

# Задры Верфям

FOR FUTURE SHIPYARD SPECIALISTS

№ 10-11 (2474-2475)  
МАЙ 2012 ГОДА

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО  
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

ИЗДАЕТСЯ  
С СЕНТЯБРЯ 1932 ГОДА



## Морское будущее России и других стран – в руках молодых лидеров



С таким настроением в новом здании Центрального военно-морского музея, любезно предоставившем свои прекрасно оборудованные конференционные залы, 1 июня соберутся студенты, магистры, аспиранты и молодые специалисты морских инженерных профессий на Форум молодых морских лидеров.

Форум проходит в рамках 4-й Всемирной морской технологической конференции, которая по эстафете морских инженерных обществ различных стран пришла в Санкт-Петербург. Инициативу организаторов ВМТК 2012 — Научно-технического общества судостроителей им. акад. А.Н. Крылова и Санкт-Петербургского государственного морского технического университета — поддержали Морская коллегия России, Морской совет нашего города и Объединенная судостроительная корпорация (ОСК). Нельзя не отметить большую роль в реализации идеи проведения Форума спонсоров, в числе которых ОАО «ОСК», Балтийский банк, компании ANSYS-CADFEM, MSC Software, AVEVA, AUTODESK, Ideal PLM и ЗАО «Мебиус».

Задачей этой встречи студентов, магистров и аспирантов вузов, а также молодых представителей промышленности России и зарубежных стран является консолидация молодежи, специализирующейся в области судостроения, океанотехники, морского инжиниринга и водного транспорта, обсуждение задач, стоящих перед морской промышленностью и перспектив ее развития, инновационных технических подходов и инженерных решений.

В течение целого дня молодые морские лидеры России, Украины, Великобритании, Соединенных Штатов Америки, Индии, Китая, Вьетнама и других стран послушают своих более опытных коллег, выступят сами с краткими творческими отчетами, заслушают информацию работодателей.

В Форуме принимают участие студенты Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, Университета водных коммуникаций, Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербургского государственного политехнического университета, Российского государственного гидрометеорологического университета, Санкт-Петербургского горного университета (Национальный минерально-сырьевой университет), Военно-морской академии им. адмирала флота Н.Г. Кузнецова, Калининградского технического университета, Одесской национальной морской академии, Санкт-Петербургского морского технического колледжа, Мичиганского университета (США), Университета Strathclyde (Великобритания), Индийского морского университета, а также специалисты дочерних предприятий ОАО «ОСК».

Перед молодежью выступают знаменитый океанолог, покоритель морских глубин Анатолий Сагалевич, Генеральный секретарь Балтийского и международного морского совета Торбен Сконилд, дочь гениального российского инженера Ростислава Алексеева, ведущий специалист ОАО «ЦКБ по СПК» Татьяна Алексеева, известный эксперт по наноконструкционным материалам ЦНИИ КМ «Прометей» Борис Фармаковский, авторитетный эксперт ФНЦ «ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова» по перспективам развития судостроения Станислав Логачев.

Кроме того, как в большом конференц-зале ЦВММ, так и на презентациях во время перерывов прозвучат краткие и яркие сообщения молодежи, относящиеся к самым важным аспектам морской науки, техники и технологии.

**Татьяна МАЛЫШЕВА,**  
координатор ФММЛ



### ПРИВЕТСТВИЕ ВИЦЕ- ПРЕМЬЕРА ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИИ Д.О. РОГОЗИНА

Участникам четвертой  
Всемирной морской  
технологической  
конференции

Уважаемые участники конференции!  
Сердечно приветствую делегатов и гостей четвертой Всемирной морской технологической конференции в морской столице России – городе Санкт-Петербурге.

Всего за несколько десятилетий технологического прогресса океаны и моря из гигантских пространств, разделяющих континенты, превратились в зоны бурного развития и возникновения крупных проектов освоения Мирового океана, требующих высокой степени международного сотрудничества.

Россия, обладающая самой протяженной морской границей и самым большим арктическим побережьем, участница и генератор множества амбициозных проектов по изучению и освоению морских ресурсов, заинтересована в самом широком сотрудничестве с международным научным и инженерным сообществом, специализирующимся в морском инжиниринге, судостроении, океанотехнике и других направлениях освоения морских пространств.

Уверен, что проведение четвертой Всемирной морской технологической конференции будет способствовать консолидации усилий мирового научно-инженерного сообщества в решении актуальных для всего человечества проблем создания и эксплуатации эффективной и безопасной морской техники при освоении континентального шельфа и всего Мирового океана.

Желаю организаторам и участникам конференции успешной и плодотворной работы.

**Д. РОГОЗИН**  
Заместитель Председателя Правительства  
Российской Федерации,  
председатель Военно-промышленной  
комиссии  
при Правительстве Российской Федерации



### ПРИВЕТСТВИЕ ГУБЕРНАТОРА САНКТ- ПЕТЕРБУРГА

Организаторам,  
участникам и гостям  
Всемирной морской  
технологической  
конференции 2012

Дорогие друзья!

Рад приветствовать в Санкт-Петербурге организаторов, участников и гостей Всемирной морской технологической конференции!

Морская отрасль — один из важнейших секторов отечественной экономики, а для Санкт-Петербурга она уже три века является градообразующей. В городе на Неве сконцентрировано более 80 процентов научно-технического потенциала российской морской промышленности. В Северной столице проектируются и строятся военные корабли и гражданские суда всех типов, морские и военно-морские учебные заведения ведут подготовку кадров для отрасли. Поэтому символично, что эстафету глобальных морских инженерных конференций, которые проходили в Сан-Франциско, Лондоне и Мумбае, приняла морская столица России — Санкт-Петербург.

Использование ресурсов Мирового океана постоянно расширяется. Морское хозяйство становится все более сложным многоотраслевым комплексом. Это требует концентрации усилий и совместной работы всего мирового сообщества.

Всемирная морская технологическая конференция открывает новые возможности для обмена опытом и экспертного обсуждения проблем. Важно, что наряду с ведущими экспертами в конференции примут участие студенты и молодые специалисты. Им развивать морскую науку и практику, за ними будущее.

Желаю участникам конференции плодотворной работы и незабываемых впечатлений от Санкт-Петербурга!

**Г.С. ПОЛТАВЧЕНКО**  
Губернатор Санкт-Петербурга

### ПРИВЕТСТВИЕ РЕКТОРА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

Участникам первого международного форума молодых морских лидеров

Дорогие друзья!

Рад приветствовать Вас — представителей студенчества и промышленности, собравшихся в Морской столице России, чтобы заявить о своем твердом намерении активно участвовать в возрождении славы российского судостроения и морского инжиниринга.

Не случайно, наверное, этот международный форум морской инженерной молодежи по времени почти совпал с днем рождения нашего замечательного города — творения Петра Великого. Освоив в Голландии непростую профессию корабельного плотника, Петр пошел дальше, с увлечением изучая основы корабельных наук в Великобритании с единственной великой целью — создать мощный флот, способный защитить нашу державу.

Сегодня, когда российское судостроение выходит из затяжного кризиса, молодые специалисты судостроительной промышленности востребованы как никогда. Кому как не Вам строить новые верфи, проектировать современные перспективные суда и корабли, создавать океанотехнику для освоения ресурсов Мирового океана, заботиться о защите окружающей морской среды и энергосбережении. Именно Вам

доверила судьба использовать огромный инженерный опыт России и других стран в создании и эксплуатации морского и речного флота. Именно Вам, легко осваивающим новейшие информационные технологии, методы математического моделирования и современные системы автоматизированного проектирования, имеющим в своем распоряжении невиданные ранее вычислительные ресурсы, новые материалы, предстоит создавать совершенно новые нетрадиционные суда и морские инженерные сооружения.

Я рад, что инициатива «Корабелки» и Научно-технического общества судостроителей им. акад. А.Н. Крылова о проведении молодежного морского инженерного форума, поддержанная Морской коллегией России и Морским советом при Губернаторе Санкт-Петербурга, получила развитие и отклик вузов и промышленных предприятий не только в России, но и за рубежом.

Желаю Вам, как говорят моряки, попутного ветра и семь футов под килем!

