

# С праздником Великой Победы!

# Эксперты ВЕРФЯМ

FOR FUTURE SHIPYARD SPECIALISTS

№ 5-6 (2456-2457)  
МАЙ 2011 ГОДА

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО  
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

ИЗДАЕТСЯ  
С СЕНТЯБРЯ 1932 ГОДА

День Победы – всенародный праздник «со слезами на глазах». В этот день, почитаемый и старым, и малым, мы направляемся к бесчисленным братским могилам, чтобы поклониться тем, кто ценой жизни даровал счастливую жизнь нам.

Мы бесконечно благодарны тем, кто в той страшной войне отстоял мир. Наши воины-освободители совместно с войсками антигитлеровской коалиции предотвратили полное порабощение фашистами населения планеты.

Мы должны вечно и свято хранить в своих сердцах память о славной Победе и передавать будущим поколениям такой страшной ценой завоеванное сокровище – МИР.

С праздником вас, дорогие друзья!

Редакция газеты «ЗКВ»

*Эта Победа  
подарила нам  
свободу и мир*



Светлана СЫРНЕВА

## КРИВАЯ БЕРЕЗКА

Это давнего, дивного детства  
весна,  
где природа блестит, оживая.  
И опять во все стороны света

видна  
в чистом поле березка кривая.

Пусть убога, мала, не на месте  
взошла

и над пашней шумит,  
не над лугом –

осторожно ее борона обошла,  
не задело родимую плугом.

Кто ее уберег для себя и детей,  
кто пахал этот клин

худородный?  
Фронтовик, навидавшийся  
всяких смертей,

иль подросток деревни  
голодной.

Это было в далекой советской  
стране,

это есть колыбель и обитель.

Вот он едет в село  
на железном коне –  
работяга, отец, победитель!

Это жизнь, это в космос  
Гагарин ушел,  
и туда же качели взвоятся.  
И ребенка спросонья сажают  
за стол,  
где раздольные песни поются.

Это миф, это клад, потонувший  
в веках,  
и подобного больше не будет.  
Я спала – и носили меня  
на руках  
богатырские русские люди.

Из огня, из беды вынимали  
на свет,  
в руки добрые передавая.  
И стремительной жизни  
глядела вослед,  
удалялась березка кривая.



## О заседании Экспертного совета

В Корабелке 20 апреля 2011 года состоялось выездное заседание Экспертного совета по проблемам законодательного обеспечения развития оборонно-промышленного комплекса при Председателе Совета Федерации РФ на тему «Нормативно-правовое обеспечение создания и развития высокотехнологичных систем безопасности объектов портовой инфраструктуры и противодействия морскому пиратству». Заседание проводил Председатель Совета Федерации Сергей Миронов.

Наш вуз неслучайно был выбран площадкой для этого заседания, ведь мы готовим уникальных специалистов в области проектирования и строительства морских судов, боевых кораблей и подводных лодок, технических средств разведки и



Фото Сергея ДОВГЯЛЛО



добычи полезных ископаемых на морском шельфе.

По результатам заседания Экспертного совета будут подготовлены рекомендации и предложения по вопросам совершенствования нормативно-правового регулирования создания и развития высокотехнологичных систем безопасности объектов портовой инфраструктуры и противодействия морскому пиратству.

## Необычный парад Победы

В день празднования 60-летия Великой Победы в Петербурге впервые был проведен «Шлюпочный парад Победы». При содействии Морского Собрания при правительстве Санкт-Петербурга его организовали и провели руководители молодежных шлюпочных организаций: капитаны 1-го ранга В.Д. Антонович и Д.Е. Евдомашко (шлюпочная секция Военного инженерно-технического университета (ВИТУ) «ГАЛС») и командир шлюпочных походов Корабелки, капитан 2-го ранга В.А. Сапожников.

С тех пор каждый год 9 мая студенты Корабелки, курсанты ВИТУ, курсанты-нахимовцы и молодежь города на шлюпках с флагами кораблей и подводных лодок, защищавших город и страну во время Великой Отечественной войны, проходят по Неве к местам стоянок кораблей, подводных лодок и катеров в годы блокады Ленинграда.

Традиционно парад берет старт от памятника Главкому ВМФ в годы Великой Отечественной войны, Герою Советского Союза, Адмиралу Флота Н.Г. Кузнецову, установленного у здания ВИТУ.

Маршрут бывает разным, но обязательно шлюпки подходят к Летнему саду, где стояла легендарная подводная лодка С-13 Героя Советского Союза А.И. Маринеско, к крейсеру «Аврора», чьи пушки громили врага на Пулков-



ских высотах. Заканчивается маршрут в ЦПКиО у 2-го Елагина моста, где стояли легендарные катера.

Этому необычному параду сопутствуют митинги в местах стоянок кораблей, спуск на воду венков, возложение цветов к памятнику Н.Г. Кузнецову.

Василий САПОЖНИКОВ



Фото Дениса ЛЮБИВОВОГО

# ИХ ПОДВИГ – НА ВЕКА В СЕРДЦАХ ЖИВЫХ

**Подшивки нашей газеты хранят многочисленные истории о славных подвигах корабелов.**

**Мы решили обратиться к желтевшим страницам газеты, чтобы рассказать читателям о некоторых из них.**

## Рассказ очевидца

Конец июня 1941 года. Формировалось добровольческое военное соединение – 264-й отдельный пулеметно-артиллерийский батальон, который должен был встать на защиту Ленинграда. Третий курс института вошел почти целиком. Всего в батальоне было более 1 300 солдат и офицеров.

Сентябрь. Видим пожары в Ленинграде, особенно по ночам.

Бои начались 19 сентября в районе Бельведера. Наша вторая рота встретилась с врагом в районе Заячьего Ремиза и Розового павильона, в котором расположился КП батальона.

Всего я не видел – не во всех атаках участвовал, так как был ранен.

Память о бесстрашных бойцах батальона, погибших в эти дни, – Александре Тупичине, Семене Заславском, Евгении Мармуре и других, имена которых выбиты на мраморе в нашем вестибюле навечно, должны хранить в своих сердцах не только те, кто их знал, но и студенты нынешнего поколения.

**Л. РЯБОВ,**  
завкафедрой  
Конструкции судов,  
доцент

«ЗКВ» № 14 от 28 апреля 1973 г.

## Письма к живым

Летом 1969 года группа молодых солдат в лесу занималась огневой подготовкой. Офицер В.А. Сабаровский, делая зарубку на дереве, чтобы закрепить мишень, увидел, как под лезвием топора блеснул металл. В дерево была забита гильза от автоматного патрона, а в нем – записка. С большим трудом эксперту Е.С. Башиловой удалось прочитать следующее: «... товарищи. Прощайте. Умираем. Не сдаемся. Нас осталось шестеро: Коля, Валя, Петя, Миша. Фашисты наступают. Боеприпасов нет. Одна граната. Из нас только я владею оружием. Остальные ранены...».

**Л. ВИДУЦКИЙ,**  
член совета ветеранов  
264-го ОПАБ  
«ЗКВ» № 2 от 18 января 1973 г.

## Незабываемые дни

Успех наших войск на Волге и мощное наступление наших сил от Воронежа до Ростова-на-Дону создали благоприятные условия для прорыва блокады Ленинграда. Согласно плану Волховского фронта, 2-я ударная армия наносит удар по Рабочему поселку № 1, занятому противником. Встречный удар нами наносился из районов юго-западнее Шлиссельбурга через Неву войсками 67-й армии Ленинградского фронта.

12 января 1943 года после мощной артиллерийской подготовки войска Ленинградского и Волховского фронтов перешли в решительное наступление, нанося удары по синявинско-мгинской группировке противника.

Одновременно наша южная группа, совершив обход по льду Ладоги, внезапно нанесла удар по флангу и тылу противника. Артиллерия флота громила узлы сопротивления в глубине обороны, уничтожая резервы и ведя контрбатарейную стрельбу. Авиация флота громила мосты, станции и тыловые объекты. Только летчики сбили и уничтожили на земле 115 самолетов врага.

За семь дней мы разгромили



пять немецких дивизий, и 18 января войска Волховского и Ленинградского фронтов соединились в районе Рабочего поселка № 1 – блокада Ленинграда была прорвана.

**Н. ДЕБЕЛОВ,**  
преподаватель кафедры  
Морской подготовки  
«ЗКВ» № 6 от 27 февраля 1973 г.

## Письма конногвардейца

Гвардейский конный корпус, словно ураган, проходил по тылам противника. Фрицы панически боялись разведчиков, которые всегда заставляли их врасплох. Бывало, за ночь кавалеристы отмахивали по 90 км. Юный Коля уставал так, что с коня попросту сползал. А маме доверительно сообщал: «Не беспокойся. На коне передвигаться значительно легче, чем пешком». И... домой шли лаковые солдатские треугольники. С отцом сын разговаривал по-мужски, на равных.

Звенел металлом 1945-й... Письма от Николая домой стали приходиться с карандашными рисунками. К примеру, стоит дорожный столбец с пометкой: до Берлина... и с каждой новой весточкой цифра все уменьшалась и уменьшалась.

