

ЖАДРЫ ВЕРФЯМ

№ 3-4 (2454-2455)
МАРТ 2011 ГОДА

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

ИЗДАЕТСЯ
С СЕНТЯБРЯ 1932 ГОДА

Флотской элите – троекратное УРА!

День моряка-подводника – профессиональный праздник, отмечаемый военнослужащими подводного флота России 19 марта. Праздник появился в 1996 году, а датой для него был выбран день, в который девять десятилетий до того было положено начало подводному флоту России. Указ императора Николая II от 19 марта 1906 года дополнил классификацию боевых кораблей Российского флота за счет включения в него десяти представителей нового класса судов – подводных лодок.

Первая из них – «Дельфин» – была построена на Балтийском заводе в 1904 году. Русско-японская война стала первой в мировой истории, в которой принял участие еще официально не признанный, но уже заставивший противника дрогнуть новый класс военных кораблей – подводные лодки. Первое соединение России – бригада подводных лодок – было сформировано в 1911 году в составе Балтийского флота и базировалось в Либаве. Она включала в себя 11 подводных лодок, плавучие базы «Европа» и «Хабаровск».

В первую мировую войну 1914-1918 гг. подводные лодки широко применялись для борьбы на морских коммуникациях. А к концу войны подлодки окончательно сформировались в самостоятельный род сил ВМФ, способный решать как тактические, так и оперативные задачи.

За период с 1930 г. по 1939 г. для флота СССР было построено более 20 больших, 80 средних, 60 малых подводных лодок и 20 подводных минных заградителей.

К началу Великой Отечественной войны в составе четырех флотов имелось 212 подводных лодок. Организационно они сводились в бригады, дивизионы и группы.



Переломным этапом в истории советского ВМФ явилось внедрение на подводные лодки в 50-е годы ядерных энергетических установок. Благодаря этому они получили практически неограниченную автономность плавания. Уже к 1961 году отечественный флот имел 9 атомных лодок – 4 ракетных и 5 торпедных. В Советском Союзе было построено 243 атомные подводные лодки различных классов и, с учетом царской России, свыше 1 000 дизельных. В настоящее время ВМФ России располагает группировкой подводных атомных крейсеров с крылатыми ракетами. В ее составе – подводные лодки проекта 949А, вооруженные 24 ракетами типа «Гранит». Эта группировка способна с высокой эффективностью решать задачи поражения группировок надводных целей, в том числе авианосных соединений.

Подводники почти с самого начала своего существования считались флотской элитой, и это неофициальное звание честно заслужено ими. Длительные подводные походы, сопряженные с многодневным пребыванием в ограниченном пространстве, делают их службу невероятно тяжелой. А вероятность спасения экипажа в случае серьезной аварии на подводной лодке гораздо ниже, чем на надводном корабле.

Поздравляем всех, кто служил и готовится к службе на подводных лодках.

Редакция газеты «ЗКВ»

Владимир БУРАК,
выпускник ЛКИ 1964 года

НАШ ТРЕТИЙ ТОСТ

*«Выпьем за то,
чтобы количество всплывший
равнялось количеству погружений!».*
Третий тост подводников

*На океане – шторм, как обещала
сводка,
Но, рубкой развалив волну
напополам,
Идя из глубины, всплывает
наша лодка –*

*Чтоб все до одного
мы возвратились к вам.
И будет третий тост – за вас*

*и за удачу,
За ожиданья дни, за рук и губ тепло,
За то, чтоб жизнь была такой,
а не иначе!*

*За всплывший-погружений
равное число!*

*Есть в третьем тосте миг... без слов
– по умолчанию...
Когда из памяти всплывают имена
Тех, кто в моря ушел по долгу
и призванью,
Пройдя в конце пути весь океан.
До дна...*

*Наш третий тост – за них!
И, по-мужски, не плача,
Мы просто помолчим: «Ну что ж,
не повезло...»,
И выпьем за живых, чтоб
им была удача!*

*За всплывший-погружений
равное число!*

*Наш третий тост вобрал в себя
многозначенье:
Подводной службы риск и наше
мастерство,*

*И веру – до конца – в свое
предназначенье,
И расставаний грусть, и всплывший
торжество!*

*Наш третий тост – за нас!
За госпожу Удачу!
За море-океан! За наше ремесло!*

*За то, чтоб жизнь была сейчас,
и не иначе!
За всплывший-погружений
равное число!*

Антон ДУХОВСКОЙ

Женщина в окне

Небо серым облаком залатано.
Мокрый снег над городом идет.
Женщина в окне. Глаза заплаканы.
Ничего... Работа подождет...
Вот напасть... Всё плачется
и плачется...



Вроде, никакой и нет беды...
Ничего. Под пудрой
быстро спрячутся
Этой женской слабости следы.

Смотрит на пейзажи
грязно-снежные...
Столько лет прошло, а между тем –
Как бы ни старалась –

всё по-прежнему,
Этот город ей чужой совсем.

Сетовать грешно на край
завьюженный,
Привечал он женщину не раз...
Но из детства звезды неба южного

Ей нехотать вспомнились сейчас...

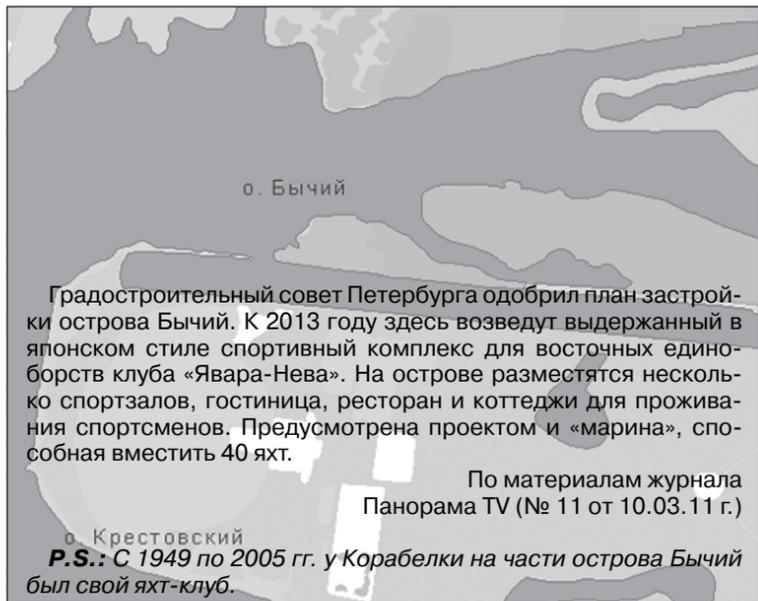
Что за пять минут с работой
станется?
Хоть не курит – можно закурить.
Сигаретой тонкою затянется.

Только не с кем ей поговорить.
Столько лет в плену
у одиночества,
Хочется по-бабьи ей повить...
Все зовут по имени и отчеству.
Все, буквально, с женщиной на «Вы».

Некому сказать, что тяжелой ношею
Сын ей стал. Что раной ножевой
Каждый его шаг. И по-хорошему,
Лишь бы знать, что он еще живой.
Не мытьем вины не снять,
ни катаньем.

И не утопить вины в вине...
Женщина в окне. Глаза заплаканы.
Женщина в окне. И снег в окне.

Всё. Пора. В оконном отражении
Женщины дрожащая рука
Поправляет мелкими движениями
Узелок нашей платки.
Небо серым облаком залатано.
Привкус табака на языке...
Нелегко живется губернатору
В северном российском городке.



50 лет назад в «ЗКВ» был опубликован материал «Один год», в котором можно прочитать:

- Утром 12 апреля 1961 года в Кавитационной лаборатории ЛКИ царило необычное оживление. На этот день был назначен пуск кавитационной трубы. Взволнованные мы ожидали появления приемной комиссии.

И вдруг по радио раздались позывные Москвы, прозвучало сообщение о полете первого космонавта Ю.А. Гагарина.

В то утро у всех было чувство, будто и мы тоже – первооткрыватели космоса. Действительно, трудиться нам пришлось много, хотя, может, и меньше, чем нашим коллегам из ракетной промышленности.

К этому событию мы шли так. Весной 1959 г. мы приобрели проект кавитационной трубы, а летом заключили договор на строительство. В начале следующего года стали готовить конструкции на заводе, а уже в октябре завершили монтаж трубы в здании лабораторного корпуса. К марту 1961 г. оснастили лабораторию оборудованием и аппаратурой.

Учитывая сложность кавитационной трубы – современной экспериментальной установки с широким профилем работ, срок в два года от изготовления рабочего проекта до ввода ее в эксплуатацию невелик. В этом большая заслуга, прежде всего, «старожиллов» – организаторов лаборатории: доцента В.В. Рождественского, старших инженеров О.И. Калинчук,

ПЕРВООТКРЫВАТЕЛИ

В.Б. Жинкина и Р.В. Борисова, которые осуществляли оперативную связь с десятком организаций, имеющих отношение к строительству.

Лаборатория может гордиться теми, кто в свое время соз-

давал ее, и теми, кто в ней все эти годы трудился. В разное время «выпускники» лаборатории, ее бывшие сотрудники, дали родному вузу первого проректора Н.В. Алешина, двух деканов – В.В. Рождественского

и К.В. Рождественского, четырех заведующих кафедрами. А еще – главный редактор издательства «Судостроение», доктора и кандидаты наук, профессора и доценты, преподаватели и научные сотрудники ГМТУ и других вузов и НИИ кораблестроительной направленности. Сегодня Р.В. Борисов – завкафедрой теории корабля, в состав которой входит Кавитационная лаборатория. Основная ее заслуга – тысячи студентов, которые получили добротные знания в области сложных проблем судовой гидромеханики.

**Р.В. БОРИСОВ,
В.Б. ЖИНКИН**

На снимке Владимира ГОРШЕЛЕВА: первый заведующий лабораторией профессор В.Б. Жинкин проводит занятие в Кавитационной лаборатории



Из редакционной почты

С особым чувством мы вспоминаем о годах, когда шагали в школу. Тот, кто ощутил атмосферу аудиторий вуза, с еще большей ностальгией вспоминает свою молодость. Конечно, это – главные годы в нашей «жизни знаний», хоть и учимся мы всю жизнь. Вопрос только в том, чему и как.

Привычно воспринимать то, что есть, с позиции россиянина. Много наших выпускников уже давно живут и работают в сфере науки за рубежом. Их взгляд на наше образование будет интересен всем. Предлагаем вашему вниманию точку зрения одного из них.



Случилось так, что автору этих строк несколько последних лет пришлось находиться вдали от родного вуза. Но интерес к происходящему в Корабелке сохранялся и не ослабевал, хотя получать информацию о том, что там происходит, чем живет университет, не всегда было просто. В 2003 году, посетив в очередной раз вузовский сайт <http://www.smtu.ru>, я нашел там 23 номера газеты «ЗКВ» за период с ноября 2000 г. по июнь 2002 г. Впоследствии к ним добавились еще несколько. К сожалению, даже они были вскоре убраны. Сейчас выложены выпуски за 2009 и 2010 годы. Но в целом сайт по-прежнему очень плох.

Помимо моего, конечно же, существуют и другие мнения о судьбе родного вуза, тем более что не все влияющие на ситуацию факторы мне известны, но все же...

Что показалось странным из представленного в тех газетах? Бросился в глаза необычайно большой удельный вес материалов исторического характера и воспоминаний о том, что раньше студенты делали, и как оно все было замечательно. Особенно противоречивые чувства вызвал репортаж о состоявшемся осенью 2001 г. слете бывших участников ССО и дальних шлюпочных агитпоходов. Удивил и сам факт проведения столь грандиозного и беспрецедентного мероприятия. Само-то по себе это, конечно, было неплохо! Ясно, что очень приятно было встретиться старым товарищам, поговорить, вспомнить молодость...

То же самое мероприятие было повторено в 2005 г. И еще раз провели в 2009 г.! Перекос в прошлое налицо.

Но вот что еще показалось ненормальным и чего не наблюдалось в газете раньше. Кроме исторических материалов, а также хроники текущих событий, причем это, главным образом, материалы о фестивале «Весна на Лодманской», спортивных соревнований, юбилеях и награждениях, (а в последнее время стали появляться материалы о научном туризме, иной раз довольно интересные), в газете почти ничего больше и нет. Так вот, если принять, что газета не искаженно отражает атмосферу, в которой живет вуз, то получается, что нет ни серьезного разговора о той ситуации, в которой оказался Морской технический университет (МТУ) вместе с преобладающей частью российской высшей школы, ни обсуждения возможных перспектив развития. Создается впечатление, что в университете настал какой-то предпенсионный период, когда все больше времени уделяется воспоминаниям, нежели стремлениям к будущему.