**К.П. БОРИСЕНКО**  
Ректор СПбГМТУ, профессор





# ВСЕ ФЛАГИ В ГОСТИ БУДУТ К НАМ...

**В период с 29 мая по 1 июня 2012 года в отеле «Парк Инн Пулковская» нашего города пройдет четвертая Всемирная морская технологическая конференция. Она организована Научно-техническим обществом судостроителей им. акад. А.Н. Крылова в партнерстве с Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом под эгидой Объединенной судостроительной корпорации при поддержке правительства России, его Морской коллегии и Морского совета при губернаторе Санкт-Петербурга**

Эти глобальные морские инженерные конференции проводятся раз в три года по решению Международного конгресса научно-технических обществ, членом которого уже несколько лет является НТОС им. акад. А.Н. Крылова. По сути, их организует научно-техническая общественность, а это особая среда, которая в наименьшей степени руководствуется чисто коммерческими интересами, является высокопрофессиональной, независимой, заряженной на продвижение науки, инноваций, пропаганду знаний, бескорыстно поддерживающей морское инженерное образование молодежи.

Первая ВСМК была проведена в Сан-Франциско по инициативе SNAME — Общества кораблестроителей и морских инженеров США. Одновременно при участии научно-технических обществ 13 стран был учрежден Всемирный морской технологический конгресс, основной целью которого была провозглашена координация деятельности научно-технических общественных организаций морского инженерного направления для обмена опытом и обсуждения вопросов, представляющих глобальный интерес. Вторая конференция прошла в марте 2006 года в Лондоне в Конгресс-центре королевы Елизаветы Второй. Организатором был Институт морского инжиниринга, науки и технологий (ИМИНТ). Конференцию открыл герцог Эдинбургский, который является Почетным президентом ИМИНТ.

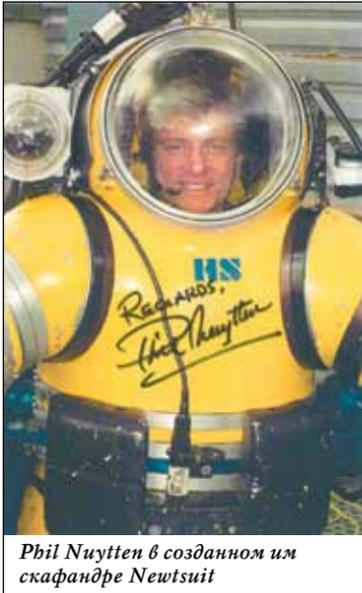
Высокий уровень мероприятия был задан пленарными выступлениями самых влиятельных авторитетов морской промышленности, таких как Президент Американского Бюро судоходства Роберт Крамек, Генеральный Секретарь Международной морской организации Эфимиос Митропулос, Генеральный директор по морским делам и рыболовству Еврокомиссии Джо Борг.

Лондонская конференция работала по 10 направлениям, причем под эгидой WMTC 2006 удалось использовать уже имеющиеся свой бренд тематические конференции (например, ICMES — морские инженерные системы, INEC — военно-морской инжиниринг и т.п.)

Особой чертой ВМТК 2006 в Лондоне было проведение Часа Инноваций, где в течение нескольких минут авторы должны были выпукло и убедительно продемонстрировать тот или иной физический феномен, оригинальную конструкцию или прибор. Третья ВМТК прошла в конце января 2009 года в Мумбае, Индия. Она была весьма представительной и успешной, несмотря на имевшие место накануне в Мумбае террористические акты. В отличие от Сан-Франциско и Лондона, где преобладала инженерная составляющая, в мумбайской конференции значительное участие приняли судоходные компании и

судовладельцы. Именно в Мумбае главе делегации российских судостроителей, Президенту НТОС им. акад. А.Н. Крылова, профессору В.Л. Александрову была передана эстафета проведения четвертой ВМТК в морской столице России Санкт-Петербурге.

Идея проведения ВМТК в Санкт-Петербурге была активно поддержана Морским советом при губернаторе, а затем, по представлению Минпромторга, вице-премьером И.И. Сечиным было принято решение о поддержке конференции и проведении ее под эгидой Объединенной судостроительной корпорации. В результате ВМТК2012 была включена в план работы Морской коллегии при правительстве России на



Phil Nuytten в созданном им скафандре Newsuit

этом году. Продвижению конференции немало способствовала финансовая поддержка по линии ОСК, судостроительных и морских инженерных организаций — коллективных членов НТОС им. акад. А.Н. Крылова, а также ряда других организаций-спонсоров, в число которых входит Балтийский банк и компании — разработчики программных средств САПР, в частности ANSYS-CAD/FEM MSC Software, AVEVA, AUTODESK, Ideal PLM (Siemens) и MEBIUS.

Поддержка производителей промышленных пакетов прикладных программ, в том числе в составе САПР и электронных систем поддержки жизненного цикла судов и морской техники не случайна. Ведь сегодня невозможно представить себе процесс создания судов, кораблей и океанотехнических сооружений без использования математического моделирования и автоматизации проектирования.

Распространению информации о конференции способствовали информационные спонсоры: журналы «Морской вестник», «Вести морского Петербурга», «Оборонный заказ», телепередача «Морские вести», Ленинградская торгово-промышленная палата, Агентство ИТАР ТАСС и др.

На конференции будет заслушано около ста докладов из более чем 20 стран по семи направлениям развития морской промышленности, среди которых: судостроение и судоходство, военно-морской инжиниринг, морские инженерные системы, эксплуатационная океанология, защита окружающей морской среды и возобновляемые источники энергии, подводные аппараты.

Визитной карточкой любой значительной международной конференции является состав пленарных и ключевых докладов. В пленарной части ВМТК 2012 серьезный анализ сегодняшнего состояния российского судостроения и перспектив его развития будет представлен в докладе президента ОСК Р.В. Троценко, своими размышле-

ниями о ВМС и военном кораблестроении XXI века поделится научный руководитель ФНЦ «ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова», академик РАН В.М. Пашин. Его коллега по академии, генеральный директор ОАО «ЦНИИ «Электроприбор» В.Г. Пешехонов даст обзор современной морской навигационной техники, а руководитель ЦНИИ КМ «Прометей», профессор А.С. Орыщенко сообщит о достижениях в области создания и применения в океанотехнике нано-конструкционных материалов. Начальник ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», вице-адмирал А.А. Римащевский расскажет о проблемах и перспективах объединения военно-морских учебных заведений и научно-исследовательских институтов ВМФ в единый Военный учебно-научный центр. Генеральный директор одной из самых динамичных компаний ЗАО «Транзас» А.В. Белентьев изложит предложения компании «Транзас» по созданию инновационной «Интегрированной системы обеспечения комплексной безопасности судоходства и объектов в арктических морях и прилегающих внутренних водных путях Арктической зоны РФ» в целях повышения безопасности и эффективности судоходства, освоения шельфовых месторождений Арктики и повышения транзитного потенциала Северного морского пути.

Наверняка интересными будут ключевые доклады известного океанолога, Героя России А.М. Сагалева, известного специалиста в области технологии судостроения и судоремонта, генерального директора ОАО «ЦТСС» А.А. Алешкина. Руководитель знаменитого ОАО «СПМБМ «Малахит» В.Ю. Дорофеев выступит с докладом об истории создания и перспективах развития подводных аппаратов. Чрезвычайно



Герой России Анатолий Сагалевич рассказывает о своих глубоководных экспедициях

важной проблеме спасения экипажей подводных лодок посвятит свой доклад президент «Ассоциации развития поисково-спасательной техники и технологий», профессор В.Н. Илюхин.

Не менее впечатляет список иностранных авторов ключевых докладов. Среди них Брайен Чанг, глава одноименного холдинга, построивший на своих предприя-

тиях более 600 объектов океанотехники и принявший личное участие в создании самоподъемной платформы Zentec z636, предназначенной для работы на шельфе в особо суровых условиях арктических морей.

Кстати, возможные подходы к строительству и установке буровых платформ и других океанских сооружений осветит в своем докладе и профессор Йо Санг Чо, директор по НИР Центра океанотехники Национального университета Сингапура. Вице-президент по технике Bureau Veritas Пьер Бесс осветит актуальный вопрос о том, как в контексте новых экологических требований создавать энергосберегающие суда, а главный кораблестроитель и арктический технолог компании «SonocoPhillips» Питер Нобл обсудит технологии освоения арктического шельфа и ограничения в их использовании, связанные с требованиями по защите окружающей среды и учетом интересов населения полярных районов. Эволюцию скоростных судов за последние 30 лет проанализирует председатель постоянно-действующего международного комитета конференций FAST, представитель Sinteff Group — крупнейшей независимой исследовательской организации Скандинавии — Чел Холден.

К нам приедет и легендарный Фил Нюттен, почетный гражданин Канады, всемирно известный разработчик подводной техники, в частности первых в мире нормобарических скафандров и уникальных одноместных подводных аппаратов, способных обеспечивать возможность работы до 80 часов на глубине до 600 метров, причем планируется продемонстрировать и сами эти аппараты.