«Здравствуйте, дорогие! Я здоров, не ранен, настроение хорошее. Нахожусь в Германии. Мстим немцам за злодеяния. Жизнь – кочевая, походная. Потерял я своего боевого друга – коня, который служил мне верно два года. Когда прощался, на глаза навернулись слезы, впервые за четыре года. Он трижды уносил меня от верной гибели».

**Ю. СЛАВИН**  
«ЗКВ» № 6 от 27 февраля 1973 г.

## Катер идет на таран

Август 1941 года – трудные дни для нашей Родины.

Однажды разведка донесла, что с Финского берега Выборгского залива готовится высадка десанта, задачей которого является разрушение участка железнодорожной прибрежной линии Выборг – Ленинград.

Стояла темная ночь. Два советских бронекатера вышли в район предполагаемой высадки десанта. Одним бронекатером командовал старший лейтенант В.И. Еськов, другим – лейтенант В.В. Тунгусский. Это происходило в ночь с 10 на 11 августа. Пользуясь темнотой, быстроходный финский катер достиг берега и огнями показал направление места высадки своему десантному отряду.

Основной десант шел на двух самоходных баржах. Огонь открывать было нельзя: рядом, на островах Выборгского залива уже обосновалась артиллерия врага. Быстро оценив обстановку, лейтенант Еськов принимает решение таранить десантные корабли противника. Подойдя вплотную к врагу, бронекатер Еськова при ходе в 26 узлов врзался в баржу противника, а затем дал задний ход. В

пролом хлынула вода, раздался крик вражеских солдат. Тонущему десанту помощи никто оказать не мог. Попытка перерезать дорогу на Ленинград была сорвана.

**Н.С. ДЕБЕЛОВ**  
«ЗКВ» № 16 от 8 мая 1971 г.

## Берлин. 1945 год

В частях Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) мне выпала честь защищать наш любимый город с первого и до последнего дня блокады, а затем пройти дорогами войны от Ленинграда до Берлина.

В конце апреля 1945 г. фронтовая разведгруппа штаба КБФ, в которой я служил, находилась на территории Восточной Пруссии в районе Мариенбурга. В это время мы получили приказ войти в Берлин с передовыми частями Красной Армии.

А теперь о нашей разведгруппе. Мы выполнили данное нам задание, и штаб КБФ получил необходимые ему сведения и материалы. После выполнения задания в Берлине мы были направлены в район Либавы, где Курляндская



группировка немецких войск еще продолжала сопротивление. Это был последний очаг войны на побережье Балтийского моря, который был вскоре ликвидирован совместными действиями Красной Армии и флота.

**Доцент Ф. ЮДИЦКИЙ,**  
капитан-лейтенант запаса  
«ЗКВ» № 16 от 8 мая 1969 г.

## Первые орденосцы

Эти ребята были комсомольцами приема 1938 года. Они учились на одном курсе и жили в общежитии в Автово; стремились к знаниям, мечтали об океанских голубых дорогах и лучших в мире кораблях.

В самые напряженные месяцы учебы ребята в числе многих других студентов ЛКИ добровольно вступили в сотый отдельный лыжный батальон, чтобы с оружием в руках отстоять безопасность Ленинграда.

А позже эти ребята из рук Михаила Ивановича Калинина получили свои боевые награды: Ф. Субаев, С. Володин, Л. Трамбовский и В. Чураков – орден Красного Знамени, В. Середа – орден Красной звезды, Ю. Никитин, Ф. Макаев и Б. Потапов – медаль «За отвагу».

Высокий пример мужества, непоколебимой стойкости и героизма показали в годы Великой Отечественной войны участники финской кампании, которые в числе первых были зачислены добровольцами в 264-й ОПАБ. Пятеро из перечисленных ребят погибли как герои под Петергофом. Их имена – на мемориальной доске ЛКИ. А Л.Е. Трамбовский, С.К. Володин и В.И. Чураков были тяжело ранены, после долгих месяцев лечения выздоровели и институт заканчивали уже после войны.

**О. ВОЛОДИНА,**  
выпускница 1950 года  
«ЗКВ» № 16 от 7 мая 1981 г.

## Комсомольцы славного батальона

На самых опасных и напряженных участках обороны находился секретарь комсомольской организации батальона Сергей Володин. В боевой характеристике военных лет отмечалось: «...23 сентября 1941 года во время контратаки батальона против наступающих на Старый Петергоф немцев Володин возглавил атаку ополченцев на центральном участке. Умелыми действиями и личным примером самообладания и храбрости он способствовал захвату у немцев 4-х полевых рации, корректировавших огонь, а также лично уничтожил несколько фашистов».

В этом бою комсомольский вождь был тяжело ранен.

В дни, когда советский народ готовится достойно отметить 40-летие Победы в Великой Отечественной войне, мы с чувством гордости вспоминаем воспитанников института, которые ушли из жизни с комсомольским билетом на груди.

Оборонительные рубежи 264-го ОПАБ стали в наше время местом

жиданно, что среди гитлеровцев возникло секундное замешательство, оказавшееся достаточным для того, чтобы Алексей успел метнуть гранату. Но и комсомолец Лысцов получил тяжелое ранение.

Отважно сражался снайпер Василий Чураков. Опыта ему было не занимать. Его он получил еще во время советско-финской войны. Тогда он вернулся в родные стены Корабелки с орденом Красного Знамени на груди. Все время меняя позиции и тщательно маскируясь, Василий всегда успевал туда, где требовалось его снайперское искусство: он вывел из строя расчет вражеского миномета и уничтожил артиллеристов, выкативших орудие на прямую наводку. В ходе боя Чураков был тяжело ранен осколком мины. Истекающего кровью товарища вынесли с поля боя студенты Александр Фигичев и Григорий Лыжин. В дальнейшем В.И. Чураков воевал под Сталинградом, участвовал в освобождении Белоруссии и Польши, был еще дважды ранен. За свои ратные дела был награжден орденом, многими медалями. К его боевым наградам в послевоенные годы прибавились и трудовые ордена «Знак Почета».

**Н.И. СЕМЬЯНОВ,**  
председатель совета  
ветеранов 264-го ОПАБ,  
В.А. САВИНА,  
директор музея ЛКИ  
«ЗКВ» № 18 апрель 1985 г.

## Солдат и корабел

Январь сорок четвертого года...

Одна из переправ через Одер в районе действий 3-й гвардейской танковой армии намечалась близ городка Одервинкель. Свои позиции на противоположном, левом берегу, противник укрепил. Река находилась под обстрелом. Задача организации переправы и захвата плацдарма была непростой.

Помог туман. Под его прикрытием помощник командира пулеметного звена 50-го отдельного мотоциклетного Киевского полка, входившего в армию Рыбалко, старший сержант Рудольф Соколинский с восемью бойцами сумел переправиться через реку и выбрать место для высадки десанта.



Девятка храбрецов, вооруженных лишь станковыми пулеметами, сумела неожиданным налетом захватить здание электростанции на берегу и отсюда отражать яростные атаки врага, в которых принимали участие не только пехота, но и артиллерия и даже авиация.

Соколинский и его боевые товарищи держались. За ночь они отразили три неприятельские атаки, более сотни солдат потеряли здесь фашисты. Но главное – полк смог переправиться через Одер, пока шел этот неравный бой.

**Г. БОГУСЛАВСКИЙ**  
«ЗКВ» № 22 от июня 1985 г.

боевой славы. Здесь часто можно видеть группы красных следопытов, пионеров, комсомольцев, трудящихся Ленинграда. Они приходят сюда, чтобы почтить светлую память бесстрашных воинов, отдавших жизни за Родину!

**Н. СЕМЬЯНОВ,**  
председатель  
совета ветеранов  
264-го ОПАБ  
«ЗКВ» № 29 от октября  
1984 года

## Огненная хроника батальона

Вечером 8 сентября начался первый массированный налет фашистов на Ленинград, продолжавшийся и на следующий день. 9 сентября кровопролитное сражение разыгралось в районе Ропша – Русско-Высоцкое, где находились позиции 265-го ОПАБа.

12 сентября ополченцы 265-го ОПАБ вели упорные бои за Красное Село, в этих боях получили боевое крещение и бойцы 264-го ОПАБа.

**Н. СЕМЬЯНОВ,**  
председатель совета  
ветеранов 264-го ОПАБ  
В. САВИНА,  
руководитель студенческого  
клуба «Поиск»,  
преподаватель  
кафедры Истории КПСС  
«ЗКВ» № 9 от 22 февраля 1985 г.

## Огненная хроника батальона

Утром 22 сентября ожесточенные схватки разгорелись на подступах к деревне Сашино и у Бельведера. Деревня несколько раз переходила из рук в руки. Используя каждый дом, каждый завал и окоп, ополченцы отбивались от наседавшего врага. Зачастую дело доходило до рукопашных схваток. Израсходовав все патроны, студент Алексей Лысцов двинулся на врага с противотанковыми гранатами. Это было настолько нео-

Весна в Петербурге – явление чрезвычайно загадочное. В наших широтах эта «девица» имеет характер крайне своенравный, являясь порой без приглашения, а порой – задерживаясь даже после тысяч приглашений и негодований горожан. Вот и в этом году Весна медлит со своим появлением. На календаре 19 апреля – казалось бы, самый разгар весеннего сезона, а на улице



– сугробы, на термометре – едва окрепшая плюсовая температура, и горюдом правят промозглые северные ветры.

