетки для собак, устроенные в третьей – фальшивой – трубе. В главном салоне всё сверкало от обилия люстр, хрусталя и позолоты, а восточный ковер на полу весил 30 тонн. Салоны были мастерски расписаны русским художником-эмигрантом Александром Яковлевым. Общий камбуз для всех ресторанов, имевший длину 50 и ширину 35 метров, был оборудован электроплитой размерами 17 на два метра.

В честь первого рейса «Нормандии» была выпущена специальная почтовая марка. С борта лайнера пассажиры могли послать письмо в конверте с изображением силуэта судна. Гашение марок производилось особым штемпелем.

Среди пассажиров 1-го класса были и В.И. Юркевич и его жена, Ольга Всеволодовна,

**Изучая биографию писателя, морского инженера и первого заведующего кафедрой иностранных языков нашего вуза Е.И. Замятина, я не раз встречала в воспоминаниях современников имя его однокашника и друга Владимира Ивановича Юркевича. Выдающийся конструктор морских судов, создатель корпуса трансатлантического суперлайнера «Нормандия», на весь мир прославивший российскую кораблестроительную школу, он в полной мере разделит участь Замятина: на его долю также выпали вынужденная эмиграция и многие десятилетия забвения на родине. В год двойного юбилея – самого конструктора и его главного творения – хотелось бы рассказать читателям «ЗКВ» о жизненном пути и профессиональных успехах этого «русского гения», как называли В.И. Юркевича парижские журналисты после первого перехода «Нормандии» через Атлантику.**



Выход «Нормандии» в первый рейс 29 мая 1935 года

**Это был национальный триумф Франции, который разделяла и вся русская эмиграция. Парижская газета «Россия» утверждала в эти дни: «Если французы имеют право гордиться победой «Нормандии», так как «Нормандия» – французский корабль, то мы, русские, можем вдвойне гордиться этой победой, так как французам дал эту победу наш русский инженер...»**

дочью военного историка и писателя В.В. Крестовского, автора романа «Петербургские трущобы». Супруги совершали плавание как частные лица, причем компания «раскошелялась» лишь на скидку в 50% от стоимости билета в один конец только для Владимира Ивановича. Обратный путь они проделали на «Иль де Франс».

В первом же рейсе «Нормандия» превзошла достижения лучших трансатлантических лайнеров по продолжительности перехода, средней скорости, точному пробегу. В последние минуты рейса на мачте взвился голубой вымпел, свидетельствующий о том, что лайнер установил новый рекорд Атлантики, развил среднюю скорость порядка 30 узлов. Все пассажиры получили медали с изображением приза «Голубая лента Атлантики» и надписью «Сделано во Франции», но многие не ограничились этим и растащили на память почти всю мелкую утварь с фирменной символикой.

На обратном пути из Нью-Йорка в Европу «Нормандия» побил свой собственный рекорд, впервые преодолев тридцати-

узловой барьер, показав среднюю скорость 30,3 узла. Это был национальный триумф Франции, который разделяла с ней и вся русская эмиграция. Парижская газета «Россия» утверждала в эти дни: «Если французы имеют право гордиться победой «Нормандии», так как «Нормандия» – французский корабль, то мы, русские, можем вдвойне гордиться этой победой, так как французам дал эту победу наш русский инженер...»

Сообщения о новом лайнере появились и в советской прессе, однако имя конструктора «белоэмигранта» не упоминалось. Не оказалось имени Юркевича и в книге И. Ильфа и Е. Петрова «Одноэтажная Америка», в которой авторы обстоятельно описывают свое путешествие через Атлантический океан во время десятого рейса «Нормандии» и восхищаются этим «шедевром французской техники»: «Шторм усиливался... «Нормандия» раскачивалась медленно и важно. Она шла, почти не уменьшив хода, уверенно расшвыривая высокие волны, которые лезли на нее со всех сторон, и только иногда отвешивала оке-

ану равномерные поклоны. Это не было борьбой мизерного создания человеческих рук с разбушевавшейся стихией. Это была схватка равного с равным».

## ПОСЛЕ ТРИУМФА

Триумф «Нормандии» стал переломным моментом в эмигрантской жизни Юркевича. Форма его корпуса описывалась во французских, немецких, голландских, шведских, итальянских морских журналах и справочниках. Так, в немецком «Календаре корабельного инженера» на 1935 год «форме Юркевича» как самой совершенной была посвящена отдельная глава. Запатентовав обводы корпуса «Нормандии» в восьми странах, он организовал собственное конструкторское бюро по проектированию корпусов и винтов и начал принимать заказы на проектирование новых судов разного назначения с «обводами Юркевича», а также на реконструкцию старых. К 1938 году по его проектам были построены и перестроены более 40 морских судов, которые превосходили другие суда быстротой и экономичностью.



Марлен Дитрих на борту «Нормандии»

Все судостроительные компании высказывались о выдающемся русском инженере как не имевшем конкуренции в мире.

Однако Владимиру Ивановичу хотелось продолжить борьбу за скорость, строить самые крупные и быстроходные корабли, где наиболее ярко могли проявиться преимущества разработанной им формы корпуса. Америка, куда он приехал в 1936 году во второй раз, произвела на него большое впечатление размахом и перспективами судостроения. Как признанного специалиста его чествовали общества американских корабельных инженеров и инженеров американского военного флота. Деловые круги США проявили к нему интерес, поскольку его проекты сулили судостроительным компаниям многомиллионные прибыли за счет снижения затрат. Получив заказы на проектирование четырех кораблей, он принимает решение о переезде в США.

В Нью-Йорке Юркевич открыл техническую контору по судостроению «Yourkevitch Ship Design, Inc.», работал консультантом в ряде судостроительных фирм и судоходных компаний, а также в Управлении морского флота США. Занимался он и научно-педагогической деятельностью: опубликовал несколько статей об океанских лайнерах будущего, об улучшении формы корпуса, устойчивости и быстроходности корабля; в Мичиганском университете и на морском отделении Массачусетского технологического института читал лекции по теории проектирования судов.

В годы Второй мировой войны, когда о лайнерах не могло быть и речи, по проектам Юркевича строились буксиры, паромы, танкеры и землечерпалки. Он консультировал постройку плавучих кранов и лихтеров для американского флота, наблюдал за строительством водолюбов для французской военной миссии, сотрудничал со специалистами советской закупочной комиссии в Вашингтоне, участвовал в сборе денежных средств для оказания помощи СССР.

## НА ПУТИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АМЕРИКОЙ

«Нормандия» до августа 1939 года успешно курсировала между Гавром и Нью-Йорком, сделала за это время 139 рейсов и перевезла 133 170 пассажиров, не только окупив себя, но и принесла судовладельцам немалую прибыль.