В отличие от людей, университеты на пенсию не выходят. Либо они сохраняют и преумножают

свой научный потенциал и репутацию, и тогда они успешно функционируют многие столетия, либо они все это постепенно растрачивают, и тогда их закрывают за бесполезностью. Бывает и так, что видимость их существования и деятельности как-то поддерживается, и тогда оно все, вроде, «как у людей», но, в то же время, все вокруг знают, что сколько-нибудь амбициозным и талантливым молодым людям там делать нечего...

Многое в краткосрочной перспективе зависит от того, попадет ли МТУ в число «ведущих вузов по техническому направлению». Это – необходимое, хотя и недостаточное, условие некой стабилизации, хотя все проблемы полностью этим не снимаются. Сейчас речь идет о том, что примерно 50 «гигантских» «федеральных университетов» должны будут финансироваться по международным стандартам. Ну, а остальные – как придется, в надежде, что «ненужные» вузы «отомрут» естественным путем. То, что МТУ на роль одного из 50-ти не просматривается, сегодня абсолютно ясно.

Конечно, подробный и исчерпывающий анализ той трудной ситуации, в которой оказалась высшая школа России и в том числе МТУ, выйдет далеко за рамки моих рассуждений. Такой анализ неотделим от анализа общей экономической и политической ситуации в стране, все еще переживающей переходный период. Он требует привлечения большого объема информации, в распоряжении автора не имеющейся. Но отдельные моменты следует пояснить.

Во-первых, трудное положение российской высшей школы связано не с чьим-то злым умыслом или фатальными ошибками, а с объективными особенностями переходного периода, который, видимо, будет продолжаться долго. Сходные трудности системы высшего образования переживает во всех странах, покончивших с коммунистическим режимом. Впрочем, ситуация в каждой стране отличается от усредненной, что зависит от успешности реформ в государстве и разумности ведения экономической политики. В основе же тяжелого положения системы высшего образования в этих странах лежит проявившийся дисбаланс между количественными параметрами сети вузов, текущими потребностями экономики в тех или иных специалистах и финансовыми возможностями государства. Причем этот дисбаланс, по всей видимости, будет сохраняться довольно долго.

Во-вторых, в особо тяжелом положении оказались именно российские инженерные вузы, так как преобладающая часть их была ориентирована на удовлетворение потребностей гиперинфляционного военно-промышленного комплекса, который неизбежно начал сокращаться. Это сокращение будет продолжаться до тех пор, пока он не примет нормальные пропорции, соответствующие возможностям страны и ее действительным потребностям. Наряду с военным производством будет сокращаться объем и сопутствующих научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Процесс этот не обязательно будет протекать монотонно: в силу разных обстоятельств финансирование отдельных направлений НИОКР может на некоторое время замораживаться и даже возрастать, производя впечатление некоего ренессанса, но... Увы! Чудеса на свете не бывает, и обманываться на этот счет не следует.

В-третьих, похоже, что именно по морским вооружениям и технике эта естественная нормализация структуры ударит сильнее всего. Хоть Россия и морская держава, и какой-то флот ей будет нужен всегда, сухопутная составляющая ее ВС всегда превалировала в силу географических причин. Ни один из мыслимых в обозримом будущем вероятных противников России более или менее серьезных военно-морских сил не имеет, а Имперский период в развитии России завершился.

Для того чтобы определить, какой флот нам необходим, полезно посмотреть на то, как сейчас обстоит дело в развитых странах, более или менее близких

инженеры фактически готовятся во многих других вузах страны. Казалось бы, речь идет о нормальной конкуренции. Однако не надо забывать, что население России при низком уровне жизни отличается пониженной мобильностью и если, скажем, ликвидировать подготовку кораблестроителей даже в относительно близком Нижнем Новгороде, то потенциальные абитуриенты, скорее всего, поступать в МТУ не придут, а изберут иную специальность, чтобы учиться ближе к дому.

Возможно, стоило бы подумать о перспективе слияния Корабелки с «отцом»-Политехом. В самом деле, уменьшение числа самостоятельных вузов с возможным их

удастся создать на пустом месте хорошую школу юриспруденции, даже если речь идет о морском праве.

В то же время, сложившаяся структура специальностей и специализаций может не соответствовать потребностям рынка труда. Более того, в постиндустриальном обществе, в принципе, невозможно прогнозировать такие потребности на 5-6 лет вперед (подробнее об этом можно прочитать в статье известного экономиста В. Май <http://www.polit.ru/docs/476557.html>). В этой связи, сохранение прежней жесткой сетки специальностей и специализаций, да еще и ужесточение регламентации содержания учебных

ВОСПОМИНАНИЯ

нам по масштабам, причем сейчас это гораздо скорее Франция, нежели США, и тогда станет ясно, что предстоит-то, скорее всего, дальнейшие сокращения. Соответственно, и спрос на образовательные и научно-исследовательские услуги, соответствующие профилю МТУ, не только никогда не вернется к пиковым значениям 70-80-х годов, а должен будет сократиться...

В последние годы наш университет уже, казалось бы, претерпел изменения, отражающие изменившуюся конъюнктуру. Например, были открыты специальности, связанные с гуманитарными науками. Предполагалось, что именно такие направления подготовки пользуются повышенным спросом. Не исключено, что с тактической точки зрения этот ход был удачным, способствуя поддержанию относительного благополучия и устойчивости университета как административной единицы. Но, в то же время, эти нововведения не могут не вызвать размывания традиционного инженерного профиля вуза, что тревожно, так как это почти неизбежно повлечет за собой снижение среднего уровня подготовки. В то время как ЛКИ в 50-80-е годы, бесспорно, был в бывшем СССР морским техническим образовательным центром № 1 и считался одним из лучших технических вузов с мировым авторитетом, очень сомнительно, что нынешний МТУ сможет выдержать соревнование хотя бы с ведущими российскими классическими университетами.

Конечно, кое-что и в те годы было неблагодарно, не считая даже плавного падения среднего уровня студентов и уровня требований, начиная с 1975 года. Обеспеченность учебными площадями долгое время была едва ли не худшей в городе! То же относится и к обеспеченности вычислительной техникой (кто тогда учился и работал в ЛКИ – помнят!).

Иногда появление новых специальностей связывают с преобразованием (скорее – переименованием) института в университет, но это не что иное, как лукавство, так как никаких гуманитарных направлений от технического университета не требуется.

Разумеется, катастрофы из-за этого еще не произойдет: во всем мире пользуются спросом высшие учебные заведения самого разного уровня, но ведь вряд ли кому хочется, чтобы бывший ЛКИ деградировал до состояния третьего-разрядного провинциального университета!

А тревожные симптомы уже наблюдаются. Например, МТУ довольно стабильно держится далеко от начала списка в ряде рейтингов. Разумеется, многое определяет методика расчета, и не исключено, что в действительности дела обстоят не так уж и плохо, но нельзя забывать и об обратной связи: все эти сведения доступны абитуриентам, и наиболее сильные из них могут сделать не очень благоприятные для МТУ выводы и действовать соответственно.

При том что спрос на образовательные услуги нашего профиля значительно сократился, морские укрупнением могло бы привести к значительной экономии средств. Более тесное взаимодействие с родственными кафедрами, лучший доступ к библиотекам и базам данных более крупных университетов благоприятно отразились бы на научном уровне и качестве учебного процесса.

В этой связи, любопытно обратиться к воспоминаниям. В 1970 году автор слушал отличавшийся очень хорошим уровнем курс судовых движителей. Его читал один из крупнейших отечественных специалистов профессор В.М. Лаврентьев, который учился на Корфаке еще в составе Политехнического института. И вот как-то раз Валерий Михайлович сказал примерно следующее: «На свои [т.е. читавшиеся на Корфаке] лекции по математике и механике я и несколько моих товарищей не ходили: там все было уж очень примитивно. Вместо этого мы слушали соответствующие курсы на физико-механическом факультете, где они читались на гораздо более высоком уровне...». Невольно возникает вопрос: какова была бы научная судьба В.М. Лаврентьева, если бы он учился в уже отделенном ЛКИ, и той возможности у него не было? Да и мировая практика показывает, что наиболее естественное место для кораблестроительного образования – крупный технический университет широкого профиля.

Но надо признать, что рассчитывать на вхождение МТУ в какой-либо другой, более крупный, университет пока что реально не приходится. Прежде всего, это невозможно политически: текущие интересы, как многих кафедр, так и административного персонала, могут реально и серьезно пострадать. Исчезновение самостоятельного МТУ, успешного обзавестись значимой историей и традициями, для многих неприемлемо психологически. К тому же, насколько мне известно, Политех не горит желанием вобрать в себя отпочковавшихся от него «отпрысков». Наконец, поскольку объект, именуемый «СПбГМТУ», в целом устойчив, управляем и достиг определенной гармонии, то, следуя принципу «не навреди», лучше, по крайней мере в ближайшем будущем, вопрос о слиянии не рассматривать.

Но что тогда делать? Как повысить конкурентоспособность и улучшить репутацию университета? Подключение российских вузов к Болонскому процессу, может, и важно в какой-то отдаленной перспективе, но качество обучения само по себе не поднимет и насущных проблем высшего образования не решит. Более того, при неумелом внедрении соответствующих требований очень легко разрушить даже то, что остается!

Стоит подумать о том, как, не прибегая к дополнительному финансированию, повысить конкурентоспособность МТУ, сохранив при этом его традиционный профиль в условиях, когда количественный спрос на специалистов по морской технике будет скорее падать, чем расти. Сохранение традиционного инженерного морского профиля очень важно, так как, например, наличие хорошей школы кораблестроения, которая действительно была, – еще не гарантия того, что

планов представляется удивительным, абсурдным и даже крайне вредным!

Принципиально решение проблемы существует и секрета не представляет: надо готовить специалистов более широкого профиля и с более глубокой базовой подготовкой, чтобы они могли легко адаптироваться к изменяющимся потребностям рынка труда.

Не случайно математикам, физикам и химикам – выпускникам лучших отечественных классических университетов, традиционно делающим акцент на фундаментальных знаниях – значительно легче, чем отечественным инженерам традиционного профиля, найти работу в развитых странах, даже в частных фирмах. Как это ни парадоксально, например, «чистые» физики и химики процветают и чуть ли не доминируют в таком сугубо прикладном американском частном НИИ, как научно-исследовательская лаборатория Форда, хотя никто из них никаких специальных «автомобилестроительных» курсов никогда не слушал. По этой же причине, имеющаяся в МТУ специальность «Прикладная математика», отличающаяся глубокой общей подготовкой, наиболее перспективна с этой точки зрения.

Но выпускники этой и подобных специальностей все же неспособны самостоятельно поддерживать и развивать отечественное и мировое кораблестроение, и надо каким-то образом расширить профиль именно специальности «Кораблестроение» и смежных и существенно усилить их фундаментальную составляющую. Если обратиться к истории, то морские инженеры, выпускавшиеся петербургским Политехником, по крайней мере, до начала 20-х годов, широкопрофильными специалистами считались, бесспорно, могли: каждый из них легко мог найти себе применение не только в кораблестроении, но и проектировании и производстве различных энергетических установок, машин и механизмов и даже в строительстве. Но вернуться сейчас к подготовке именно таких инженеров невозможно, так как даже в то время для полного освоения учебного плана требовалось 7-8 лет, а нынче, если следовать этому же принципу, легко можно было бы растянуть обучение на 10-15 и более лет, что неприемлемо и абсурдно.

Альтернативное решение подсказывается другим эпизодом из истории МТУ. Первая попытка превратить тогдашний ЛКИ в настоящий технический университет была предпринята еще в 1948 году, когда был образован инженерно-физический факультет. Просуществовал он, правда, недолго, примерно три года, но оставил значительный след, так как составившие его специальности «Гидродинамика корабля», «Прочность корабля» и «Автоматическое управление СЭУ» под несколько измененными названиями существуют и поныне.