Как же хорошо, что в нашем вузе Весна наступает ежегодно и по расписанию! Не календарная, а творческая – «Весна на Лощманской». Каждый год Корабелка расцветает силами творчества своих студентов. Впереди – череда межфакультетских конкурсных испытаний на любой вкус. Наверное, нет в году больше такой поры, когда студенты внутри каждого факультета объединяются, чтобы показать всему университету, на что они способны. Каждый найдет путь для самореализации, выбрав его

по душе. Программой фестиваля «Весна на Лощманской» предусмотрены как коллективные конкурсы – конкурс презентаций факультетов, КВН, конкурс шоу-программ, так и индивидуальные – конкурс песни, фотоконкурс, литературный конкурс, «Магия песка» и конкурс фестивальных афиш. В этом году изюминкой стал конкурс танцев, появившийся в программе фестиваля впервые.

Традиционно череду творческих испытаний открыл конкурс презентаций факультетов. Главная лестница Ульянки стала площадкой для соперничества команд. Стоит отметить – после этого конкурса старожилам могло показаться, что уровень фестиваля слегка понизился, тем не менее, этот факт можно назвать положительным, ведь теперь в конкурсах участвует значительно большее число представителей младших курсов, которые всеми силами включались в непривычное для себя действо. Да и по результатам последующих конкурсов стало ясно, что это было лишь начало.

Приятным сюрпризом стало лидерство Кораблестроительного факультета. Еще в прошлом году многие отмечали, что Корфак на конкурсах преобразился до неузнаваемости, пророча факультету призовые места в году 2011. Так и вышло – заняв твердое первое место в «проходке», Корфак, можно сказать, уже в первом конкурсе практически выиграл всю «Весну». Разница баллов между выигравшим факультетом и последующими была колоссальной и сложно непреодолимой. Однако, даже понимая это, ребята Корфака и в дальнейшем показывали высокий уровень выступлений, стремясь к победе, а их конкуренты, не отчаиваясь раньше време-

## «Веснеем» как можем...



ни, готовили по-настоящему хорошие номера, работая во всю силу, хоть уже, вероятно, и не борясь за победу. Шла борьба за остальные призовые места.

Эта «Весна» была полна сюрпризов. Чего стоит только неожиданное появление команды КВН «МОРС», выступавшей за Приборостроительный факультет на конкурсе КВН. И пусть этот ход вызвал неоднозначные оценки – как у зрителей, так и у команд, испугавшихся поражения от профессионалов, – многие остались довольны этим подарком. Зрители очень тепло встречали давно полюбившуюся команду.

По результатам многих конкурсов, Корфак доказывал свое лидерство, занимая первое место в большинстве конкурсов. Ребята показали слаженную командную работу и по заслугам выиграли фестиваль!

Видео всех конкурсов можно посмотреть в Интернете [http://vkontakte.ru/studio\\_levcha](http://vkontakte.ru/studio_levcha), вкладка – «Весна на Лощманской». Практически на следующий же день после конкурса видеорепо-

таж появлялся в сети. С этим явлением со знаком плюс мы столкнулись впервые за многие десятилетия существования «Весны». Но были и минусы в организации, о которых тоже следует упомянуть. Члены жюри не всегда объясняли принцип выставления оценок, спешно покидая конкурс сразу после объявления результатов. Например, в КВНе, где так называемый «разбор полетов» принят,

некоторые спорные оценки так и не были разъяснены выступающим. Многие студенты пришли к выводу, что объяснение оценок будет, как минимум, полезным – ребята хотят знать, в чем просчитались, получив тот или иной балл, дабы в дальнейшем совершенствовать свое мастерство. Подобная практика после каждого конкурса приведет к росту уровня фестиваля год от года.

Три фестивальных мероприятия проходили в Доме молодежи «Рекорд». Площадка, безусловно, хорошая, но уж точно не для конкурса шоу-программ. Факультеты демонстрировали свои масштабные проекты на малюсенькой сцене с крайне неудобными для выступающих кулисами, а переодевались и готовились к выступлениям в фойе, служившем одновременно столовой, салоном красоты и швейной мастерской.

Тем не менее, фестиваль удался, за что стоит поблагодарить всех участников и организаторов. Студенческая «Весна» отгремела, теперь остается дожидаться фактической...

Екатерина ЯБЛОКОВА  
Фото Ивана МАЛЫШЕВА



## НОВОСТИ МИРОВОГО СУДОСТРОЕНИЯ

### Самоходная плавучая буровая платформа, проект «Sevan Driller»



Впечатляющий вид имеет полуфабрикат, надстройка плавучей буровой платформы «Sevan Driller II». Ее постройка ведется в сухом доке верфи Cosco Shipyard (КНР). В готовом виде установка будет передана заказчику – бразильской нефтедобывающей компании Petrobras S.A. в первом квартале 2012 года. Платформа «Sevan Driller I» была передана тому же заказчику ранее, в 2009 году.

Установка приобретет еще более внушительный вид после завершения монтажа буровой вышки. Она будет опираться на существующий блок (площадь палубы 5 700 квадратных метров, нагрузка на палубу порядка 15 тысяч тонн). Окончательный вид платформа приобретет, когда ее технологический блок возведут на водоизмещающий, цилиндрической формы корпус соответствующих габаритов.

Авторами уникального проекта «Sevan Driller» являются специалисты норвежской компании Sevan Marine. Сообщалось, что буровые платформы такого класса готовы работать при глубинах моря до 4 000 метров, осуществляя бурение до уровней порядка 12 километров ниже того. Плавучая по определению, такая платформа является самоходной. Она способна двигаться самостоятельно, развивая скорость 9 узлов.

### Малые суда серии «Wind Express», быстрые перевозчики персонала и грузов

Оценив масштаб потребностей в средствах доставки персонала, занятого обслуживанием ветровых турбин шельфового расположения, австралийская компания Austal предлагает услуги по постройке судов четырех оригинальных проектов: «Wind Express 17», «Wind Express 19», «Wind Express 28», «Wind Express Tri-SWATH 28». Первые три проекта – катамаранной конструкции, четвертый – тримаран, «судно с малой площадью ватерлинии».

Опыт строительства алюминиевых судов схожего вида позволяет строителю утверждать, что катамараны и тримараны серии «Wind Express» предоставят их пассажирам максимально возможный комфорт, судовладельцам – возможность быстрой и надежной доставки персонала, а также малых грузов, с низкой зависимостью от погодных условий.



Суда этой серии (с длиной корпуса до 20 м) способны работать в условиях 4-балльного, более крупные (длина корпуса несколько менее 30 м) – в условиях 6-балльного морского волнения.

Все они способны развивать скорость 26 узлов. Динамика их поведения в условиях волнения контролируется фирменной системой RCS (Ride Control System). Определенные в главных деталях, такие суда могут поставляться с учетом специфических требований заказчика, касающихся характерных метеослов, особенностей акватории, видов грузов, перевозимых попутно.

### FPSO – в отдалении от природных богатств побережья



Экономически и конструктивно оправдана транспортировка природного газа от места добычи к потребителю по трубопроводу – в наземных условиях. Прямолинейно дубоватой она представляется сегодня, если речь заходит о доставке газа от далекого заморского поставщика. Все более адекватной воспринимается схема «сжижение – транспортировка – регазификация», с промежуточным этапом транспортировки сжиженного газа по морю.

Обыватель, что-то слышавший о существовании LNG-танкеров, будет поражен тем, насколько быстро Европа обзавелась системой терминалов, способных принять доставленный морем жидкий груз, перевести его в газообразное состояние, направить в национальную газовую сеть.

Если берегового расположения терминал такого рода – уже не новинка, то экспериментом становится вынос его в море. А именно это вскоре будет предпринято у побережья благословенной Тосканы с ее пляжами и историческими памятниками. Не на берегу, но на борту бывшего LNG-танкера «Golar Frost» будет организован терминал FSRU (Floating Storage and Regasification Unit), которому предстоит трудиться в 12 милях от Ливорно – в акватории глубиной порядка 120 метров.

Конверсионные работы, проводимые силами Dubai Drydocks, завершаются. Сам проект уже получил одобрение от национального классификационного общества RINA.

### Схема ASV – норвежский вариант схемы динамического поддержания

Компания Effect Ships International AS, Норвегия, завершила постройку, провела испытания малого судна примечательной конструкции: его движительный комплекс вынесен под корпус, применена схема «rod propulsion»; что более существенно – применена схема динамического поддержания – с аэродинамической разгрузкой, фирменная схема ASV, Air Supported Vessel.

