



ЗА КАДРЫ ВЕРФЯМ



№ 6 (2553)
июнь 2016 года

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

Издается
с сентября 1932 года

УЧЕНЫЙ СОВЕТ СПБГМТУ

СОСТОЯЛОСЬ ПОСЛЕДНЕЕ В ЭТОМ УЧЕБНОМ ГОДУ ЗАСЕДАНИЕ УЧЕНОГО СОВЕТА УНИВЕРСИТЕТА



В своем докладе Ученому Совету о ходе подготовки материально-технической базы СПбГМТУ к новому учебному году проректор по экономике и АХР Алексей Титов перечислил основные работы, выполненные в период с июня 2015 по июнь 2016 года в вузе, и рассказал о ближайших планах. В рамках того, что было сделано – частичный ремонт кровли в корпусах зданий в Ульянке, благоустройство мест общего пользования в библиотеке на ул. Лоцманской, 10. Там же проведен ремонт аудиторий, заменено напольное покрытие на 6-м этаже корпуса. Осуществлен ремонт канализации в общежитии № 2. Отремонтирован лифт на факультете морского приборостроения. Также ремонтные работы частично проведены на лестнице, ведущей к опытному бассейну. Полностью отремонтирован санузел в корпусе на Ленинском пр., 101.

В текущем году планируется сделать монтаж системы горячего водоснабжения в здании на Лоцманской, 10, продолжить ремонт кровли и инженерных сетей водоснабжения. Предполагается провести освидетельствование оборудования котельных, запланированы испытания электрических сетей, ремонт аудиторного фонда, закупка мебели и инвентаря для общежитий. В приоритете ремонт этажей (со второго по шестой) в общежитии на пр. Стачек, 111, к.1. К существующим там ныне деревянным потолкам накопилось много претензий у службы пожарной охраны. Планируется привести в порядок фасад здания, восстановив его в первоначальном виде и отремонтировав инженерные сети. На эти цели пойдет субсидия, полученная вузом. Остаток средств направится на ремонт второго этажа в общежитии на пр. Стачек, 88, и ремонт спортзала на Ленинском пр., 101. Отчет о проделанной административно-хозяйственной работе и план дальнейших работ получил одобрение Ученого совета вуза.

Проректор по научной работе Анатолий Филимонов выступил с сообщением об итогах мониторинга

деятельности вузов в части, касающейся научно-исследовательской деятельности. По его словам, среди семи показателей мониторинга эффективности деятельности вузов, подготовленного Минобрнауки, одним из основных является научно-исследовательская деятельность. Значение данного показателя в СПбГМТУ на порядок превышает пороговое значение. Сравнительный анализ научно-исследовательской деятельности вузов Санкт-Петербурга в 2015 году позволяет сделать выводы, что СПбГМТУ занял в рейтинге второе место среди технических вузов северной столицы, уступив только ИТМО. Но при этом на фоне общего снижения финансирования научно-исследовательской деятельности технических вузов в 2015 году, позиции «Корабелки» никак не изменились, то есть, вуз продолжал финансировать деятельность НИЧ. Объемы НИОКР большинства вузов вряд ли смогут сыграть роль подушки безопасности, так как предпосылок на рост заказов по осуществлению научно-исследовательской деятельности в них не наблюдается. Что же касается СПбГМТУ, по словам Анатолия Филимонова, можно прогнозировать сохранение финансирования в текущем году объема НИР на уровне 2015 года. Также будет сохранен социально-экономический вклад науки в среднюю заработную плату профессорско-преподавательского состава.



И.о. ректора вуза Евгений Апполонов выступил по вопросу об утверждении Стратегии развития СПбГМТУ на период 2016-2019 годы. Докладчик напомнил, что документ уже представлялся на заседание ученого совета в сентябре 2015 года и рассматривался на заседании Наблюдательного совета университета в ноябре 2015 года, где был принят за основу. Затем последовала рассылка Стратегии по предприятиям, входящим в состав наблюдательного совета, после чего был собран свод замечаний и дополнений, который также учтен при окончательной редакции текста. Евгений Апполонов отметил, что Стратегия понятна и прозрачна, написана простым языком и определяет механизмы, с помощью которых в ближайшие годы университет будет совершенствовать свой образова-

тельный процесс, научную работу и другие формы деятельности. В итоге документ был утвержден единогласно.

Также и.о. ректора весьма положительно оценил проведенные в июне в стенах университета мероприятия – совещание руководителей диссертационных советов Северо-Западного региона и международную конференцию по судостроению и океанотехнике. Затем Евгений Апполонов вкратце поделился впечатлениями о недавнем визите делегации вуза в Харбин (КНР), состоявшемся с 15 по 21 июня. Делегация «Корабелки» участвовала в конференции ICNAME-2016, а также преподаватели вуза неоднократно выступали с лекциями перед различными аудиториями. Отношение к университету с китайской стороны было очень уважительным и доброжелательным – отметил Евгений Апполонов. Желание Харбинского университета взаимодействовать с «Корабелкой» вылилось в подписание меморандума о сотрудничестве между вузами. В документе декларируются совместные усилия в части образовательного процесса и в части разработок различных морских технологий, включая арктические. Приложение к документу состоит из 11 позиций, конкретизирующих направления совместной работы.

По словам Евгения Апполонова, китайские университеты представляют собой весьма развитые и великолепно оснащенные учреждения. Об этом можно судить даже по наличию в каждом из вузов оффшорных бассейнов для испытания морской техники. Причем параметры и объемы китайских вузовских бассейнов могут даже превышать, то, что сегодня создается в этом направлении на передовой отечественного научного фронта в Крыловском центре.

Поездка позволила сделать вывод о необходимости подтягивать изучение русского языка в среде китайских студентов, параллельно с форсированием темпов изучения китайского языка русскими преподавателями. До поры же основным средством общения в сфере науки и образования будет преимущественно оставаться английский язык.

Плодотворное развитие деловых отношений с Харбинским университетом послужит повышению авторитета «Корабелки», тем более что появляется возможность на базе двух вузов реализовать проект создания международного центра по полярным технологиям – отметил Евгений Апполонов.

Александр БУТЕНИН,
помощник ректора СПбГМТУ
по связям с общественностью, к.э.н.
Фото: С. ДОВГЯЛЛО

ПОЗДРАВЛЯЕМ ПОБЕДИТЕЛЕЙ!

ЦЕРЕМОНИЯ НАГРАЖДЕНИЯ СТУДЕНТОВ-ПОБЕДИТЕЛЕЙ РАЗЛИЧНЫХ КОНКУРСОВ

На завершающем текущий учебный год заседании Ученого совета СПбГМТУ состоялась церемония награждения победителей и призеров различных конкурсов.

Проректор по научной работе Анатолий Филимонов сообщил, что 19 июня на московской площадке Агентства стратегических инициатив прошел финал всероссийского конкурса студенческих проектов «Я буду строить корабли». Учредителями конкурса выступали Минобрнауки РФ и АО «ОСК». В финале конкурса участвовали восемь команд, представляющих вузы различных регионов страны.

поскольку ребята уже трудоустроены и успешно работают на различных судостроительных предприятиях.

Следующее награждение последовало за участие команды СПбГМТУ в международной регате водных велосипедов, проходившей в мае 2016 года в столице Австрии. В числе участников команды уже знакомые нам Никита Тряскин и Кирилл Овчинников, а также Аким Лавриненко и Сабина Идрисова.

Декан факультета естественнонаучного и гуманитарного образования Ирина Евграфова озвучила



Команда-призер конкурса «Я буду строить корабли!»

Команда СПбГМТУ заняла третье место в конкурсе с концептуальным проектом научно-исследовательского судна катамаранного типа с двумя научно-исследовательскими лабораториями контейнерного типа. В разработке проекта принимали участие шесть студентов I курса магистратуры и три студента III курса бакалавриата. Проектом руководил профессор кафедры проектирования судов Геннадий Демешко.

Научными консультантами выступили старший преподаватель кафедры «Гамма» Никита Тряскин и ассистент кафедры проектирования судов Кирилл Овчинников. Дипломы получили студенты: Дмитрий Алексашин, Максим Франк, Виталий Лукьянов, Юлия Бычкова, Зорин, Юртаев, Никонов, Душкин, Ушкова. Евгений Апполонов поздравил участников конкурса с высоким результатом и пожелал дальнейших успехов в работе над проектом, которая продолжится в июле 2016 года в Севастополе.

Затем, декан факультета кораблестроения и океанотехники Сергей Рюмин представил команду победителей во всероссийских студенческих инженерно-технических соревнованиях «Солнечная регата 2016», прошедших в Нижнем Новгороде. В составе команды, занявшей I место – Дмитрий Вирцев, Екатерина и Петр Сердюковы, Наталья Макарова, Артем Карплюк, Сергей Чепурко. Интересно, что большая часть победителей не смогла лично явиться за призами,

фамилии победителей конкурса дизайнерских работ, подготовленных в рамках фестиваля «Я люблю тебя жизнь». На конкурсе рассматривались проекты дизайна территории, прилегающей к учебным корпусам вуза. Наиболее интересным признан проект студентов группы 3160 – Романа Горбачева, Эдуарда Ермолаева, Виталия Сивицкого и Сергея Высоцкого. Второй заинтересовавший конкурсное жюри проект разработан студентом группы 1290 Павлом Ющенко. Руководство университета выразило признательность студентам за неравнодушное отношение к вопросам благоустройства родного вуза.

Следующим пунктом программы состоялось награждение лучших студентов СПбГМТУ 2016 года. Как обычно, лидеров определяли по восьми номинациям. Лучшими в различных номинациях признаны: Денис Тарасенко – в патриотической работе, Валерий Быстров – в художественном творчестве, Денис Кулаков – лучший организатор программ творчества и досуга, Антонина Корекова – лучший руководитель органов студенческого самоуправления, Анастасия Фомина – в студенческом спорте, Марина Шадричева – в организации межнационального и международного сотрудничества и толерантности, Александр Воропаев – в научном и техническом творчестве, Евгений Назаров – в организации волонтерского движения. Все студенты получили дипломы и памятные призы.