Еще один канадец, вице-президент компании International Submarine Engineering, Джеймс Фергюсон, проанализирует тенденции развития автономных подводных аппаратов за последние 30 лет и даст прогноз их развития на ближайшие пять лет.

Китай и Индия достигли впечатляющих успехов в развитии коммерческого судостроения. Об этом даст представление доклад вице-президента общества кораблестроителей КНР Фанга Шудзя, где обсуждаются успехи судостроения Китая последнего времени, а также доклад контр-адмирала Бхатия, исполнительного директора компании Piravav Offshore and Defence Engineering Company Ltd, в котором пойдет речь о поучительном для нас примере строительства крупнейшей верфи площадью 320 га за невероятно короткий срок — 4 года, причем за счет частных инвесторов.

Интересно отметить, что начало конференции ВМТК 2012 практически совпадает с началом Российско-немецкого научно-исследовательского года, в связи



с чем, по предложению машиностроителей Германии в повестку пленарного дня включен доклад «Защита окружающей среды — мотор морской промышленности» господина Деерберга, главы компании, разработавшей апробированную на сотнях судов и кораблей бортовую систему обработки отходов.

Важнейшим вопросом для российского судостроения является кадровый. На фоне демографической ямы и практической потери целого поколения инженеров в кризисные 90-е годы ситуация с кадрами поистине катастрофическая. А ведь речь сегодня идет о стратегической задаче возрождения отечественного судостроения, о строительстве судов и кораблей новых типов, о создании новых судостроительных заводов. Поэтому необходимо работать с молодежью, ориентировать ее на морскую промышленность, что является прямой задачей научно-технических обществ.

В этой связи Оргкомитет решил в рамках конференции провести Форум молодых морских лидеров, который соберет лучших студентов и аспирантов вузов — поставщиков кадров в судостроительную и другие отрасли морской промышленности, а также молодых специалистов отрасли для обсуждения инновационных достижений и активного участия молодежи в реализации грандиозных планов развития отрасли. Форум пройдет 1 июня 2012 года в новом здании Центрального военно-морского музея, который любезно предоставил свои прекрасные оборудованные конференц-залы.

Перед молодежью выступят опытные эксперты морского инженерного сообщества, среди которых: господин Торбен Сконилд — генеральный секретарь BIMCO, самой крупной в мире судоходной ассоциации, которая охватывает около тысячи судовладельцев, контролирующих более 60% мирового торгового флота; представитель дочерней компании ОСК ОАО «Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях» Татьяна Алексеева, дочь легендарного российского инженера Ростислава Алексеева, создателя крылатых судов и экранопланов. На форуме выступят с сообщениями молодые делегаты из России, Украины, Великобритании, США, Индии, Франции, Вьетнама и других стран, а в перерывах фирмам-работодателям будет предоставлена возможность представить свои предприятия.

Думаю, что на новом витке развития российской морской промышленности, девизом которого стали слова «Строим флот сильной страны», и когда государство всерьез озаботилось проблемами судостроения и выделило огромные средства на обновление отрасли, проведение Всемирной морской технологической конференции в морской столице России весьма своевременно и принесет несомненную пользу.

**Кирилл РОЖДЕСТВЕНСКИЙ**  
профессор, проректор  
СПБГМУ,  
зам. председателя  
оргкомитета Всемирной  
морской технологической  
конференции ВМТК2012



Новая индийская верфь PIPAVAV поражает

# И НАУКА, И РОМАНТИКА, И РИФМЫ МОГУТ БЫТЬ МОРСКИМИ!

**Подошло время подвести итоги открытого конкурса творческих работ «Морской юрист XXI века», объявленного юридическим студенческим кружком СПбГМУ.**

Отдельные номинации в конкурсе не были заявлены, характер самих работ заставил Оргкомитет определиться с ними по ходу дела.

На суд уважаемого жюри, где председательствует член Союза писателей России, доцент кафедры гражданского и коммерческого права СПбГМУ Николай Иванович Чекмарёв, а сопредседателем является главный редактор газеты «За кадры верфям» Алексей Васильев, оргкомитет конкурса представил три работы.

В номинации «Морская наука» победил Михаил Козлов (гр.7460) с работой «Конвенция ООН по морскому праву 1982 года — правовая основа нового морского правопорядка».

В номинации «Морская романтика» победил Александр Васюков (гр.9260) с работой «Мой путь к морю и праву».

В номинации «Морские рифмы» победила Екатерина Андреева (гр.5300) со стихотворением «Если ты мечтаешь стать морским юристом».

Члены Оргкомитета «по горячим следам» успели поговорить с одним из победителей Михаилом Козловым, у которого к 20 годам, которые ему исполнятся только летом, за плечами участие во многих научных конференциях и пять (!) опубликованных научных работ. Вот что он рассказал:

— Профессию выбрать просто. Пойми, чего ты хочешь, поставь цель, выбери нужный вуз. Начинай учиться. Все, готово — именно так представляется сейчас, когда прошло несколько лет с момента окончания школы. Но тогда это было сложно. И дело даже не в выпускных и вступительных экзаменах, дело было в огромном грузе ответственности, который ложился на меня вместе с этим выбором. Кем хотелось видеть себя, мне было понятно — только юристом. Но вот уверенности в том, что мои желания не изменятся через пару лет, не было. Да и как можно сделать выбор, не представляя толком всей сути будущей ра-

боты? Можно прочитать много книг, услышать десятки мнений людей, уже сделавших такой выбор, поставивших цель и уверенно идущих к ней — но без собственного опыта невозможно правильно оценить то, чем предстоит заниматься в дальнейшем. Могу сказать уверенно — мне повезло. Может, я просто угадал, подав документы именно в СПбГМУ, выбрал ту профессию и ту специализацию, которая действительно интересна мне сейчас и будет интересна в дальнейшем, которая предоставит плацдарм для развития личностных и профессиональных качеств, раскрывая потенциал. Да и, чего уж скрывать, без куса хлеба с маслом не оставит — при правильном подходе.

Что же особенного в профессии «морского» юриста? Сложный вопрос. Для меня сегодня не веет от этого словосочетания запах моря, не слышно криков чаек — никакой романтики, которую обычно связывают с морем. Если разобраться, вся суть профессии — обслуживание денежного потока, который уже давно перестал соперничать с океаническими течениями в мощности, оставив их далеко позади. Обслуживание сложного механизма, созданного человеком — экономики, и самого человека.

Сейчас это представляется мне именно так, и мне было бы интересно узнать, что я буду думать по этому поводу через несколько лет, когда немного обросту опытом, прибавлю в весе и узнаю что-то новое.

Награждение победителей призами, предоставленными Молодежным морским советом Санкт-Петербурга, состоится на итоговом заседании юридического студенческого научного кружка 25 мая. Там же будет обсуждаться вопрос о создании при кафедре международного морского права Молодежного центра исследования актуальных проблем морской деятельности. Ждем всех в гости!

**Н.И. МАЛЫШЕВА,  
Председатель Оргкомитета  
конкурса «Морской юрист  
XXI века»,  
заведующая кафедрой  
международного морского  
права СПбГМУ**

## МОЙ ПУТЬ К МОРЮ И ПРАВУ

Путь в тысячу миль начинается с первого шага. Для меня первым шагом на пути к морю и, как оказалось, к праву стало вступление в ряды морского клуба «Юнга» Санкт-Петербургского Дворца творчества юных, расположенного в знаменитом Анничковом дворце. В этих стенах я изучал навигацию, астрономию, теорию устройства судна, судовую гигиену, флажный семафор, азбуку Морзе, морские узлы, устройство судовых двигателей, строевую подготовку, историю мореплавания. Изучая данные дисциплины, я решил посвятить свою жизнь изучению морского права.

Такое решение пришло в мою голову во время долгих размышлений на ночных вахтах, когда я, глядя на безоблачное звездное небо, представлял себе, как стану крупным специалистом в области морского права и продумывал способы осуществления своей мечты.

Вот так я решил поступать в Санкт-Петербургский морской технический университет, что стало для меня вторым шагом на пути к морскому праву XXI века. Впереди еще длинный и не легкий путь, но, как говорится, дорогу осилит идущий, поэтому я сам себе даю команду: «Выше голову и вперед!».

**Александр ВАСЮКОВ,  
группа 9260**

**Победитель конкурса «Морской юрист XXI века»  
в номинации «Морская романтика»**

## В море законов

Если ты мечтаешь стать морским юристом,  
В Корабелку на ФЕНГО

Здесь во всей России  
Кафедра международная морская.