В штатном режиме движения, порядка 80% веса судна принимает на себя динамически формируемая воздушная подушка. Только 20% компенсируются архимедовыми силами. Соответственно, уменьшенной оказывается площадь смоченной поверхности, меньшей получается суммарная сила трения.

Габариты судна: длина корпуса 20,0 м, ширина 5,4 м. Дополнительные преимущества схе-



мы ASV, выявленные в ходе испытаний: высокая маневренность судна; демпфирующее действие подушки – в смысле влияния на продольную качку; умеренность волнового следа (wake wash); практическое отсутствие известного «горба сопротивления» (по «hump»); поразительная быстрота стартового набора скорости.

### Основания отказаться от «глубокого-V» в пользу конструкции «tri-hull»

Канадские полицейские и Береговая охрана Канады проявляют интерес к новинке от RAM (Reflex Advanced Marine Corp, США): на



озере Онтарио состоялись испытания трехкорпусника (tri-hulled Reflex TM 850) системы «Spyder». Наблюдателей впечатлили высокие скорости и маневренность, показанные в ходе демонстраций. Не исключено, что увиденное подтолкнет заинтересованного заказчика к принятию эпихального решения – отказаться в практике водного патрулирования от привычного «глубокого-V», перейти на использование катеров с корпусами фирменной (RAM) конструкции «tri-hull».

Габариты катера Reflex TM 850 «Spyder»: длина корпуса 8,4 м, максимальная ширина 2,7 м, осадка 0,4 м. В зависимости от мощности двигателя – возможны варианты, такой катер способен развивать скорость в диапазоне от 40 до 65 узлов. Автономность катера, при движении с экономической скоростью 25 узлов, составляет 250 морских миль.

Строитель, занимающийся выпуском подобной техники с начала 1990-х годов, успел доказать, что в принципе «tri-hull» могут использоваться в качестве прогулочных судов, быстроходных малых паромов, водных такси. Катера же системы «Spyder», по мнению RAM, идеально приспособлены к исполнению функций быстроходных патрульных единиц.

### По материалам сайта Валентина МИТРОФАНОВА «TechnoMedia-Marine» [www.tm-marine.ru](http://www.tm-marine.ru)

P.S.: Редакция «ЗКВ» благодарит В. Митрофанова за предоставленные снимки.

# ЧЕТЫРЕ ПЕРИОДА КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ

## Об историческом пути отечественного кораблестроения в 1945-2010 годах

В «ЗКВ» №№ 3-4 от 29 марта 2011 года мы представили графики строительства надводных кораблей и транспортных судов в нашей стране за последние 65 лет.

В редакцию поступило множество критических замечаний о том, что не было отмечено строительство подводных лодок. Автор с видимым удовольствием согласился пойти навстречу пожеланиям читателей.

новку будущего стратегического решения. Е.П. Егоров знал, что завершается проектирование атомных подводных лодок с баллистическими ракетами второго поколения (пр. 667А). От способности судостроителей

без «подпора» сдаточной программы. Если бы Егоров этого не сделал, то в дальнейшем, в 1970-80 гг., при той же затрате ресурсов флот не получил бы значительного числа остро необходимых кораблей.

- найти нишу, где неэффективно работающие заводы будут субсидироваться за счет бюджета.

Второй путь наиболее привлекателен для чиновников, и они всеми силами стараются доказать невозможность третьего пути – достижения конкурентоспособности. Можно отметить несколько оборонительных линий, препятствующих вступлению на этот, третий, путь.

Первая – это подмена самого понятия и критериев конкурентоспособности.

Вторая – якобы невозможность понять, в чем мы отстаем, и как это отставание преодолеть.

Третья – «перевод стрелок» с себя на других.

Сегодня только ленивый не ругает макроэкономические и политические факторы: систему налогообложения, кредитную политику, коррупцию... Вся эта критика абсолютно справедлива, и убедительно используется для доказательства основного тезиса: все зависит от власти преобладающих, а, следовательно, внутри отрасли сделать ничего невозможно, а, значит, – не стоит и пытаться. Сказочная ситуация: специалистам платят зарплату за доказательство собственной некомпетентности!

Давайте упростим задачу, поделив все макроэкономические факторы – от ставки рефинансирования ЦБ до мелкого цехового «разворухства» в отдельный блок, условно назвав его «Поборы». Разные авторы оценивают его в 20-40% от номинальной себестоимости судна. Предоставим разобраться с этим блоком властям преобладающим, постараясь убедить их в нехитрой истине: если верфи умрут, то не будет ни налоговых поступлений в бюджет, ни «попилов», ни «откатов»; а вот если «обнулить» как налоги, так и криминальную составляющую, то останется лишь договориться об использовании средств, сэкономленных за счет сокращения импорта судов.

Но достигнутого таким путем снижения себестоимости судна все же недостаточно для получения конкурентоспособной цены. Возможно ли достичь этого внутриотраслевыми мерами? Да! Полная величина резервов достигает 40-42% цены, причем действенность различных инструментов для их извлечения весьма разнообразна.

За счет внешнего «административного» управления можно снизить себестоимость на 10-12%; почти такого же результата можно достичь за счет внутрифирменного экономического механизма, но для этого на фирмах и в корпорациях нужны группы людей с высоким интеллектом и сильной мотивацией.

Многого можно достичь в направлении оперативного управления и разумной организации производственного процесса. А вот за счет технологий и оборудования едва ли удастся снизить себестоимость более чем на 3%, хотя именно к этому направлению тяготеют все «модернизаторы». Именно на это направляются и огромные средства.

Все сказанное очевидно на примере любого класса кораблей и судов, а подводная специфика акцентирует наше внимание еще и на взаимозаменяемости времени и денег, на «экономике знаний», и учит руководителей: «мало положительных стимулов («пряников») – не используется промышленный потенциал; много отрицательных («кнутов») – спрос удовлетворяется, но... суррогатами».

**В.В. ВОЛОСТНЫХ,**  
профессор кафедры УСП



Никаких неожиданностей в графиках: полностью совпадают и периодизация, и основные тенденции, а вот различия, будущи «исключениями, лишь подтверждающими правила», интересны для суждения о целях и методах управления.

Мобилизационный взлет, оставший на три года, в точности повторяет форму такового для надводного кораблестроения. Символом эпохи здесь стала подлодка проекта 613 – 215 единиц, 53% которых построены на «Красном Сормове». Напомним, что в 1943-44 гг. этот завод давал 28% танков Т-34, так что бронетанковые «корни» успешного управления очевидны.

В период о л о ж н о н ы й период наблюдаются два локальных всплеска, ради которых, собственно, и представлен этот материал.

Период научно-технической революции в подводном судостроении началась в 1959 г., когда была сдана флоту первая атомная ПЛ пр. 627 («Ленинский комсомол»), и продолжался до 1967 г. (одновременная сдача головных лодок второго поколения всех классов (пр. 667А, 670, 671).

На всем протяжении этого периода наблюдается устойчивое снижение числа строящихся более или менее полноценных кораблей (с 27 000 до 6 000 приведенных тонн в год) и одновременно масштабное строительство «ограниченно годных», то есть «полуподводных» лодок, вооруженных ракетами с надводным стартом.

Избегая соблазна пуститься в детальный разбор технических, стратегических и политических аспектов ситуации, вновь взглянем на систему управления со стороны верфи.

С одной стороны, налицо сильнейшая мотивация: ракеты и подлодки получили приоритет, и увеличение их выпуска жестко требовали сверху. Кроме того, небольшая номенклатура продукции (в постройке за время с 1960 по настоящее время одновременно находилось не более 5-7 проектов лодок), что позволило контролировать производство в натуральных измерителях (лодки, ракеты, боеголовки), а не через посредство лукавых «показателей».

С другой – быстро утрачивал-

ся системный характер управления, хорошими примерами которого были не только атомный проект Лаврентия Берия, но и судостроительные программы начала пятидесятых. О программно-целевых методах, применяемых в американской программе «Полярис», и речи не могло идти. Нарастала «феодалная раздробленность» и неуправляемость создателей оружия и технических средств. Отсюда и подход: давайте хоть что-нибудь, лишь бы побыстрее и побольше, породивший **импровизационный** всплеск, с пиком в 1960 г. К лодкам наскоро «присобачивались» сухопутные ракеты, приток кораблей новых классов украшал флотскую статистику и давал политикам козыри для блефов. Никто не отрицает необходимости и полезности данного этапа, хотя бы для обучения конструкторов и моряков, однако его количественные результаты представляются явно избыточными...

Уже в 1965 г. принимается решение о выводе этих совсем молодых трех-пятiletних лодок из боевого состава флота и переоборудовании хотя бы части из них (скажем, пр. 659) из носителей крылатых ракет в торпедные.

И вдруг в это время принимается решение о строительстве двух крупных серий тех же «раскладушек» (пр. 675 и 651) – всего 45 единиц, которые и сформировали второй всплеск, назовем его **загрузочным** или **предстартовым**, пик которого пришелся на 1965-66 годы!