Еще во время ходовых испытаний у лайнера была обнаружена серьезная проблема – вибрация корпуса на высоких скоростях, но судоходная компания не сочла ее достаточной причиной для задержки первого плавания. Однако пассажирам вибрация и шум доставляли значительные неудобства. Вот как описывают это И. Ильф и Е. Петров: «Все задрожало на корме, где мы помещались. Дрожали палубы, стены, иллюминаторы, шезлонги, стаканы над умывальником, сам умывальник. Вибрация парохода была столь сильной, что начали издавать звуки даже такие предметы, от которых никак этого нельзя было ожидать. Впервые в жизни мы слышали, как звучит полотенце, мыло, ковер на полу, бумага на столе, занавески, воротничок, брошенный на кровать. Звучало и гремело все, что находилось в каюте. Достаточно было пассажиру на секунду задуматься и ослабить мускулы лица, как у него начинали стучать зубы. Всю ночь казалось, что кто-то ломится в двери, стучит в окна, тяжело хохочет. Мы насчитали сотню различных звуков, которые издавала наша каюта».

Зимой 1936 года лайнер поставили в сухой док, чтобы укрепить корму и заменить винты. Все четыре трехлопастные гребные винты были заменены на четырехлопастные, а также была изменена форма выкружек гребных валов. Это позволило существенно снизить вибрацию кормы. Одновременно судовладельцы решили увеличить размер лайнера, главным образом, за счет достройки крытого променада на шлюпочной палубе. Дело в том, что в марте должен был отправиться в свой первый рейс английский трансатлантический гигант «Куин Мэри», и эта мера была необходима для сохранения за «Нормандией» титула самого большого судна в мире.



Пассажиры «Нормандии»



# РУССКОГО ГЕНИЯ

## Возвращение имени



О.В. Крестовская,  
жена В.И. Юркевича

### К 125-летию со дня рождения Владимира Ивановича Юркевича и 75-летию первого рейса трансатлантического лайнера «Нормандия»

тель А.И. Микоян. В июле 1937 года на этом лайнере возвращались домой после легендарного перелета из Москвы в Америку через Северный полюс летчики Чкалов, Байдуков и Беляков.

На борту «Нормандии» произошло знакомство Валерия Чкалова с Марлен Дитрих. Узнав, что этим же рейсом в Европу плывет знаменитая киноактриса, Чкалов раздобыл букет белых роз и положил его к двери ее каюты, приложив записку со своим именем. Дитрих, увидевшая его фото и читавшая о перелете в американских газетах, в

ла транспортно-десантный корабль должен был выйти в море. А 9 февраля в 14 часов 30 минут от искры газовой горелки на судне вспыхнул пожар. Его тушили и с акватории, с пожарных катеров, и с берега, заливая верхние палубы огромным количеством воды. Судно потеряло остойчивость и начало крениться на левый борт. 10 февраля в 2 часа 39 минут потоки грязной воды и жидкого ила со дна Гудзона хлынули в роскошные внутренние помещения самого дорогостоящего судна в мире, легшего на бок прямо у нью-йоркского

восходящего «Нормандию»: «В будущем можно ожидать еще большего повышения и тоннажа, и скорости, и мы, может быть, еще увидим гигантов в 100 000 тонн со скоростью 36 узлов, делающих переход в Нью-Йорк в три с небольшим дня».

После окончания Второй мировой войны он разработал проекты двух суперлайнеров, которые стали еще одной вехой в мировом судостроении. Предполагалось, это будут морские отели на пять и шесть тысяч пассажиров, рассчитанные на людей со скромными средствами, с удобными, но не роскошными каютами, системой кафетериев вместо дорогих ресторанов, со стоимостью билета в четыре раза меньше обычной стоимости путешествия на океанских судах, способные развивать скорость до 34 узлов. Целью конструктора было «дать миллионам лиц, получающих небольшое жалование и живущих по обе стороны Атлантического океана, возможность

кое обсуждение последних проектов Юркевича подтолкнуло пассажирскую авиацию к идее создания гигантских самолетов-аэробусов, позволивших авиации резко снизить тарифы и одержать верх в конкурентной борьбе с судовладельческими компаниями.

Переезжая в США, Юркевич считал, что его высшие свершения еще впереди и что именно США будут ареной его самых крупных инженерных успехов. Но случилось так, что именно США погубили его главное детище – «Нормандию», а позже отказались от его услуг и опыта в проектировании быстроходных кораблей.

Владимир Иванович Юркевич скончался 13 декабря 1964 года в своем доме в Йонкерсе под Нью-Йорком на 80-м году жизни.

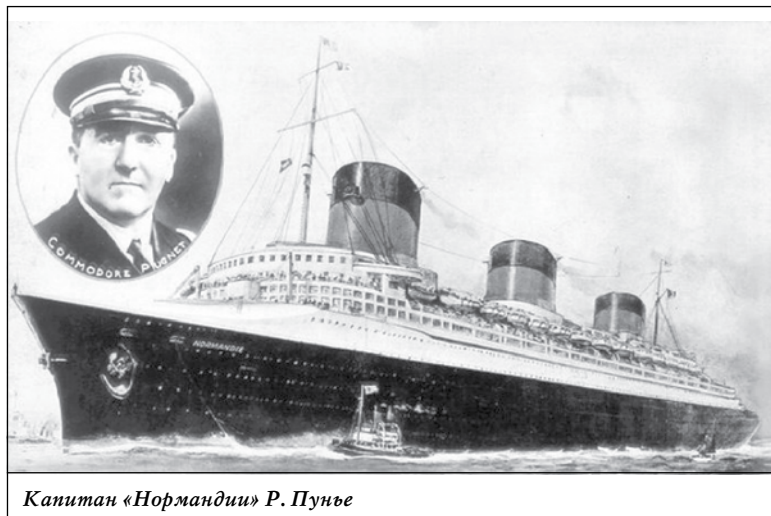
Газета «Новое русское слово» писала в некрологе: «Дело Юркевича с ним не умерло: его идеи и формулы крепко вошли в современное кораблестроение

В следующем году на «Нормандии» установили радиолокационную станцию – первую на транспортном флоте.

С лайнером связан происшедший в том же 1937 году необычный случай. Пролетавший над ним аэроплан, попав в зону нагретого и завихренного над дымовыми трубами воздуха, «провалился» и упал на носовую часть корабля.

Вплоть до начала Второй мировой войны «Нормандия» и «Куин Мэри» с переменным успехом соперничали в борьбе за обладание призом «Голубая лента Атлантики». Французский лайнер первым преодолел 31-узловой рубеж, но «Куин Мэри» добилась рекордной скорости в 31,69 узла. «Голубая лента Атлантики» на 14 лет перешла к Англии. В.И. Юркевич комментировал это событие так: «Куин Мэри» побил «Нормандию» – таково заключение широкой публики, падкой до сенсаций... Но какой ценой это достигнуто? Мощность машин «Куин Мэри» на 25% превосходила мощность машин «Нормандии», а выигрыш в скорости составлял доли узла! Да при такой мощности «Нормандия» развила бы 34 узла!».