**Поздравляем всех
с заслуженными победами!**

МЕЖДУНАРОДНОЕ НАУЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ СУДОСТРОЕНИЯ И ОКЕАНОТЕХНИКИ



В период с 5 по 8 июня 2016 в СПбГМТУ состоялись международная конференция «Судостроение и океанотехника» (Naval Architecture and Ocean Engineering – NAOE 2016) и третий международный Форум молодых морских лидеров. В основу решения о проведении NAOE2016 легли указания Президента Российской Федерации от 11 апреля 2014 № Пр-816 и от 30 апреля 2015 № Пр-883 и Протоколы совещаний руководителей органов государственной власти от 4 апреля 2014 и 24 апреля 2015 по вопросу «О состоянии и проблемах обеспечения судостроительных и кораблестроительных предприятий России, а также Военно-морского флота современными высококвалифицированными кадрами на примере Санкт-Петербургского государственного морского технического университета», в части, касающейся международного сотрудничества.

На конференции было зарегистрировано около двухсот участников, заслушано 19 пленарных и 86 секционных докладов (с участием организаций России, Азербайджана, Бразилии, Германии, Китая, Нидерландов, Норвегии, Сингапура, США, Финляндии, Франции и Южной Кореи) по широкому кругу актуальных научно-технических проблем. На Форуме молодых морских лидеров, в котором участвовали лучшие студенты и аспиранты, а также молодые специалисты морских инженерных университетов и отрасли, было заслушано около 30 сообщений об инновационных разработках молодежи. Конференция NAOE была организована при участии Научно-технического общества судостроителей им. акад. А.Н.Крылова, а молодежный форум – по инициативе Молодежного морского совета Санкт-Петербурга. Главным спонсором этих международных мероприятий стала Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), ее дочерние предприятия, другие российские организации морского инженерного направления. В частности, неоценимую поддержку NAOE2016 оказали судостроительный завод «Пелла», Адмиралтейские верфи, Выборгский судостроительный завод, Центр технологии судостроения и судоремонта, судостроительная фирма «Алмаз», компании «Мюльхан Морфлот», «Концерн Морфлот» и «Морфлот-Технология», 51-й Центральный конструкторско-технологический институт судоремонта, Крыловский государственный научный центр, Северное ПКБ, Балтийский завод-Судостроение.

5 июня на церемонии открытия участников конференции приветствовали: и.о. ректора СПбГМТУ, член Морского совета Санкт-Петербурга, профессор Е.М.Апполонов, Герой России, Президент НТОС им. акад. А.Н.Крылова, член Морского совета Санкт-Петербурга, профессор В.Л.Александров, Председатель Комитета по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга М.С.Мейксин, Генеральный консул Королевства Нидерландов Ханс Весселинг, представитель ОСК, профессор Б.П.Ионов.

6 июня на церемонии открытия участников конференции выступили ведущие специалисты международного морского инженерного сообщества: и.о. ректора СПбГМТУ, профессор Е.М.Апполонов с докладом «Морская робототехническая система комплексного контроля подводной среды и ледовой обстановки вблизи месторождений на арктическом шельфе», президент компании МАРИН Бас Бюхнер (Нидерланды) – с докладом «Будущее исследований по судостроению и океанотехнике: преодоление разрыва между проектированием и эксплуатацией», заместитель генерального директора ФГУП «Крыловский государственный научный центр», профессор О.Я.Тимофеев с докладом «Особенности проектирования морской техники для замерзающих морей: морские сооружения, ледоколы и суда ледового класса», профессор университета Аалто Пентти Куяла (Финляндия) – с докладом «Проблемы оценки безопасности операций в Арктических морях», заведующий кафедрой строительной механики СПбГМТУ, профессор А.А.Родионов с докладом «Инновационные направления развития строительной механики корабля, обеспечивающие повышение эффективности судов и объектов морской техники», директор компании Пост & Ко, Председатель экспертного совета по премированию за достижения в области экологии Джек Пост ван Опхэм (Нидерланды) с докладом «Зеленое судоходство и его значение для будущего», профессор гидродинамики и инжиниринга университета штата Айова Фредерик Стерн (США) с докладом «Прогресс в области применения методов вычислительной гидродинамики в кораблестроении и океанотехнике», исполнительный директор и главный специалист компании Эволджикс Константин Кебкел (Германия) с докладом «Цифровые гидроакустические сети в задачах подводной телеметрии и навигации», ведущий специалист компании Дассо Систем Гленн Дютрие (Франция) с докладом «Инновационные решения в области морской и оффшорной техники», заведующий кафедрой моделирования университета г. Росток, профессор Н.В.Корнев (Германия) с докладом «Численное моделирование нестационарных эффектов в спутных потоках гибридными методами LES-URANS», заместитель Генерального директора по развитию-руководитель представительства ФГУП «Атомфлот» в г. Москве С.А.Головинский с докладом «Ледокольное обеспечение крупнейших национальных арктических углеводородных проектов», директор Центра энергетики и экологии океана университета г. Инха, профессор Чул Х. Джо (Ю. Корея) с



В конференции приняло участие большое количество докладчиков и слушателей



Фредерик Стерн, университет штата Айова, США



Пентти Куяла, университет Аалто, Финляндия



Международный форум судостроения и океанотехники NAOE 2016 вызвал большой интерес у прессы и телевидения



Профессор Чул Х. Джо, Южная Корея



Пленарное выступление президента компании МАРИН Баса Бюхнера (Нидерланды)



Выступает О.Я. Тимофеев, зам. ген. директора ФГУП «Крыловский ГНЦ»



Самули Ханнинен, представитель компании ABB, Финляндия

МЕЖДУНАРОДНОЕ НАУЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО



Приветственные выступления на открытии конференции NAOE2016, слева направо: Е. М. Апполонов, В. Л. Александров, М. С. Мейксин, Ханс Весселинг, Б. П. Ионов

докладом «Обзор состояния исследований приливной энергии и разработки приливных ферм в Корее», региональный менеджер компании АББ по морским технологиям Самули Ханнинен (Финляндия) с докладом «Современные пропульсивные системы ледоколов», почетный доктор Honoris Causa СПбГМТУ, ведущий специалист Института Нефти, профессор Рауф Караев (Азербайджан) с докладом «Оценка аварийности нефтяных платформ», профессор Федерального университета Рио де Жанейро Х. М. Васконселос (Бразилия) с докладом «Поддержка принятия ре-

шений при моделировании эвакуации на FPSO и военных кораблях», консультант компании Меер Верфт ГМБХ Ееро Мякинен (Финляндия) с докладом «Круизные суда-экстремальный тип судна и судостроительной технологии», декан факультета корабельной энергетики и автоматизации, заведующий кафедрой двигателей внутреннего сгорания СПбГМТУ С. П. Столяров с докладом «Современное состояние и перспективы развития судовых дизелей», ведущий специалист Китайского научно-исследовательского центра по судостроению, профессор Чжан Цзюнь (КНР) с докладом

«Гидродинамика торсионного волнового двигателя и концептуальный проект бионического АНПА», Ученый секретарь Крыловского государственного научного центра, профессор Л. И. Вишневецкий с докладом «Двигатели, использующие подвижное крепление несущих поверхностей к ступице».

В секционный день конференции 8 июня 2016 было заслушано 86 докладов, в том числе: 14 – по секции «Судостроение и океанотехника», 16 – по секции «Технические средства освоения шельфа», 18 – по секции «Гидродинамика и

теория корабля», 8 – по секции «Строительная механика корабля и морских сооружений», 10 – по секции «Подводные аппараты и системы» и 20 по секции «Энергетические установки и возобновляемая энергия океана». Параллельно с работой секций конференции NAOE2016 в СПбГМТУ прошло заседание Морской исследовательской ассоциации г. Котка (Финляндия) с российскими партнерами.

Отметим, что международная конференция NAOE2016 продолжила установившуюся традицию

проведения в СПбГМТУ крупных международных форумов, что способствует повышению авторитета «Корабелки» в мире, позволяет расширять контакты и сотрудничество с вузами и промышленными предприятиями России и зарубежных стран, дает возможность учащимся, преподавателям и специалистам промышленности получать актуальную информацию о прогрессе в области судостроения и океанотехники.

К. В. РОЖДЕСТВЕНСКИЙ, заместитель председателя международного оргкомитета NAOE2016, з.д. науки РФ, профессор

СВЯЗИ С ЗАРУБЕЖНЫМИ УНИВЕРСИТЕТАМИ

ХИУ - СПбГМТУ: ВМЕСТЕ К ИННОВАЦИЯМ В СУДОСТРОЕНИИ

21 июня из Харбина вернулась делегация СПбГМТУ во главе с и.о. ректора Е. М. Апполоновым. Целью пребывания делегации в Харбинском инженерном университете (ХИУ) было: участие во второй международной конференции Альянса по инновациям в судостроении и морском инжиниринге ICNAME, включая чтение лекций по современным вопросам арктического судостроения и океанотехники, а также проведение переговоров и подписание документов о сотрудничестве с новым руководством ХИУ.

Конференция ICNAME 2016 была организована под эгидой Министерства науки и техники Китайской Народной Республики и Отделов образования и науки провинции Хэйлунцзян при Открытии международной конференции ICNAME2016 состоялось утром 17 июня. С приветственными словами к участникам обратились ректор ХИУ, профессор Яо Ю, и.о. ректора СПбГМТУ, профессор Е. М. Апполонов, представитель Департамента образования провинции Хэйлунцзян Цзян Тунхэ и представитель Министерства науки и технологии КНР Чжан Цзянь, проректор ХИУ по научной работе, профессор Ся Гуйхуа.