Значение же этих специальностей с изначальной улучшенной математической подготовкой для повышения общего научного уровня и уровня подготовки в ЛКИ трудно переоценить. Именно их наличие

позволило сравнительно просто начать в ЛКИ в числе первых трех петербургских вузов и подготовку инженеров-математиков в 1964 году. В дальнейшем число студентов на исследовательских специальностях быстро росло, а их учебные планы реально совершенствовались примерно до начала 80-х годов, после чего постепенно начался откат... Тем не менее, отчетливые черты технического университета ЛКИ приобрел уже где-то к середине 70-х годов, а вовсе не в связи с изменением названия и позднейшими «мутациями».

Процесс внедрения в российские инженерные вузы оборонного направления «полууниверситетских» специальностей, начиная с конца 40-х годов, обычно связывают с так называемой научно-технической революцией и повышением роли математического

филя это не очень и смутит: автомобили, так автомобили – при хорошей квалификации найдет работу и там. В своей способности адаптироваться он уверен. Более того, зачастую опыт работы в иной области помогает найти нестандартные решения новых задач.

Автор не с Луны свалился и вполне понимает, что продекларировать такую стратегию (подготовка широкопрофильного и «фундаментализированного» морского инженера) несравненно легче, чем ее осуществить. Во-первых, это сопряжено с рядом болезненных изменений в учебных планах, и в силу очевидных причин выпускающие кафедры будут резко возражать против сокращения профилирующей части этих планов. Во-вторых, неясно, как заманить в МТУ достаточное количество молодых людей, мало того, что до-

раться в... Да, бесспорно, обязан. Но необходимый минимум сведений в этих областях человек должен получать в средней школе, да может это делать и самостоятельно, если ему это интересно.

Если же соответствующая «общеобразовательная» подготовка будет производиться на профилирующих кафедрах, которые фактически будут преподавать, скажем, историю развития математического моделирования применительно к соответствующей конкретной области, то улучшение ситуации будет вполне ощутимым. А тогда, скорее всего, отомрет и аспирантский вступительный экзамен по философии. Его можно будет заменить на некий «математический минимум».

Поскольку случилось так, что мне уже не один год довелось преподавать в Лиссабонском техническом университете, естественно, захотелось узнать, как здесь с гуманитарными дисциплинами. Да никак! То есть подобные курсы здесь отсут-

ствуют начисто и не предлагаются даже в качестве факультатива. При этом никакой особой гуманитарной «дремучести» местные студенты отнюдь не демонстрируют.

Как же такое получилось у нас? Каменом этот толк ждет своего историка-исследователя, но, похоже, что это просто результат некоего лоббирования своих личных интересов виртуальным объединением преподавательским коллективом всех бывших идеологических кафедр. В этом коллективе было, конечно, много примитивных «начетчиков», хотя также немало очень интересных и знающих людей, но все же не стоит забывать, что всем им после 1991 года грозила безработица...

Вот тут-то и был использован уже давно появившийся лозунг «гуманитаризации» образования. В общем-то, ничего плохого в этом действительно нет, и можно найти много серьезных доводов в пользу значительной доли гуманитарных дисциплин в учебном плане: это и расширение кругозора, и некоторая балансировка умственной нагрузки студентов и гармоничного развития левого и правого полушария головного мозга... Студенты, в большинстве своем, неплохо относятся к таким дисциплинам, находя в них своеобразное развлечение и отдых. Но, может, все же лучше бы дефицитным аудиторным временем распорядиться как-нибудь иначе? Особенно, если вдуматься, какова реальная польза от так понимаемой гуманитаризации? И гуманитаризация ли это?

Исторически сложилось, что многое в России выглядит не так, как в остальном мире. Практически везде подразумевается, что гуманитарно образованный человек должен достаточно свободно владеть по крайней мере двумя-тремя иностранными языками, а вот в России даже такие гуманитарии как филологи-русисты могут оказаться очень слабо знающими хотя бы один иностранный язык.

В то же время, специалисты естественно-научного и инженерного профиля, говорящие на двух, трех и более языках, в Европе отнюдь не редкость, а хорошее знание английского считается совершенно необходимым и естественным!

Уместно заметить, что абсолютно все студенты Лиссабонского ТУ знают английский очень прилично. Им ведь могут предложить прослушать обязательный спецкурс на этом языке и сдать на нем экзамен, причем Болонский процесс привел к тому, что теперь ВСЕ курсы магистерского уровня читаются здесь на английском. Самое удивительное, что при этом в учебных планах университета ни английского, ни какого-либо другого языка нет вообще! То есть, языковое образование для большинства завершается в средней школе, которая и обеспечивает неплохое знание английского. Если же абитуриент в английском языке слаб,

то даже и не подумает поступать в вуз. Он просто не сможет учиться, так как 80% учебной литературы здесь – на английском языке.

А как с языком у нас? В России еще долго нельзя будет рассчитывать на массовую среднюю школу в языковой подготовке молодежи. Вузам придется выделять на это время и ресурсы. Наш первокурсник может английского языка не знать вовсе, так как в России до сих пор сохраняется уникальная случайная схема «назначения» школьникам изучаемого иностранного языка. Им может оказаться не английский, а немецкий или французский. Это тоже замечательные языки, но в существующих условиях они должны изучаться лишь как второй-третий, что и делается во всех остальных странах.

Трудно сказать, когда эта патологическая схема будет ликвидирована в российской средней школе, но в вузах и, в частности, в МТУ это надо исправлять немедленно: необходимо, чтобы каждый выпуск-

скую начертательную геометрию, так как она, якобы, способствует развитию пространственного воображения и вообще является теоретической основой инженерной графики. На самом же деле этот предмет сохранился только в силу традиции. Его влияние на пространственное воображение весьма сомнительно, а какое-либо практическое значение полностью исчезло с появлением компьютерной графики, хотя было ничтожным и раньше. Кстати, сейчас-то уже отказ от этого рудимента, наверное, окажется малобезразличным, так как соответствующие кафедры в значительной мере переориентировались на компьютерную геометрию, зная которую любому современному инженеру действительно необходимо. Или вот такой застарелый миф, как убеждение в том, что все абитуриенты, поступающие в российские вузы, должны написать на вступительных экзаменах сочинение, обычно на литературно-критическую тему. Ну а зачем, собственно? Любопытно, что этим вопросом уже почти 50 лет назад как-то задался на химфаке МГУ, причем пришли к убеждению, что такой экзамен совершенно не нужен. Теперь появилась надежда, что этот сочинительский ритуал отомрет с внедрением ЕГЭ.

ЕГЭ в России многие ругают, но в Португалии он существует давным-давно, и, в общем-то, работает не так плохо. Но здесь не бывает утечек содержания вопросов и заданий.

Мною упомянуты лишь некоторые обстоятельства, мешающие нашему университету стать вузом экстра-класса, и которые, видимо, можно преодолеть, если просто дать дорогу здравому смыслу. К сожалению, мешает и многое другое, с чем совсем уж не ясно, что делать. Совершенно очевидно, что бюджетное финансирование не соответствует никаким мировым стандартам. Внебюджетные доходы, улучшая иногда положение отдельных кафедр и подразделений, не решают проблему в целом. Причем, если здания и мебель еще могут оставаться старыми и неприглядными, то лабораторное оборудование, измерительная техника, компьютерное оснащение и библиотека у хорошего вуза должны быть все же первоклассными. Как этого добиться в российских условиях, пока непонятно.

Если говорить о научных книгах и учебниках, то сейчас в России только по Computer Science и экономике существует довольно много изданий русских авторов или переводов по сравнительно низким ценам. По другим специальным дисциплинам давно необходимы массивные закупки западных изданий, выбор которых, без преувеличения, огромен, но цена их высока. Зачастую в учебных целях требуется гораздо больше одного экземпляра. В этом может помочь копирование, широко практикуемое на Западе, хотя иной раз не вполне легально. Значит, множительная и сканирующая техника должна стать гораздо доступнее для студента, чем она есть сейчас. Разумеется, будущее за электронными изданиями и библиотеками, но в еще долго обойтись без классических печатных изданий будет невозможно. Надо осознать, что той ситуации, когда многие зарубежные научные книги издавались в России в русских переводах и продавались по доступным для всех ценам, не вернуть уже никогда.

Трудности огромны. Но все-таки очень хочется, чтобы МТУ не только выжил, но и стал бы хорошо оснащенным техническим университетом мирового уровня.

Сергей СУТУЛО,
студент и аспирант ЛКИ
в 1966-1975 гг., преподаватель
кафедры теории корабля в
1979-1998 гг.

P.S.: Письмо опубликовано в сокращении. Полный текст можно прочитать на: <http://eco-ladoga.narod.ru/files/misc/sutulodoc>

О СВЕТЛОМ

моделирования в решении инженерных задач. Принято считать, что именно это позволило поднять уровень НИОКР, в частности, в кораблестроении. Но на самом деле выпускники, скажем, математика классического университета и физмеха технического университета уже давно привлекались к прикладным научным исследованиям и обеспечивали надлежащий уровень, и не исключено, что от этих реформ больше выиграли именно сами инженерные вузы. Дело в том, что выпускники этих новых специальностей, обладая более глубокой фундаментальной подготовкой, как правило, могли лучше адаптироваться к изменяющимся обстоятельствам и успешно работать не по своему профилю. Например, гидродинамик, окончивший ЛКИ, мог успешно работать в области практического проектирования судов, причем сильно уменьшенный объем кораблестроительных дисциплин в его учебном плане никому никогда сколько-нибудь существенно не помешал. Почему такое могло произойти? Дело в том, что при сокращении кораблестроительной подготовки по этим специальностям волей-неволей приходилось оставлять наиболее существенный материал, знания которого хватало для начала работы, а что касается разного рода «нюансов», то они всё равно только на практике и постигаются.

С точки зрения методики обучения, были получены два важных результата: во-первых, еще раз было подтверждено, что улучшение базовой фундаментальной подготовки повышает адаптируемость специалиста и, во-вторых, был фактически нащупан безопасный предел снижения объема традиционной подготовки на такой специальности, как «Кораблестроение». Не исключено, что настало время эти результаты использовать.

Тогда путь к подготовке специалиста широкого профиля без инфляции срока обучения выглядит так: надо при обучении делать акцент на базовые, фундаментальные, концептуальные знания и навыки, пусть даже и за счет узкоспециальных дисциплин. И уж совсем не следует тратить аудиторное время на обучение тому, что любой нормальный человек может освоить по инструкциям и наставлениям (думаю, что читатель понимает, о чем тут речь). Надо как-то исхитриться научиться готовить таких специалистов, которые были бы определены морскими инженерами, но со значительно улучшенной фундаментальной подготовкой, так, чтобы, при необходимости, они смогли не раз поменять область приложения своих знаний и при этом оказываться по сравнению со «специально обученными» специалистами.

Например, предположим, что в России начнется автомобилестроительный бум, а кораблестроение, напротив, станет впадать в депрессию, сокращая число рабочих мест. Специалиста широкого про-

статочного способных и с хорошей мотивацией, но и могущих уделять учебе все свое время. И это при том, что репутации, скажем, МФТИ у нашего вуза еще нет, а если студент вынужден много времени уделять зарабатыванию средств на жизнь, то стать квалифицированным специалистом ему невероятно трудно, если вообще возможно. Ну и, в-третьих, непонятно, как готовить специалистов высокого уровня на устаревшем лабораторном оборудовании при неудовлетворительном обеспечении компьютерной техникой...

Достаточно очевидно, что качество обучения в вузе зависит от того, насколько рационально в нем используется учебное время, в особенности аудиторное. Ясно, что можно так непродуманно и несистематично обучать студентов, что ценность их как специалистов будет очень небольшой. Необходимо обратить внимание на одно очень странное и тревожное обстоятельство. Много лет назад я был студентом ЛКИ. Пришлось потратить 400 часов аудиторных занятий на такие дисциплины, как «История компартии», «Марксистско-ленинская философия», «Политическая экономия» и «Научный коммунизм». Как оказалось впоследствии, 80-90% материала представляло собой грубую фальсификацию либо просто белиберду. Фактически же, с учетом самостоятельных занятий, было вычеркнуто из жизни гораздо больше времени! Совокупный вред, причиненный нам «общественными науками» в общероссийском масштабе, еще ждет своей оценки. Многие потенциально очень неплохие студенты, которые учились со мной на первом курсе и были отчислены, как не сдавшие, скажем, ту же математику, на самом-то деле стали жертвами именно истории партии, так как несколько опрометчиво растрастили массу времени на обязательное и бессмысленное конспектирование совершенно безумных по своему содержанию «первоисточников»...