Знаем мы режим всех океанов,  
Пёртов, бухт, проливов

На пять лет девчонкам  
и мальчишкам

КTM настольною стал книжкой.

Вместо фильмов про морских пиратов, братцы,  
Мы зубрим конвенции против пиратства.

И достаточно нам одного момента,

Отличить чтоб чартер  
от коносаме нта.

Учим мы статьи, разделы, главы  
Договоров по морскому праву,  
Чтоб смогли все, получив дипломы,

Никогда не утонуть в законах.

Примечания:  
КТМ — сокр. Кодекс торгового мореплавания

КОНОСАМЕНТ — документ, выдаваемый перевозчиком грузоотправителю при перевозке грузов морским путём. Коносамент имеет тройное значение: 1) служит доказательством заключения договора морской перевозки и его условий; 2) является распиской, удостоверяющей принятие перевозчиком груза,

и 3) служит товарораспорядительным документом, т. е. документом, предоставляющим его правомерному держателю право распоряжаться грузом, осуществлять сделки купли-продажи груза, его залога и т. п.

ЧАРТЕР (англ. charter — фрахтовать) — договор фрахтования — соглашение между владельцем транспортного средства (судна, самолета) и нанимателем (фрахтователем) этого средства об аренде транспортного средства по найму всего судна или части его помещений для перевозки груза, пассажиров и багажа на определенный срок или на один рейс.

**Екатерина АНДРЕЕВА,  
группа 5300  
Победитель в номинации  
«Морские рифмы»**

## КОНВЕНЦИЯ ООН ПО МОРСКОМУ ПРАВУ 1982 ГОДА — ПРАВОВАЯ ОСНОВА НОВОГО МОРСКОГО ПРАВОПОРЯДКА

Вторая Мировая война повлекла за собой цепочку политических и правовых событий, коренным образом изменивших современную действительность.

Результаты войны проявили острую необходимость в заключении ряда правовых актов, регулирующих мировой порядок в целом и регламентирующих конкретные вопросы, связанные с обеспечением законных прав и интересов граждан, общества и государства как на внутригосударственном, так и на международном уровне. Регламентация этих вопросов повлекла за собой формирование единых международных стандартов политики отдельных государств, гарантирующих относительную стабильность и защищенность от подобных международных конфликтов, сдерживающих неправомерное поведение, но не стесняющих государственного суверенитета и провозглашающих свободу политического пути на основаниях справедливости и гуманизма.

За послевоенный период заключен ряд международных договоров, касающихся упомянутых выше вопросов. Появилась возможность говорить о предпосылках формирования единой международной правовой политики, ознаменовавшей вступление мирового сообщества в эпоху всеобщей глобализации.

Международные отношения в сфере морского права регулируются такими международными документами, как Женевские конвенции 1958 г., Международная конвенция об охране человеческой жизни на море 1974 г., Конвенция по предотвращению загрязнения морской среды путем сброса веществ с судов и летательных аппаратов 1972 г. и многими другими.

В качестве источника международного права, который позволил реально говорить о феномене глобализации в сфере морского права, по нашему мнению, выступает Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. Этот документ является инновационным правовым актом, в котором получили нормативное закрепление некоторые немаловажные нововведения, позволяющие реально говорить о международной правовой политике.

Как отмечал виднейший ученый в области международного морского права А.Л. Колодкин, она включила много новых положений, которые впервые появились в международном морском праве и существенно развили международно-правовой режим Мирового океана в новых условиях научно-технической революции и перестройки международных отношений.

В частности, была введена оригинальная, до этого момента не встречающаяся в международных документах система норм, касающихся толкования и применения самой Конвенции. В части XV, названной «Урегулирование споров», закреплено, что нормы либо применяются целиком всеми странами-участниками безоговорочно, либо Конвенция не применяется вовсе. Установлено судебное решение споров, вытекающих из применения и трактовки Конвенции.

Относительно международных правовых документов, регламентирующих мировой правопорядок ранее, в Конвенции был значительно расширен круг средств безконфликтного урегулирования за счет институционализации некоторых процедур, ранее нормативно не закрепленных, например, согласительной процедуры.

Как следует из анализа текста Конвенции (ст. 287), первое место среди средств, предусмотренных механизмом мирного разрешения споров между государствами по поводу морской деятельности, занимает Международный трибунал ООН по морскому

праву. Такое положение данного органа обусловлено в первую очередь тем, что он рассматривает споры, связанные с толкованием Конвенции, а также нарушениями ее положений и других общепризнанных принципов и норм международного морского права.

В ст. 287 провозглашено необходимое для каждого участника принятие обязательной юрисдикции одного из компетентных органов для коррекции деятельности, либо согласие на общий арбитраж при решении споров.

В Конвенции закреплена необходимость учета спецификации категорий споров. Для решения вопросов, требующих специальных знаний в сферах, не касающихся политики и юриспруденции, становится возможным привлекать в качестве консультантов независимых специалистов узкой специализации, способных составить авторитетное мнение. Данное нововведение существенно повлияло на качество принимаемых решений и сказало на дальнейшей мировой и внутригосударственной политике: этот метод анализа правовых вопросов и сейчас считается наиболее эффективным.

Конвенция устанавливает определенное своеобразное разделение морского пространства. Так, режим внутренних вод устанавливается самим государством, однако эти нормы непременно устанавливаются в соответствии с устоявшимися принципами и нормами международного права, несмотря на отсутствие отсылки на это в документе. Большинство государств, подписавших Конвенцию, установили стандартную ширину территориальных вод в 12 миль.

Особый режим устанавливается для плавания по трассам Северного морского пути, который рассматривается в качестве составляющей исторически сложившейся единой национальной транспортной коммуникации России.

Быстроходность современных судов не дает возможности обеспечить за ними контроль в пределах территориальных вод. Поэтому прибрежному государству предоставлено право осуществлять специализированный контроль в определенном пространстве за пределами территориального моря. Это один из случаев, когда международное право расширяет юрисдикцию государства за пределы его территории во имя обеспечения его законных интересов.

Современными условиями продиктовано определение исключительной экономической зоны. Исключительная экономическая зона является частью открытого моря, в которой прибрежное государство осуществляет определенные международным правом суверенные права. Они включают права на разведку, разработку и сохранение природных ресурсов, как живых, так и неживых; управление этими ресурсами; другие виды деятельности по использованию зоны в экономических целях, например производство энергии путем использования воды, течений, ветра.

Прибрежное государство осуществляет в зоне юрисдикцию в отношении создания и использования искусственных островов, установок и сооружений; морских научных исследований; защиты и сохранения морской среды. В остальном в зоне сохраняется режим открытого моря. Но при этом другие государства обязаны уважать нормы, установленные прибрежными государствами в рамках их юрисдикции.

Особо подчеркнем компромиссный характер целого ряда положений Конвенции. Она представляет собой баланс интересов крупных судоходных, рыболовных, промышленно развитых государств, с одной стороны, и развивающихся, слаборазвитых и,



как правило, прибрежных стран — с другой. Достигнутый компромисс нашел свое отражение во многих статьях этого договора. С одной стороны, установлено 96 исключительных экономических зон, в которых согласно ст. 56 Конвенции прибрежные государства осуществляют суверенные права в отношении разведки и разработки естественных ресурсов и имеют юрисдикцию в части защиты морской среды, проведения морских научных исследований и создания искусственных островов и сооружений. С другой стороны, уже 126 государств определили лимит для территориального моря в 12 морских миль.

Кроме того, компромисс состоит и в том, что в исключительных экономических зонах сохраняются свободы судоходства, полетов, прокладки кабелей и трубопроводов и другие правомочия с точки зрения международного права виды использования моря, относящиеся к этим свободам, связанные с эксплуатацией судов, летательных аппаратов и подводных кабелей, трубопроводов и совместимые с другими положениями настоящей Конвенции. Таким образом, создан единый пакет взаимных интересов, прав и обязанностей различных государств.

Итак, мы можем говорить о том, что Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., регулирующая правоотношения, связанные с реализацией прав государств в водном пространстве, является детальным и проработанным правовым актом, регламентирующим общие вопросы международного морского права, задающим общий вектор деятельности мировому сообществу. Конвенция является основой для принятия соответствующих национальных законодательных актов по вопросам, которые уже получили согласование на международном уровне.

Особую роль Конвенции отметила и Генеральная Ассамблея ООН, которая в своей Резолюции № 55/7 «Мировой океан и морское право», принятой 30 октября 2000 г. на 55-й сессии, подчеркнув универсальный характер Конвенции и ее фундаментальное значение для поддержания мира и безопасности.