В отраслевом фольклоре утвердилась легенда о том, как неукротимый директор Севмаша Е.П. Егоров, стукнув кулаком по правительственному столу, воскликнул: «А у меня уже металл порезан...», чем заставил Политбюро пойти на строительство этой ненужной флоту армады. Лет пятнадцать спустя мне посчастливилось прослужить некоторое время под его началом. Однажды, в вагоне по пути в Москву, я спросил его, так ли это было? Евгений Павлович усмехнулся: «Не так одномоментно и не так театрально, но, в принципе, близко к действительности». И в дальнейшей беседе обобщив мотивы своих действий.

В первую очередь, предстояло сформулировать целевую уста-

быстро построить корабли в достаточном количестве (т.е. почти с нуля создать паритет Морских стратегических ядерных сил), во многом зависит судьба страны. Его оппоненты – рафинированные экономисты, которыми во все времена изобилует наше отечество, полагали целесообразным на 1959-67 гг. загрузить заводы (Севмаш и имени Ленинского комсомола) иной продукцией, а по готовности новых проектов вернуться к постройке ПЛ. Для них ведь любой завод производит некий «продукт», не имеющий вкуса, цвета и запаха, либо того лучше – «показатели».

Иначе посмотрел на дело опытный и мудрый руководитель. «Севмаш», тогда еще молодое предприятие, только что спустился с вершины успеха в постройке артиллерийских крейсеров к трудному переходу – строительству АПЛ. Характерный штрих: мало кого не поразило, что «великий и ужасный» Егоров стал похаживать в цеха и на корабли для бесед с рабочими во время перекура. А он тем временем без посредников анализировал, насколько сохранился со времени героического периода мобилизационный настрой рабочих, с тем, чтобы использовать его в предстоящем переходе. Да, первый переход удалось «вытянуть». Но на два последующих этого ресурса было уже недостаточно.

Гибкость и адаптивность всегда были слабым местом нашего судостроения, и ситуация с каждым годом ухудшалась (процесс завершился провалом с авианосцем «Адмирал Горшков»). Пресловутые динамические организационные способности, ныне считающиеся главным конкурентным преимуществом, у нас нарабатываются только через критические ситуации и быстро утрачиваются.

Завод пришел бы к постройке новых кораблей с низкой производительностью труда, неадекватной структурой производственных мощностей, растянувшейся процедурой «освоения серии» и т.д. Кроме того, невозможно было бы опережающими темпами развивать производство комплектующих изделий – прежде всего силовых установок и приборов. Система управления уже не могла сделать этого

## Корабелы знают толк в хамсе



Слетались в Питер выпускники Корфака 1961 года. Предстояла их встреча в Корабелке, приуроченная к 50-летию выпуска, а пока они встречались небольшими группами, как принято, на кухнях.

Следуя по делам редакции к профессору Волостных, попадаю на одну из таких встреч. Адмирал, академик, профессор... делятся со мной хамсой и пивом.

Мое появление внесло некий диссонанс в их воспоминания, но они не в обиде на меня за это.

- Тарелку надо дать, хамса у нас. – Беспокоится обо мне хозяйка кухни.

- А почему «Балтика-3»?

- Потому, что Михе нравится это пиво.

- Вот наш Бык, он – потрясающий кулинар.

- Я решил их побаловать – приготовил рыбу с овощами.

- Разве это не килька?

- Нет, это хамса.

- А чем она отличается?

- Она толще в несколько раз и шире в спине, да и вкус совершенно иной.

- У Волостных кличка Борода. А у меня – Михя.

- Кто-то звонит.

- Это кто там?

- Литонов.

- Давай его к нам. Ты знаешь, что Литонов книжки написал?

- Наш друг Литонов пишет о себе и о времени.

- Наш литератор передает всем привет и поздравления.

- А придет?

- Нет, он только что с поезда.

- Раз мы заговорили об изыском, то я считаю, если лет через 200 археологи найдут книги наших библиотек, то откинут в сторону всяких там Достоевских, Толстых и всех прочих классиков, а будут читать Литонова, потому что ни в одной книжке романистов они не найдут столько бытовых подробностей.

- А это очень важно, между про-

чим. Вот взять книги о войне. Меня, например, интересует, как в галюнь ходили в боевых условиях, как питались.

- Этот пробел восполняет Литонов.

- А Лена, которая готовила чертежи расположения в помещениях авианосца, будет на вашей встрече?

- Конечно.

- А, кстати, как Вы метры погружения измеряли? – Обращаюсь к Гирсу.

- Так линейкой.

- Логарифмической?

- Да.

- Однако... Неужели 25-сантиметровой?

- Нет, большая, 700 мм была.

- Класс точности для Михи имел громадное значение.

- А насколько важно было его пла-

вание в кулинарном отношении! Каких рыб он ловил там и ел!

- Он не ловил, а наблюдал. Михя смотрел, как рыба реагирует на трал. Потом он только ел рыбу.

- А, кстати, говорят, придумали какие-то эхолоты, которыми можно высветить косяк в воде.

- Конечно. В магазине можно купить поисковый эхолот и поставить себе на лодку. И, пожалуйста, смотри.

- Утверждают, что рыбу, выловленную в Финском заливе, есть вредно.

- Жить вредно.

- Ладожская рыба чище?

- Конечно. Ладога тоже загажена целлюлозно-бумажными комбина-

тами, но меньше.

- Там давно уже нет сбросов.

- Как это? А Сегежский и Кондо-

погский?

- Ты со своими внуками поучи географию школьную. Сегежа и Кондо-

пога не на том озере.

- А стоки-то туда идут.

- В озеро, но не в это.

- А в какое?

- А в другое.

- А там всего два озера: Онежское и Ладожское.

- Так вот, они все в Онежское идут.

Спор прерывает звонок из США.

- Всем привет от Лены.

- Взаимно.

- А какова площадь острова Хортица?

- Обращаюсь к Быку, жителю Запорожья.

- Кстати, трое из нас, здесь присутствующих, 50 лет назад участвовали в проектировании и строительстве яхты «Хортица».

- А Бык – доблестный капитан судна «Поиск», при этом – рекордсмен

среди нашего выпуска по числу женитьб.

- А в реальной жизни?

- Да профессор, господи.

- То есть, вы все профессора?

- Нет, титулы у каждого свои. Рядом с тобой сидит главный конструктор.

- Такой скромный... Это профессор такие дурные и шепотные. А главный конструктор сидит себе, всё на ус себе мотает: «Вы, ребята, говорите, а я помолчу. Ну, чего, я неправду сказал?»

- Правду.

- Как его величают?

- Адмирал. Просто Адмирал и все.

Мы его назначили.

- А что конструирует главный кон-

структор?

- Боевые корабли, конечно.

- А ведь, действительно, хамса не хуже кильки.

- Ничего себе, сказал! Это все равно, что сказать: «осетрина не хуже хека».

- Так какова же площадь Хортицы?

- Большая Хортица – порядка 16 кв. км, а Малая Хортица совсем маленькая.

- Для сравнения, какова площадь палубы яхты «Хортица»?

- 50 кв. метров.

- У вас есть представление, сколько соберется выпускников Корфака на официальной встрече?

- Порядка полсотни из 170. Увы, уже почти каждого третьего никто никогда не увидит.

- Из прошлого номера читатели «ЗКВ» узнали, что представители вашего выпуска достигли выдающихся успехов в области судостроения, но практически ничего не было сказано о личных достижениях.

- Выделить кого-то невозможно, как невозможно рассказать и о каждом. Слишком высок вклад каждого в развитие отечественного судостроения.

Сергей КУКУШКИН



## Приглашаем к участию в конкурсе

ся конкурс студенческой прессы, который пройдет в два этапа. На первом принимаются материалы, посвященные 300-летию М.В. Ломоносова. Желательно, чтобы в них была и информация о V Межвузовском морском фестивале.

Второй этап пройдет в сентябре на борту теплохода, который проследует из Петербурга в Москву. Участникам конкурса предстоит ежедневно издавать газету, в которой будут отражены самые важные и интересные события конкурсного дня.

По всем вопросам обращаться к Екатерине Яблоковой по телефону: 8-904-612-56-27.

### От всей души!

Председатель профкома Корабелки **М.В. РЕВКОВ** отметил свое 70-летие.

Этого неумолимого и непосредливого человека знают в вузе все. Одним словом, зануда в самом добром смысле этого понятия.

Массу добрых слов в его адрес готовы направить многие, но далеко не все знают, что он сотрудничает с редакцией «ЗКВ» полвека.

Поздравляем Михаила Васильевича с очередной вехой в его плодотворной жизни. Желаем, чтобы присущие ему энергия и искрометность никогда не покидали его.

Редакция «ЗКВ»



## ПРАЗДНИК ПЛАНЕТАРНОГО МАСШТАБА

**День первого полета человека в космос, состоявшегося 12 апреля 1961 года, в СССР и России 50 лет мы отмечаем как День космонавтики. С этого года, по решению Организации Объединенных Наций, этот день стал праздником для всей планеты.**

**Пятидесятилетию полета Юрия Гагарина посвящена книжная выставка, размещенная возле научного абонемента библиотеки корпуса «Б» на Лощманской улице.**



Достижения отечественной космонавтики обобщены в книге «**Страницы советской космонавтики**», написанной коллективом авторов.