Но все же тогда эта напасть была неизбежной, ибо была данью тогдашней системе власти, считавшей идеологическое зомбирование будущих специалистов делом первоочередной важности. Казалось бы, в либеральном обществе, где проблемы идеологической обработки нет, учебный план ничего подобного не должен и за счет этого «общественного» блока можно усилить преподавание фундаментальных и/или специальных дисциплин? Не тут-то было!

Согласно нынешним учебным планам, предусмотрены такие неожиданные дисциплины, как: «Отечественная история» (72 аудиторных часа), «Философия» (90 часов), «Правоведение» (36), «Культурология» (90), «Социология» (36). Поменьше, пожалуй, чем было, но 320 аудиторных часов все же поглощено...

Здесь автору могут возразить: это же совершенно другое дело! Эти дисциплины деидеологизированы, и они нужны, так как обязан же образованный человек разби-

БУДУЩЕМ

раться в... Да, бесспорно, обязан. Но необходимый минимум сведений в этих областях человек должен получать в средней школе, да может это делать и самостоятельно, если ему это интересно.

Если же соответствующая «общеобразовательная» подготовка будет производиться на профилирующих кафедрах, которые фактически будут преподавать, скажем, историю развития математического моделирования применительно к соответствующей конкретной области, то улучшение ситуации будет вполне ощутимым. А тогда, скорее всего, отомрет и аспирантский вступительный экзамен по философии. Его можно будет заменить на некий «математический минимум».

Поскольку случилось так, что мне уже не один год довелось преподавать в Лиссабонском техническом университете, естественно, захотелось узнать, как здесь с гуманитарными дисциплинами. Да никак! То есть подобные курсы здесь отсутствуют начисто и не предлагаются даже в качестве факультатива. При этом никакой особой гуманитарной «дремучести» местные студенты отнюдь не демонстрируют.

Как же такое получилось у нас? Каменом этот толк ждет своего историка-исследователя, но, похоже, что это просто результат некоего лоббирования своих личных интересов виртуальным объединением преподавательским коллективом всех бывших идеологических кафедр. В этом коллективе было, конечно, много примитивных «начетчиков», хотя также немало очень интересных и знающих людей, но все же не стоит забывать, что всем им после 1991 года грозила безработица...

Вот тут-то и был использован уже давно появившийся лозунг «гуманитаризации» образования. В общем-то, ничего плохого в этом действительно нет, и можно найти много серьезных доводов в пользу значительной доли гуманитарных дисциплин в учебном плане: это и расширение кругозора, и некоторая балансировка умственной нагрузки студентов и гармоничного развития левого и правого полушария головного мозга... Студенты, в большинстве своем, неплохо относятся к таким дисциплинам, находя в них своеобразное развлечение и отдых. Но, может, все же лучше бы дефицитным аудиторным временем распорядиться как-нибудь иначе? Особенно, если вдуматься, какова реальная польза от так понимаемой гуманитаризации? И гуманитаризация ли это?

Исторически сложилось, что многое в России выглядит не так, как в остальном мире. Практически везде подразумевается, что гуманитарно образованный человек должен достаточно свободно владеть по крайней мере двумя-тремя иностранными языками, а вот в России даже такие гуманитарии как филологи-русисты могут оказаться очень слабо знающими хотя бы один иностранный язык.

В то же время, специалисты естественно-научного и инженерного профиля, говорящие на двух, трех и более языках, в Европе отнюдь не редкость, а хорошее знание английского считается совершенно необходимым и естественным!

Уместно заметить, что абсолютно все студенты Лиссабонского ТУ знают английский очень прилично. Им ведь могут предложить прослушать обязательный спецкурс на этом языке и сдать на нем экзамен, причем Болонский процесс привел к тому, что теперь ВСЕ курсы магистерского уровня читаются здесь на английском. Самое удивительное, что при этом в учебных планах университета ни английского, ни какого-либо другого языка нет вообще! То есть, языковое образование для большинства завершается в средней школе, которая и обеспечивает неплохое знание английского. Если же абитуриент в английском языке слаб,

И ПУСКАЙ ПОТОМКИ ЗАВИДУЮТ!

Их поколение начало осмысленную жизнь после салюта в честь Дня Победы над фашизмом, уже в первом классе, осознав себя детьми победителей. Трудовую деятельность они начали в год всемирного ликования после первого космического полета человека. Быть может, именно эти знаменательные события и предопределили особенность этого выпуска ЛКИ. Благодаря этому они стали активными участниками золотого периода советского судостроения. Поверьте, далеко не каждому поколению выпадает такая возможность, а им повезло!

Вот и настала невообразимая дата: полвека назад, выйдя из стен ЛКИ, мы вступили в вождельный и страшноватый, романтичный и суровый мир судостроения как полноправные участники славных и драматических событий. Полвека – эпоха. Задумались о нашем сообществе как едином целом. Большинство из нас посвятили жизнь единой профессиональной корпорации, наши горизонтальные и неформальные взаимосвязи долгие годы скрепляют отрасль. Словом, нужен портрет выпуска на фоне эпохи. А дабы не засушить дружескую атмосферу за столом тяжелым докладом, вынесли материал на обсуждение читателей. Пусть этот текст послужит манифестом и, если хотите, завещанием.

Мы прошли с родной отраслью полвека – шестую часть пути от славного петровского начала до печального перестроечного конца. Путь был драматичным, изобиловал провалами и возрождениями. В XX веке были Цусима, и еще три войны, перестройка и развал страны. На нашу долю выпал завершающий отрезок, вместивший замешательство после мобилизационного всплеска, звездное десятилетие научно-технической революции (60-е годы) и трагический финал. И хотя продуктивными были лишь три десятилетия, именно в нашу эпоху советское судостроение выполнило свою миссию.

За наше время было построено 3 105 кораблей ВМФ общим стандартным водоизмещением 3200000 тонн и 11300 гражданских судов общим водоизмещением порядка 7 800 000 тонн. На протяжении 30 лет каждый день поднимался государственный флаг на вновь построенном судне, а дважды в неделю – военно-морской – на новом корабле. Тоннаж построенных за наше 50-летие кораблей составил 48-49% от всех построенных с 1700 года, а общий объем судостроительной продукции – 65-70%. Успехи нашего судостроения в эти годы подняли ВМФ с седьмого на второе место в мировом рейтинге, транспортный флот – со второго десятка – на пятое, а промышленный – на первое.

Судьба подарила нам «золотой век» судостроения, но вслед за небывалым взлетом она злорадно подбросила черные годы небывалой катастрофы. И в том, и в другом есть и наша заслуга, и наша вина. Что же, такая жизнь умудряет куда больше, нежели безмятежное сонное существование. Постараемся глубже понять и объяснить многое, ибо в этом – одно из достоинств нашего опыта.

В нас рано утвердилась гордость за Победу, оптимизм и уверенность в осуществимости всего задуманного, настойчивость и интерес к жизненным перспективам. Рассказы взрослых о войне перемежались с информацией о рабочих буднях. Дворовая среда внушала представление о кодексе чести (пусть и довольно своеобразном), строгие школьные нравы пестовали трудолюбие. Многие росли в семьях судостроителей и моряков, они-то и привили нам интерес к кораблям, возле них формировались наши центры увлеченности. Нелегкая жизнь в общегиттии и немногим более легкая – в городе закаляли характеры; многое дал и достаточно строгий конкурсный отбор при зачислении в институт.

Понятно, что с нами было легко работать преподавателям. Но и сам преподавательский корпус к этому времени достиг пика профессиональной формы. Это сочетание – лучшие преподаватели и лучшие студенты – дало блестящий результат – максимальное качество обучения. Вскоре оно, увы, стало падать, главным образом за счет сту-

вым свершениям укоренилось в нас крепко. А ситуация менялась. Оказалось, что многие устаревшие корабли уже не нужны, а адмиралы не имеют представления, чем их заменить. Единого управления отраслью нет. Заводы разбросаны по совнархозам и приспособляются к обстоятельствам самостоятельно, никто больше не требует строить корабли быстро и

Остались кадры государственного комитета по судостроению. Их гораздо больше интересовали «джентльменские игры в проекты», согласования, постановления, чем производство. Более или менее контролировалась лишь постройка АПЛ, снижавшаяся с 47-49 до 25-27 единиц в пятилетку; темпы строительства надводных кораблей упали с двух сотен до двух десятков... Отношения с флотом определялись правилом: «деньги ваши – будут наши». Все выделенные бюджетом деньги они отдавали нам за то количество кораблей, которое мы находили возможным построить и сдать...

Теоретически с сокращением числа строящихся кораблей должны высвободиться производственные мощности, на которых сам Бог велел строить необходимые стране гражданские суда. Однако на отечественных верфях построили лишь 30% тоннажа транспортного флота страны.

Правили бал в отрасли ученые и конструкторы, однако после 1970 г. практически прекратились значимые нововведения. Почившие на лаврах, забронзовевшие авторы технического прогресса 1960-70 гг. за последующие два десятилетия так и не предложили ничего существенно нового, выдавая бесконечные вариации на старые темы. За взлетом шестидесятых последовало медленное скольжение вниз в 70-80-х, окончившееся крахом 90-х. Внешне, как и в любой застойный период, царил благополучие. Отрасль, гигантский конгломерат (130 заводов, 50 НИИ и КБ) занимала по экономическим показателям 19-е место в мире. Сбылась мечта о кластере – имелись свои машиностроение и приборостроение... Этот инертный гигант надежно прикрывал своих людей от любых передерг; из любой конфликтной ситуации находили компромиссный выход за счет интересов дела. Ротация кадров на высоких должностях замедлилась, поэтому немногие из нас достигли высоких должностей. Служили на средних, спокойно, уверенно. Нам уже подкатило к сорока, пассионарности поубавилось, все большую роль стали играть семья, дом...

К этому периоду можно отнести и нашу вину. Это мы не озаботились ни текущим состоянием отрасли, ни анализом и реанимацией прошлого опыта, ни воспитанием следующего поколения руководителей.

И, как всегда – вдруг оказалось,



«Он – Гагарин, только вниз. Вот каков наш Муха Гирс!».
К.М. Немчинов.
Гидронавт СССР № 1 идет на погружение. 60-е годы

что государство, в пятидесятых бывшее очень даже конкурентоспособным, вдруг в девяностых оказалось неконкурентоспособным ни по трудоёмкости, ни по циклам, а через десяток лет – и по многим техническим параметрам. Нет, не судостроение было причиной катастрофы; более того, оно вошло в перестройку даже в лучшей форме, чем другие отрасли, но рухнула страна, и наши предприятия выжить самостоятельно не смогли. А мы не сумели вовремя подставить плечи.

Встает вопрос о нашей роли в произошедшей катастрофе. Была ли она положительной либо отрицательной; способствовали ли мы крушению страны и отрасли, сопро-

тивлялись ему или просто оказались излишне пассивными? Сейчас многие согласятся с тем, что трагедия произошла из-за поражения в холодной войне, которое куда как в большей мере обусловлено действиями противника, нежели внутренними пороками русского жизнеустройства.

А во всякой войне есть два фронта.

На внешнем – в прямом вооруженном противостоянии – мы вместе со всеми кораблестроителями «отвоевали» достойно. К 1990 г. в основном флот и ракетные войска стратегического назначения удерживали стратегический паритет. Сухопутные войска, авиация, ПВО и другие, естественно, лишь дополняли боееспособность страны. Большинство из построенных в наше время кораблей оказались адекватными враждебным вызовам. Здесь мы воевали как единый корпус, более или менее дисциплинированный и управляемый, пусть даже не лучшим образом.

А вот на внутреннем фронте сопротивляться массированному моральному наступлению пришлось преимущественно поодиночке. Вспоминаем первый курс. Тогда решения XX съезда обрушились на нас всей непомерной мощью. Именно на наши молодые мозги и эмоции навалились в 60-е годы «гнет крамолы и пагубное воздействие иноземных возмутителей».

Тем не менее, среди нас нет ни беспринципных политиканов, ни алчных «микроолигархов». И, наконец, самое, пожалуй, знаковое: ни один корабел не взялся возглавить процесс «ликвидации» отрасли.

Итак, наша профессиональная жизнь сделана, и сделана хорошо. А что она, жизнь, дала нам в житейском плане?

Подойдем к вопросу не эмоционально, а научно. Современная социальная психология базируется на пирамиде человеческих потребностей американца Абрахама Маслоу. Пройдемся по пяти ее ярусам.