В конференции приняли участие руководители и ведущие специалисты Китая, России, США, Тайланда, Украины, Франции, Японии. Среди китайских организаций были представлены: Шанхайское общество кораблестроения и океанотехники, Китайская

государственная судостроительная корпорация, Китайская корпорация судостроительной промышленности и ее ведущие НИИ № 701, 702 и 708, Китайское классификационное общество, Шанхайская судостроительная компания Waigaoqiao, Дальняя группа судостроительных компаний, компания Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd, Шанхайский институт судостроения и судоходства, Шанхайский кораблестроительный институт исследований и проектирования (MARIC), Шанхайский Цзяотунский университет, Дальняя технологический университет, Цзянцзунский университет науки и технологии, Тяньцзиньский университет, Технологический университет Южного Китая. Утренняя сессия включала доклады и.о. ректора СПбГМТУ Е. М. Апполонова «Исследования и разработки СПбГМТУ в обеспечение создания перспективных арктических судов, ледоколов и ледостойких платформ», директора Инженерной школы Дальневосточного феде-

рального университета А. Т. Беккера «Обустройство нефтегазовых месторождений на шельфе», главного конструктора проекта ледокола «Новый снежный дракон» Ву Гана (708 институт Китайской корпорации судостроительной промышленности) на тему «Проектирование полярных судов» и профессора Сюэ Яньчжоу (ЧИУ) «Разработки ХИУ в области полярного судостроения и морского инжиниринга». 18 и 19 июня члены делегации СПбГМТУ в рамках школы повышения квалификации специалистов промышленности КНР прочитали лекции Е. М. Апполонов на тему «Ледовая прочность арктических судов», В. Н. Трякин на тему «Конструкция корпуса судов ледового плавания», В. К. Гончаров на тему «Ледовое сопротивление судов и методы его определения», И. В. Ткаченко на тему «Вычислительная гидродинамика в судостроительных приложениях», В. В. Якимов на тему «Вероятностное имитационное моделирование как основа проектирования конструкций морской техники для эксплуатации в ледовых условиях».

На заседании Совета ICNAME, прошедшего во второй половине дня 18 июня с участием руководства СПбГМТУ, рассматривались: включение новых членов (Китайская оффшорный нефтяной институт, Технический университет Лиссабона, Казетсартский университет Тайланда, Московский авиационный институт, Нижегородский государственный технический университет), доклад представителя Китайской корпорации судостроительной промышленности (CSIC) о состоянии и перспективах развития китайской судостроительной промышленности, отчет секретариата о работе за прошедший год, механизм управления текущей деятельностью организации, основные направления сотрудничества.



На церемонии открытия ICNAME2016: А. Е. Беккер, Яо Ю, Е. М. Апполонов, Ся Гуйхуа

В предложенном на 2016-2017 год плане деятельности было предложено создать международные группы по специализированной тематике, включая: «цифровой опытовый бассейн» (CFD), полярные технологии судостроения и океанотехники, новые технологии по использованию возобновляемой океанской энергии (проект «Energy Island»), глубоководный инжиниринг, «умное» судно (Intelligent Vessel), новые материалы для морского применения.

Во время пребывания делегации в Харбине были проведены переговоры с ректором ХИУ, профессором Яо Ю и проректором по научной ра-

боте, профессором Ся Гуйхуа о перспективах сотрудничества. В итоге, подписано Соглашение, предусматривающее научное и образовательное сотрудничество, в том числе: совместные исследования в области полярной техники, вычислительной гидродинамики, разработки подводных и волновых глайдеров, создание международной магистерской программы по арктическому судостроению.

К. В. РОЖДЕСТВЕНСКИЙ, координатор визита делегации СПбГМТУ в Харбинский инженерный университет, з.д. науки РФ, профессор



Подписано соглашение между СПбГМТУ и ХИУ

Альянс ICNAME был учрежден по инициативе ХИУ 29 июня 2015. В число членов-основателей Альянса вошли: Харбинский инженерный университет, Морской регистр Ллойда, Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, Сингапурский морской институт, Бюро Веритас, Китайская государственная судостроительная корпорация (CSSC), Китайская корпорация судостроительной промышленности (CSIC), Китайское классификационное общество (CCS). В качестве основных направлений сотрудничества были объявлены: строительная механика, морская гидродинамика, технологии общего проектирования, глубоководная техника и робототехника, океанская возобновляемая энергия, акустика и морская энергетика. В Уставе международной неправительственной организации ICNAME записано, что она создана исключительно с целью продвижения международного сотрудничества в области судостроения и морского инжиниринга, продвижения инноваций и взаимодействия между университетами, научными центрами и промышленными организациями.

ХРОНОГРАФ

ИСТОРИЧЕСКИЕ МГНОВЕНИЯ В ДАТАХ

ИЮЛЬ.

1 июля 2015 года – официально организован День ветеранов боевых действий и локальных конфликтов. Этот праздник сродни Дню Победы, ведь он тоже «со слезами на глазах». Ох, далеко не все воины, принимавшие участие в боевых действиях или при ликвидации локальных конфликтов сегодня живы. А потому светлая минута памяти о героях – это обязательная дань, которую отдают ветераны своим сослуживцам. В День ветеранов боевых действий возлагаются венки к Вечному огню, к памятникам воинам-интернационалистам в разных российских городах, на концертах перед ветеранами выступают артисты, которые поддерживали раненых в военных госпиталях... Пусть же живет мирно нашим ветеранам, в заботе и должном уважении.

2 июля 1860 – основан город Владивосток. Договорами 1858 и 1860 годов Китай уступил России Приамурье и Приморье. В качестве оплота нового рубежа Российской империи и был основан Владивосток (дословно «Владей Востоком!» – по-старославянски).

6 июля 1796 – родился Николай I. Будущий царь рос грубым, заносчивым и драчливым. Поэтому неудивительно его склонность к военной науке. В 1812 году Николай писал: «Все мысли наши – в армии. Одни военные науки занимали меня страстно, в них одних я находил утешение и приятное занятие, сходное с расположением моего духа».

7 июля 1770 года – произошло Чесменское морское сражение, после которого Турция практически лишилась своего военно-морского флота. В 1768 году турецкий султан Мустафа III объявил России войну. Воевали и на суше, и на море. В Средиземное море отправилась эскадра, базировавшаяся на Балтике, под командованием генерала Алексея Орлова на флагмане «Святой Евстафий». Турецкие корабли стояли в Чесменской бухте. Темной ночью экипаж шлюпки под командой лейтенанта Дмитрия Ильина, ведя за собой четыре зажигательных судна, пробрался в самый центр бухты и соответственно в центр стоявшего тесной кучей турецкого флота. Дальше – понятно, случился пожар. Да такой сильный, что через пять часов в гавани плыли только обгорелые головешки от 116 кораблей. В тот же день султан Мустафа III отправил императрице Екатерине предложение о мире.



8 июля 1709 года – произошло Полтавское сражение. Говоря о сей славнейшей баталии, надо отметить, что царь Петр I не был большим любителем генеральных сражений. Он объявил, что русская армия «будет дробить и разволакивать противника, устраивать ложные атаки и диверсии», и только после этого вся 42-тысячная армия со всей артиллерией переправится через Ворсклу и укрепитесь на другом берегу. Такая тактика дала свои плоды. Накануне главной битвы Петр, объезжая войска, говорил солдатам о том, что «завтра русская армия закончит войну над неприятелем, вполнину уже от нас побежденным».

Шведы решили использовать эффект внезапности и под покровом темноты атаковать первыми. С наступлением ночи двинулись в сторону русских позиций. На подходе услышали стук топоров: русские солдаты при свете костров заканчивали строить редуты. Когда часовые увидели врага, раздалась барабанная дробь – солдаты побежали к своим ружьям и пушкам. Шведы тесным строем двинулись на темные громады русских укреплений. Чем все это закончилось, мы уже знаем.

10 июля 1774 года – в турецкой деревушке Кучук-Кайнарджи подписан мирный договор, который положил конец шестилетней войне между Россией и Турцией. Этим договором утверждалась независимость Крымского ханства, и теперь, как остроумно выразился один историк, крымский хан был готов к русскому завоеванию.

12 июля 1943 года – если искать во Второй Мировой войне некий единственный кульминационный момент, то это именно он – день сражения под Прохоровкой. Полторы тысячи танков с обеих сторон столкнулись под безвестной деревней в часе езды от Курска. Большая их часть так и не ушла с поля боя. Советские войска понесли не меньшие потери, чем немцы, но именно в этот день Германия потеряла большое количество танков, основу своей наступательной тактики, провалила свое последнее стратегическое наступление на востоке, а значит, – в итоге и всю войну.

15 июля 1240 года – произошла Невская битва. Шведский ярл (в Скандинавии то же, что наместник-боярин на Руси) Биргер, фактически правитель Швеции, решил попытаться военного счастья на новгородской земле. Его боевые суда-драккары вошли в Неву и поднялись до самого впадения в нее речки Ижоры. Новгородцы начали спешно собирать войско. На воеводство позвали молодого владими́ро-суздальского князя Александра Ярославича. Тот сделал ставку не на число воинов, а на внезапность, и во главе сравнительно небольшой дружины набросился на шведов. Короткая битва закончилась победой русских. Всех варягов убивать и пленить новгородцы не стали, дали возможность тихо уплыть восвояси. А Александр за эту битву получил прозвище Невский.

16 июля 1784 года – родился Денис Васильевич Давыдов. Партизанский генерал – гроза французских завоевателей, рубака, повеса и поэт. В начале наполеоновской кампании был адъютантом у князя Багратиона, потом прошел со своими гусарами и казаками через Польшу, Силезию, Саксонию... Без приказа Ставки занял город Дрезден, разметав корпус маршала



БЕЗОПАСНОСТЬ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА

В СПБГМТУ ПРОШЛО СОВЕЩАНИЕ «МОНИТОРИНГ И ПРОФИЛАКТИКА ЗАВИСИМОГО, ОТКЛОНЯЮЩЕГОСЯ ИЛИ ПРОТИВОПРАВНОГО ПОВЕДЕНИЯ В ХОДЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА»

7 июня 2016 года в Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете проведено совещание в формате круглого стола на тему «Мониторинг и профилактика зависимого, отклоняющегося и противоправного поведения в ходе образовательного процесса».