После этой победы капитан «Нормандии» послал на британское судно поздравление: «Бра-



Капитан «Нормандии» Р. Пунье

ответной записке черкнула пару строк «мистеру Чкалову», благодаря за цветы, а тот не замедлил явиться, чтобы поблагодарить за ответ. Весь рейс они отчаянно флиртовали. Их дальнейший маршрут – на поезде до Парижа – также совпадал. Однако Дитрих сразу заперлась в своем купе и велела ни в коем случае не пускать к себе «этого русского». С тех пор она не выносила даже упоминаний о нем. Она была оскорблена: всё внимание встречающих пароход было отдано Чкалову и его товарищам, а о ней, божественной Марлен, никто даже не вспомнил!

причала. Создатель «Нормандии» В.И. Юркевич и ее бывший капитан Р. Пунье, прибывшие на место катастрофы после начала пожара, стали свидетелями трагической и бесславной гибели морской красавицы.

Для подъема судна потребовалось 22 месяца и пять миллионов долларов. До окончания войны

#### Недолгая биография суперлайнера закончилась самым нелепым образом.

использовать двухнедельный отпуск, чтобы побывать за океаном, увидеть другие страны, других людей». Он полагал, что это будет способствовать укреплению мира и подъему культуры, отсюда и названия, данные им будущим лайнерам, – «Мир» и «Доброжелательство».

Несколько лет американская печать шумела о сенсационных проектах, но их так и не удалось осуществить. Многие специалисты считают, что именно широ-

и вряд ли из него выпадут до появления нового гения. Но гении рождаются нечасто!».

Новые конструкции судов были запатентованы Юркевичем в 18 странах, но по истечении срока патентов они стали всеобщим достоянием и начали широко применяться.

Ольга Всеволодовна передала архив мужа в Москву – его родной город, в Российский государственный архив экономики. Хранящиеся в нем документы в полной мере воссоздают картину личной и творческой жизни выдающегося кораблестроителя, а также еще одну яркую страницу в истории русской эмиграции: влияние российской научно-технической интеллигенции на развитие науки и техники Запада.

Н.А. ГОЛИКОВА,  
заведующая кафедрой  
иностраных языков,  
профессор

При подготовке материала были использованы данные архивных исследований и Интернет-ресурсы.

**К 1938 году по его проектам были построены и перестроены более 40 морских судов, которые превосходили другие суда быстроходностью и экономичностью. Все судостроительные компании высказывались о выдающемся русском инженере как не имевшем конкуренции в мире.**

во, «Куин Мэри»! До следующего раза». Однако соревнование двух суперлайнеров было прервано начавшейся в 1939 году войной. По внешнему же виду «Куин Мэри» с ее высокими и узкими трубами, загроможденными палубами и полубаком, уставленным шпильями, брашпильями и кнехтами, не шла ни в какое сравнение с изящной яхтоподобной «Нормандией» с ее обтекаемыми надстройками, просторными палубами и закрытым полубаком, в котором были запрятаны все швартовые устройства. По выражению одной путешественницы, «Куин Мэри» – это английская леди в спортивном костюме, а «Нормандия» – юная француженка в бальном платье».

Среди пассажиров «Нормандии» было немало знаменитостей, в том числе и наших соотечественников. В разное время на ней совершили плавание певец Федор Шаляпин, композитор Сергей Прокофьев, писатели Борис Пильняк и уже упомянутые Илья Ильф и Евгений Петров, государственный дея-

#### ГИБЕЛЬ «НОРМАНДИИ»

Недолгая биография суперлайнера закончилась самым нелепым образом. «Нормандия» 28 августа 1939 года в очередной раз прибыла из Европы в Нью-Йорк. Этот рейс оказался последним. По распоряжению президента Рузвельта она была задержана в порту для досмотра и так и не вышла в обратный путь: 1 сентября началась Вторая мировая война. На борту была оставлена лишь небольшая часть экипажа для поддержания в рабочем состоянии судовых систем и механизмов. В декабре 1941 года остатки французской команды были выдворены с лайнера, и он был конфискован и официально введен в состав Военно-морского флота США. Переименовав судно в «Лафайет», его начали переоборудовать в военный транспорт. К переоборудованию был привлечен В.И. Юркевич, являвшийся в тот период консультантом ВМС США.

В феврале 1942 года работы по переоборудованию были в основном закончены, и 15 чис-

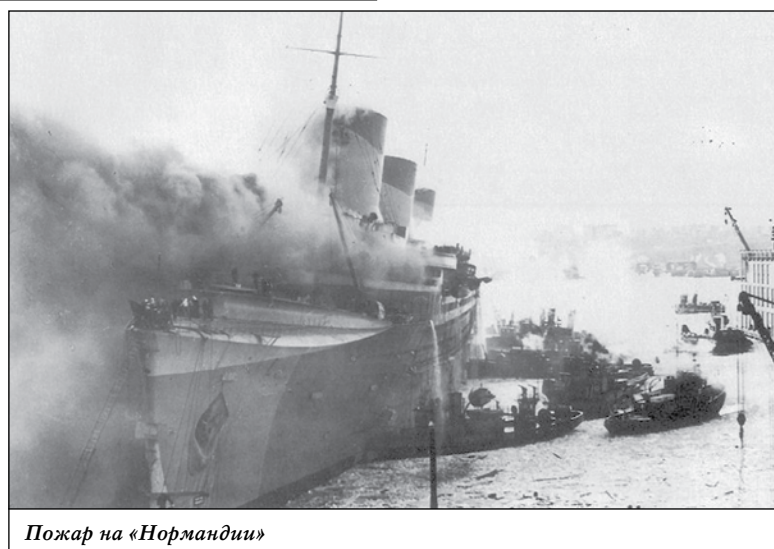


Перевернувшаяся «Нормандия»

оно простояло в бруклинском доке, а в 1946 году правительство США продало «Нормандию» частной фирме по цене металлолома всего за 162 тысячи долларов. В следующем году гордость французского пассажирского флота была разрезана на части и пущена в переплавку. США компенсировали Франции эту потерю, передав ей 20 пароходов типа «Либерти», которые в годы войны были поставлены американцами на поток и шли по цене миллион долларов за судно. Гибель «Нормандии» таит немало загадок и продолжает привлекать к себе внимание. Некоторые факты дают основание предполагать диверсию немецких агентов.

#### НЕОСУЩЕСТВЛЕННЫЕ ЗАМЫСЛЫ

Еще в 1930-е гг. Юркевич мечтал о создании трансатлантика, по размерам и скорости пре-



Пожар на «Нормандии»

**Газета «Новое русское слово» писала в некрологе: «Дело Юркевича с ним не умерло: его идеи и формулы крепко вошли в современное кораблестроение и вряд ли из него выпадут до появления нового гения. Но гении рождаются нечасто!».**



# Место встречи у карты Мирового океана изменить нельзя

Вот уже четыре года неизменным местом встречи тех студентов и аспирантов нашего вуза, кому интересна юриспруденция, является научный кружок при кафедре государственного и международного права. Помимо приятного общения в компании единомышленников, здесь, где на стене расположилась карта Мирового океана, занимаются актуальными вопросами юридической науки. В аудитории 01 «Ю» собираются будущие специалисты в области международного и морского права. И это совсем не удивительно, ведь мы учимся в морском вузе.