На самом нижнем – физиологические потребности: еда, одежда, жилище... У нас с этим все благополучно. В раннем детстве их сумели удовлетворить наши родители, а затем мы даже не задумывались о возможности голода и холода и, похоже, успеем уйти в мир иной еще до того, как они снова станут реальностью.

Со вторым уровнем потребностей – безопасностью, порядком, свободой от страха и угроз – тоже обошлось неплохо. Нас миновали войны и природные катаклизмы; экономические кризисы, беспорядки, криминал, бесправие задели нас лишь слегка и стали главными страхами последующих поколений.

А вот на третьем уровне – потребности в принадлежности, дружбе и любви – наша жизнь сложилась просто здорово. Испив радость принадлежности, мы на удивление всем сохранили дружную общность.

Это – залог удовлетворения четвертой потребности – в ощущениях личных достижений, самоуважения и оценки окружающими. В современном обществе эти категории заменены раскруткой через СМИ, стоящий не больше и не меньше уплаченных за нее денег. Мы же прошли через высшую меру удовлетворения этой потребности – «суд равных себе».

Наконец, о пятом, самом высоком уровне – потребности в полной реализации своего потенциала и безостановочном росте. В большинстве своем мы не истратили своих способностей и не наработались. Пожалуй, это и к лучшему: полностью удовлетворенный человек не совершенствуется как личность.

Невзирая на любые вызовы времени, нам удалось сохранить все то, что дала Корабелка. С каждым годом нам всё дороже сужающийся мирок нашего общества – остров здравомыслия в стремительно деградирующем мире.

Комитет выпуска Корфака 1961 года



Георгий Маркозов удачно сдал экзамен по строительной механике корабля. На снимке (слева направо): Вадим Линдман, Валерий Морозов, Александр Журавлёв, Георгий Маркозов, Евгений Трошин, Алексей Сапфюкин, Валерий Шонин. Ленинград. 31 мая 1959 года

дентов, которые уже не могли нести такую нагрузку и провоцировали снижение требовательности к себе. А мы не только тянули учебу – во время производственных практик на Адмиралтейском заводе работали судосборщиками и рабочими при строительстве первого в мире атомного ледокола «Ленин», нефтеналивных и сухогрузных судов, рыбопромысловых плавбаз. С удовольствием работали в колхозах, на стройке и на мелиорации. Пренебрегли материальным интересом, если намечалось интересное дело. В студенческие годы у Димы Курбатова родилась идея спроектировать и своими силами построить яхту. Благодаря нашим усилиям появилась на свет гордость наше-

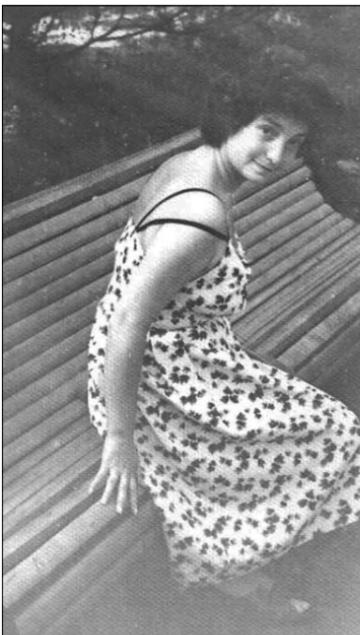
дешево. Народ расслабился и отдыхает. Обломок Министерства – государственный комитет по судостроению – сконцентрировал только НИИ и КБ и усердно их развивает. Недаром три четверти нашего выпуска были востребованы именно там.

Приходим на рабочие места построенными на совершение подвига. Пусть уже выцвели лозунги: «Мастер, не выполнив сменного задания, не уходи домой!». Пусть можно покинуть рабочее место в 17:00, а необходимость героического круглосуточного штурма возникает крайне редко – мы увлеченно преодолеваем трудности. Это спорт, окрашивающий будни.

В начале нашего пути быстро пришло осознание, что перед нами открывается новое «поле битвы» – научно-технический прогресс, чтобы не сказать – революция. И мы увлеченно устремились туда; ведь для молодого инженера нашей школы технические проблемы куда увлекательнее внешне малоэффективной повседневной борьбы за сроки и себестоимость.

Таковыми проблемами щедро одаривала нас жизнь. На десятилетие нашей инженерной молодости пришла буквально лавина новаций, не наблюдавшаяся ни до, ни после. Атомные подводные лодки и авианесущие корабли, ракетное оружие, газовые турбины, титан, легкие сплавы и стеклопластик, подводные крылья, воздушные подушки, экранопланы, глубоководная техника, буровые платформы и многое другое. Все это было выпестовано нами в это звездное десятилетие. Совершенно естественно воспринимались и темп, и сложность освоения нового. Мы бесстрашно брались за любую новинку (по принципу – если не я, то кто?), охотно взваливали на себя ответственность и к началу семидесятых, достигнув 35 лет, стали основными рабочими лошадками отрасли. Вот только стиль работы в менее напряженной обстановке у нас заметно отличался от предшественников. Вместо яростной самоотверженности работали весело и интересно, дружными командами.

Тут-то и оказалось, что достигнут пик прогресса. Все намеченное создали. **Многое удалось свершить впервые в мире.** Объем военного кораблестроения достиг 1/3 мирового, наш флот стал современным, вторым в мире по мощи, вышел в океаны, и впервые с 1863 г. стал геополитическим фактором мирового масштаба. Но, оказывается, воссоздание в 1965 г. министерства судостроительной промышленности мало что изменило в управлении отрас-



Лена Литнева уютно расположилась на нарковой скамейке. 1959 год. Никто не мог тогда предположить, что она станет величайшей «расположенщиной» всех времен и народов. Она разработала общее расположение 16 000 помещений наших авианесущих гигантов

го вуза – легендарная яхта Корабелки «Хортица», которая и по сей день участвует в дальних плаваниях и гонках.

После отчаянного рывка 1950-55 годов отрасль «застыла». Вспомните, как в прокуренных конторках мы жадно слушали рассказы героев совсем недавнего прошлого, проникаясь духом штурма и натиска. И на совести нашего поколения лежит вина за то, что не сохранили в письменной форме память о славной эпохе.

Тем не менее, стремление к но-

ЧЕТЫРЕ ПЕРИОДА СУДОСТРОЕНИЯ

Об историческом пути отечественного судостроения в 1945-2010 годах

А если время плохо
Обычной мерится мерой,
Мы говорим: «Эпоха!»,
Мы говорим: «Эра!».

В.В. Маяковский

Чтобы разглядеть эпохальные процессы, надо подняться над грудой фактов, которыми нас в изобилии снабжают лучшие труды по истории судостроения, и заглянуть в зеркало статистики.

Аналитический взгляд говорит о том, что ход истории судостроения определяется тем, как отрасль управляют. Чтобы не быть подавленным массой информации, ограничимся анализом динамики производства двух видов продукции – надводных боевых кораблей и морских транспортных судов. Эпоха 1945-2010 гг. четко делится на четыре в корне различных периода.

Первый – с 1945 г. по 1958 г. – можно назвать **героическим**. Если во время войны другие оборонные отрасли совершили впечатляющий мобилизационный рывок, на порядок увеличив производство самолетов, танков, артиллерии, то скромные военные дела судостроителей вполне можно назвать прозябанием. Теперь же дошла очередь и до строительства флота. И.В. Сталин сделал блестящий управленческий ход, назначив министрами судостроения... «танкистов»: А.А. Горегляда, а затем и В.А. Малышева. Сталинские наркомы привнесли в судостроение бесценный опыт массового производства. Их оружием были поточно-позиционные методы, специализация, кооперация предприятий и подразделений, конкретное планирование и жесткий контроль. Столь же жестко и быстро они перевели корпусостроение с клепаных конструкций на сварные. Если бы не было такого нажима сверху, то к сварным корпусам мы еще долго не подошли бы. Впрочем, сварка позволила снизить трудоемкость постройки боевого корабля на 7-8%, а остальной, невиданный ранее и не достигнутый впоследствии рост производительности, был обеспечен такими скучными и малопримечательными «научно-технической элите» отрасли материями, как организация и управление. На верфях самоотверженный и прекрасно организованный шторм дал потрясающий результат. Скажем, в пиковые по производству 1950-1952 гг. сдавалось по 20-24 эсминца! Однако «танкисты» вынуждены были строить корабли по старым, еще довоенным проектам, ибо наши проектанты смогли предложить новые лишь к середине пятидесятых... В 1957 г. «волюнтарист» Н.С. Хрущев провел в целом мало продуманную реформу системы управления, упразднив отраслевые министерства и передав заводы в ведение территориальных совнархозов. В том же году у созданного Госкомитета остались только НИИ и КБ. Председатель Комитета Б.Е. Бутома и его аппарат оказались в противоречивой ситуации. С одной стороны, они были из-

бавлены от подавляющего бремени производственных, социальных и прочих заводских забот; с другой – лишились солидного прикрытия со стороны Госплана и оставлены наедине с проблемой тактико-технического уровня кораблей. Комитет попал в «трехслойную» конкурентную ситуацию – нужно было догонять военных противников по боевым качествам кораблей; состязаться с прочими видами Вооруженных сил за приоритеты оборонной политики СССР и конкурировать за ресурсы в Госплане и совнархозах.

Был избран верный путь – научно-техническая революция. Благодаря ей были достигнуты впечатляющие результаты. Поэтому период с

опыт руководители отрасли не сочли нужным, а чиновники рангом ниже и по сей день за сорок лет так и не смогли понять приоритетность организации и управления перед технологией.

После «реинкарнации» Минсудпрома в 1966 году кадры аппарата и методы управления по инерции колоссального концерна несколько лет сохранялись прежними. Первый тревожный звонок прозвучал из гражданского судостроения. Растущие потребности флота удовлетворялись все хуже, а уже с 1969-70 гг. объем строительства транспортных судов, достигнув максимума, стал снижаться. Б.Е. Бутома привычно стал решать проблему на основе сформировавшегося в его «цар-

ства» как благоденствие – «счастливая, благополучная пора, покой, мир и довольство». Благоденствие само себе служит и целью и наградой, так что всякое движение здесь никому не нужно. Чиновничество быстро сформировало механизм круговой поруки между органами государственного управления, заказчиками и промышленностью. Компромисс, устраивающий всех партнеров, достигается за счет интересов дела. В этой схеме на долю научно-технических организаций отрасли выпадает умелое ведение джентльменских игр, которые воплощались в постановлении, совместные решения, согласования. Это привело к смягчению проблем, упрощению своих задач, преувели-

портных судов в год, наука оценивает годовую потребность отечественных судовладельцев в 103000 тонн, а ОСК замахивается аж на 320.

Как это осуществить? Да очень просто! Надо ногою твердой встать на грабли образца 1966-1970 гг. – инвестиции, инновации, модернизация. Ужо воздвигнем новые верфи в качестве прорывной инновации. Создадим КБ гражданской техники – для «инженерно-экспертной поддержки реализации строительства гражданских судов» – и результат не замедлит сказаться! При этом у «отцов» отрасли не возникает и мысли о том, что не худо бы попытаться поучиться у мировых лидеров отрасли современным методам



1958 г. по 1970 г. можно назвать **революционным**. В этот звездный период советского судостроения были осуществлены практически все значимые инновации в создании нашей продукции – атомные и газотурбинные силовые установки; ракетное оружие; легкие сплавы, титан, стеклопластик; динамические принципы поддержания; глубоководная техника; средства освоения шельфа... Многие были сделаны раньше и лучше, чем на Западе. Прибавилось заказов, объемы производства устойчиво росли; совнархозы, сооразив, что загружать свободные мощности заводов даже гражданскими судами все же выгоднее, нежели чем-либо иным, способствовали и развитию гражданского судостроения. Однако, всякая палка – о двух концах...

В то время как с начала 1960-х годов японцы начали интенсивно использовать (уже в гражданском судостроении) методы массового производства, на наших разрозненных заводах они быстро утрачивались. Ни сохранить своего, ни заимствовать и применить азиатский

«подход»: крупные инвестиции, новые современные верфи «Океан» и «Залив», разработка и внедрение технологического оборудования. Все задуманное удалось осуществить, но объем транспортного судостроения продолжал падать, а производительность труда на новейших верфях так до сих пор и не достигла уровня старых заводов с их «технологическим отставанием и изношенными основными фондами»!