В издании описываются конструкции первых искусственных спутников, космических кораблей и орбитальных станций. В книге приводится таблица с планом развития космических достижений до 2020 года.

«**Впереди своего века**» – название биографического очерка об изобретателе ракеты, основоположнике космонавтики К.Э. Циолковском. Вторая книга о Циолковском представлена в научно-биографической

серии Академии наук.

Из трех книг о конструкторе первого космического корабля, главного конструкторе С.П. Королёве, особого внимания заслуживает та, автором которой является лауреат премии «Золотое перо» Ярослав Голованов.

О первом космонавте Юрии Гагарине, о том, каким он был в обычной жизни, вспоминает в книге «**Портрет без ретуши**» его близкий друг Семен Казаков.

О трагедии века, унесшей жизнь первого космонавта, – исследование Сергея Белоцерковского

«Гибель Гагарина: Факты и домыслы».

С предисловия, написанного Юрием Гагариным, начинается книга Анатолия Киселева и Михаила Реброва «**Покорители космоса**».

Об уникальном коллективе конструкторского бюро академика С.П. Королева – книга Алексея Иванова «**Впервые. Записки ведущего конструктора**».

Документальный очерк «Кратеры Бабкина» М. Борисова посвящен инженеру-конструктору, члену-корреспонденту Академии наук Г.Н. Бабкину.

Документальной хроникой освоения Луны можно назвать очерки Владимира Губарева «**Космический перекресток**». Самые интересные страницы хроники – дневниковые записи американских астронавтов Нейла Армстронга и Эдвина Олдрина о посадке на Луну.

Фотографии американских космонавтов на поверхности Луны иллюстрируют книгу Феликса Зигеля «**Занимательная космонавтика**».

Для ограниченного круга научных работников предназначена книга доктора технических наук, автора трудов по авиации и космической технике, генерал-полковника Александра Пономарева «**Годы космической эры**».

Украшением выставки является альбом «**Космонавтика СССР**».

Ирина САВЕЛЬЕВА,  
заведующая сектором  
библиотеки

Фото Владимира ГОРШЕЛЕВА

## ИЗ ИСТОРИИ РОССИЙСКОГО ФЛОТА

60 лет назад:

Головная подводная лодка проекта 613 вступила в строй 2 декабря 1951 г.

(Окончание. Начало материала о ПЛ проекта 613 читайте в №№ 1-2 и 3-4)

Серия лодок проекта 613 строилась четырьмя судостроительными заводами. Головными для заводов стали: «С-61», заложенная 11 апреля 1950 г. в Николаеве на заводе № 444 «имени Носенко», «С-80», заложенная 13 марта 1950 г. в Горьком (в настоящем – г. Нижний Новгород) на заводе № 112 «Красное Сормово», «С-153», заложенная 9 августа 1952 г. в Ленинграде на заводе № 189 «Балтийский завод имени С. Орджоникидзе», «С-331», заложенная 30 марта 1954 г. в Комсомольске-на-Амуре на заводе № 199 «имени Ленинского комсомола».

«С-61», считавшаяся головной для всей серии, 25 июля 1950 г. по-

лучила наименование «Комсомолец», в дальнейшем практически не упоминавшееся. Вывод ее из плавающего дока на заводе № 444 6 ноября 1950 г., когда на корабле находились 39 членов экипажа и 41 рабочий завода, оказался неудачным. При всплытии в момент отрыва от кильблоков лодка накренилась, легла на правый бок и частично заполнилась водой. Внутри прочного корпуса в момент аварии оказались 17 человек. Док «подвсплыл», людей спасли, но многие механизмы и аппаратура требовали переборки и замены. Лодка вступила в строй с опозданием – 24 мая 1952 г.

Первую лодку проекта 613 флот получил от горьковчан. «С-80» была спущена на воду при готовности около 70% 21 октября 1950 г. 1 ноября лодка прибыла для дострой-

ки на сдаточную базу в Баку. 31 декабря 1950 г. начались швартовые испытания, продолжавшиеся до 26 апреля 1951 г. Заводские испытания прошли с 27 апреля по 28 июня, акт о приемке лодки был подписан комиссией 2 декабря 1951 г.

В ходе государственных испытаний 9 июня 1951 г. на Каспийском море было проведено испытание прочности корпуса погружением на талых. Облепленная датчиками, с экипажем на борту, в присутствии спасателей, лодка успешно достигла глубины 203 м.

По проекту 613 была построена самая массовая в советском флоте серия подводных лодок. Строительство кораблей велось поточно-позиционным методом с широким использованием автоматической сварки. Всего в 1951-1957 гг. бы-

ло построено 215 подводных лодок. Из них 113 – в Горьком, 72 – в Николаеве, 19 – в Ленинграде, 11 – в Комсомольск-на-Амуре.

В связи с постройкой лодок проекта 613 необходимо отметить величайшие трудовые рекорды отечественных судостроителей и машиностроителей тех лет, а именно – невероятно высокие масштабы и темпы постройки кораблей. Знаменательным стал 1955 г. В том году в строй отечественного ВМФ вступили 92 крупных боевых корабля, в том числе: крейсер «Мурманск» – проект 68-бис («Севмашпредприятие»), 6 эсминцев проектов 41 и 56 (завод имени А.А. Жданова – 4, завод имени 61 коммунара – 2), 11 сторожевых кораблей проекта 50 (завод «Янтарь» – 5, завод имени 61 коммунара – 6), 74 подводных лодки проектов

611, 613 и А615 (Балтийский завод – 8, Черноморский завод – 18, «Красное Сормово» – 37, завод имени Ленинского комсомола – 4, «Судомех» – 7). Непревзойденными рекордами отечественной промышленности, и вероятно, уже навсегда, стали вступление в строй в течение года 67 подводных лодок проекта 613 и постройка только на одном заводе «Красное Сормово» 37 из них.

Проект 613 стал первым, реализованным в экспортном варианте. В 1954 г. техническая документация на лодку в полном объеме была передана КНР. Так что еще 21 лодка этого проекта была построена в Китае с использованием комплектующих механизмов и приборов из СССР.

Построенные большой серией в первые послевоенные годы, лодки проекта 613 стали на длительный период основой ядра подводного флота СССР.

С.П. СТОЛЯРОВ





Кафедра морских информационно-измерительных систем ФМП поздравляет с юбилеем доцента кафедры, кандидата технических наук **Александра Ивановича СЕТИНА**. Обаятельный и жизнерадостный человек, отлич-

## От всей души!

ный педагог, прекрасный администратор – помимо работы на кафедре, является заместителем декана Вечерне-заочного факультета на ФМП – он заслуженно уважаем и любим не только коллегами, но и студентами. Александр Иванович предан науке, активно занимается вопросами гидроакустики, является автором многих научных и методических трудов.

Умение найти общий язык с любым человеком, деликатность и принципиальность – его отличительные черты.

Коллектив кафедры и факультета, а также многочисленные студенты и выпускники сердечно поздравляют юбиляра, желают доброго здоровья и успехов в творческой научной и преподавательской деятельности.

«В человеке всё должно быть прекрасно: и лицо, и одежда, и душа, и мысли».

А.П. Чехов

Антон Павлович Чехов не был знаком со старшим преподавателем кафедры физического воспитания **Ниней Николаевной АЛТУХОВОЙ**, но, глядя на эту прекрасную миниатюрную женщину, начинаешь в этом сомневаться, и кажется, что слова, вынесенные в эпиграф поздравления, сказаны именно про нее.

Нина Николаевна родилась в далеком заснеженном селе Кировской области в семье настоящего героя. Ее отец – Николай Михайлович – был в числе тех немногих воинов, которые сражались за Победу с первого до последнего дня Великой Отечественной войны и вернулись домой живыми. Мать – Агния Терентьевна – награждена медалью: «За доблест-

ный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

В 60-х Нина поступила в Политехнический институт. Стала членом молодежной сборной СССР по лыжным гонкам, чемпионкой СССР и призером международных соревнований, мастером спорта СССР. Состоявшись как инженер, Нина Николаевна стала еще и спортивным тренером, окончив с отличием институт физической культуры и спорта.

С 1984 года Нина Николаевна – сотрудник кафедры Физического воспитания ЛКИ.

По зову сердца Нина Николаевна овладела иконописью. Живописные иконы, выполненные ею, укрепляют духовные силы родных и друзей, а резные выставлены в салоне-галерее «Русская икона».

Дорогая и любимая наша Нина Николаевна, поздравляем Вас с днем рождения. Здоровья, сча-

## От всей души!



стья, творческих успехов, всего Вам самого доброго.