Наш научный кружок – яркое проявление самоорганизации студентов, объединенных общим интересом к юриспруденции, объединение обучающихся праву. Идея его создания появилась давно, но была воплощена в жизнь группой инициативных студентов в ноябре 2006 года. С самого основания он находится под чутким научным руководством кандидата юридических наук, доцента Наталии Ивановны Ма-

лышевой. Помощь начинающим исследователям оказывают замечательные преподаватели: Владимир Семенович Солодченко, Борис Анатольевич Смыслов, Инна Анатольевна Орлова, Евгений Иванович Пономаренко, Марина Эрастовна Девятова...

Заседания кружка помогли многим определиться с дальнейшей тематикой их научной деятельности, научиться тонкостям исследовательской работы, получить ценный опыт, необходимый для поступления в магистратуру или аспирантуру. Гордость нашего кружка – выпускники вуза, в прошлом участники нашего кружка. Арина Фомичева – «Лучшая выпускница СПбГМУ 2009 года», обладатель второго места по Северо-Западному федеральному округу в конкурсе на именную стипендию Ассоциации юридических вузов России, ныне – следователь следственного отдела по Калининскому району следственного управления Следственного комитета при прокуратуре РФ по городу Санкт-Петербургу. Ее научная работа в

кружке и подготовка дипломной работы осуществлялись под руководством Евгения Ивановича Пономаренко. В сентябре 2009 года Арина на «входном» и «выходном» тестированиях и на выпускном экзамене в рамках повышения квалификации заняла первое место в своей группе, где были молодые специалисты со всего Северо-Запада, в том числе выпускники «классических» юридических образовательных учреждений.

Среди выпускников 2010 года выделяется Мария Левченко. Пожалуй, в Корабелке нет студента, который бы не поостытелась с ней по числу научных публикаций. За ее плечами – более 20-ти межвузовских и международных конференций, руководство командой Корабелки на Международной Олимпиаде по международному гуманитарному праву «Молодежь за мир». По итогам прошедшего учебного года она участвовала от ФЕНГО в конкурсе на звание «Лучший студент года СПбГМУ» в номинации «Лучший в научном и техническом творчестве». Ее научная



деятельность проходила под руководством Инны Анатольевны Орловой. Сейчас она трудится юристом-консультантом в Группе компаний «Консалтум».

Трижды мы участвовали в конкурсе на именную стипендию Ассоциации юридических вузов России и всегда были в тройке лидеров: 2008 год – Арина Фомичева заняла II место, 2009 год – Ольга Юрканская (ныне Кузьмина) – на втором месте, 2010 год – Александра Борзенкова стала победи-

тельницей этого конкурса! Став победителем Всероссийского открытого конкурса на соискание стипендии Президента России для обучения за границей, она обучается юриспруденции в Гамбургском университете.

Благодаря тому, что был создан этот научный кружок, наши студенты имеют возможность принять участие в многочисленных межвузовских конференциях. Подготовка докладов, естественно, позволяет значительно расширить свой правовой кругозор.

Каждый, кто интересуется юриспруденцией, получит у нас возможность реализовать себя.

Официальный сайт кружка: E-mail: <http://smtu-lawcircle.host56.com>, группа «ВКонтакте»: <http://vkontakte.ru/club5244979.smtu.lawcircle@gmail.com>

**Денис КАРАЧЁВ (гр. 7562),  
Никита БОРЕЦКИЙ (гр. 7260)**

**На снимке Ивана МАЛЫШЕВА:** группа студентов, инициаторов создания кружка

## Оформлять документы научимся!

**Рассказывает руководитель команды, доцент кафедры компьютерной графики и информационного обеспечения Ольга Васильевна Говорова.**

Ежегодно среди высших учебных заведений Петербурга проводятся региональные предметные Олимпиады, организованные Комитетом по науке и высшей школе при правительстве Санкт-Петербурга. Цель проведения Олимпиад – выявление одаренных студентов; стимулирование научной деятельности студентов; повышение качества подготовки выпускников вузов; закрепление интересов студентов к выбранной специальности; формирование кадрового потенциала для научно-исследовательской, административной, производственной и предпринимательской деятельности.

Наши студенты впервые в этом году приняли участие в Олимпиаде по инженерной компьютерной графике, проходившей в Санкт-Петербургском государственном университете сервиса и экономики (СПбГУСЭ). В Олимпиаде приняли участие 12 вузов Петербурга.

Кафедрой компьютерной графики и информационного обеспечения только полтора года назад были приобретены лицен-

зионные полные версии пакета КОМПАС-3D, но мы решили поучаствовать, несмотря на относительно небольшой срок использования этой программы при обучении студентов.

Были созданы две команды из студентов 2-го и 3-го курсов факультета Естественнонаучного и гуманитарного образования (ФЕНГО) и факультета Целевой контрактной подготовки специалистов (ФЦКПС).

Первая команда – студенты группы 6225 ФЦКПС: Алмаз Гилязетдинов, Александр Наумов и Алексей Яськов.

Вторая команда – Антон Кожин (гр. 6320 ФЦКПС), Константин Порубов и Алёна Тобольченко (гр. 7330 ФЕНГО). В личном зачете принял участие студент гр. 6225 ФЦКПС Павел Дубров.

В общем зачете наш вуз занял пятое место, уступив «Военмеху», СПбГУСЭ, Политехническому университету и Горному институту. Лучший результат среди наших участников показал Алексей Яськов, набравший 135 баллов из 200 возможных. Огромное спасибо всем участникам!

И пусть мы не заняли призового места, зато получили бесценный

опыт. Надеемся в следующем году улучшить нынешний результат.

**Впечатления участника Олимпиады, студента группы 6225 ФЦКПС Алексея Яськова.**

Олимпиада по инженерной компьютерной графике среди вузов Петербурга прошла в октябре. Участникам необходимо было по заданному машиностроительному сборочному чертежу выполнить в системе КОМПАС-3D или Solid Works (на выбор) 3D модель двух позиций и их ассоциативный чертеж.

Всех участников (а это – студенты Военмеха, Политеха, Корабелки, ГУАП, ГУВКА и т.д. – всего 50 человек) разместили в одной аудитории. Победитель прошлой Олимпиады, студент Горного института, выгадал из мешка бочонок с вариантом задания для участников.

Представитель АСКОНа рассказал о наградах восьми лучшим участникам – это будет торжественное чаепитие в офисе ЗАО АСКОН вместе с экскурсией по компании. Эти восемь финалистов будут участвовать во втором туре, в борьбе за первое место.

Итак, всё готово. Мы разошлись по аудиториям. У каждого – два часа пятнадцать минут, вариант чертежа и компьютер. Поехали...