Впрочем, никого это фиаско не огорчило и не озаботило. Хотя крупный ученый Р.М. Петухов – декан Инженерно-экономического факультета ЛКИ – предложил провести анализ и сделать соответствующие выводы... Ведь отрасль вместе со всей промышленностью уже «вползала» в третий этап – с 1970 г. по 1990 г. Этот период в Советском Союзе называют «застоем». Но применительно к судостроительной отрасли представляется более правильным употребить термин «**благоденствие**». Ведь, согласно словарю Даля, застой – это «вредная остановка в движении чего-либо», в то

время успехов, а главное – к избеганию рисков и возможных трудностей. В этом – причина отсутствия крупных технических прорывов. Заводы же не без удовольствия следовали жесткой установке: ваша основная продукция – отнюдь не корабли, но показатели!

Идиллия длилась до начала девяностых, когда проигрыш в холодной войне и развал СССР привели к краху, отбросили отрасль в **рыночный** период. Вот уже почти два десятилетия, как судостроение «копашится» на дне пропасти. Для большой, но отсталой страны, в которую долгие годы превращали Россию ее властители, очень кстати было бы появление нескольких конкурентоспособных верфей!

С 1992 г. не прекращаются разговоры о возрождении судостроения. Построив за двадцать лет два небольших корабля стандартным водоизмещением по 1 900 тонн по новому постперестроенному проекту, в Объединенной судостроительной корпорации мечтают о том, чтобы иметь 20% мирового рынка. Держась на уровне 10 000 тонн транс-

организации производства на будущих верфях и КБ.

Стало быть, начинать долговое возрождение придется с нуля? Нет, хуже! Груз предрассудков и вульгарная всеобщая некомпетентность – серьезная отрицательная величина. А не поможет ли их преодолению изучение истории? Впрочем, это зависит от того, как та история пишется. Возьмем V том канонической «Истории отечественного судостроения», посвященный периоду с 1945 г. по начало нового тысячелетия. Рассматриваемые сегодня нами полвека в книге представлены как «история чертежников». В нем удостоились упоминания лишь шесть производственников (все – в ранге директоров крупных заводов) – и это за пятьдесят-то лет на 130 заводах. Зато в историю попали 285 конструкторов!

Давайте, оглядываясь на прошлое, строить правильное будущее.

В.В. ВОЛОСТНЫХ,
профессор кафедры УСП

(Продолжение.
Начало в №№ 1-2)

ИЗ ИСТОРИИ РОССИЙСКОГО ФЛОТА

60 лет назад:

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

Двухвинтовая дизель-электрическая энергетическая установка состояла из двух дизелей серии «37Д» мощностью по 2 000 л.с., двух главных обратимых электродвигателей «ПГ-101» по 1 350 л.с., двух электродвигателей экономичного хода «ПГ-103» по 50 л.с., двух групп аккумуляторных батарей из 112 элементов «46СУ» в каждой.

Впервые в отечественном кораблестроении серийные лодки были оснащены устройством работы дизелей под водой (РДП). Система РДП состояла из выдвижной шахты, которая позволяла на перископной глубине подавать воздух для вентиляции отсеков и работы дизелей, поплавкового клапана, предохра-

нявшего шахту от попадания воды, и системы газоотвода, предназначенной для удаления отработанных газов за борт. Для предотвращения затопления система газоотвода имела невозвратные и дистанционно управляемые захлопки. Отработанные газы выводились за борт через специальную шахту в ограждении рубки и распылитель, заглубление в воду которого на перископной глубине составляло порядка 0,5-0,75 м. Система РДП позволяла на перископной глубине идти под дизелями и скрытно осуществлять зарядку аккумуляторных батарей.

На лодке проекта 613 впервые был установлен двухтактный шестицилиндровый корабельный дизель Коломенского завода серии «37Д», созданный в 1949 году и переданный для освоения в серийное

производство в 1950 году.

Основные параметры двигателя: диаметр цилиндров – 39 см, ход поршня – 45 см, мощность – 2 000 л.с., частота вращения вала – 500 мин⁻¹, среднее эффективное давление – 5,6 кг/см², средняя скорость поршня – 7,6 м/с, удельная масса – 11,35 кг/л.с., удельный эффективный расход топлива – 0,19 кг/л.с.ч., удельный эффективный расход масла – 7 г/л.с.ч.

Наиболее значимыми конструктивными особенностями двигателя, обеспечивавшими возможность работы на подводной лодке в различных эксплуатационных режимах, были прямоточно-клапанная схема продувки цилиндров в сочетании с двумя приводными роторно-лопастными воздуходувками типа Рут и четырехклапанными крышками цилиндров, а также топливные

насос-форсунки. Воздуходувки обеспечивали возможность работы двигателя в условиях противодавления на выпуске и разрежения на впуске, а в нормальных условиях – давление наддува 1,25 кгс/см².

Для военного флота завод изготовил 1 250 дизелей серии «37Д». В качестве главных эти дизели устанавливались также на подводные лодки проектов 611, 629, 633, 641; малые противолодочные корабли проекта 210М; сторожевой корабль проекта 52; морские тральщики проекта 264; средние десантные корабли проекта 188; спасательные суда проектов 532, 532А; плавучие базы подводных лодок на базе проекта 310; плавучие ракетно-технические базы проекта 323 и его модификаций.

Энергетика обеспечивала подводной лодке надводную скорость –

18,3 уз, подводную – 13,1 уз. По запасам топлива дальность плавания составляла 8 580 миль при скорости 10 уз или 13 000 миль – при 8 уз. Под аккумуляторами полный подводный ход мог поддерживаться в течение одного часа. Электродвигатели экономичного подводного хода обеспечивали лодке скорость 1,97 уз, в этом режиме дальность плавания составляла 352 мили. Под РДП скорость хода составляла 5,5 узлов, дальность плавания – 5 000 миль.

Главные дизели и электродвигатели соединялись шинно-пневматическими разобщительными муфтами, которые могли работать с меньшими требованиями к точности центровки линии вала, что позволило установить дизели и другие механизмы на амортизаторы. Электродвигатели экономичного хода приводили гребные валы через бесшумные текстурные передачи и фрикционные муфты.

С.П. СТОЛЯРОВ
(Продолжение следует)

ГОДЫ ЗА КОРМОЙ

Гости редакции



Перед началом весеннего семестра, когда многие студенты и сотрудники уже стали задумываться об организации своего предстоящего летнего отдыха, гостями редакции «ЗКВ» стали два интересных человека. Это председатель Морского парусно-гребного центра «Командор» при СПбГМТУ, с 1983 года – бессменный руководитель дальних шлюпочных походов и ежегодных городских шлюпочных регат «Весла на воду!», капитан 2-го ранга запаса **Василий Александрович САПОЖНИКОВ** и кандидат экономических наук, доцент кафедры Экономической теории, с 1987 года – комиссар многих шлюпочных походов **Валерий Дмитриевич ПОЛЬСКИЙ**.

Принимает гостей, наливает кофе и задает вопросы председатель общественного редакционного совета «ЗКВ», в прошлом организатор и комиссар яхтенных и шлюпочных походов **Борис Васильевич САЛЮВ**. Разговор – о подготовке очередного дальнего шлюпочного похода... и не только.

– Дорогие гости, сегодняшняя наша встреча, хочешь или не хочешь, связана сразу с несколькими «круглыми» датами. Первое – это преодоление вами обоими 60-летнего рубежа, с чем мы вас от души поздравляем! А второе – предстоящий поход, как мы знаем, для **Василия Александровича будет тридцатым**. В таких случаях принято подводить итоги, намечать планы. Итак, что у вас «за кормой», и каким будет очередной поход?

В.А. Сапожников:

– Благодарю за поздравление. «Круглые» даты для нас, действительно, повод оглянуться назад и проложить новые маршруты.

Как было отмечено на недавнем праздновании 75-летия дальних шлюпочных походов, за кормой ялов корабелов – 64 дальних похода, несколько тренировочных походов-сборов и более 100 тысяч км, пройденных по рекам, озерам и морям на просторах бывшего Советского Союза. В походах под моим командованием пройдена почти половина этого расстояния. Но не это, я считаю, главное. Каждый наш поход – это множество интересных встреч с людьми в местах заходов – с рассказами о Корабелке, о специальности судостроителя, с агитацией молодежи за поступление в наш вуз...

Такие походы и в советское время было непросто организовать – были проблемы с продуктами, с матчастью... А в последние десятилетия осталась всего одна проблема, но зато архитрудная – деньги. Нам все время помогает наш университет, особенно аппарат проректора по СКР А.Н. Константинова, студентам частично выделяются дотации для участия в шлюпочных походах. До кризиса активно помогал Комитет по молодежной политике правительства Петербурга. Мы ежегодно подавали наши Программы на городской конкурс и выигрывали грант, что было большим подспорьем в проведении похода...

– В последние 20 лет маршруты пролегают по Северо-Западному региону России. Это Онега, Сайма, Финский залив, и чаще – север Ладоги. Есть ли взаимодействие с руководителями Карелии?

– Большую поддержку оказывало Представительство Карелии в Петербурге. Увы, с 1 января его упразднили. В походах на архипелаг Валаам нам всегда оказывали помощь представители Паломнической службы и пресс-службы Валаамского монастыря и сам

Отец-настоятель. Отдельно следует сказать о взаимодействии со Спасательной службой и Государственной инспекцией маломерных судов Карелии в городе Сортавала. Это деловое сотрудничество, взаимопонимание, оповещение о ЧП, обмен информацией, помощь на бытовом уровне и просто дружба.

– А ваши ветераны походов помогают?

– В Питере помощь в подготовке плавсредств к походу оказывает фирма «Судозология» – руководители фирмы: Николай Панасюк, Константин Мантов, – наши выпускники. Они понимают значимость той работы, которая проводится со студентами до похода и в походе...

– Как подбираются участники похода?

– Основной костяк экипажей – это «старички» – студенты, уже несколько раз сходявшие в поход. Для остальных у нас полная демократия и равенство. Уже в сентябре мы беседуем с первокурсниками СТФ, информируем студентов через «ЗКВ», размещаем объявления на стендах вуза. Но главный источник пополнения наших рядов – сами ребята приводят своих друзей и знакомых, а это – главный критерий надежности. Затем – плановая учеба и работа по введению их в команду...

Хорошим живым примером для раскрытия самодетельных талантов начинающих походников является наш комиссар – творческая личность Валерий Польский – пишет стихи и музыку, балует нас на привалах своими песнями. Минувшим летом на острове Валаамского архипелага он устроил авторский вечер, длившийся часа три.

– Валерий Дмитриевич, в чем специфика комиссарской работы в сегодняшних условиях?

– Прежде чем ответить на этот вопрос, благодарю за поздравление с 60-летием. Позвольте внести маленькую, но важную для меня поправочку. У меня в этом году еще и юбилей – 25 лет назад судьба свела меня с этим уникальным человеком – великолепным командиром Василием Сапожниковым, которого все шлюписты за глаза называют просто «Саньч» или «дядя Вася». Тогда он открыл для меня совер-



шенно иной мир – мир дальних шлюпочных походов по прекраснейшим местам. В этом мире я нашел верных и надежных друзей, пребываю в нем до сих пор и расставаться с ним не хочу.

Всегда считал, что задача комиссара – сделать поход живым. Кто-то из финских друзей написал на грамоте Нептуна: «Спасибо, что делаешь поход живым!». Это дорогого стоит. Ведь все студенты прекрасно понимают, куда и зачем они идут: не будет там в трудный момент родных, которые еще несколько лет назад подтирали им носы. Если бы походы сводились только к «выгребанию» против полутораметровых «мордотыков» (встречных волн – Ред.), к доведенной до автоматизма работе шкотовых и рулевых, к многочасовой «болтанке», когда на волне весло проскакивает гребень волны, и ты летишь с банки в объятия сидящего за тобой гребца, то это на берегу согрело бы от осознания хорошо выполненной работы. Да, это основа похода, это его соль и сущность. Без трудностей и их преодоления нет смысла идти в поход. Элементы опасности и их преодоление – сильнейший адреналин!

А что на берегу? Работа комиссара. Сегодня мало кого можно удивить, ведь формы работы давно известны. Но как же было приятно минувшим летом при подготовке очередного песенного фестиваля, когда студент Павлов спросил: «Это будет концерт или все-таки фестиваль?». Началась подготовка к очередному международному песенному фестивалю – с призами и членами жюри, которые долго не могли определиться – кто победил. Каждый скажет: «Это было здорово», как и наши друзья-финны: «Да здравствует фестиваль».

– Кстати, о финнах. Как проис-

ходило взаимодействие с финской группой экологов, участвовавших в походе?