**Сотрудники кафедры Физического воспитания**

# Знания лишними не бывают

**Собственный корреспондент газеты «За кадры верфям» С. АЛОВ сейчас находится в США. По заданию редакции он побеседовал с кандидатом технических наук, бывшим доцентом кафедр Теории корабля и Вычислительной техники, а ныне – одним из ведущих специалистов в области компьютерного моделирования систем автомобильных двигателей концерна General Motors (USA) Ириной Николаевной ДМИТРИЕВОЙ.**

**- Как Вы оказались в такой необычной для корабеля среде, как автомобильное производство?**

- Наверное, было бы правильное сначала спросить – как я оказалась в Корабелке.

**- Скорее всего, потому, что там всегда было много умных и симпатичных юношей. Не так ли?**

- Совсем нет. Меня с раннего детства тянуло к воде, к морю. Я не могла спокойно пройти мимо любой лужи. Маме это, конечно, доставляло массу неприятностей. После школы у меня не было проблем в выборе, куда поступать: или в Гидрометеорологический, или в Корабелку. Отдала предпочтение Корабелке, так как в то время это был очень престижный морской технический вуз, к тому же, имевший собственный яхт-клуб.

**- Неужели в студенческие годы Вы ходили на яхте?**

- Да, сначала – на вельботе «Фока», потом – на крейсерской яхте «Улисс». За кормой – Балтика, Ладога, Онежское озеро, Белое море и даже Северный Ледовитый океан...

**- Вот это да! Детская мечта о море воплотилась в реальность.**

**А по какой специальности Вы учились в Корабелке?**

- Поскольку мне неплохо давалась математика, я выбрала интересную специальность на Корфаке – инженера-исследователя по гидроаэродинамике. При подготовке диплома и в дальнейшей научной деятельности моей узкой специализацией стала гидродинамика средств освоения океана. Речь идет о плавучих инженерных сооружениях – буровых платформах, плавкраках, плавучих космодромах...

**- Теперь Вы совсем заинтриговали. Возвращаясь к первому вопросу, как Ваша сугубо морская специальность смогла пригодиться в автомобильном производстве?**

- Гидродинамика – наука о поведении жидкостей и тел, погруженных в них, в тех или иных условиях. И неважно, имеем ли мы дело с морской водой в океане или с жидкостью, к примеру, в системе охлаждения двигателя. Но, честно говоря, это сейчас я так уверенно об этом говорю, а когда первый



раз ехала в США на обычную научную стажировку, ни о чем таком даже подумать не могла.

Стажировка проходила в научном центре компании «Форд» при содействии Мичиганского университета. Конкретные производственные задачи нам ставили специалисты «Форда». И вот, когда я выполнила отчет по своему заданию так, как меня научили в Корабелке (с математическими выкладками, графиками, сравнительным анализом...), специалисты компании его внимательно изучили и оценили очень высоко. Мне поступило предложение работать на «Форде» в департаменте, где проектируют системы охлаждения двигателей. Посте-

пенно я вникла в проблему глубже и даже несколько раз выступала с докладами на крупных научно-технических конференциях. В результате, через два года мне поступило новое предложение, и я стала сотрудником аналитического отдела концерна **Дженерал моторс**. Со временем диапазон моих интересов расширился – теперь, кроме системы охлаждения, занимаюсь также системами подачи топлива, смазки, отвода выхлопных газов...

**- С какими трудностями Вы столкнулись в связи с изменением рода деятельности?**

- Если раньше для судостроительного производства я занималась «внешними» задачами гидроаэродинамики, то есть когда тело погружено в жидкость, то теперь занимаюсь «внутренними» задачами, то есть когда жидкость внутри тела (двигателя). Особо хочу отметить, что мне в значительной мере пригодились знания, полученные в Корабелке на лекциях по теплотехнике и двигателям внутреннего сгорания. Признаться, с неохотой посещала эти лекции, не представляя, зачем мне эта «машфаковская» наука. А теперь вспоминаю о них с благодарностью. Воистину, знания лишними не бывают!

**- Что необходимо инженеру, чтобы быть конкурентоспособным в России, а то и добиться приглашения в солидную зарубежную компанию?**

- Во-первых, надо стать квалифицированным специалистом. Во-вторых, не лениться читать западные технические журналы, чтобы быть в курсе состояния мировой науки по избранной специальности. В-третьих, знать численные методы и современные пакеты прикладных программ. В-четвертых, (а может быть, во-первых), свободно владеть разговорным английским языком и знать термины, используемые в его специальности.

Когда у соискателя престижной работы все это есть, и плюс к этому – диплом известного в мире российского вуза, дающего качественное образование, коим является и Корабелка, он должен уделить довольно серьезное внимание составлению своего резюме и подготовке к прохождению собеседования с представителями фирмы. При этом необходимо осознавать, что в западных компаниях все наши дипломы, свидетельства, научные степени, почетные награды имеют несколько иное значение, нежели в России. На это обращают внимание лишь при первой встрече. Это не даст почти никаких преимуществ перед другими соискателями. Закреплять хорошее впечатление о себе придется в период испытательного срока конкретными успехами в работе и отличной производственной дисциплиной.



Письмо Сергея Сутуло я прочитал еще в 2003 году. Похоже, что спустя почти 8 лет время настало (если не сказать – «припёрло»), и надо не только обсуждать, но и достаточно быстро принимать решения.

Сразу уточняю для автора письма, которого слишком задело проведение в ГМТУ (якобы вместо учебной и научной работы) трёх гигантских слетов ветеранов ССО. Кроме этих трёх были еще два больших слёта участников дальних шлюпочных походов. Но ко всем этим крупным мероприятиям ни ректорат, ни даже профкомы не имели отношения. Даже ректор был на слёте только как ветеран студстроя. То есть проводил их не Университет, а сами ветераны, организуемые Советом ветеранов ССО и дальних по-

## Дорогу – здравому смыслу!

ходов, который я до недавнего времени возглавлял.

Хочу также заметить автору письма, что приводить в пример корабелам Лиссабонский университет – довольно сомнительно, так как государственный вуз там имеет довольно большие дотации из бюджета, чему можно позавидовать, но страна залезает во все большие долги и сегодня там назревает «греческий синдром». Посмотрим, что скоро запоют португальские вузы, и не их ли студенты первыми пойдут на баррикады.

Но за что я, как бывший студент Корфака, голосую двумя руками, так это за упомянутое в письме резкое уменьшение гуманитарных дисциплин. Дорогу – здравому смыслу! Если верить цифрам, приведенным С. Сутуло, то 320 академических часов, это, страшно подумать, – 40 полных учебных дней по 4 пары в день. Мы хихикаем и иронизируем в сатирической страничке «На полубаке» над смешными ляпами студентов на экзамене по истории. А они что, после вузовского курса будут лучше знать эту самую историю? Конечно, вся «гуманитарщина» должна остаться в средней школе, а в вузе это может быть только факультатив. А освободившиеся часы надо отдать (1000 раз прав Сутуло!) английскому языку. Я, бывая в разных странах, часто испытываю скван-

ность и неловкость из-за своего неумения свободно общаться ни на английском, ни на немецком (который якобы учил в школе и вузе) языках.

Может быть, я чего-то недопонимаю, но мне кажется, что раз уж наш университет недавно включен в престижный список из четырех лидирующих в стране вузов, имеющих право реализовывать самостоятельную разработанные и утвержденные образовательные стандарты, то он может воспользоваться оказанным доверием и подкорректировать свою образовательную программу.

Мне также совсем не кажется «бредовой» мыслью Сергея Сутуло о сознательном сокращении выпуска инженеров в угоду качеству их подготовки. Уж раз Корабелка назвалась университетом, то и студенческие группы надо привести к академическим в 10-12 человек, чтобы на лекциях или практике все были на виду, работали, и никто не мог дремать или играть в «морской бой» за спиной товарища. Представляю, какая реакция на этот тезис будет у выпускающих кафедр. Это грозит сокращением профессорско-преподавательского состава. Вот в этом ректорат должен проявить твердость и аргументированную настойчивость в диалоге с Минобром, отстаивая штаты и ставки.

Кстати, о Минобре. Создается впечатление, что это министерство

усиленно занимается только придумыванием новых циркуляров, методических указаний, иногда противоречащих друг другу, и назойливой проверкой их выполнения. Почему не попытаться рассмотреть возможность поиска путей и контактов для перевода Корабелки из подчинения Минобру в подчинение Минпрому? Тогда совершенно логичным было бы вхождение СПбГМТУ в состав Объединенной судостроительной корпорации (ОСК), как главного учреждения подготовки инженерных кадров для предприятий судостроения России. Конечно, можно пойти по пути, который проторили Дальневосточный государственный технический университет и Дальневосточный центр судостроения и судоремонта, которые подписали между собой соглашение о сотрудничестве в области подготовки инженерных кадров. Но в этом случае ОСК, давая СПбГМТУ заказы на подготовку специалистов, будет сохранять некоторую отстраненность от проблем Корабелки. А внутри ОСК, как ни крути, – корпоративная солидарность.

Ни для кого не секрет, что во все времена ведомственные вузы жили гораздо лучше, чем государственные. К примеру, достаточно было бы руководством ОСК «обложить» совсем небольшим данью» входящие в нее полсотни предприятий и организаций, и Корабелка могла бы жить не

## Обсуждаем письмо С. Сутуло

хуже Горного института. Уж, во всяком случае, проблему оснащения вуза современной техникой и оборудованию можно было бы решить на очень хорошем уровне.