Когда всё закончилось, ни у кого из наших студентов не было потерянного лица. Наоборот, все наперебой друг друга спрашивали: «А как ты сделал это? А там что переделал?». Конечно, понимали, что не идеально всё выполнили, но это ушло на задний план. Главное было, что наш университет принял участие в этой Олимпиаде, и мы вполне достойно смотрелись. Все-таки три места в двадцатке – не худший результат для начала!

После проверки работ оказалось, что подавляющее большинство наших ошибок было в оформлении ассоциативных чертежей. Сами же модели были построены правильно. А это значит, что представленными системами автоматизированного проектирования, с которыми мы познакомимся на кафедре компьютерной графики и информационного обеспечения, участники Олимпиады владели на довольно высоком уровне.

Очередная Олимпиада пройдет уже весной. Конечно же, мы планируем принять в ней участие. Есть время для подготовки, а, значит, есть шансы выступить успешнее!

**Фото Дмитрия ЯКУБОВА,  
гр. 7200**



## Из истории Российского флота

**220 лет назад:**

**Эскадра Черноморского флота под командованием контр-адмирала Ф.Ф. Ушакова 19 июля 1790 г. одержала победу над турецкой эскадрой капудан-паши Хусейна в бою у Керченского пролива.**

Эскадра контр-адмирала Ф.Ф. Ушакова состояла из 10-ти линейных кораблей, шести фрегатов, 20-ти вспомогательных судов, имела 860 пушек. Турецкая эскадра капудан-паши Хусейна насчитывала 10 линейных кораблей, восемь фрегатов, 36 мелких судов, имела более 1 100 пушек.

Необходимо отметить, что командовать Черноморским флотом Ф.Ф. Ушаков был назначен фельдмаршалом светлейшим князем Г.А. Потемкиным-Таврическим только в марте 1790 г., при этом рассказывают, что из-за недостаточности средств для вооружения эскадры командующему пришлось лично занимать деньги и даже заложить собственный дом.

Сражению предшествовали наблюдения за турецким флотом, проследовавшим вдоль берегов Крыма к Кавказскому берегу в начале июля. Из-за вероятности, что турки следуют к Анапе для приема войск, а далее вернутся к берегам Крыма для высадки десанта, Ф.Ф. Ушаков привел эскадру из Севастополя к мысу Таклы, распо-

ложившись так, чтобы воспрепятствовать прорыву турок в Азовское море и к берегам Крыма. В результате Ф.Ф. Ушаков был вынужден принять бой в подветренном положении примерно в 20-25-ти милях южнее Керченского пролива. Бой начался около 12 часов дня. Турки, реализуя преимущество в артиллерии, попытались основной удар всей эскадрой нанести по русскому авангарду, которым командовал капитан бригадирского ранга Г.К. Голенкин. Маневрируя силами, Ф.Ф. Ушаков вывел из общей линии шесть фрегатов и организовал резервную группу, а затем, максимально сократив интервалы между кораблями кордебаталлии и прибавив парусов, поддержал авангард силами всей эскадры. К 14-ти часам, воспользовавшись изменением ветра на четыре румба, русские корабли сблизались с турецкими на дистанцию картечного выстрела и ввели в бой всю артиллерию. Турецкие корабли, ближайšie к русскому флагманскому кораблю «Рождество Христово», не выдержали натиска и начали выходить из боя, причем два корабля из-за поврежденных мачт вышли за русскую линию. Спасая их, капудан-паша развернул эскадру контркурсом к русской линии, и тогда, повергнув оверштаг, русские корабли вновь атаковали турок с близкой дистанции. С особой настойчивостью Ф.Ф. Ушаков атаковал корабли

капудан-паши и второго флагмана, турецкий контр-адмиральный корабль загорался дважды, сбитый флаг вице-адмирального корабля был подобран во время боя русской шлюпкой. К 17-18-ти часам турки вышли из боя и начали отход. Пытаясь скорее преследовать неприятеля, Ф.Ф. Ушаков выстроил линию без соблюдения формальных правил и лично возглавил колонну. Погоня продолжалась до наступления темноты, но, благодаря хорошим ходовым качествам, турецким кораблям удалось оторваться от преследования.

В результате высадка десанта в Крыму была сорвана, многие турецкие корабли получили серьезные повреждения, одно посильное судно было потоплено. Потери русских составили: 29 убитыми и 68 ранены. В рапорте о сражении Ф.Ф. Ушаков особо отметил действия корабля «Преображение Господне», а о самой победе писал: «Я сам удивляюсь проворству и храбрости моих людей. Они стреляли в неприятельский корабль нечасто и с такою сноровкой, что, казалось, каждый учится стрелять по цели».

В ознаменование этой победы назван большой противолодочный корабль «Керчь», служащий в Черноморском флоте России с 1975 г.

**С.П. СТОЛЯРОВ**

(Продолжение следует)

Ушел из жизни бывший сотрудник кафедры СЭУ, СиО нашего университета доцент **Анатолий Васильевич ШИЛОХВОСТОВ**.

Уроженец Красноярского края, в 1954 г. он приехал в Ленинград, чтобы учиться в ЛКИ. Выпускника института Анатолия Шилохвостова направили работать в одну из организаций Минсудпрома, однако вскоре перевели в научно-исследовательский сектор ЛКИ на должность старшего инженера. Возвращение в Корабелку обернулось для него обучением в аспирантуре и защитой кандидатской диссертации.

Доцент кафедры судовых силовых установок Шилохвостов за тридцать лет работы здесь подготовил ряд учебно-методических пособий и разработал учебные планы специальности «Судовые энергетические установки».

А.В. Шилохвостов проявил себя в 60-70 гг. и на административной работе, когда был в должности заместителя декана ФКЭА. Он всегда пользовался заслуженным уважением и авторитетом у студентов и преподавателей. Педагогическую деятельность Анатолий Васильевич постоянно совмещал с научно-исследовательской, являясь ответственным исполнителем тем по судовым энергетическим установкам и оборудованию.



**01.02. 1935 – 04.09.2010**

В конце трудных 90-х судьба забросила его на чужбину, куда он отправился к своим родным: жене и детям. Там он нашел покой и умиротворение.

Находясь вдали от Родины, поддерживал тесную связь с друзьями и коллегами, постоянно интересовался изменениями и достижениями в высшем техническом образовании, в судостроении, в жизни университета и кафедры.

Коллеги и друзья помнят Анатолия Васильевича как остроумного, трудолюбивого, добросовестного и ответственного преподавателя и сохраняют о нем светлую память.

**Сотрудники  
кафедры СЭУ, СиО**



# Технологии победы

Во времена Цезаря было принято, не в пример нынешним временам, излагать мысли лаконично и не без изящества, например: «Пришел, увидел, победил». Этой установке следовал не только сам Цезарь, но и его ближайшие соратники. Так, выдающийся архитектор, строитель и механик Витрувий в тон Цезарю кратко и ярко изложил суть строительной механики: «Польза, прочность, красота!». Произошло это во II веке до н.э., и с тех пор мало что изменилось.