Шестьдесят пять лет, прошедшие после победы человечества над фашизмом, показали нам, что решение международных споров мирными средствами, в первую очередь в судебном и арбитражном порядке, являются одним из видов международных гарантий, соответствующих соблюдению обязательств, налагаемых обычным или договорным правом. Еще Л. Опенгеймом была высказана идея, что право тем сильнее, чем более имеется гарантий того, что оно может быть и на деле осуществлено.

**Михаил КОЗЛОВ,  
группа 7460  
Победитель в номинации  
«Морская наука»**

# «ЧАСЫ И ВРЕМЯ» МАСТЕРА

*«... и время  
обтекает нас с тобой,  
как вода обтекает  
камень...»*

Песнь Песней

*Время растяжимо:  
Оно завистит от того,  
Какого рода  
содержанием  
Вы наполняете его*

С. Маршак

«В наследие человеческому сердцу, уму и опыту» остаются воспоминания о замечательной традиции, которая сложилась в нашей Корабелке всего-то четверть века назад. Сложилась, просуществовав довольно долго, но почему-то исчезла.

Многие сторожили — и те, кто учился, и те кто учил, помнят лекции-праздники доцента кафедры физики Леонида Дмитриевича Райгородского. Увлеченный проблемами математики и физики, автор множества теоретических разработок и публикаций по тензорному анализу, изданных как у нас, так и за рубежом, рассказывал... об искусстве.

«Титаны Возрождения», «Творчество Питера Брейгеля», «Импрессионисты и их последователи», «Творчество прерафаэлитов» — вот некоторые темы лекций-бесед, послушать которые собирались так называемые «все желающие» — преподаватели и студенты, аспиранты и сотрудники нашего вуза.

Народная тропа на эти интеллектуальные собрания никогда не зарастала по нескольким причинам. Во-первых, это потребность получения информации, интерес к тематике лекций. Во-вторых, яркая подача материала — увлекательный рассказ автора о живописи, скульптуре и архитектуре всегда сопровождался демонстрацией уникальных слайдов. А в третьих —

харизматичная многогранная личность самого лектора.

Универсализм Райгородского непостижим: физик, математик, искусствовед, главный консультант по часовым механизмам в Государственном Эрмитаже, мастер, создающий художественные произведения...

Многогранность гениев Джорджо Вазари — биограф и историк искусства эпохи Возрождения — объяснял не иначе, как вмешательством небес, и считал, что все деяния мастера «есть нечто дарованное Богом, а не приобретенное человеческим искусством».

В те, не такие уж далекие времена (всего-то 25 лет назад!) любить свой вуз не на словах, а на деле, жить и работать по примеру древних греков «по законам красоты», а значит самоотверженно и бескорыстно, было нормой. Мощная энергетика любви энтузиастов к своему институту рождала творческие коллективы, побеждавшие на всероссийских конкурсах, таланты знаменитых режиссеров тоже зародились почему-то именно в Корабелке... Что же сегодня случилось? — Или студент «нынче пошел мелкий и пакостный», или у преподавателей энтузиазма поубавилось, «печально» разгладывая поколение, «грядущее» которого «иль пусто, иль темно», во всяком случае, интеллектуальный уровень студентов (уву!) оставляет желать лучшего...

«Вековые вопросы русской интеллигенции «Что делать?» и «С чего начать?» необходимо решать с возрождения добрых и старых традиций» — так решили на заседании кафедры истории культуры, и слово с делом не разошлось: 21 марта в нашем университете состоялась лекция «Часы и время», на которую, как и раньше приглашались «все желающие» и открыл

которую сам Мастер, профессор кафедры Леонид Дмитриевич Райгородский.

Как возрождение добрых старых традиций в университете была воспринята состоявшаяся лекция «Часы и время», на которую, как и раньше приглашались «все желающие» и открыл которую сам Мастер, профессор Леонид Дмитриевич Райгородский.

«Все мы — узники нашего времени. Время, в котором мы живем, — своего рода тюрьма. Мы не можем переселиться в прошлое или будущее. «Камера времени», в которой мы живем, невелика — от даты рождения до даты смерти. И идти мы вынуждены только в одну сторону. Мы можем оглянуться, но не вернуться назад...» — таков философский подход ко времени на фоне вечности в комментариях Мастера к произведениям искусства: часам-образам, часам-символам.

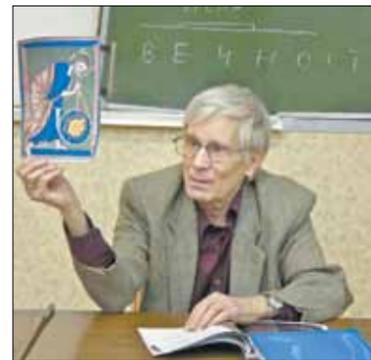
Леонид Дмитриевич поведал слушателям о формировании представлений о времени, о выборе практических единиц его измерения, об изобретении механических часов, об их устройстве и принципе действия. Об этом и фактах истории часового искусства, которое на протяжении веков выработало и свой особый выразительный язык и свои художественные традиции, написано в книге Райгородского «Часы и время», которая была издана по решению редакционно-издательского совета Государственного Эрмитажа. Поэтому те, кто пришел за информацией об истории создания часов, могли довольствоваться кратким содержанием прекрасной книги. Те же, кто лишь понаслышке знал о чудесах, творимых Мастером и не имел возможности увидеть, были ошеломлены, поражены, удивлены... В конце концов, «помышляя о чуде», а не за получением инфор-

мации мы идем в театр или музей, филармонию или кино...

Все циничные представления о том, что «чудес не бывает», испарились; потому что мы зрители-слушатели во второй части лекции-беседы именно с ними-то (чудесами) воочию и столкнулись. Вторая часть рассказа была самая интересная и посвящена уникальным произведениям искусства: часам-символам, часам-философским раздумьям самого автора. Каждое произведение имеет название: «Узы Времени», «Паутина Времени», «Мельница Времени», «Грусть по ушедшему Времени», «Петля Времени»; каждое произведение — это и часы, и удивительный рассказ-раздумье о времени, о том, что так мало нам отпущено и о том, как много надо успеть сделать.

То, что определить возраст человека можно по его лицу, понятно каждому; но то, что время суток можно узнать, взглянув в лицо Казимира, грустно стареющего механического человека, это — чудо из чудес! «Казимир» — часы без стрелок и циферблата, представляющие собой образ человека с механическим лицом, которое меняется: в полдень — это лицо молодого сильного человека, в течение дня на лице постепенно углубляются появившиеся морщины, становятся более резкими носогубные складки, уголки рта опускаются вниз, западает верхняя губа, а в полночь на лице Казимира закрываются глаза. Конечно очень жаль, что Казимира мы увидели только на фотографии, и посмотреть как он стареет час за часом не удалось.

«Жестокий», не оставляющий иллюзий грешному человеку, часы-образ «Мельница времени» не менее интересен. На фотографии — «костлявой мельницы крепость как крепость, высится ворчливо», а рядом, конечно же, идет-



бредет Дон Кихот, понуря голову. «Мельница времени перемальвает все: предметы, события, людей, — комментирует Леонид Дмитриевич. — Борьба с мельницей времени напрасна. Ее можно испортить, но невозможно остановить. Ее крылья вращаются безостановочно и неумолимо. «Мука», которую вымалывает мельница времени — это историческая память, то, что остается в наследие человеческому сердцу, уму и опыту».

Рассказывая о своих детях — произведениях искусства, часах-символах, Мастер приободрился, засветился, помолодел... Ну, как тут не присоединиться к пожеланию великого поэта:

*Не спи, не спи, художник  
Не предавайся сну,  
Ты — вечности заложник  
У времени в плену!*

После действия ко мне подошла профессор из числа «всех желающих» и, видимо, не в силах сдерживать восхищения от увиденного и услышанного, очарованная феноменом личности Леонида Дмитриевича Райгородского, сказала: «Вам можно позавидовать!»

— Что оставалось ответить? Мы — члены кафедры истории культуры, 20 лет возглавляемой уникальным человеком, живым Леонардо да Винчи, сами себе завидуем. Так я и сказала. И поверьте, искренне!

**Е.Э. ЦУКАСОВА**  
старший преподаватель  
Кафедры истории культуры

## Поспешай в науку смолоду

# Искусство и Человек — грани взаимодействия

**Тема с таким названием озглавила научно-практическую конференцию на Факультете естественно-научного и гуманитарного образования, состоявшуюся благодаря совместной инициативе Кафедры истории культуры и Кафедры материаловедения и технологии обработки материалов.**

В современной жизни большое внимание уделяется экологическим проблемам человечества, хотя часто понимание экологии пытаются свернуть лишь до сохранения и бережного отношения к природной среде.