Круглый стол организован рабочей группой Специализированного Межвузовского Центра по подготовке и реализации системы комплексной профилактики зависимого и аддиктивного поведения среди студентов вузов технического профиля, работающих с источниками повышенной опасности, военно-учебных центрах, местах компактного проживания студентов, как элемента постоянной инфраструктуры межведомственной профилактической деятельности и мониторинга наркоситуации.

Для всестороннего и полноценного обсуждения предложенной темы к работе круглого стола были приглашены специалисты заинтересованных ведомств и организаций, а также ряда высших образовательных учреждений Санкт-Петербурга. В работе круглого стола приняли участие представители: Прокуратуры, Администрации Губернатора Санкт-Петербурга, Региональной общественной организации «Молодежная Служба безопасности, СПбГМТУ, СПбГУ, СПбГУАП, СПбГАСУ, РГПУ им. Герцена.

Работу круглого стола открыл и.о. ректора СПбГМТУ Евгений Апполонов. Он подчеркнул важность проблематики, ставшей содержанием повестки работы круглого стола. Вопросы, связанные с мониторингом и профилактикой зависимого, отклоняющегося и противоправного поведения в ходе образовательного процесса, назрели давно и обретают все большую актуальность с учётом динамики

развития социально-экономической обстановки в стране и политической ситуации на международной арене. Исходя из взятого страной курса на развитие отечественных технологий, промышленности, науки подготовка полноценных инженерных и научных кадров для различных промышленно ориентированных отраслей российской экономики является сегодня одной из приоритетных задач в сфере образования.

Евгений Апполонов обратил внимание участников круглого стола на тот факт, что предложенные организаторами вопросы и темы для обсуждения как раз и призваны охватить различные аспекты воспитательно-профилактических методик и их оптимального сочетания с образовательным процессом с целью подготовки не только квалифицированного специалиста, но высоко нравственного и духовно развитого гражданина страны. В заключение и.о. ректора «Корабелки» пожелал участникам круглого стола плодотворной работы и достижения поставленной цели.

В ходе работы круглого стола были обсуждены актуальные вопросы, касающиеся текущего состояния и проблем воспитательной и профилактической работы в высших образовательных учреждениях страны.

Участники круглого стола высказали свою точку зрения по вопросам:

- о роли и месте высших учебных заведений в общей системе профилактики;



Приветственное слово Евгения Апполонова

СКОРБИМ

СЕРГЕЙ АРКАДЬЕВИЧ ОРЕШКИН

10 июня на 71-м году жизни умер Орешкин Сергей Аркадьевич, ведущий конструктор ОКБ СПбГМТУ. Почти вся его трудовая биография связана с ОКБ, куда он пришел в далеком 1972 году.

Всю свою творческую энергию, способности, талант он посвятил делу оснащения нашего флота подводными средствами движения водолазов. Сергей Аркадьевич принимал деятельное участие в разработке и организации производства всех отечественных буксировщиков водолазов семейства «Протей»–«Протон», до настоящего времени обеспечивающих решение важного круга задач, стоящих перед ВМФ.

Его отличали спокойствие, взвешенность и скрупулезность в решении разноплановых проблем в деятельности ОКБ. В весьма непростой ситуации 90-х, да и в нынешние времена, во многом благодаря оптимизму и упорству Сергея Аркадьевича, удалось сохранить профиль деятельности ОКБ в составе университета. Более того, в последние годы разработаны и внедрены в производство несколько новых образцов буксировщиков.

Были планы. Работать и двигаться дальше. Но случилось то, что случилось. Ушел наш общий друг, всеми уважаемый и просто очень хороший человек.



Игорь Гарин, проректор БОП СПбГМТУ

- о правах и обязанностях учебных заведений в вопросах профилактики в свете положений современного российского законодательства;
- об основных проблемах социализации современной молодежи;
- о духовном образовании и воспитании.

Как отметил в своем выступлении проректор по безопасности образовательного процесса СПбГМТУ Игорь Гарин, промышленное производство становится все более наукоемким и сложным. Создание, эксплуатация и утилизация современных технических систем нередко связаны с сосредоточением большого количества людей на небольших пространствах, повышенной ролью человеческого фактора, использованием мощных источников энергии; применением опасных и вредных веществ, работой с закрытой и конфиденциальной информацией.

«Работа в таких условиях требует высокого чувства ответственности, способности быстро принимать правильные решения, прогнозируя возможные риски. Поэтому выпускник технических ВУЗов должен иметь не только достаточные технические знания, но и располагать необходимой морально-психологической устойчивостью к стрессам, уметь противостоять деструктивным идеологиям, наркопредложению, коррупционному давлению. А еще, он должен искренне и беззаветно любить свою страну – Россию» – подчеркнул Игорь Гарин.

По результатам проведения круглого стола принято Решение «О механизме реализации предложений участников совещания по вопросу формирования системы мониторинга и профилактики зависимого, отклоняющегося и противоправного поведения в ходе образовательного процесса».

Фото: С. ДОВГЯЛЛО



Прощай, Сергей Аркадьевич. Одно из важных направлений разработки спецтехники для защиты России понесло тяжелую утрату.

Коллектив коллег и единомышленников

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

КОМАНДА СПбГМТУ – ПРИЗЕР «СОЛНЕЧНОЙ РЕГАТЫ 2016!

11-12 июня в Нижнем Новгороде состоялись Всероссийские инженерные соревнования «Солнечная регата» – уникальные гонки судов на солнечных батареях, сделанных руками студентов и школьников. Разнообразие конструкций поражает восприятие, не было ни одной лодки похожей на другую, каждая со своими техническими и скоростными возможностями. На соревнования приехали команды из Рязани, Санкт-Петербурга (две команды), Москвы (три команды) и две команды из самого Нижнего Новгорода.

Вопреки прогнозам погоды и нижегородской традиции плохой погоды в день города после часового дождя весь день светило солнце. Соревнования были приурочены ко дню празднования великого русского конструктора быстроходных судов Ростислава Алексеева. В торжественной части состязаний приняла участие дочь знаменитого нижегородца – Татьяна Ростиславовна Алексеева.

Президент оргкомитета инженерного конкурса «Солнечная регата» Евгений Казанов сказал, что в этой регате нет проигравших, победителями являются все участники, поскольку они вложили в суда свою творчество и конструкторскую мысль и являются создателями абсолютно новых образцов экологической техники.

Почетные гости соревнования пожелали участникам быть достойными и превзойти своих выдающихся предшественников, повысить престиж инженерной профессии в России своими новыми конструкциями лодок, а в перспективе и другими транспортными новинками, востребованными современными рынками и обществом в целом.

РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ:

Класс А (мощность электродвигателя до 1 кВт):

I место – Санкт-Петербургский государственный морской технический университет. (Санкт-Петербург)

II место – Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е.Алексеева (тримаран «Серебряная стрела», Нижний Новгород)



III место – Московский государственный машиностроительный университет (МАМИ, Москва)

III место – Московский дипломатический кадетский корпус (Москва)

Класс В (мощность электродвигателя от 1 до 3 кВт):

I место – Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е.Алексеева (катер «Конструктор Алексеев», Нижний Новгород)

II место – Волжский государственный университет водного транспорта (Нижний Новгород)

Класс С (мощность электродвигателя более 3 кВт):

I место – КБ «Аврора», Рязанский государственный радиотехнический университет (Рязань)

Класс «Движение на солнечных панелях без накопителей эл. энергии»

I место – Санкт-Петербургский государственный морской технический университет. (Санкт-Петербург)

II место – Московский государ-

ственный машиностроительный университет (МАМИ, г. Москва)

III место – Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е.Алексеева (тримаран «Серебряная стрела», Нижний Новгород).

Специальные номинации:

Лучший инновационный проект – команда SOLAR TEAM Нижегородского государственного технического университета им. Р.Е.Алексеева (тримаран «Серебряная стрела», Нижний Новгород)

Лучшая конструкция судна – Волжский государственный университет водного транспорта (Нижний Новгород)

Лучшая командная работа – Санкт-Петербургский политехнический университет имени Петра Великого (Санкт-Петербург)

Дебют Солнечной регаты:

– Московский государственный машиностроительный университет (МАМИ, г. Москва)

– Московский дипломатический кадетский корпус (г. Москва)



СТУДЕНЧЕСКИЙ ТВОРЧЕСКИЙ КОНКУРС

Я ЛЮБЛЮ ТЕБЯ, ЖИЗНЬ

В нашем университете впервые силами ФЕНГО проведен Конкурс «Я люблю тебя, жизнь», направленный на развитие социального взаимодействия людей. Я решил участвовать в нем, потому что меня интересуют вопросы, связанные с тем, как мы проводим время вне аудиторий, и что нас при этом окружает.

Я подал на конкурс «Проект благоустройства площадки и якоря на Лощманской улице». Речь идет о якорю с легендарного крейсера «Киров», который сейчас в небрежении стоит на травяном газоне между корпусами А и Б.

«Киров» – Советский легкий артиллерийский крейсер проекта 26. Он спущен на воду 30 ноября 1936 года, а исключен из состава флота в 1974 году. После этого две его носовые артиллерийские башни установлены в Ленинграде в качестве памятника кораблю-защитнику города. Нашему же университету посчастливилось получить якорь с этого крейсера.

Якорь пользуется популярностью у выпускников нашего университета: они фотографируются рядом с ним с сияющими лицами, держа в руках заветные дипломы. Это, безусловно, объект нашей студенческой любви. Но в каком состоянии находится этот «памятник» сейчас? Площадка находится в неухоженном состоянии, на газоне разбросаны окурки, мусор, продукты жизнедеятельности домашних животных... Местами трава вытерта до земли...