Девиз Витрувия пригоден для любой инженерной деятельности при создании новой техники. Современные технологии, направленные на обеспечение пользы, прочности и красоты, реализуются с помощью компьютерных программ. Направление CAD (Computer Aided Design, компьютерный дизайн или, по-нашему, – САПР) призвано помочь конструктору создать внешний облик изделия, т.е. красоту. Специалисты по САМ-технологиям (Computer Aided Manufacturing, или АСТПП) обеспечивают технологическую подготовку производства объекта, то есть напрямую отвечают за пользу. Наконец, так называемые «тяжелые» САЕ-продукты – средство расчетным путем обеспечить прочность. Английская «Е» в этой аббревиатуре означает «Engineering» или «анализ», то есть решение на основе моделей математической физики задач о внутренних состояниях и процессах в объекте при заданных внешних условиях.

Уже восемь лет указанные направления являются предметом Всероссийской студенческой Олимпиады по компьютерным технологиям в машиностроении, конкурс на проведение которой с завидным постоянством выигрывают наши коллеги из Самарского государственного технического университета – мощной инженерной школы на Волге, выпускники которой составляют основу российского тяжелого и среднего машиностроения, авиа- и ракетостроения, автопрома, нефтегазовой промышленности. В сотрудничестве с лидерами разработки инженерного софта DELCAM (Великобритания), «Аскон» (Россия) и ANSYS Inc. (США) СамГТУ ежегодно собирает на своей территории порядка 150 участников олимпиады – студентов технических вузов со всей России.

На протяжении последних трех лет команда студентов направления

«Прикладная механика» СПбГМУ является участником Олимпиады в номинации «Численные методы расчета ANSYS». В этой номинации участвуют 13-14 команд в составе двух студентов. Фаворитами традиционно считаются СамГТУ (хозяева), СГАУ им. С.П. Королева, МГУ им. Баумана, ЮУГТУ (Челябинск), МАИ, СПбГТУ («Политех»). Участвуют и представители вузов Казани, Омска, Перми, Пензы, Новочеркасска, Костромы, Екатеринбурга и Уфы.

Олимпиада 2010 года оказалась победной для команды Корабелки. Первого места в командном зачете по сумме набранных баллов до-

механике, но и повышает конкурентоспособность выпускников. Лицензиями на указанное программное обеспечение и неослабевающей потребностью в специалистах, владеющих им, обладают в Петербурге такие известные судостроительные организации, как ЦНИИ им. А.Н. Крылова, ЦКБ МТ «Рубин», ЦТС «Судостроение» (бывший ЦНИИ ТС) и многие другие. Пользуются пакетом и специалисты Российского Морского Регистра судоходства. Правила которого, как и других классификационных обществ мира, все более и более ориентируются в нормировании прочности на

Как видно, имеет место определенная преемственность, когда в состав команды входит один участник с «олимпийским» опытом и один «юниор». Результаты такого формирования команды: 4-е место в командном

мотивацию к инженерной и научной деятельности. Направление «Прикладная механика» может похвастаться практически 80% трудоустройством выпускников по специальности. Эти же ребята представляют наш вуз, например, на городских Олимпиадах по сопромату.

Необходимо отметить большую роль в успехе наших ребят руко-



Что еще надо корабелу? Волга, закат, корабли и победа на Олимпиаде!

бились Антон Шипша и Александр Аверкин. Вторым в личном зачете стал магистрант второго года обучения Антон Шипша (гр. 7250). Компьютерные технологии стали для наших ребят технологиями победы. Но секрет успеха, как ни банально это звучит, состоит в долгой и упорной подготовке. Его слагаемые – аппаратное, программное, кадровое и методическое обеспечение.

Наличие сегодня в нашем вузе лицензий на программный комплекс ANSYS и богатого опыта применения этого мощного конечного элементного пакета обеспечено почти двадцатилетним изучением и использованием его на кафедре строительной механики корабля (СМК), как в научных исследованиях, так и в учебном процессе. Ввод в ряд учебных дисциплин практических занятий по ANSYS обеспечивает не только углубление знаний по

прямой расчет, в том числе и с применением метода конечных элементов. Пакет ANSYS интенсивно используют 70% преподавателей и ученых кафедры СМК, им также пользуются специалисты кафедр сопротивления материалов, ДВС, проектирования судов и других.

Олимпиада – это способ не только повысить квалификацию отдельных студентов, но и продемонстрировать устойчивые позиции Корабелки в деле подготовки квалифицированных кадров. Силами преподавателей кафедры СМК, помимо включенных в учебные планы занятий, ежегодно организуется факультатив для студентов 4-6 курсов направления «Прикладная механика». Из 10-12 студентов, посещающих его, отбирается 2-3 человека в команду. В 2008 г. это были магистранты В. Коршунов и Р. Васильев, в 2009 г. – Р. Васильев, А. Шипша, в 2010 г. – А. Шипша и А. Аверкин.



Преподаватель тоже иногда нужен. М.Ю. Миронов и А. Аверкин

зачете в 2008 г. (и 4-е в личном – у В. Коршунова, ныне – аспиранта кафедры СМК), 6-е место в командном зачете в 2009 году. Причем А. Аверкин, чемпион нынешнего года, в 2009 году участвовал в олимпиаде вне конкурса, «знакомился с обстановкой». И вот – победа в нынешнем году!

Следует отметить, что специальность «Прикладная механика», являясь специальностью с углубленным изучением физико-математических дисциплин, а также, до недавнего времени – одной из немногих, обеспечивавших выпуск по «двухуровневой» системе, сейчас испытывает дефицит популярности среди абитуриентов. Набор на нее, помимо сниженного конкурса, демонстрирует еще и не самые высокие стартовые позиции студентов по сравнению с престижными гуманитарными или «компьютерными» специальностями. Однако сложившаяся десятилетиями система подготовки механиков-прочников и усилия преподавательского коллектива позволяют раскрыть способности ребят, которые к четвертому курсу приобретают, помимо знаний и навыков, еще и хорошую

мотивацию к инженерной и научной деятельности. Направление «Прикладная механика» может похвастаться практически 80% трудоустройством выпускников по специальности. Эти же ребята представляют наш вуз, например, на городских Олимпиадах по сопромату. Необходимо отметить большую роль в успехе наших ребят руко-

А.А. РОДИОНОВ, руководитель направления «Прикладная механика», д.т.н., профессор, заведующий кафедрой строительной механики корабля

## Точность – вежливость студентов

За шесть лет, что я учусь в нашем университете, стало уже доброй традицией проводить соревнования в выходные и праздничные дни, что не мешает учебе студентов, помогает интересно проводить свободное время и отвлекает от дурного влияния улицы.

Особенно это важно для студентов, живущих в общежитии.

Неслучайно, что в секции нетрадиционных видов спорта (НВС) занимаются в основном студенты из общежитий и проживающие в Кировском и Красносельском районах.