Не менее важна для современной цивилизации художественная среда, её наполнение, сохранение и развитие. Докладчики, выступившие на конференции, выбрали художественное ремесло как дело своей жизни. За время обучения они научились слышать и понимать друг друга. Для них состояние художественного поиска, ощущение гармонии и дисгармонии мира органично и естественно. Но как научить непрофессионала видеть и признавать целительную мощь искусства, какие аргументы могут быть действенными в вечном споре «физиков» и «лириков» — задача не из легких. Именно поэтому конференция была задумана как встреча профессионалов с непрофессионалами, искусственных и неискусственных в искусстве людей для выработки языка взаимопонимания, для обозначения общечеловеческих, гуманитарных проблем бытия.

Для обсуждения на конференции кафедрой материаловедения

было представлено четыре доклада. Работа аспирантки Ю.В. Вьюношевой «Взаимодействие человека и искусства как способ восприятия действительности» задавала тон в обсуждении главной проблемы конференции. В выступлениях студентов-дипломантов А.М.Арбузовой и А.А.Грекова рассказывалось о том, как из замысла, будь то чувственные фантазии или аналитическое «раскладывание по полочкам» задачи заказчика, рождаются художественный образ, произведение искусства. А в докладе аспирантки Л.Е.Зуевой, посвященном известной петербургской династии мозаичных мастеров Фроловых раскрывались интересные и для непрофессиональной аудитории вопросы, связанные с петербургской культурой, ее неразрывной связи с мировой и собственно российской традицией. Таким образом, как мы видим из представленных тем, была сделана попытка показать многогранность проблема взаимодействия человека и художественной среды.

На конференцию были приглашены студенты младших курсов различных направлений ФЕНГО. В обсуждении докладов приняли участие и преподаватели обеих кафедр. Организаторы справедливо полагали, что вынесение обсуждения проблемы за рамки узкопрофессиональной среды может показать актуальность вопроса, высветить новые грани в живой дискуссии.

Нельзя с уверенностью сказать, что научное обсуждение поставленной на конференции темы в полной степени удалось. Тем не

менее, подготовка и проведение мероприятия выявили проблемы, которые необходимо решать в нашем университете для повышения качества подготовки современных выпускников высшей школы. В этом смысле наш первый опыт оказался продуктивным и полезным.

Конференция показала, что существует реальная необходимость обсуждения проблем творчества в студенческой, моло-



дежной среде. При подготовке конференции докладчики заранее предоставили свои материалы (и текст докладов, и презентации) в электронном виде, что, безусловно, свидетельствует и о культуре подготовки дискуссии, и о заинтересованности авторов в обсуждении тем. Тем не менее, заметим, что для обеспечения выступающих необходимыми техническими средствами в учебном корпусе на Ульянке не нашлось ни одной аудитории оборудованной стационарной современной мультимедийной техникой. Удачным и своевременным в этом смысле оказался опыт сотруд-

ничества с Культурно-бытовым центром, который предоставил в распоряжение организаторов аудиторию, соответствующую требованиям проведения конференций. Выставка художественных работ студентов и аспирантов нашего вуза, экспонировавшаяся на втором этаже КБЦ, органично сочеталась с темой «Искусство и Человек: грани взаимодействия» и стала частью конференции.

Приглашенным на конферен-

цию студентам младших курсов было полезно познакомиться на конкретных примерах с организацией собственных публичных выступлений, культурой проведения научных дискуссий, искусством овладения вниманием аудитории.

В ходе обсуждения докладов был поднят сложный социально-философский вопрос о формировании вкуса, критериях оценки творчества, его преемственности.

Практика проведения студенческих конференций всегда была нацелена на расширение научного кругозора участников, на

формирование у студентов коммуникативных навыков общения с аудиторией и отстаивания своего взгляда на научную проблему. Трибуна студенческой конференции — это площадка для приобщения студентов к научно-исследовательской практике. В этом отношении опыт прошедшей конференции показал, как трудно нашим студентам включиться в научную дискуссию.

Так, например, студенческая аудитория, несмотря на то, что все внимательно слушали докладчиков, практически не смогла сформулировать вопросы для обсуждения. Такой негативный результат конференции в очередной раз высветил большую проблему нашего университета. Пренебрежение гуманитарной подготовкой, катастрофическое снижение требований в учебном процессе, массовое сокращение учебных часов является прямой дорогой к снижению профессионального уровня выпускника университета. Высшая школа обязана отстаивать свое предназначение подготовки элитарных специалистов высокого класса с широким гуманистическим кругозором. Иначе мы превращаем университет в цеховую гильдию, дающую минимум знаний для ремесленной работы.

Символично прозвучал в заключение вопрос от слушателей конференции: «А когда мы соберемся в следующий раз?»

Такое завершение конференции, возможно, стало лучшей оценкой того, что было сделано.

**М.Ю. ШМЕЛОВА,**  
доцент Кафедры  
истории культуры

**У всех студентов Корабелки есть свои поводы для гордости, будь то хорошие оценки, спортивные достижения, участие в олимпиаде или победа в университетском конкурсе. Но что же теснее всего связывает молодых инженеров, вчерашних школьников, с корабельным делом? Для каждого, кто побывал на яхте «Хортица», ответ очевиден — море.**

Яхта «Хортица» — поистине настоящая гордость нашего университета. Спроектированная и построенная в 1961 году студентами ЛКИ, яхта воспитала не одно поколение замечательных моряков, талантливых инженеров и самых настоящих «морских волков».

На «Хортице» остро чувствуется преемственность поколений. Умудренные жизнью моряки передают свои знания и опыт молодым, молодые взрослеют — и вот уже они воспитывают и обучают «козорогов», как называют на «Хортице» новичков, не сходящих ни в один поход.

Я пришла на яхту первокурсницей в 2007 году. Почему-то информация о том, куда нас поведут, ускользнула от меня, и я знала лишь, что встреча предстоит на Крестовском острове. Одежда соответствовала — в туфли на каблук и пальтишко. Теперь я понимаю, насколько комично это смотрелось и что подумал капитан, увидев нарядных «яхтсменов».

Итак, первый мой выход «в моря» (а на деле — в Невскую Гу-

бу) состоялся в сентябре, на традиционных осенних воскресных «покатушках». Первый морской опыт, пусть даже в качестве гостя, не сравнить ни с чем. Яхтинг впечатляет раз и навсегда. Это и свежий ветер, и море, и волны, и дружный экипаж, и пресловутые макароны с тушенкой на обед. Я захотела остаться.

В тот год в экипаж «Хортицы» влилось много новых студентов, и из них постепенно сформировалось молодое поколение, которое в настоящее время уже может похвастаться обширными знаниями и неплохим опытом в морском деле.

На яхте я осознала на собственном опыте смысл поговорки «Любишь кататься — люби и саночки возить». «Хортица» уже не молодая яхта и требует хорошего ухода, поэтому каждую весну экипаж старательно шкурит, обстукивает, красит и лачит любимую яхту. Работать на «Хортице» — одно удовольствие, ведь ты трудишься в команде, плечом к плечу с товарищами. Больше всех за нашу «маму», как мы иногда ласково называем «Хортицу», радеет капитан, Михаил Юрьевич Трекало. Он внимательно следит за нашей работой, привлекая нам аккуратность, старательность и упорство в достижении наилучшего результата. Благодаря такой заботе наша красавица из года в год радует

нам глаз и привлекает внимание других яхтсменов — как в России, так и за рубежом.

Награда за труд на яхте сладка. Летом я на целый месяц отправилась в поход по Балтийскому морю! Я даже представить себе не



могла, что моя мечта путешествовать под парусом по заграничным странам когда-нибудь осуществится, но благодаря «Хортице» она воплотилась в жизнь!

В тот год, летом 2008, наша яхта побывала в четырех странах: Эстонии, Латвии, Швеции и Финляндии. Впечатления остались неизгладимые. Я до сих пор остро чувствую, как замирало мое сердце во время первого шторма на подходе к Таллину; как приятно было вставать на вахту вместе с членами команды, ставшими тогда уже моими друзьями; с каким восторгом я встречала рассветы и провожала закаты в море!

Главное, что я ощутила, побывав в походе — это то, что члены экипажа любят свое дело. Поэтому на борту витала непринужденная веселая атмосфера. Кажется, я в жизни своей столько не смеялась, как за один этот месяц, ведь даже в самых сложных ситуациях ребята не унывали, и я старалась этому научиться.