Я проанализировал, как благоустраиваются памятники-якоря в других местах и городах России. Для преображения площадки в сво-



ем проекте я предлагаю:

- выполнить посадку газона;
- уложить тротуарную плитку;
- осуществить организацию мест для сидения.

Эти предложения я смоделировал на компьютере в виде проекта-картинки. И даже если победа в конкурсе мне не достанется, буду рад, если мой проект послужит добрым напоминанием руководству СПбГМТУ о предмете нашей студенческой любви.

Павел ЮЩЕНКО (гр. 1290)

ХРОНОГРАФ

Даву. За такую дерзость был лишен команды и сослан в «главную квартиру». В 1814 году вернулся из Парижа в Москву и погрузился в поэзию. В его жизни потом была еще парочка войн – персидская и подавление польского восстания. На склоне лет, по совету друзей, издал полное собрание своих литературных произведений. Портрет Дениса Давыдова красуется в галерее героев Отечественной войны 1812 года в Эрмитаже.

19 июля 1877 года – русская армия взяла Шипку на Балканах. Тогда еще никто не знал, что взятие этого незначительного городка обернется знаменитыми боями, переломившими ход русско-турецкой войны 1877-78 годов в пользу российской армии. Оттуда можно было смело двигаться на юго-восток, напрямик на Стамбул (Константинополь), овладеть важнейшими стратегическими проливами, и вывести Турцию из войны, не дожидаясь зимы. Но... армия почему-то была остановлена в 12 верстах от Стамбула. По слухам, этому способствовали турецкие сундуки золота, тайно привезенные в Петербург, а может быть, и вошедшая в Черное море английская военная эскадра... Остается утешаться тем, что «утраченные победы» – периодический удел любой, даже самой победоносной армии на любой войне.

22 июля 1906 года – распущена I Государственная Дума. Слухи о досрочном роспуске Думы ходили с самого первого дня ее созыва – за три месяца до роспуска. Надо представить себе Россию 1906 года. Только что закончилась первая русская революция, правительство начало потихоньку вливать конституцию и демократию в страну, которая все предыдущие века не слышала о таких словах. Тысячелетняя российская монархия терпела это безобразие целых три месяца. Депутаты узнали о возможном роспуске Думы за две недели до этого события и обеспокоились потерей своих теплых мест. Некоторые были за то, чтобы с правительством не конфликтовать, не становиться на путь революции, а спокойно ждать следующих выборов. Но многие были готовы бороться: «Мы здесь по воле народа и уйдем только под силою штыков!»

Что же в итоге сделали эти активные депутаты? Они отправились в Финляндию, где приняли «Выборгское воззвание», в котором призывали напрямик к революции (Замечаете параллель с противостоянием Думы и Кремля в 1993 году?) Но и после такого смелого политического акта ничего не изменилось, а бывшие депутаты продолжали хорошо проводить время на лоне замечательной финской природы.

25 июля 1662 года – в Москве случился «Медный бунт». Народ бунтовал против медных денег, которых к тому времени развелось слишком много. В те времена у людей был хороший вкус, и они мерили все драгоценными металлами – золотом и серебром. Поэтому номинал каждой монеты соответствовал стоимости того куса драгоценного металла, из которого эта монета была отлита. Это было время долгой и очень затратной войны с Польшей. Естественно – разруха, обнищание населения, опустошение государственной казны. Правительство решило изъять деньги у народа и вместо золотых и серебряных пустило в обращение медные деньги по тому же, якобы, номиналу. Меди в стране было много, деньги ковали и ковали, и быстро наковали аж на пять годовых бюджетов страны. Любой человек, понимающий, что такое деньги и как с ними бороться, понимает – страна сидела на пороховой бочке. Оставалось ждать взрыва. Он произошел, когда инфляция достигла 1400 процентов. Огромная толпа пошла к государю – разбираться. Пришлось разгонять. Кого-то убили, кого-то посадили в тюрьму, кого-то сослали. Так правительство набирало финансового опыта.



26 июля 1951 года – археологи во время раскопок древней части Новгорода Великого обнаружили уникальные берестяные грамоты дохристианской Руси. Изучение этих грамот опровергло мнение некоторых ученых о том, что письменность на Руси появилась лишь после принятия христианства. И самое удивительное, что писать письма могли практически все, независимо от социального положения. Вот, к примеру, сообщение от землешащев: «Земля готова. Надобие семена. Пришли, осподине, а мы не смеем иметь ржи без твоего слова». А вот начало завещания: «Во имя отца и сына и святого духа. Се аз раб божий Михаль, пишу рукописание при своем животе...»

27 июля 1714 года – у мыса Гангут в Балтийском море состоялось крупнейшее морское сражение великой Северной войны, которую Россия и Швеция вели в течение 21 года. Это было первое боевое крещение молодого Балтийского флота.

Русские галеры везли продовольствие, когда на их пути оказалась шведская эскадра из 16 крупных кораблей, 8 галер и 5 мелких судов. Петр решил дать бой. На море был полный штиль. Шведские корабли стояли с обвисшими парусами и русские галеры на веслах спокойно обошли их и окружили флагманский фрегат «Элефант». Авангард русских галер устремился вперед и взял шведского флагмана на бордаж, пленив адмирала Эреншильда. Все остальные шведские фрегаты спокойно стояли в стороне и молча наблюдали за этим разгромом, так как из-за штиля ничем не могли помочь своим собратьям.

31 июля 1774 года – в России появился преинтереснейший документ – манифест, подписанный не царствовавшей тогда государыней Екатериной Алексеевной, а бунтовщиком Емельяном Пугачевым, объявившим себя «народным императором» Петром III.

Сим манифестом давалась полная свобода всем и сразу. Причем, крестьяне освобождались от крепостной зависимости, но... тут же верстались в казаки, наделялись землей и включались в так называемое «казачье государство». Жители нового государства освобождались еще и от всяческих податей.

Непонятно на какие средства должно было существовать это народное образование. Впрочем, нет смысла думать над смысловыми огрехами этой довольно безграмотной «императорской» грамоты, поскольку с разгромом «пугачевщины» все его указы стали достоянием только истории.

ИСТОРИЯ ФЛОТА РОССИЙСКОГО

ЛИНКОР «ИМПЕРАТРИЦА МАРИЯ»: ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА

В октябре 2016 г. исполнится 100 лет с того трагического дня, когда в Северной бухте Севастополя в результате взрыва порохового погреба затонул новейший линейный корабль российского флота «Императрица Мария». Созданной тогда комиссии так и не удалось выяснить причины взрыва, остаются они загадкой до сих пор. Через несколько лет корабль был поднят, но в условиях Гражданской войны и экономической разрухи было не до его восстановления – в 1927 г. линкор порезали на металл...

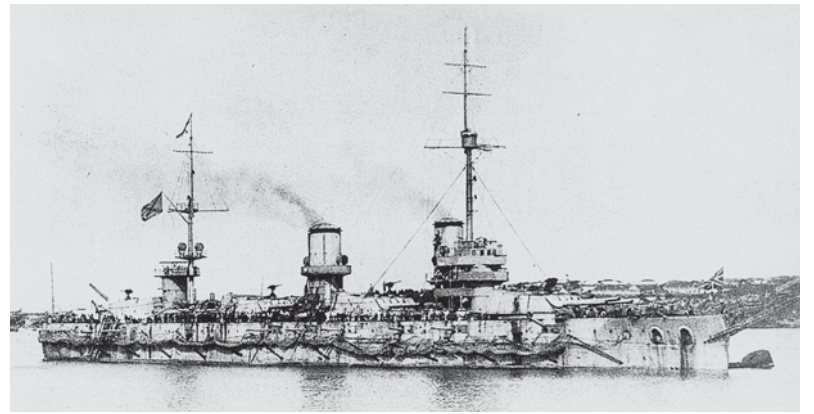
Нас, как будущих корабелов, заинтересовала история строительства этого корабля, о чем мы и хотим рассказать в этой статье.

Контракт на постройку линкора «Императрица Мария» был заключен с размещавшимся в городе Николаеве на Черном море Русским судостроительным обществом («Руссудом») в марте 1912 г. По правительственному заданию требовалось осуществить спуск корабля на воду не позднее лета 1913 г., а предъявить полностью готовый линкор к испытаниям следовало

в августе 1915 г. Однако поначалу сроки постройки несколько замедлились. Несмотря на контроль Морского министерства за сроками постройки, завод сумел начать сборку корпуса лишь в августе 1912 г., что объяснялось неготовностью стапеля, эллинга и производственных мощностей. Получилось так, что фактически линкор строился одновременно с заводом! Все же нужно отдать должное отличной организации процесса производства, в чем немалая заслуга технического директора «Руссуда», Николая Ивановича Дмитриева,

который даже в условиях аврала сумел достичь результата. В итоге за считанные месяцы буквально на ровном месте была построена оборудованная по последнему слову техники верфь.

Важным решением было строить корабль исключительно из российских материалов, за исключением того корабельного оборудования и механизмов, которое в России попросту не производилось. В частности, из Великобритании планировалось получить ходовые механизмы. Вообще построенная верфь была предприятием, нацеленным на постройку лишь корпуса корабля, тогда как вся «начинка» поставлялась другими заводами, в основном российскими. Таким образом, существенно сокращались накладные расходы.