Бывая еще 20 лет назад в европейских вузах, я завидовал их студентам в очень простой и необходимой в вузе вещи – в каждом корпусе прямо в коридорах стоят копирующие аппараты и любки, опустив в него монету, мог скопировать необходимые страницы конспекта или книги. Опять же, в читальном зале на столах – компьютеры...

Чтобы улучшить систему непрерывного профессионального образования в судостроительной промышленности, логично довести студентов Среднетехнического факультета до уровня диплома техника-судостроителя и создать на базе Корабелки инновационный образовательный ресурсный центр. Его учебно-материальный, научный и методический потенциал должен работать ради повышения квалификации и профессиональной переподготовки специалистов и руководителей предприятий, а также и для проведения стажировок преподавателей, студентов и аспирантов родственных вузов страны. Это будет повышать и имидж вуза, и его материальное обеспечение.

**Борис Салов, выпускник Корфака первого набора «рабфака» 1969 года**



### От всей души!

Исполнилось 70 лет ветерану Корабелки, к.т.н., доценту кафедры Вычислительной техники и информационных технологий **Юрию Эфроимовичу РЕЗНИКОВУ**.

После окончания Кораблестроительного факультета ЛКИ в 1964 году его профессиональная карьера началась в ЦКБ подводной техники. Через два года он поступил в аспирантуру ЛКИ, успешно ее окончил и защитил диссертацию, стал преподавателем, а затем – доцентом на кафедре Прикладной математики.

Появились первые ученики. Поколения инженеров – выпускников Корфака, прошедших школу доцента Резникова, – успешно работают в российском судостроении.

Поздравляем дорогого Юрия Эфроимовича и желаем ему на долгие годы здоровья, счастья и успешной, плодотворной работы на благо отечественного кораблестроительного образования.

**Коллективы кафедры Вычислительной техники и информационных технологий и кафедры Прикладной математики и математического моделирования**

### Приглашаем студентов и сотрудников

Традиционный XVIII легкоатлетический кросс «ЛОЦМАНСКАЯ МИЛЯ», посвященный памяти воинов 264-го Отдельного пулеметно-артиллерийского батальона и 66-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне, состоится 12 мая 2011 года на территории северной части лесопарка «Александрово».

Старт будет дан от Художественной школы Кировского района, по адресу: пр. Стачек, д. 226.

Кросс организует и проводит администрация Кировского района Санкт-Петербурга совместно с СПбГМТУ.

В кроссе примут участие учащиеся общеобразовательных школ, ССУЗОВ и вузов.

В 09:00 – сбор и регистрация участников кросса, студентов СПбГМТУ, в учебном корпусе (Ленинский пр., 101);

в 09:45 – торжественное построение участников кросса и митинг памяти;

в 10:15 – старт на дистанции 3 км (мужчины) и 1 км (женщины);

в 14:30 – старт на дистанции 500 метров (девушки) и 1 км (юноши);

в 16:00 – завершение кросса и подведение итогов.

**Владимир ПЕТРОВ**



В апреле знаменательную дату в своей жизни отметила **Н.З. ВОЛЧЕК**, которая много лет работает доцентом кафедры Экономической теории.

### От всей души!

Нинель Захаровну отличают высокий профессионализм, глубокое знание всех современных тенденций в развитии экономической теории, истории экономической мысли и теории институционализма. Студенты Корабелки знают Нинель Захаровну как требовательно и ответственного педагога. Она – человек многогранных интересов и высокой культуры; представляет собой редкую сегодня интеллигентность, мудрость и верность дружбе.

Желаем Нинель Захаровне здоровья, бодрости духа и творческих успехов на долгие годы. И пусть удача не отвертывается от нее.

**Коллектив кафедры Экономической теории**

## Юрий Захаров

### Скоро лето!



**Сил хватило слететь. Ведь – птенец, а не птица. А теперь, чтоб взлететь, Мало только хотеть, – Надо и опериться.**



**Володарка – моя «заграница». Здесь – Швейцария, Лондон, Париж, Лиссабон, Мадрид, Бонн, Рим и Ницца. Здесь чего только не разглядишь!**



**Не тыква и не кабачок, А просто какой-то гибрид. Зовут же его «тыквачок», И имя смешное, и вид.**



## ВЕСЛА МЕСТО НА ВОДЕ

Оргкомитет 28-й Международной шлюпочной регаты «Весла на воду!» приглашает принять участие в соревнованиях по гребле на морских шестивесельных ялах.

В программе регаты – шлюпочные гонки на Ял-6 на дистанции **1 500** метров с поворотом и **800** метров с поворотом для подростковых команд. Разыгрывается 7 комплектов наград в различных возрастных группах.



Регата состоится в субботу 28 мая 2011 года на акватории р. Большая Невка (у Ушаковского моста), на шлюпках организаторов шлюпочной регаты «Весла на воду!». Сбор участников, регистрация и жеребьевка – с 9:00 по адресу: метро «Чёрная речка», Каменный остров, наб. р. Большой Невки, д. 14.

Торжественное открытие регаты – в 10:30.

Справки о регате можно получить на сайте [www.eco-ladoga.narod.ru](http://www.eco-ladoga.narod.ru) и по телефонам:

(812) 713-85-68 – капитан 1-го ранга Сергей Александрович Хрусталев;

(812) 714-14-43 – дежурный офицер УВЦ СПбГМТУ;

+7-921-301-89-89,

Email: [v\\_a\\_sapozhnikov@mail.ru](mailto:v_a_sapozhnikov@mail.ru) – капитан 2-го ранга Василий Александрович Сапожников – автор идеи и координатор Регаты.

Добираться до места соревнований – от ст. метро «Чёрная речка» (пешком 15 минут) через Ушаковский мост, вправо по наб. р. Большая Невка до дома № 14.

Заявки на участие в соревнованиях принимаются до 24 мая на Военно-морской кафедре, ул. Лоцманская, д. 3 или по факсу: 713-85-68.

**Регата проводится при поддержке** Комитета по молодежной политике и взаимодействию с общественными организациями правительства Санкт-Петербурга.

**Организаторы:** СПбГМТУ, Молодежный гребно-парусный клуб «Командор», Фонд «Морское образование», Фонд «Эко-Т», фирма «Квартет», РО ООО «Федерация морских многоборий и гребно-парусного спорта России по Санкт-Петербургу».

## В гостях у Корабелки



В спортивном зале корпуса «У» Корабелки 15 апреля был проведен чемпионат вузов Санкт-Петербурга по спортивной аэробике, в котором приняли участие более ста студентов из 13-ти вузов. В составе команды нашего вуза было 9 спортсменов.



(шесть строительных доков, размерами от 420 на 75 метров до 280 на 39 метров) привел к печальному фиаско. В 2007 году (более свежими сведениями, к сожалению, не располагаю) все португальские верфи сдали заказчикам аж три небольших судна суммарным тоннажем 23 000 компенсированных тонн...

Однако сеньор Сутуло не балует нас анализом ситуации и советами, как научиться на чужих ошибках. Увы, приват-доцентский горизонт ограничен стенами аудиторий.

Здесь он ломится в открытую дверь, пропагандируя общеизвестные и почти никем в России не оспариваемые истины о пользе фундаментальной подготовки специалистов. Конкретная же рекомендация у него одна: «Учите, ребята, английский, глядишь – и удастся пристроиться где-либо на задворках мирового сообщества».

Не следует ли нам обратиться к другим наставникам, хотя бы к тем же вьетнамцам, которые, производя в 2002 году всего 0,01% объема мирового судостроения, уже к 2007 году достигли уровня 2,19%, превзойдя современный объем российского гражданского судостроения более чем в 20 раз?!

**Вадим ВОЛОСТНЫХ**

### ОБЪЯВЛЕНИЕ

В СПбГМТУ работают подготовительные курсы по подготовке к вступительным экзаменам для желающих получить высшее юридическое образование по направлению 030500 «юриспруденция» с присвоением степени «магистр юриспруденции». Срок обучения – два года.

Эти курсы предназначены для лиц, имеющих или получающих в 2011 году высшее образование – квалификация «бакалавр», «специалист» – неюридического профиля.

По всем вопросам просим обращаться по телефону: 757-18-00.

### Письмо в редакцию

*Насколько мне известно, в редакции «ЗКВ» хранится архив газеты с момента ее создания. На сегодняшний день на сайте университета можно ознакомиться с выпусками газеты за последние два года. К сожалению, свободного доступа к остальной части архива нет.*

*Было бы замечательно оцифровать все остальные номера газеты и разместить их на сайте СПбГМТУ.*

**Марина ВЗВОЛНОВАННАЯ**

### «ЗКВ» в поисках нового редактора

*У газеты – взлеты и падения, Может быть, и прерванный полёт: Почерк, стиль и даже настроенье Вместе с С. Кукушкиным уйдёт.*

**Юрий ЗАХАРОВ**