– Сотрудничество с финской группой – отдельный вопрос. Это и языковой барьер, и различный менталитет... Мы с ними ходим уже два десятка лет. Несколько часов в яле – и всё становится на свои места, а к концу похода уже сложно расстаться. Когда имеем общее дело, на «чужих» и «своих» не делятся. На воде это небезопасно. «Общий язык» находится быстро. Возникает дружба и ее продолжение после похода – приглашение в гости, изучение финского и русского языков, стимул подтянуть английский...

– Совместная гребля на шлюп-

принятия решений. Новый поход планируем вдоль западного побережья и по северным шхерам Ладожского озера с друзьями-финнами. На очередной конференции «Ладожский парламент» в июле, очевидно, узнаем о принятии Федерального закона по охране Ладоги.

– Походы и шлюпочные регаты мешают друг другу или органично дополняют?

В.Д. Польский:

– Регата – это, конечно, просто спорт, но после участия в ней многие «заболевают» походами.

В.А. Сапожников:

– Что не мешают – это точно. Регаты Корабелки начались в 1984 году, когда я стал служить на кафедре ВМП



ке – это можно понять. А как проводить вместе с финнами научно-практическую конференцию «Ладожский парламент»?

– «Ладожский парламент» требует колоссальной организационной работы с обеих сторон. Рабочие языки конференции – русский и английский. Надо добавить еще и организационные моменты работы с местной администрацией! К счастью, в Карелии с властями проще всего – они, как правило, говорят и по-русски, и по-фински.

– Что еще можно назвать отличительной чертой нынешних походов?

– Важнейший момент шлюпочной работы, который мы исповедуем не один десяток лет: после нас на всех местах наших стоянок становится просто ЧИСТО! Мы этим очень гордимся! Невозможно вспомнить, сколько раз мы высаживали совместные десанты по очистке островов Валаамского архипелага.

Посещая памятники боевой славы второй Мировой войны, приводили их в порядок.

– С одной стороны, приятно сознавать, что традиция трудовых десантов, родившаяся в нашем днепровском походе «Дружба-85», не только живет, но и развивается. А с другой стороны, обидно, что на таких десантах сегодня приходится не помогать труженикам села убирать урожай или строить детские спортивные площадки, а убирать по берегам тонны мусора, оставленные подгулявшими хамами-шашлычниками. Надо как-то с этим бороться. Как идет подготовка и продвижение проекта Федерального Закона по Ладоге?

В.А. Сапожников:

– С 1990 года шлюпочные походы Корабелки стали международными и экологическими, хотя патриотическая направленность сохранилась... Мы стали ходить совместно с представителями Союза охраны окружающей среды Финляндии. Совместно провели две Международные научно-практические конференции «Ладожский парламент», предложения которых были переданы в Госдуму РФ. Большой резонанс имели и фотовыставки «Волшебный край» наших походных фотомастеров Андрея Захарова, Пертти Силахти и Пертти Ахвонена. Они демонстрировались во многих городах Финляндии и России.

На второй конференции «Ладожский парламент», которая проводилась в 2009 году в рамках IV Межвузовского морского фестиваля на Валааме, был поднят вопрос, что Ладоге нужен Закон, который бы ее защищал. Концепцию и проект Федерального закона «Об охране Ладожского озера» представил авторский коллектив ученых Института озераведения РАН: членкорреспондент РАН В.А. Румянцев, д.г.н. А.П. Алхименко и д.ю.н. И.А. Соль. Их доклад имел большой успех и поддержку всех участников Конференции, особенно ученых и руководителей экологических и природоохранных ведомств республики Карелия. Надеюсь, в этом году мы дождемся от депутатов

В.А. Сапожников:

– Безусловно, соглашусь с комиссаром. Капитан 1-го ранга в отставке В.А. Ходунов – мой первый заместитель, начальник штаба похода, а частично исполняя обязанности командира похода. Надежный, грамотный, ответственный моряк и командир, мы вместе с ним ходим с «Днепра-87». Готовим походы «от и до».

К «золотому фонду» я отношу своих старпомов и, прежде всего, Константина Юрьевича Полякова, доктора наук, профессора, отца троих детей, которые тоже шлюписты. С женой Галиной он познакомился в нашем Эко-походе в 1994 году... Костя ежегодно – в походах с 1988 года. Был баковым гребцом, старшиной и командиром шлюпки, старшим помощником командира похода и командиром шлюпочной группы. Прекрасный и умелый моряк, надежный друг, авторитетный педагог, интересный собеседник, исполнитель песен. А какие он готовит походные бани!

В «золотой фонд» занесу и Юрия Михайловича Коршунова, мастера спорта по гребле на военно-морских ялах. Он ходил до меня в походы по сибирским рекам и со мной был в качестве старпома в семи походах.

И, конечно, это мои «старички» – старшины шлюпок, увлеченные и ответственные, молодые и задорные, преданные шлюпочному духу и братству: династии Бережновых и Наумовых, братья Дмитрий и Тимур Нуцубидзе, Сергей Семёнов, Андрей Быков, Алексей Мнацаканов, Сергей Павлов, братья Сергей и Максим Кокоевы, Андрей Лунев и совсем юные, но подающие большие надежды Степан Ячный и Валерий Разуменко...

Наши боцманы, на которых держится всё шлюпочное хозяйство. Это они организуют и готовят ялы и всё вооружение к походу. Отмечу Дмитрия Куташова, Олега Туркалова, Александра Шифера, Павла Макина, Вадима Борща, Сергея Актаева.

Если в походе плохой кок, всё – труба, – «сливай воду! Приехали». А наши коки – чудо: две Танечки (Ильина и Наумова), Михаил Логичев и Василий Павлов, Дарья Чулкина (Козина), Надежда Егорова. Они творили, каждый в свое время и, заметьте, никто из них не профессионал, но с огромной, доброй душой, вкусом и добротно!

Ну и, конечно же, вы, мои дорогие комиссары. Без вашей работы и тогда, в советское время, и сейчас нам было бы и тяжело, и неудобно. Это целый пласт дел по подготовке информационных материалов и всякого рода организационных документов, психологический климат, взаимоотношения в разнородном походном коллективе, различного рода мероприятия, досуг, – это всё ВВ! Огромная вам благодарность.

– На этой мажорной ноте завершим нашу беседу.

На снимках С. Довгялло и К. Полякова: командир В. Сапожников, первое выступление В. Польского в походе «Дружба-87», (внизу) шлюпки под парусами, В. Польский (слева) и В. Сапожников на стоянке шлюпочного похода.

Р.С.: Институт комиссаров шлюпочных походов многие годы обеспечивался кадрами нынешней кафедры экономической теории. Это – к.э.н., доценты кафедры Валерий Вениаминович Артемьев, Вячеслав Михайлович Шавшуков и Валерий Дмитриевич Польский.

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА БОРТ!

Шлюпочная секция УВЦ СПбГМТУ «Эко» объявляет набор студентов в команды для подготовки и участия в морской молодежной программе

«Вёсла Корабелов-2011»:

- 28-я шлюпочная регата Корабелки «Вёсла на воду!» – 28 мая 2011 г.
- Международный шлюпочный поход «Эко-Ладога» – июль-август 2011 г.
- Шлюпочный поход «Северная Двина-2011» – июль 2011 г.
- Шлюпочная регата «Северная Двина-2011» – июнь 2011 г.
- Шлюпочная регата на приз «Штандарта» – сентябрь 2011 г.
- Шлюпочный Парад Победы – 9 мая 2011 г.
- Чемпионаты города и России – по «Календарю соревнований».
- Осенняя регата «Вёсла Корабелов» – сентябрь 2011 г.
- Чемпионат Мира по гребле «Сулкава» (Финляндия) – июль 2011 г.

Нас легко найти на сайте: WWW.eco-ladoga.narod.ru

Запись и занятия – на «Гребной базе» СПбГМТУ по адресу: Ольгина ул., 8. «Гребная база» Корабелки. Станция метро «Крестовский остров». Понедельник, среда и пятница – с 18:00 до 20:00; воскресенье – с 11:30 до 16:00.

Василий Александрович САПОЖНИКОВ, командир походов, капитан 2-го ранга запаса, тел.:+7-921-301-89-89





Исполнилось 75 лет **Ю.Е. ЗАХАРОВУ** – начальнику Второго отдела. Более двадцати лет его деятельности связаны с нашим университетом.

Юрий Ефремович – отзывчивый, добрый и чуткий человек, «надежный тыл»

Сотрудники Второго отдела

отдела, его защита и опора. Его тонкая натура проявилась в литературном творчестве. Он пишет стихи и лирическую прозу, интересные очерки. По сути, он – поэт-философ. Его «Шершавые мысли» известны читателям нашей газеты.

Он очень любит природу, с удовольствием наблюдает за кипучей жизнью малиненок на своем участке; занимается обработкой земли и посадками. Заботливый муж, любящий отец и дедушка двух прекрасных внуков, которые его обожают.

У него сложились добрые отношения не только с сотрудниками университета, но и со студентами. С достоинством защищает честь нашего университета в военкоматах и разных учреждениях нашего города.

Сердечно поздравляем нашего дорогого Юрия Ефремовича с юбилеем. Желаем крепкого здоровья, оптимизма и успехов в его непростом труде.

На стр. 2-3 этого номера опубликовано открытое письмо Сергея Сутуло. Предлагаем вниманию читателей первый отклик.

С открытым письмом Сергея Сутуло мне довелось познакомиться в Интернете примерно год назад. Естественно, что размышления о перспективах развития родного вуза являются одной из основных тем в беседах как с коллегами на кафедре теоретической механики, так и с друзьями из других институтских подразделений. Взгляд Сергея был интересен потому что, с одной стороны, был извне (да еще и из стен европейского вуза), а с другой стороны – от товарища по студенческим годам и совместной работе на кафедре теории корабля.

В своем письме Сергей продемонстрировал, на мой взгляд, чисто научный (это не значит, что лишенный эмоций) подход к интересующему вопросу: он не только делает многогранный анализ сложившейся ситуации, но и пытается предложить ряд мер, направленных на ее улучшение.

Более того, он обращает наше внимание на то обстоятельство, что многие люди, как и он сам, могут судить о жизни в вузе только по материалам в Интернете, а они, мягко говоря, носят довольно однобокий, а в ряде случаев и вовсе примитивный характер. А раз эти люди интересуются нашей жизнью, то значит, Корабелка им не безразлична и, возможно, они хотят сотрудничать с нами? А, может быть, их дети захотят у нас учиться?

Вывод очевиден: в век информации ее наличие и форма подачи имеют существенное значение для успешного функционирования вуза. **Сайт вуза надо улучшать непрерывно!** А разве нашим студентам и преподавателям эти материалы не интересны?

Жить, а не выживать!

А если бы на сайте были материалы методик и учебных пособий, выпускаемых редакционно-издательским отделом вуза? А еще – материалы оперативного характера. Например, темы лабораторных работ, заданий, расписание консультаций... Они могут быть поданы кафедрами через отдел новых технологий! Как бы это облегчило самостоятельную работу студента!

Другое обстоятельство, на которое обращает внимание Сергей – отсутствие в «ЗКВ» материалов о совершенствовании образования, на мой взгляд, отражает наше нежелание говорить о наболевшем, тем более, что изложение в обозримом будущем вроде бы и не просматривается. А ведь это неправильная позиция! Я за то, чтобы любой, даже незначительный шаг в направлении улучшения, был озвучен и положительно оценен, пусть даже только морально. И вновь отмечу – это не должно носить характер кратковременной кампании, **материалы положительной направленности** надо выискивать непрерывно и **печатать регулярно!** Тогда жить будет не так грустно.

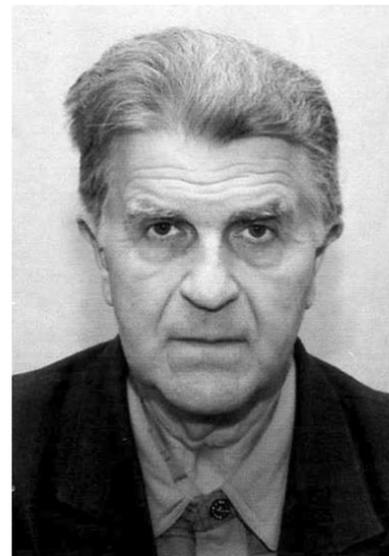
Многие, и я в том числе, привыкли только говорить о своих правах, а вот навыков борьбы за их соблюдение почти нет! А степень зрелости гражданского общества определяется нашим влиянием на происходящие в стране (и в вузе) процессы! И на первых порах особенно **важна роль структур, являющихся интеграторами** мнения людей. В нашем вузе – это профсоюзные комитеты, студенческие советы... Ну и, конечно, газета «ЗКВ». Материалы о работе таких структур и общественных объединений, на мой взгляд, **должны печататься регулярно**, как бы им ни хотелось ти-

Исполнилось 80 лет **Борису Владимировичу ЕГОРОВУ** – доценту кафедры Судовых энергетических установок, систем и оборудования и кафедры Эргономики, экологии и трудового права.