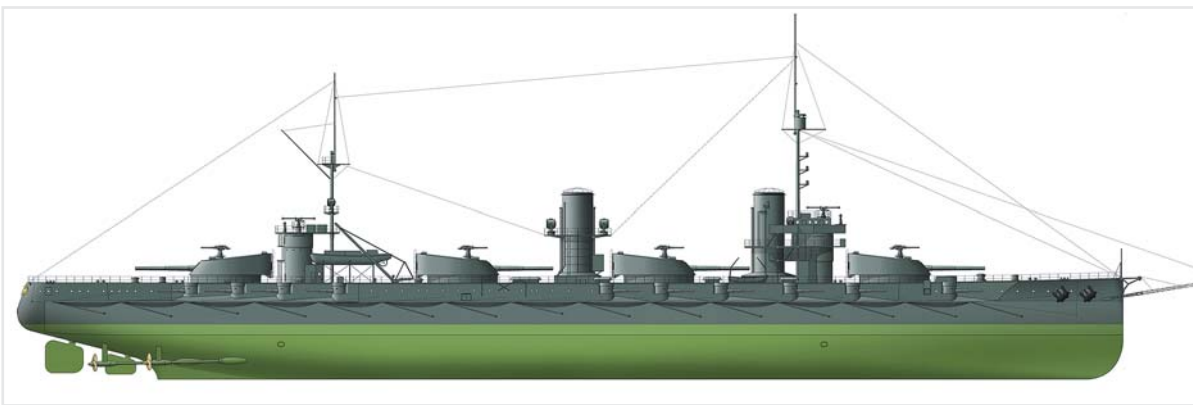
Строительство закипело, но в сентябре 1913 г. несколько замедлилось. Причиной стали испытания новых снарядов, что повлекло необходимость усилить бронирование линкора. Поскольку строительство продвинулось достаточно далеко, существенно изменить конструкцию было невозможно. Решили пойти на компромисс: на линкор была установлена пропитанная негорючим составом деревянная подкладка из брусьев, изготовленных из лиственницы. Смысл нововведения – добиться более плотного прилегания броневых плит к борту. В результате переделок сроки готовности линкора сместились на декабрь 1915 г., а водоизмещение увеличилось на 100 тонн.

19 октября 1913 г. линкор «Императрица Мария» был торжественно спущен на воду в присутствии морского министра адмирала И. К. Григоровича, который отметил в своем дневнике: «Я счастлив, что работы идут столь успешно, и запаздывания нет».

Начало Первой мировой войны подстегнуло постройку, и теперь требовалось сдать линкор на испытания не в декабре, а уже весной 1915 г. В помощь черноморским корабелям из Петрограда прибыли мастера, и в результате ударных работ уже летом 1914 г. были смонтированы котлы и турбины, а зимой 1914–1915 гг. общими усилиями были завершена технически сложная установка башен главного калибра, снабженных необходимым оборудованием.

Высочайший темп достроечных работ позволил предъявить линкор на испытания 20 марта 1915 г. – согласно плану! Таким образом, наши корабелы показали, что могут добиться результата в самые сжатые сроки. Нам, корабелям будущим, следует брать с них пример!

Валерия БИРЮКОВА,
Мария КОВТУНОВА (гр.811)
(Лаборатория истории флота и мореплавания СПбГМТУ)



ФЕСТИВАЛЬ «ДЕНЬ Д» К ЮБИЛЕЮ СЕРГЕЯ ДОВЛАТОВА

У «КОРАБЕЛКИ» ЕСТЬ ШАНС ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ФЕСТИВАЛЕ «ДЕНЬ Д»

3 сентября 2016 года Сергею Донатовичу Довлатову исполнилось бы 75 лет. В связи с этой важной для Петербурга датой Дом культуры Льва Лурье и другие поклонники творчества писателя основывают Общество любителей Сергея Довлатова и готовят фестиваль «День Д», который пройдет 3-4 сентября на разных городских площадках. «Корабелка» также не должна остаться в стороне от этого праздника, ведь писатель несколько лет работал в стенах вуза, выпуская газету «За кадры верфям» и шлифуя свой знаменитый авторский стиль.

В июне состоялась пресс-конференция, в рамках которой историк Лев Лурье рассказал о программе фестиваля. Прежде всего, это должен быть народный праздник. Улица, на которой жил писатель, на сутки превратится в единое живое интерактивное пространство. На ней пройдут концерты джазовой музыки, состоятся различные квесты и квизы по биографии прозаика и его книгам. Планируется организация мини-кинофестиваля с показом документальных и художественных фильмов по произведениям писателя и о нем самом. Предполагается провести выставку фотографий Нины Аловерт. Состоится конференция с участием друзей и коллег Сергея Донатовича – Андрея Арьева, Татьяны Толстой, Якова Гордина и др. Экскурсии по довлатовскому Ленинграду в этот день будут бесплатными. Чтения его произведений – повсеместными.

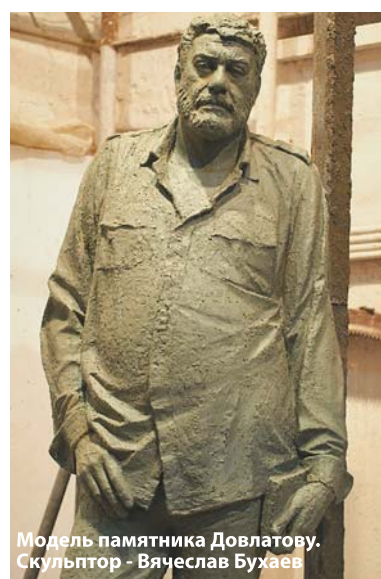
В числе прочего, на улице Рубинштейна на один день установят именно пивной ларек Довлатова. А по городу 3 и 4 сентября будут возить памятник Сергею Донатовичу, причем в сопровождении караула войск внутренней службы, ведь Довлатов, служивший в войсках охраны, им – почти родной. Как известно, макет памятника работы скульптора Вячеслава Бухаева изготовлен уже давно, но вот согласовать его установку в историческом центре северной столицы пока никому не под силу. Так что «бронзовый» Довлатов в день рождения лишь продефилирует по местам своей «боевой славы».

В попечительский совет Общества любителей Сергея Довлатова уже вошли известные в городе люди – художественный руководитель БДТ им. Товстоногова Андрей Могучий, актеры Анна Алексахина и Сергей

Мигицко, главный редактор ИД «Фонтанка» Александр Горшков и некоторые депутаты ЗАКСа.

К празднику мог бы присоединиться и Санкт-Петербургский государственный морской технический университет. За последние два года СПбГМТУ неоднократно выступал с публикациями и радиопередачами, посвященными жизни и творчеству Сергея Довлатова, за что в 2015 году был удостоен победы во всероссийском конкурсе «Пресс-служба вуза» в номинации «Как слово наше отзовется», посвященной Году литературы в РФ. Хорошим почином стала бы установка мемориальной доски на ул. Лоцманской, д.3., у кабинета, в котором находилась редакция ЗКВ в 60-е годы прошлого века. Напомним, что несколько лет тому назад памятную доску в честь Довлатова устанавливали в корпусе вуза, расположенном на Ленинском проспекте. Но, это не совсем аутентично реалиям жизни. Все-таки, следует учесть, что когда данный корпус вводился в строй, Довлатов уже покинул страну.

В архиве вуза наверняка должно сохраниться личное дело писателя.



Модель памятника Довлатову.
Скульптор - Вячеслав Бухаев

И разыскать его не так уж сложно. Организаторы фестиваля «День Д» были бы благодарны за возможность получить любую новую, то есть, ранее неизвестную информацию о Довлатове – сотруднике ЛКИ. Крайне ценны воспоминания ныне здравствующих современников писателя, людей с которыми он пересекался по службе или в личном плане. Живы подшивки газеты «За кадры верфям» за 1965-1969 год. Но трудно быть уверенным в том, что сам Сергей Донатович одобрил бы выставку своих журналистских публикаций. К сожалению, в 2014 году при смене редакторов ЗКВ из редакции таинственным образом исчезла пишущая машинка журналиста Довлатова. Кстати, небезынтересно, что и последнее место работы писателя в СССР располагалось по соседству с «Корабелкой». Довлатов незадолго до эмиграции охранял баржу «Харьков», которая, как предполагают исследователи, имела отношение к «Адмиралтейским верфям». Было бы здорово организовать довлато-

товский стенд в музее «Корабелки» в рамках специальной экспозиции, посвященной истории многотиражки ЛКИ-СПбГМТУ

Главной проблемой не сегодня остается сбор средств на проведение фестиваля. По подсчетам инициаторов праздника, на его организацию требуется около 1,5 миллионов рублей. Деньги, разумеется, будут расходоваться под контролем попечительского совета и с прозрачным отчетом перед жертвователями. Так что любая финансовая и организационная помощь приветствуется. Лев Лурье уверен, что требуемая сумма будет собрана и фестиваль состоится, составив здоровую конкуренцию ДовлатовФесту, прошедшему в прошлом году в Пскове и Пушкинских горах.

Организаторы праздника приглашают к сотрудничеству всех поклонников писательского таланта Довлатова. Ведь этот человек стал одним из символов нашего города. Идеи и деньги – принимаются на протяжении всей подготовки к фестивалю на сайте <http://www.dovlatovday.ru/>

Сергей Донатович – является автором, чьи произведения разобраны публикой на афористичные цитаты. Вспомним одну из них: «Можно благоговейно перед умом Толстого. Восхищаться изяществом Пушкина. Ценить нравственные поиски Достоевского. Юмор Гоголя. И так далее. Однако похожим быть хочется только на Чехова». Добавим: без конца перечитывать хочется только Довлатова.

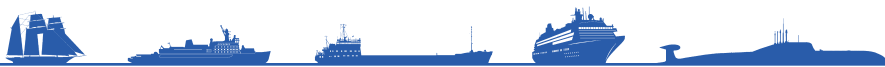
Александр БУТЕНИН,
помощник ректора СПбГМТУ
по связям с общественностью, к.э.н.