Впрочем, училась я и многому другому. После похода я уже могла поставить парус, немаложко управлять яхтой, умело драить палубу, выстоять качку на камбузе, а также приготовить все «фирменные» походные блюда с тушенкой.

Конечно, обучение яхтенному делу началось задолго до похода. Капитан организовал для новичков курсы яхтенных рулевых, и мы терпеливо постигали азы того, что нам предстояло применить на практике.

После того похода были осен-

## С волной и ветром

ние выходы на Березовые острова, на форты, в бухту Дубковую. Зимой наша яхта «в спячке», а весной «старички» и новые «козороги» снова берутся прихорашивать «Хортицу». Следующие походы были ещё интереснее первого. Наша яхта побывала в Германии в рамках фестиваля Hansa Sail в Ростокке, посетила Данию. Сейчас строим планы на следующий год.

Не так давно яхта отметила свой пятидесятилетний юбилей. В честь этого события экипаж «Хортицы» вместе с друзьями с другой яхты, «Северное сияние», отправился в небольшую бухту Дубковую. Были и песни у костра под гитару, и пиратские пляски, и солёные шутки настоящих мореманов. Каждому было, что вспомнить, и за что поблагодарить яхту, взрастившую их.

Я считаю яхтинг лучшим из своих хобби и очень рада, что мое знакомство с морем произошло именно на «Хортице». Я совершенно уверена в том, что этот опыт очень пригодится в жизни. Ведь яхтинг не только помогает применить на практике то, что мы изучаем в теории, но и воспитывает характер, учит не сдаваться, находить выход из любой ситуации и всегда держаться молодцом. Это ли не бесценно?

**Екатерина КАНТУР**  
магистрант, гр. 1161

## Регата «Кубок Балтийского моря 2011». Санкт-Петербург — Таллинн — Рухну — Котка

### РЕЦЕПТЫ ПОБЕД ИЛИ ОТКРОВЕНИЯ ЯХТЕННОГО КОКА

#### Ингредиенты экипажа яхты «Ника»:

Капитан — Вадим Манухин  
Старпом — Александр Кульцел.  
Старпом — Сергей Альбов.  
Тактик — Адріан Носов.  
Помощник — Павел Бренс.  
Ст. матрос — Александр Ган.  
Матрос — Александр Саяркин.  
Матрос — Евгений Николаев.  
Матрос — Илья Кузьмин.  
Матрос — Алексей Игнатъев.  
Соль и перец добавлять по вкусу!

#### Рецепт №1

#### СНЫ В ОБЛАКАХ

Вахта сменяет вахту. Сон приходит на смену бодрствованию. Морской человек на своей койке видит сладкие снопутные сны. Но вот объявляется штормовая погода, которая переворачивает всё с ног на голову (в прямом и переносном смысле). Лозунг этого времени: «Где лег — там и заснул». Спать нет времени, а хочется. Тогда любое устойчивое положение тела в пространстве неминуемо приводит ко сну. «Ника» летит вперед. Море успокаивается, волна больше не норавит пробить деревянный борт нашей «шестерки». В такие моменты, если за бортом хорошая погода — смело разваливаешься на палубе. Легкое покачивание яхты, свежий воздух — против такого снотворного не устоит ни одна бессонница!



#### Рецепт №2

#### МОРЕ НАС КОРМИТ

На своем сайте я рассказывал, как мы ели свежесобранную на побережье острова Утё морскую капусту. Сейчас вспомнил случай, когда морская пучина накормила нас следующим образом. Идем как-то осенью не спеша по Финскому заливу на яхте. Сквозь утреннюю дымку нам на встречу появляется огромный фруктово-овощ-ягода. Экипаж, молча и задумчиво, смотрит на проплывающий мимо яхты арбуз. Действие заворачивало. Воображение рисовало долгое полное приключения путешествие арбуза по морям и океанам. И только команда капитана возвращает нас на палубу — делаем поворот. Охота началась! После отработки маневра по спасению утопающего, т.е. арбуза, зелёный оказывается на палубе. Какой же он был вкусный. Такого сочного, выдержанного в балтийских водах арбуза я больше никогда не ел!

#### Рецепт №3

#### ГОТОВИМ ГВОЗДЬ

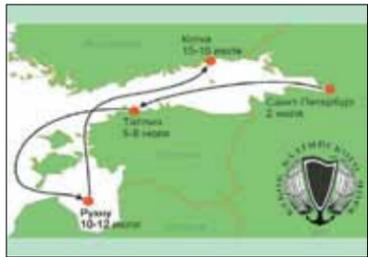
Кубок Балтийского моря в самом разгаре. Три гонки позади. Мы лидируем в своей группе. Можно немного расслабиться и погрузиться в сказочную атмосферу красивого города Таллина. В эти дни в столице Эстонии как

раз проходил фестиваль ремёсел. Экипаж яхты «Ника» с удовольствием поучаствовал в нём. На фестивале можно было узнать старинный рецепт приготовления душистого мыла, побывать столяром, испытать себя в ратном деле или поучаствовать в строительстве лодки. А наш капитан взял в руки молот и стал на некоторое время настоящим кузнецом, выковав гвоздь. Этот гвоздь теперь находится в нашей яхте и пусть приносит нам только удачу!

#### Рецепт №4

#### НЕИЗВЕСТНОСТЬ

Гонка Рухну-Котка началась в хорошую ветреную погоду. Сразу пришлось взять рифы. В такое время яхтенный кок отдыхает от своих обязанностей, так как в качку готовить что-либо не представляется возможным. Для этого ещё надо быть хорошим жонглером-экстремалом. Но есть-то надо! Настает период супов быстрого приготовления и теплого чая.



Чем ближе подходили к Финляндии тем слабее становился ветер. Наш главный конкурент яхта «Онега» — потерял из виду. Мы не знали где они — впереди нас или позади. Приходилось биться с неизвестностью, самими с собой. Любый спортсмен подтвердит, что легче бежать рядом с соперником! Результат лучше и мотивация перед глазами. Только на финише, когда яхта «Ника» пришла в порт города Котки мы узнали, что первые! Мы выиграли «Кубок Балтийского моря 2011»!

#### ЛУЧШЕ ОДИН РАЗ УВИДЕТЬ, ЧЕМ СТО РАЗ ПРОЧИТАТЬ

Во время регаты был снят фильм «Кубок Балтики 2011»,



который отражает участие яхты «Ника» в каждом этапе кубка. Фильм можно посмотреть на сайте яхты <http://www.nika-l6.16mb.com>, в группе ВКонтакте <http://vk.com/club1352342>

Хочется обратиться к тем, кто раздумывает, а не заняться ли ему парусным спортом. Тут нечего думать! С нами ты обогатишь свой лексикон морскими терминами, научишься прокладывать курс по карте, определять местоположение яхты в море по навигатору. У тебя появятся манья вязать морские узлы везде, где это возможно. Удивишь своих друзей новыми знаниями в столярном и лакокрасочном деле. Получишь незабываемые впечатления, идя под парусом в ветреную погоду. Твои руки станут крепкими, а кожа загорелой! Всё это яхта «Ника» — принимаем в экипаж без ограничений!

**Алексей ИГНАТЬЕВ**  
матрос, кок яхты «Ника»  
студент факультета КЭиА  
Фото автора



## Шлюпочный Парад Победы

Семь шестивесельных ялов со студентами-корабелами, курсантами военных училищ и молодежью города приняли участие в традиционном Параде 9 Мая в акватории Невы, возложив венки на воду в знак памяти тех, кто защитил наш город в суровые годы Великой Отечественной войны.

Полный фоторепортаж с праздника — ВКонтакте: <http://vk.com/zakave>

Фото Алексея ВАСИЛЬЕВА



## Бегом из-под тучи

12 мая 2012 года в парке «Александрово» прошёл легкоатлетический кросс «Ллоцманская миля», посвященный памяти 264 Отдельного пулемётно-артиллерийского батальона. Несмотря на ненастную погоду в кроссе приняло участие более 400 студентов «Корабелки».

Победителями кросса стали: Сучков Андрей (15КС3), Осипов Павел (821), Смирнова Валерия (7300), Кирюхина Юлия (813).

К сожалению, не смотря на большую организаторскую работу, проведенную преподавателями кафедры физ. воспитания по подготовке легкоатлетического кросса, не все руководители деканатов и кафедр освободили своих студентов от плановых занятий в этот день, поэтому многие студенты не смогли принять участие в кроссе.

Фото Сергея ДОВГЯЛЛО



На днях нам с фотокором случилось быть на Стрелке Васильевского острова. Залюбовались панорамой Невы и вдруг одновременно остолбенели: прямо по реке к нам шел человек! На ногах — маленькие зеленые понтоны, а в руках ну чисто лыжные палки.