Все соревнования в секции НВС проводятся в два этапа. Сначала в течение нескольких воскресных дней определяются лучшие в подгруппах, а затем – финалы среди победителей и призеров подгрупп. А если учесть, что в учебном году кафедра Физического воспитания проводит более 15 соревнований в воскресные и праздничные дни, и тренировки организованы также по воскресеньям, то студенты практически все выходные дни заняты обучением и игрой в настольный теннис, бильярд, дартс, футбол, баскетбол, совершенствованием своего физического состояния путем занятий на тренажерах.

В бильярдном клубе ГМУ 31 октября прошел очередной чемпионат университета по бильярду, а 4 ноября были проведены соревнования на «Приз первокурсника ГМУ-2010» по бильярду и дартсу. Определены первые в новом учебном году чемпионы нашего университета по «Свободной пирамиде», «Пулу-8» и «Дартсу».

В этих соревнованиях приняли участие 85 человек, из них 12 – иностранные студенты.

Победителями и призерами соревнований стали:

### Первенство университета «Свободная пирамида»

1-е место – Виталий Петров, группа 1260  
2-е место – Никита Головин, группа 1540  
3-е место – Александр Андреев, группа 9300

### «Пул-8»

1-е место – Денис Квактун, группа 1260  
2-е место – Виталий Кара, группа 3270  
3-е место – Кирилл Лопашев, группа 1211

### «Приз Первокурсника ГМУ 2010» «Свободная пирамида»

1-е место – Николай Кудрявцев, группа 1140  
2-е место – Иван Катунцов, группа 1110  
3-е место – Виктор Забродин, группа 2110

### «Пул-8»

1-е место – Руслан Кадыров, группа 7110  
2-е место – Алексей Маркушев, группа 2120  
3-е место – Екатерина Маковенко, группа 4110

### Дартс

1-е место – Александр Югай, группа 2110  
2-е место – Иван Катунцов, группа 1110  
3-е место – Валерия Соснова, группа 4110

В этом году команда студентов нашего университета по бильярду «Пул-8» в составе: Сергей Сафронов (гр. 2580), Денис Квактун (гр. 1260), Виталий Кара (гр. 3270), Виталий Петров (гр. 1260) заняла 1-е место в Чемпионате вузов Санкт-Петербурга, продолжив славные традиции наших студентов – чемпионов и призеров первенства России по бильярду Леонида Михайлова, Николая Лазаревского, Татьяны Соболевой, Георгия Безносюка и других.

Очередные соревнования на первенство Корабелки по «Невской пирамиде» и «Пулу-9» начались 18 ноября; финалы прошли 20 декабря.

Открытый чемпионат Корабелки по дартсу пройдет 27 декабря. В нем примут участие не только наши студенты, но и сотрудники университета, их дети, учащиеся Кировского и Красносельского районов. Приглашаем всех студентов, преподавателей и сотрудников принять участие в этих соревнованиях.

Виталий Петров, группа 1260  
Фото Кирилла Лопашёва, группа 1211

## ХОР «ГАУДЕАМУС» – ЕВРОПЕЙСКИЙ БРОНЗОВЫЙ ПРИЗЕР

Прага... Сказочный город с игрушечными, словно карточными, зданиями; средневековыми замками, окруженными бизнес-центрами; узкими кривыми улочками с мостовыми, незаметно переходящими в асфальтированные дорожки... Романтика средневековья и реализм современности слились здесь воедино, и невозможно уже представить одно без другого...



Именно такое впечатление произвела на меня Прага, когда я впервые блуждал по ее улицам и переулкам, пораженный ее волшебной красотой. Было ощущение, что я оказался в сказке из далекого детства. И легкая предрождественская суета, царящая вокруг, лишь усиливала это чувство.

Наверное, неслучайно Международный хоровой конкурс проводится именно в это время, в последних числах ноября. Праздничный настрой располагал активнее релетировать, чтобы, наконец, завоевать то заветное призовое место. Выступить перед жюри было очень волнующе, но мы, хор «Гаудеамус», смогли произвести на них впечатление и хорошо спеть свою рождественскую программу.

Потом были выступления в соборе св. Сальватора, где все хоры могли оценить мастерство друг друга и насладиться замечательной акустикой... Затем все хоры собрались на Староместской площади, где пели рождественские песни. Несмотря даже на прохладную погоду, это очень впечатляло!

Вечером состоялось вручение наград... Когда объявили, что хор «Гаудеамус» получает бронзовую награду, это было немного неожиданно, поскольку в прошлом году мы все-таки не смогли дотянуть до «бронзы». Оттого все были рады вдвойне и решили в следующий раз бороться за «серебро».

Кирилл Сафронов, гр. 1400

## ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

### «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МОРСКОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

14 декабря 2010 года  
ОБЪЯВЛЯЕТ

### КОНКУРСНЫЙ ОТБОР НА ЗАМЕЩЕНИЕ

### ПО ТРУДОВЫМ ДОГОВОРАМ ВАКАНТНЫХ ДОЛЖНОСТЕЙ

**ПРОФЕССОРОВ КАФЕДР:** Океанотехники и морских технологий (1), Прикладной математики и математического моделирования (1), Теории корабля (1), Технологии судостроения (1), Технологии судового машиностроения (1), Управления судостроительным производством (1), Математики (1), Физики (1), Философии и социологии (1);

**ДОЦЕНТОВ КАФЕДР:** Судовой автоматике и измерений (2), Судовых двигателей внутреннего сгорания и дизельных установок (1), Гуманитарного образования (1), Истории (1), Сопротивления материалов (1), Философии и социологии (1);

**СТАРШИХ ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ КАФЕДР:** Гуманитарного образования (1), Иностранных языков (1), Физики (1), Физического воспитания (2);

**АССИСТЕНТОВ КАФЕДР:** Конструкции судов (1), Судовой автоматике и измерений (1).

**Срок подачи заявлений – месяц со дня объявления конкурсного отбора.**

Адрес: Санкт-Петербург, 190008, Лоцманская ул., д. 3.

Телефон: 495-01-23.





Рис. Г. Светозарова

**Стихосплетения на «Полубаке»**

Владимир МУРАВЬЕВ

**СЕССИЯ**

Зима. Январь. Двенадцать ночи. Свет в общежитии. Студент. Сидит. Час. Два. Шпаргалки пишет. Три. А конца и края нет. Чужой конспект и почерк скверный. Четыре. Пять. Шесть. Сдам? Не сдам?

Экзаменатор спит, наверно. Нет чая. В голове – туман. Семь. Восемь. Надо одеваться. Пошел. Ни пуха – ни пера! И вот. Вошел. Билет тринадцать. Сел. Подсказали. Три. Ура!

**СИСТЕМА СЕЛИВЕРСТОВА**

- Ты перестал меня понимать, – сказала Петрову жена Валентина после шестнадцати лет совместной супружеской жизни, – мы разные люди, нам нужно расстаться. Я больше не могу. Если хочешь, мы останемся друзьями, хорошими друзьями, или корешами.

Петров не обратил на юмор никакого внимания и убито спросил:

- У тебя кто-нибудь есть?