Лев Лурье



Участники пресс-конференции



ИСТОРИЯ ФЛОТА РОССИЙСКОГО

СИМВОЛ ПОБЕД РУССКОГО ОРУЖИЯ – ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «ПОЛТАВА»

В наши дни как нельзя актуально с особым тщанием изучать историческое наследие нашего государства, славные деяния прошлого. В соответствии с указами Президента РФ о патриотическом воспитании молодежи и студентов, важно чаще обращаться к корням и истокам тех или иных событий в жизни России, уяснять их значимость и историческую ценность.

Одним из таких направлений стал общегородской проект «Полтава», инициатором которого стал Яхт клуб Санкт-Петербурга. Спонсором этого проекта выступает ОАО «Газпром» во главе с председателем Совета директоров А. Б. Миллером.

По замыслу и масштабу проект «Полтава» уникален. В истории современной России почти нет прецедентов, чтобы парусный корабль строили в первозданном виде, без современных моторных средств и различного рода устройств. (Подобного рода проект вспоминается только один – «Штандарт», построенный энтузиастом истории кораблестроения, выпускником нашего университета, яхтсменом яхт-клуба ЛКИ, а ныне – бессменным капитаном «Штандарта», Владимиром Мартусем. *Прим. ред.*)

После завершения строительства «Полтавы» наша страна поднимет свой культурный, научный, общеобразовательный уровень, повысится ее статус морской державы, а все желающие получат возможность увидеть первый линейный корабль Балтийского флота в натуральную

величину, в исторически изначальном виде. Это станет выдающимся событием, выходящим за пределы одной только России.

Что же это за проект и чему он посвящен? В далеком 1709 году, 6 декабря «царское величество в Санкт-Петербургском Адмиралтействе изволил заложить своими руками корабль, имянуемой Полтаву, в память бывшей баталии под Полтавою, в 54 пушки, и повелел как возможно поспешать». Так гласят документы XVIII века о закладке в Главном Адмиралтействе Петербурга первого линейного корабля Балтийского флота, получившего наименование в честь славной победы над армией шведского короля Карла XII под Полтавой 27 июня 1709 года. Строителем «Полтавы» государь назначил талантливого корабельного мастера Федосея Складяева. Корабль имел длину по палубе 130 фут 8 дюймов (39,83 м), ширину 38 фут 4,5 дюйма (11,7 м), глубину интрюма 15 фут 2,5 дюйма (4,64 м).

Закладку «Полтавы» наблюдал датский посол в России Юст Юль. В своем дневнике он оставил такую



запись: «Царь как главный корабельный мастер распоряжался всем, участвовал вместе с другими в работах, рубил топором, которым владеет искуснее, нежели все прочие присутствовавшие там плотники. Сделав все нужные распоряжения для поднятия форштевня, царь снял перед стоявшим генерал-адмиралом шапку, спросил его, начинать ли, и только по получении утвердительного ответа снова надел ее и принялся за работу».

В воскресенье 15 июня 1712 года первый 54-пушечный корабль «Полтава» был торжественно спущен на воду. Это важное событие нашло отражение в документах того времени: «Ново построенный корабль Полтаву спустили на воду. И на том корабле были: царевны Екатерина Алексеевна, Наталья Алексеевна и все царской фамилии, также господин адмирал, вице-адмирал, английский посол и прочих дворов посланники, сенаторы и прочие знатные персоны. До самой ночи довольно веселились».

В жизни Российского государства наступала новая эпоха – создания на Балтике линейного флота. «Полтаву» строила вся Российская империя, несмотря на трудности, связанные с



Северной войной. Россия переживала тогда трудные времена. Ее военное противостояние со Швецией вступало в новую, решающую фазу. Россия защищала молодую столицу – Санкт-Петербург, удерживала отвоеванные у шведов территории в Прибалтике, обороняла устье Невы, поэтому страна нуждалась в сильном, регулярном военно-морском флоте. Петр I стремился построить линейные корабли «для боя в линии», которые смогли бы окончательно победить шведов на море.

Сам факт постройки «Полтавы» свидетельствовал об экономическом потенциале России, о ее финансовых возможностях и искусстве корабельных мастеров. Сейчас ту «Полтаву» воссоздают российские историки, инженеры, ученые, плотники, мастера других специальностей. К сожалению, построечных чертежей «Полтавы» не сохранилось, но собранная цифровая, текстовая, графическая и другая информация, архивная научно-техническая документация позволила инженерам-проектировщикам Санкт-Петербурга провести реконструкцию исторически достоверного архитектурно-кон-

структивного облика корабля. Был разработан общий, теоретический чертеж «Полтавы», воссоздано его парусное и артиллерийское вооружение, оснастка и декоративно-художественное убранство.

Хорошим подспорьем для этого стала гравюра художника-гравера, современника Петра Великого и очевидца событий П. Пикарта. На сегодняшний день эта гравюра остается единственным изображением «Полтавы», на которой на грот-мачте изображен царский штандарт, что говорит о присутствии на корабле самого Петра.

Первый линейный корабль русского флота «Полтава» стал олицетворением победы над шведами, символизировал величие и славу Российской державы. Наблюдать за ходом стальных работ над «Полтавой», почувствовать причастность к героическому прошлому может каждый, доступ в Яхт-клуб на Лахте свободный. Это незабываемое зрелище.

Сергей АНДРЕЕВ,

Наталья КОРОБКИНА, гр. 1211.

Материал подготовлен совместно с Кафедрой истории и культурологии и Лабораторией истории флота и мореплавания



СТУДЕНЧЕСКИЙ СПОРТ

КОМАНДА СПБГМУ ПО ТЕННИСУ – ПРИЗЕР ЧЕМПИОНАТА ВУЗОВ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

С 21 мая по 10 июня на базе Лесотехнического университета (ЛТУ) прошли соревнования Чемпионата ВУЗов СПб по теннису (II группа). В упорной борьбе с командами НГУ им. П. Ф. Лесгафта, ГТИ, СПбГУТ наша сборная команда заняла призовое третье место.



Состав нашей команды: Богданов Павел, (гр. 2490), Яковлев Георгий, (гр. 3280), Федоров Вячеслав, (гр. 3140), Смольская Александра, (гр. 1311), Шилкина Марина, (гр. 1240), Малахова Екатерина, (гр. 2161). Начальное обучение теннису у тренера сборной команды университета, доцента кафедры физического воспитания, мастера спорта Сергея Григорьевича Кочергина, прошли Вячеслав Федоров, Александра Смольская, Екатерина Малахова, ставшие призерами различных соревнований. **Желающих заниматься приглашаем в секцию тенниса в следующем учебном году!**

Екатерина МАЛАХОВА, гр. 2161

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

НАЗВАНЫ НАИБОЛЕЕ АКТИВНЫЕ ПОМОЩНИКИ ОТДЕЛА ПРОФОРИЕНТАЦИИ

Завершился 2015/16 учебный год. Подводя итоги, 24 июня состоялось торжественное вручение грамот студентам, наиболее активным участникам мероприятий, организуемых и проводимых отделом профориентации и информации: Валентин Бабенко (ФМП), Татьяна Белоконь (ФКЭИА), Анастасия Голубева, Светлана Горчакова (ФЕНИГО), Сергей Григоров, Вячеслав Козлов (ФМП), Андрей Колпаков, Ирина Лузина, Гузаль Мазитова (ФКиО), Татьяна Орехова (ФКЭИА), Виктория Романова (ФЕНИГО), Иван Рыжиков (ФМП), Елизавета Солдатенко (ФКиО), Александра Фулова (ФЕНИГО) и Наталия Шамбина (ФКиО).



Грамоты от имени и.о. ректора университета Евгения Апполонова вручил В. И. Бычков, начальник

управления по организации приема обучающихся.

Н. Г. ПРЕОБРАЖЕНСКАЯ, начальник ОПИ

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

НИНА КАРТАМЫШЕВА – ЛУЧШИЙ ВЫПУСКНИК СПБГМУ 2016!



27 июля в атриуме Петропавловской крепости состоялась традиционная церемония вручения призов лучшим студентам Санкт-Петербурга.

Мероприятие состоялось в присутствии руководства городской администрации и ректорского корпуса.

В этом году звание «Лучший выпускник Санкт-Петербургского государственного морского технического университета 2016 года» присвоено Нине Картамышевой, с чем мы ее и поздравляем!

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – МОРСКАЯ СТОЛИЦА РОССИИ

ПАРУСНЫЙ СПОРТ: ЯХТ-КЛУБОВ СТАНОВИТСЯ ВСЕ МЕНЬШЕ...

В течение одной навигации Северная столица практически лишилась сразу трех своих яхт-клубов. Основания для их закрытия были разными, но сам факт ярко осветил неприятную тенденцию, наметившуюся в городе Петра.

Не стоит думать, что в Санкт-Петербурге в полном соответствии с наименованием «Морская столица России» яхт-клубов столько, что и не сосчитаешь. Даже если рассматривать термин «яхт-клуб» как просто место, гавань, где может базироваться флот малых судов, лодок, катеров и яхт, то и их в городе на Неве совсем не много. Причем большая часть, как это ни странно ныне звучит, – следы еще советской эпохи.

В те годы, согласно написанным вступлениям к яхтенным руководствам, парусный спорт считался не увлечением богатых, а вполне себе народным занятием. Он, кстати, таким и остается. К примеру, среди моих знакомых капитанов есть слесарь, портной, кровельщик и даже полотор. Так что лучше не говорить о владельцах яхт как об очень обеспеченных людях. Все они разные. Разные, как и их суда.

В дореволюционном Санкт-Петербурге яхт-клубы тоже были разными – демократическими и не очень. Деление людей на сословия давало о себе знать. Первый в России высочайше утвержденный яхт-клуб Санкт-Петербурга был открыт в 1846 году и официально именовался Императорским Санкт-Петербургским яхт-клубом. В нем состояли представители высшей аристократии и чинов флота. Но уже в 1860 году был основан вполне демократический Речной яхт-клуб. Членов его объединяло увлечение любительским мореплаванием и гонками под парусами. Яхт-клубы собирали под свое крыло в первую очередь владельцев судов, были местом, где они могли держать свои яхты, и к 1913 году в городе и его ближайших пригородах их насчитывалось более десятка.