Он окончил машиностроительный факультет нашего вуза по специальности «Судовые паровые двигатели и установки». Поступил в заочную аспирантуру ЛКИ; защитил кандидатскую диссертацию по паровым турбинам большой мощности.

Борис Владимирович совмещал работу на Кировском заводе с преподавательской деятельностью в ЛКИ. При его непосредственном участии были спроектированы и изготовлены насосы различного назначения и мощности.

Борис Владимирович ведет преподавательскую деятельность в должности доцента; читает курсы лекций «Инженерная защита окружающей среды», «Безопасность жизнедеятельности», ведет практические занятия; автор многих опубликованных научных работ и авторских свидетельств.



Сердечно поздравляем Бориса Владимировича. Желаем ему доброго здоровья, благополучия и больших творческих успехов на благо российской судовой энергетики.

Друзья и коллеги

улучшение вузовского образования, а не за форму его представления (хотя и форма подчас важна). Впрочем, нельзя поощрять и за своевременное заполнение дублирующих друг друга форм и выполнение вредных указаний сверху (например, излагать некоторые теории прикладного характера без предварительного знакомства студентов с общими теоремами механики).

Хочу поставить на обсуждение конкретный вопрос, решение которого, как мне кажется, нам вполне по силам.

Почему до сих пор мы не можем хорошо успевающего студента внебюджетной формы обучения перевести на место плохо успевающего госбюджетного студента? При этом отчисляемому студенту можно предложить обучаться за дополнительную плату. По крайней мере, предупредить его, что со следующего семестра такое может случиться. Ведь это справедливо! Суть ответов некоторых наших руководителей на этот вопрос в том, что студент, заключивший контракт при отлучке от учебы, из вуза и так никуда не денется, а отчисление неуспевающего студента снизит число обучаемых студентов, и, как следствие, количество преподавателей. Формальная логика присутствует, однако нравственная сторона, по моему, явно не на должном уровне. Ведь мы ставим студентам оплачивать нашу спокойную и бесконфликтную жизнь! Да и студентов не убеждаем в верности правила поведения: **хороший результат незамедлительно должен быть отмечен и оценен окружающими** (особенно – руководителями).

Армен МЕЛКОНЯН,
доцент кафедры
Теоретической механики,
выпускник Корабелки 1973 г.



Исполнилось 80 лет заведующему кафедрой Технологии морского приборостроения, доктору технических наук, профессору **Евгению Петровичу НОСОВУ**.

Автор многих изобретений и научных трудов, исследователь и пропагандист плавникового движителя, доказавший его эффективность созданием ряда действующих опытных образцов необитаемых подводных аппаратов, талантливый руководитель научно-исследовательских лабора-

От всей души!

торий, генератор идей по развитию конструкторско-технологической подготовки студентов – такова краткая характеристика ученого Е.П. Носова.

Успешный руководитель кафедры, он любит работать со студентами, пользуясь современными методиками и технологиями.

Его отличают жизнелюбие, активная жизненная позиция, разнообразие интересов. Автолюбитель и путешественник, любит лес, обожает охоту, особенно подводную, опытный грибник, отличный стрелок и прекрасный художник.

Являясь яркой творческой личностью, обладает широтой научных интересов, педагогическим даром, умением понимать и увлекать коллег и студентов.

За лучшую научную работу в области судостроения и подготовку специалистов для ВМФ он награжден медалью лауреата премии Минвуза СССР и Почетной грамотой главкома ВМФ.

Сердечно поздравляем дорогого Евгения Петровича и желаем доброго здоровья и успехов в творческой, научной и преподавательской деятельности.

Друзья и коллеги факультета
Морского приборостроения



Исполнилось 60 лет доценту кафедры Экономической теории **В.И. РАДЧЕНКО**.

В ЛКИ Виктор Иванович начал работать в 1987 году на кафедре Истории. Интерес и любовь к экономической теории взяли верх, и в настоящее время он, кроме разработанных курсов микро- и макроэкономики, с успехом читает курс мировой экономики; сочетает преподавание с экономической и политической аналитикой. Его отличает активная жизненная позиция и неумная жажда познания нового. В преподавании он ши-

роко использует информационные технологии и оказывает кафедре ценную помощь в процессе перехода на двухуровневую систему обучения.

Студенты и коллеги знают Виктора Ивановича как профессионала, отзывчивого и порядочного человека.

Дорогой Виктор Иванович, будьте здоровы, оставайтесь таким же энергичным, неравнодушным и открытым всему новому.

Друзья и коллеги

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.

сатирический журнал НА ПОЛУБАКЕ



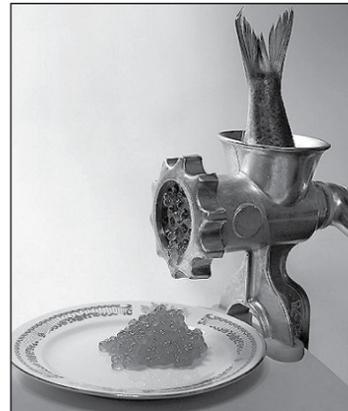
Вахтенная команда «Полубака» поздравляет всех заинтересованных лиц с Днем смеха и уведомляет, что он состоится, как обычно, 1 апреля, то есть сразу после четверга, независимо от дождика.

Поступающие с факультетов сообщения говорят о том, что у многих студентов и сотрудников Корабелки в этот день спина будет белая. В каждом таком конкретном случае рекомендуем обращаться либо в химчистку, либо прямо на «Полубак». С праздником юмора, дорогие корабельцы!

**От имени и по поручению вахтенной команды
С. АЛОВ,
боцман «Полубака» с 1973 года**

Фокус «Чудо-мясорубка»

Удивите первоапрельским фокусом своих гостей. Уберите из мясорубки нож, поставьте самую крупную решетку, в одиночестве на кухне заполните мясорубку достаточным количеством красной или черной икры. Затем, уже на всеобщем обозрении, вставьте сверху часть соленой рыбьей тушки и, поворачивая ручку, продемонстрируйте действие чудо-мясорубки изумленным гостям.



Стихосплетения

Борис БРОНШТЕЙН

Вступление от автора

Не помню... Ничего уже не помню.
Как будто память вывалял в муке.
Как будто бы вошел в каменоломню
И получил осколком по башке.
Склероз пришел не поздно и не рано,
Всему на свете есть своя пора.
Вчера забыл я высоту Монблана,
Длину Днепра забыл позавчера.
Не помню, есть ли буйволы в Уганде,
Не помню, сколько весит воробей.
А кем же был убит Махатма Ганди?
И этого не помню – хоть убей!
Все спуталось: восторги и кошмары,
Попутчики, соседи и друзья...
Ну что ж, раз так – сажусь за мемуары.
Всем можно, почему же мне нельзя?

«Травим» помату

Беседуют два студента:
– Я был очень умным, развитым ребенком, начал ходить уже в семь месяцев.
– И это ты называешь умным? Я до пяти лет заставлял носить себя на руках.

Преподаватель декану:
– Я требую, чтобы студента Иванова отчислили из университета. Мало того, что я видел его во время контрольной в стриптиз-баре, так он еще и рассказал о нашей встрече моей жене.

Реплика преподавателя, принимающего экзамены у абитуриентов:
– У нас в университете работает также апелляционная комиссия, куда вы можете прийти и сказать: «Ах, зачем мне поставили пятёрку, я ее недостоин!».

Если вам дали хорошее образование, это еще не значит, что вы его получили.

Никто не знает столько, сколько не знаю я...

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Первого апреля в 12 часов за неуплату коммунальных услуг в вашем доме будут отключены электричество, отопление, вода, выбиты окна, а сами вы будете выведены во двор и расстреляны!

Администрация



Так наш придворный карикатурист Владимир Ненашев понимает первоапрельские превратности судьбы.



Гость «Полубака»

Я хочу купить, как во время войны, танк на средства артиста, но пользоваться самому какое-то время. Приятно, наверное, внезапно появиться в ЖЭКе и попросить заменить пол на кухне, не выходя из машины. Хорошо въехать в базар и через щель спросить: «Скоко, скоко? Одно кило или весь мешок?».

Хорошо еще иметь приятеля на вертолете, чтоб летел чуть впереди, и пару друзей с автоматами, чтоб бежали чуть сзади.

Так можно разъезжать по городам. Ночевать где захочется.

В поликлинике насчет больничного листа осведомиться. Зайти к главному врачу потолковать, пока друзья под дверью расположились.

Очень хорошо, если кто-то ругается. Продавщица, допустим, так орет, что в машине слышно, и ребята сзади аж спотыкаются. Это очень удачно – подъехать к лотку, въехать прямо на тротуар и спросить: «Из-за чего, собственно? Почему бы не жить в мире и спокойствии?». И на ее крик: «Это кто здесь такой умный?!» – Я!!!

И подъехать поближе, громыхая и постреливая вверх совершенно холостыми, то есть очень одинокими, зарядами.

Вот и очередь у гастронома – врассыпную. «А чем, собственно, приторговываете, из-за чего, собственно, жалобы? Может, обвес, обсчет, обмер? Ну-ка, взвесьте-ка мне и сюда, в дырочку ствола, положите».

А трамвай сзади тихо стоит, не трезвонит, частники дорогу не переезжают, хотя и мы на красный ни ногой, ни траком, то есть кончик ствола у светофора замер и только на желтый взревело.

Конечно, это уже не бумажные фе-

льтетоны, тут, если сосредоточиться на ком-то, его можно все-таки устранить вместе даже с окружающими или, по крайней мере, обратить внимание общественности. Что, мол, откуда эта стрельба, дым и дикие крики? А там как раз обращают внимание общественности на скверные ступени, то есть тот дикий случай, когда перила дают движение вниз, а именно лестница его задерживает.

Или – где тянут со строительством, просто подъехать и спросить. Но, чтоб он через задний ход не сбежал, друзья должны его оттуда вернуть и подвести к стенке, где графики. Пусть с указкой объяснит. Также с переборами в молоко или гречке. Попросить председателя встретиться с начальником и пригласить к стенке с обязательствами.



Броня моя

Потом, насчет очков? Их нет или они есть? Или есть, или нет? Не в очках дело! Пусть четко скажут – они есть или их нет. Лекарства выписывать те, что есть, или те, что лечат, и чем они отличаются. Я не думаю, чтоб они длинно говорили. Да и просто легче кого-то подсадить на поезд, в степи встретить и подсадить. Билетов все равно нет, а места все равно есть. Да, Господи, имея такой аппарат, нетрудно весь художественный совет пригласить к себе по поводу принятия этого моего монолога. Если кто против, спросить, сидя на башне и хлебая из котелка:

«Почему, собственно?». Не просто ему не понравилось, и мы не играем, а спросить: «Почему, собственно?». Мы можем даже вместе выйти на сцену: один читает про-



изведение, а другой тут же объясняет, почему этого не надо делать, и – кто больше соберет народу. Пусть эти ребята тоже дают прибыль.

Да мало ли куда можно подъехать – справиться, как там идут дела. Но тут же, не по телефону, тут, как никогда, важен личный приезд. И устроить прибытие «скорого танка по вызову». Это вам уже не группа психологов, которая успокаивает под девизом «То ли еще будет!». Это мы, конкретные ребята, мотовозов огнестрельного сочувствия. И чтоб прошел слух, что врать нам стало небезопасно, что из-за неизвестного жильца можем приехать Я с друзьями, и наша броня также глуха, и пусть у него хоть на какое-то время отнимется его вранье, которое ему кажется умением разговаривать с людьми, пусть оно больше не выработывается его чиновничьей железой, пусть он не учит нас, ибо результатов у него никаких, а ждать, что он сам поймет, уже невозможно...

«Броня крепка, и танки наши быстры, и наши люди...».

Рис. Георгия СВЕТОЗАРОВА

Михаил ЖВАНЕЦКИЙ