- Господи, какие вы все, мужчины, глупые, – глядя на Петрова влажными глазами, ответила жена, – просто мне надоело быть поваром, прачкой, я тоже хочу защитить диссертацию и приносить пользу обществу.

- Но ты же сама хотела посидеть с годик дома, отдохнуть от работы. Я тебя не упрекаю, но диссертация, сидя в квартире, не напишешь.

- Вот видишь, – губы у жены задрожали, из глаз потекли маленькие прозрачные слезинки, – ты совершенно меня не понимаешь, я для тебя домохозяйка и только. Он, видите ли, кандидат наук, доцент, а я для него – никто.

В это время вернулась из школы дочь Петровых – пятнадцатилетняя акселератка. Она опытным взглядом окинула родителей и все поняла.

- Разводиться? – спросила она, швыряя портфель на диван. – Прекрасно. Это сейчас очень модно – разводиться после пятнадцатидвадцати лет супружества.

- Иди к себе, – вытирая слезы, сказала мать, – учи уроки.

- Хорошо. Папа, ты будешь делиться, или уйдешь так, в одной рубашке?

Петров не выдержал, вскочил с кресла и выбежал из квартиры, хлопнув дверью. Через полчаса он изливал свою изболелую душу закадычному другу Селиверстову.

- А ты плюнь, – говорил Селиверстов, разливая водку в хрустальные фужеры.

- Шестнадцать лет... Душа в душу, – всхлипывал Петров, – я ведь и на рынок, и в прачечную, а кандидатскую по ночам писал... на кухне.

- Бить не пробовал? – Спросил Селиверстов.

- Ты же знаешь, я два раза в год выпиваю – на Восьмое марта и в день рождения жены.

- Да не пить, а бить!

- Бить? Кого бить?

- Как кого? Валентину, жену свою.

- Ты с ума сошел! Мы же интеллигентные люди.

- Вот-вот, в этом-то и вся беда. Ну, давай!

Селиверстов чокнулся с Петровым и гулко проглотил водку. Петров, морщась, маленькими глотками выпил и замахал руками перед открытым ртом.

- Вот я и говорю, – засовывая соленый огурец в рот Петрову, продолжил свою мысль Селиверстов, – попробуй разок, отрубась. Может, от этого она и не одумается, но хоть на суде причину вескую скажет, а то будете как два болвана стоять и как попки твердить: не сошлись характерами, не сошлись характерами... - Не, я не смогу.

- А я говорю, ерунда, – наполняя фужеры, стоял на своем Селиверстов, – стукни разок – поглядишь, что будет. Ну, давай... Домой Петров вернулся часов в одиннадцать вечера. Жена и дочь сидели и смотрели телевизор. Дочь обернулась на звук открываемой двери и удивленно протянула:

- Па-апка, ты пьяный...

- Молчи, Наташка, – твердо выговорил Петров, снимая пальто и слегка покачиваясь...

- Ты теперь станешь алкоголиком, да?

- Ну-ка, марш в свою комнату, пигалица!

- Чего?! – дочь округлила глаза и пошла на отца.

Петров вынул из брюк ремень.

- Только тронь! – зазвенел голос дочери.

- Ты с ума сошел, идиот, – оторвалась от телевизора Валентина, – иди проспись. Господи, и с этим человеком я прожила шестнадцать лет!

- Молчать! – заорал Петров.

- Дурак, – презрительно бросила дочь и пошла мимо Петрова в свою комнату.

Коротко свистнул ремень, и тут же раздался истошный визг. Когда человека впервые порют в пятнадцать лет, это ужасно больно. Валентина, как несущая, растопырив руки, бросилась на защиту своего чада. Петров вытянул ладонь и довольно неумело ткнул жену в пухлое плечо. Жена покачнулась и села на диван.

- Допрыгались, – завопил Петров, упоенный победой. – Я вам покажу диссертацию и свободную жизнь. Я теперь вам каждый день буду праздники устраивать. Зарплату всю буду пропивать...

Петров швырнул в угол ремень и пошел спать. Утром встал совершенно разбитый и привычно пошел на кухню готовить завтрак. Он включил свет и оторопел. Стол был накрыт, аппетитно пахла яичница и благоухал кофе. Рядом с чашкой белела записка. «Ваня, извини за вчерашнее. Больше не повторится. Я пошла устраиваться на работу. Картошку не покупай, я сама куплю. Если захочешь задержаться на работе – ради бога, только звони. Валентина».

А. ФРОЛОВ

**ОПУЩЕННОЕ ДОСТОИНСТВО**

Изыски ЕГЭ

● Миклухо-Маклай – знаменитый экспедитор того времени. Он ездил к попуасам. Его выгнали из всех заведений России.

● Нам знакомы Толстой, Дюма и уж всяко любимый всеми детьми Дюль Верн.

● Когда-то его достоинство было опущено.

● Автор мог бы немного смягчить смерть Муму.

● Сострадание нужно человеку, как утренняя зарядка.

● Милосердие – это часть нас, которая тоже хочет жить.

● В конце своего рассказа автор проучает своего героя тем, что как бы наступает на него стадой молодых людей.

● Что посеешь, то и пожмешь.

Вахтенная команда «Полубака» решила открыть справочное бюро в помощь любознательным читателям. Читатель может задать любой вопрос и получить на него любой ответ. И так...

- Я гладил брюки и прожег в них дыру. Что делать с утюгом?

- Заставьте его купить новые брюки.

\*\*\*

- Как избавиться от веснушек на лице?

- Советуем Вам покрасить лицо в рыжий цвет.

\*\*\*

- Впереди Новый год. Какие блюда можно приготовить из огурцов?

- Из огурцов можно приготовить более трехсот вкусных и

**«Шедевры абитуриентов»**

● Когда на конец встал, он рассверп.

● Многие из-за любви забывают экзамены, а кого-то увольняют с работы.

● С помощью рядов однородных членов (Пушкин и Достоевский, Гоголь и Толстой, Лесков и Чехов) автор вспоминает авторитетов в русской литературе.

● Сонечку можно отнести к числу падших людей, так как она работает на панели.

● Пушкин оставил в литературе большие буквы.

● «В мой жестокий век возглаголил я свободу...».

● Великая связь протикает между учителями и учениками. Учителя указывают нам на ошибки и просят о невыполнении их в дальнейшем.

**Справочное бюро на «Полубаке»**

питательных блюд. Непревзойденной закуской являются соленые огурцы.

\*\*\*

- В прошлый Новый год мне подарили подкову на счастье, но в этом году от меня ушла жена. Можно ли после этого верить в приметы?

- Своим вопросом Вы сами себе и ответили. Конечно, можно!

\*\*\*

- Обязана ли администрация предприятия засчитать мне работу во время солнечного затмения как работу в ночную смену?

- Если затмение было ночью, то обязана.

**Фотоглаз на «Полубаке»**

Сегодня в качестве почетного гостя «Полубака» улыбнулся на зимнюю тему объектив французского фотографа Рене Мальтета.