В советском Ленинграде ситуация изменилась. Парусные яхты в большинстве своем стали судами не частными, а государственными, яхт-клубы – ведомственными, но в дополнение к ним образовалось большое количество стоянок маломерных судов, где держали свои лодки, яхты, катера частные владельцы. Все было не так плохо, как можно подумать. В городе по оригинальным проектам были построены три яхт-клуба: Центральный (Яхт-клуб профсоюзов), яхт-клуб Кировского завода и яхт-клуб Балтийского Морского пароходства. Это были целые комплексы со всей необходимой инфраструктурой: причалы, туалеты, душевые, учебные классы, эллинги для зимнего хранения и ремонта, мастерские. Современная, по тем годам, архитектура, размах советских «строителей коммунизма»... Мало того, это может показаться странным, но и о владельцах

маленьких судов государство проявляло заботу: в Ленинграде этим занимался комбинат бытового обслуживания населения «Невские зори». В городе были оборудованы летние стоянки судов (на реках Ждановка и Карповка), большая площадка зимнего хранения в Пьяной гавани, там, где сейчас к устью Большой Невки выходит Яхтенная улица. Тогда это было совсем дикое место на окраине. Но времена СССР прошли, и страна вступила в новый период развития. Город рос, и в новых условиях земли, имеющие выход к воде, стали особенно привлекательны для строительства различного рода элитных комплексов недвижимости и развлекательных центров. Увы, они стали теснить городские стоянки маломерных судов, яхт-клубы, гребные клубы. При этом, мало какой рекламный плакат подобного комплекса обходился без идиллического изображения водной глади, заполненной белокрылыми парусниками. И начался обратный отчет. Число яхт-клубов и стоянок стало стремительно уменьшаться. Протесты общественности практически ни к чему не приводили, разве что удалось отстоять яхт-клуб «Балтиец», который переместили с одного места на другое. С карты города исчезли студенческие яхт-клубы Корабелки и института Водного транспорта, прекратили свою деятельность яхт-клубы «Молния», Кронштадтский или испытывают большие сложности Лахтинский, удобную гавань на Васильевском острове потерял 55-й яхт-клуб ВМФ, было закрыто несколько стоянок маломерных судов. Оставшиеся гавани и стоянки, как погорельцев, принимали людей и суда, лишённые своих причалов и мест зимнего базирования. Казалось, на тревожную тенденцию обратила внимание власть – строительство новых стоянок и яхт-клубов в рамках программы «Паруса России» было призвано исправить сложившееся положение. И даже, как ни удивительно, в Санкт-Петербурге нашлось достаточно много мест, где их можно было бы построить.

Правительство Санкт-Петербурга приняло постановление № 151 от 17.02.2009 г. «Об отраслевой схеме развития и размещения объек-



тов базирования и обслуживания маломерного флота на территории Санкт-Петербурга», которая была утверждена постановлением № 783 от 07.07.2009 г. Но как-то не сложилось, не задолго. Несмотря на появление нескольких новых гаваней счет оказался не в пользу яхтсменов.

Что же случилось в 2015 году? Нельзя сказать, что сразу три заметных яхт-клуба города были закрыты. Нет, они вроде бы остались на месте, но де-факто стали чем-то иным. Чем? Попробуем разобраться. Владельцы Морского яхт-клуба (бывший яхт-клуб Балтийского Морского Пароходства) заявили о его реконструкции. Но, как оказалось, речь идет о строительстве на его территории элитного жилого комплекса под названием «Императорский яхт-клуб». В связи с этим под снос пошли все эллинги и мастерские яхт-клуба, исчезла площадка зимнего хранения судов. В перспективе останутся причалы на реке – и только. Но зато, как говорил герой известного фильма, «все чинно и благородно». Мало того, в выпущенном рекламном буклете, описывающем жизнь в резиденциях этого комплекса, упоминается «частный парк» на площади три гектара. Похоже, что он будет разбит на месте двух располагавшихся неподалеку яхт-клубов – «Невы» и «Невки», которым просто не повезло с соседством на полуострове Безымянный. Еще минус два? И так, о яхт-клубе как таковом можно забыть. Остается элитный жилой комплекс на берегу с возможностью держать у его причалов яхты постольцев. Куда их девать на зиму, где ремонтировать и обслуживать – непонятно. Стрельнинский яхт-клуб (яхт-клуб Кировского завода), один из старейших в городе, также готовится к реконструкции. И тоже – «с элитным уклоном». По информации, размещенной в средствах массовой информации, ПАО «Газпром» по заданию ГК «Дворец конгрес-

сов» приступает здесь к реализации проекта «Гостиничный комплекс с яхт-клубом в Стрельне». Судя по тому, что всем членам существующего яхт-клуба в ультимативной форме было предложено покинуть территорию к 1 ноября 2015 года, об их возвращении после реконструкции речь уже не идет. В итоге более сотни катеров и парусных яхт этой осенью рассеялись по берегам Невской губы. А ведь этот яхт-клуб был еще и буерным центром Санкт-Петербурга, и его зимний флот составлял около трех десятков ледовых яхт! Относительно недавно построенный яхт-клуб «Крестовский» попал в другую историю. В связи с предстоящим в 2018 году чемпионатом мира по футболу было принято решение о благоустройстве южного берега Крестовского острова, по которому пойдет дорога к новому стадиону. Почему для этого нужно сносить небольшое здание яхт-клуба с учебными классами, не совсем понятно. При этом причальные сооружения яхт-клуба было разрешено оставить на месте. Что же мы видим? Похоже, полное непонимание сути яхтенной гавани. Да, и об этом много раз говорилось, яхт-клуб – это не яхтенная гавань и не стоянка судов, а в первую очередь, некая общность людей, но, с другой стороны, нельзя представить себе современный яхт-клуб без гавани и необходимой береговой инфраструктуры. Причалы возле элитных домов такими и останутся, причем не общедоступными, и тем, кто будет держать у них свои суда, рано или поздно нужно будет задуматься о ремонте, обслуживании, зимнем хранении. Так что только бесконечно далекий от этого дела человек может считать причалы на воде полноценной яхтенной гаванью, а глянец на бортах яхт – вечным. Все требует заботы и ухода. Если учесть, что новые жилые комплексы, строящиеся на берегу петербургских рек, все чаще обзаводятся собственными причальными

линиями, рассчитывая таким способом привлечь внимание будущих покупателей, то впору подумать о некоем городском центре, осуществляющем услуги зимнего хранения и обслуживания судов, принадлежащих горожанам. Так и представляется огромная площадка с современным подъемно-транспортным оборудованием, обеспечивающим подъем и спуск, транспортировку, охрану, хранение, ремонт большей части городских маломерок. Пусть там будут секции для VIP и простых смертных, элитных и неэлитных яхт, с разным прейскурантом, условиями – главное, чтобы была возможность хранить яхты не в далеких странах, а здесь, у себя на родине, рядом с домом. Утопия? А может быть, выход, во всяком случае, вариант?

Нельзя сказать, что в Санкт-Петербурге совсем нет положительных примеров создания новых яхтенных гаваней и стоянок. Яхтенный порт «Геркулес», яхт-клубы «Форт Константин» и «Восточный» – появились на карте города сравнительно недавно. Перспективная работа по созданию яхт-клуба в Сидоровском канале велась энтузиастами в городе Ломоносов. Но для огромного города этого явно недостаточно, особенно учитывая то обстоятельство, что «естественная убыль» количества яхт-клубов больше.

Перспективы развития водного туризма обсуждались на самом высоком уровне – на заседании президиума Государственного совета, состоявшемся 17 августа 2015 года. По результатам этого заседания президент России В.В. Путин поручил профильным министерствам и ведомствам в срок до 1 декабря 2015 года разработать комплекс мер, направленных на развитие речного и морского круизного туризма в РФ. В конце октября 2015 года в Санкт-Петербурге состоялся VII Международный форум «Водный туризм». Он проходил в рамках проекта программы партии «Единая Россия» «Санкт-Петербург – морская столица России». На нем в очередной раз были подняты многочисленные вопросы о мерах, направленных на развитие водного туризма в стране, и снова – в который раз – прозвучала обеспокоенность состоянием дел. В резолюции, принятой по итогам работы прошедшего форума, есть предложения и рекомендации в адрес представителей органов государственной власти по совершенствованию законодательства и государственного регулирования в сфере водного туризма. И, как нам кажется, развитие водного туризма невозможно без мер, способствующих росту числа гаваней для малых судов, во всяком случае, морской столице без них быть не пристало. А для этого очень важна четкая позиция властей и совершенное законодательство в этом вопросе, способные остановить неприятную тенденцию.

Наталья КОРОБКИНА,
гр.1211, участник студенческой
исследовательской группы
лаборатории истории флота
и мореплавания СПбГМТУ
Фото: Юлия РОЯК



«ЗА КАДРЫ ВЕРФЯМ»

Газета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета
Учредитель газеты: СПбГМТУ
Регистрационное свидетельство: № ПО 412,
выдано Региональной инспекцией
по защите свободы печати

Адрес для писем: СПб, Лоцманская ул., 3
Адрес редакции: Ленинский пр., 101, ауд. 314-6
Телефон: +7 981 839-7841
E-mail: zkv@lenta.ru
Группа ВК: vk.com/smtu_zkv
Электронная версия газеты:
www.smtu.ru/zkv

Редакционная коллегия:

Александр Бутенин,
Кирилл Рождественский,
Борис Салов

Главный редактор: Денис Корнилов

Мнение редакции не обязательно

совпадает с мнением авторов.

Отпечатано в типографии
«Счастливы случаи».

Санкт-Петербург, Лиговский пр., 74

Тираж 999 экз. Распространяется бесплатно.

Подписано в печать: 29.06.2016. Заказ _____