Что за чудеса?!

Вдруг человек присел и к берегу пристал уже на маленьком катамаранчике. Мы дождались, пока он причалит, и тотчас взяли в оборот:

— Где вы взяли такие штуковины?

— Сам сделал — осуществил мечту детства, — пояснил пришедший по воде аки по суше Раис Хакимов. — Маленький совсем был, когда эта мысль меня захватила, но потом как-то забылась. А в 2005 году переехал в Питер из Башкирии. Зима, если помните, оказалась бесснежной — на лыжах, как дома привык, ни разу не прокатился! Досада взяла, но тут-то детская мечта и вспомнилась.

— И смастерили такие... как бы их точнее назвать... водоступы?

— Водобеги, — поправил Раис. — Водоходы уже есть, водоступы тоже, так пусть будут водобеги. Но 7 лет назад я до них еще не додумался. Тогда на работе нашлись куски пенопласта, вырезал из них подобие лыж, и пошли мы с другом кататься на озеро в пригороде.

— И как?

— Удовольствие получили, —

пожал плечами наш собеседник, — но удобства особого нет: пенопласт ведь хоть и легкий, но громоздкий, — носить такие «лыжи» не с руки. Начал ломать голову, как устранить эти минусы, и наконец родилась идея сделать лыжи надувные.

— Хитро! — не можем мы сдерживать восхищение. — Придумал-то их Леонардо да Винчи еще, — замечает конструктор. — Правда, те были деревянные, а я лишь использовал современные материалы. Потратил несколько лет, занимаясь разработкой конструкции в выходные.

По специальности Раис инженер, а начинал как технолог на авиазаводе, так что техническая смекалка всегда при нем. Придумал образ будущих надувных своих «лыж», раздобыл немецкую лодочную ткань — одну, как говорят знатоки, из лучших в мире — и в прошлом году сделал, использовав технологию изготовления лодок, первые водобеги. А в декабре даже получил на них патент.

— Это те самые? — киваем на его ноги.

— Куда там! — смеется Раис. — Когда выходил испытывать — а без испытаний нельзя, у меня их выпрашивали, я их всякий раз отдавал. Один богат даже отвалил кучу денег: улетаю, мол, на Адриатику, у меня свой катер, вила —

На спектакль с таким названием «замахнулись» актеры студенческого театра-студии «Камео», сорвав долгие продолжительные аплодисменты на премьере, состоявшейся 29 апреля в клубе «Корабел».

Юные артисты посвятили этот спектакль всем ленинградцам, детям блокады. В основу пьесы легли реальные события. Военный балетмейстер Аркадий Обрант в 1942 году собрал своих ребят-танцоров из Ленинградского Дворца пионеров и создал танцевальный ансамбль при политотделе 55 армии, защищающей Ленинград. Ребята дали около 3000 концертов на фронте.

Нелегкая задача стояла перед режиссером театра Ринной Николаевной Назаровой и актерами — прочувствовать те тяжелые времена войны. Молодежь 21 века не просто сыграла детей блокады, они, казалось, пережили на сцене их жизни. Но, пожалуй, самое приятное для простого зрителя это то, что действительно веришь всему происходящему и на время забываешь, что живешь в совершенно другом мире.

Дрожь по телу пробегает, когда представляешь, как голодные и холодные дети войны загорно,



из последних сил танцуют развеселую «Тачанку», цыганочку с выходом и вызывают улыбку на лице солдат, которые понимают, что каждый бой может быть последним... Дети внушали надежду в сердца военных...

И особенно хотелось бы отметить тот труд, который вложила труппа в жизнь спектакля: найдены и сшиты костюмы военного времени, СВОИМИ РУКАМИ сделаны декорации, продумана каждая мелочь в образе героев, вплоть до морщины на лице военных.

А еще приятно сообщить, что у театра уже есть одна победа. На Сочинском театральном фестивале (1-7 мая 2012 г.) лучшую женскую роль второго плана (спектакль «Живая жизнь») получила актриса нашего театра Олеся Рыжкова (4 курс, ФКиО). Поздравляем Олесю и весь театр.

А увидеть спектакль «Живая жизнь» можно будет на закрытии сезона 27 мая — как всегда, в клубе «Корабел» на пр. Стачек 88/2.

Приходите!

Ирина ПОВЫШЕВА  
наш собкор

## Сытое брюхо к ученью не глухо

В середине апреля на Стачек 111/2 проходил ежегодный «Конкурс кухни». В этом году помимо разрисованных кухонь члены жюри смогли полюбоваться двумя отремонтированными этажами. (Хочу отметить, что после проведения конкурса начали ремонт еще одного этажа!)

Компетентному жюри пришлось просмотреть 22 кухни. Каждая была оценена по достоинству. В этом году определиться с одним победителем не удалось, было принято решение наградить победителей по номинациям: «сказочная», «вкусная» и «камбуз». Без призов не остался никто. Даже кухни, где не было ничего креативного, а просто чисто, получили

свой заслуженный торт.

Хочется поблагодарить всех студентов, которые приняли

участие в этом конкурсе.

Мария МЕЛЬНИКОВА  
Фото Сергея ДОВГЯЛЛО



## По воде аки по суше

будет развлечение. Потом звонит: мы, говорит, тут их друг у друга вырываем!

— А не опасно вот так — пешком бродить по Неве?

— Если ты в гармонии со стихией воды, то она вам вреда не причинит, — уверен Раис Хакимов. — Конечно, Нева очень опасна, но с ней надо договариваться... И по-



том, смотрите, длина каждого водобега 2 метра, их общая ширина — 80 сантиметров, а если ноги немного развести, как при ходьбе, получается 1 метр 30 сантиметров. Представьте плот таких размеров — попробуйте его перевернуть! В прошлом году человек четвереста катались, в очередь ко мне стояли — и никто не упал!

Хитрость, как мы дознались, тут вот в чем. Каждый водобег со-

стоит из двух надувных баллонов, соединенных между собой тканевой пластиной. Когда становишься на него, точка опоры оказывается ниже нижней точки конструкции. Получается, чем тяжелее человек, тем больше баллоны уходят в воду.

— Неустойчивость возникает тогда, когда опора приходится на верхнюю поверхность, а тут — на нижнюю, — объясняет конструктор. — А если поднимется волна, упасть не дадут палки с поплавками. Объем воздуха в каждом 8 литров — вполне достаточно, чтобы держать равновесие при резком порыве ветра и волнении на воде.

Впрочем, водной стихией применение не ограничивается.

— Можно ходить и по тонкому льду, — удивляет Хакимов. — Я испытывал водобеги как-то на озере в декабре. Отодвигаешь сиденье чуть дальше назад и садишься — носы водобегов задираются при этом выше льда на несколько сантиметров. Отталкиваешься палками, носы наезжают на лед и продавливают его благодаря вашей тяжести — только треск стоит! А баллоном хоть бы что: я их на берегу и резал обломками льда, и колот. Лодки-то надувные лед режет потому, что несутся быстро...

Скорость же передвижения на

водобегах Хакимова до 10 километров в час. Если течение меньше этой скорости, можно идти в любом направлении. Единственно, если шагать против течения, скорость будет меньше. И еще нельзя идти коньковым ходом, только классическим — как пешеходы.

— По камышам ходить хорошо, по заросшим водоемам, по болотам, — перечисляет достоинства своего изобретения Хакимов. — А еще с воды на лед и со льда на воду. Скажем, оторвало рыбака на льдине от берега — он спокойно встал на водобег и ушел. И что еще важно: при ходьбе на водобегах человек получает очень большую нагрузку, у него работают практически все мышцы — чистый фитнес! И одновременно тренируется вестибулярный аппарат.

...Пока мы беседовали, Раис Хакимов спустил воздух из баллонов, разобрал палки и сложил все в небольшой чемоданчик.

— А можно и просто в обычный полиэтиленовый пакет положить, — перехватил он наш очередной удивленный взгляд и поднял чемоданчик на вытянутой руке: — всего 4 килограмма весом поклажа.

— Дальше совершенствовать свои «лыжи» будете? — спрашиваем конструктора на прощание.

— Сейчас делаю парус, — машет он нам рукой. — Тоже надувной — такого в мире еще нет.

Александр ЖАБСКИЙ  
ФОТО Александра ДРОЗДОВА  
spbvedomosty.ru

# ШЛЮПОЧНЫЙ ПОХОД ПО ДВУМ МОРЯМ

(Окончание, начало в ЗКВ № 4, № 5, № 6-7, № 8-9)

**Если честно, мне жалко расставаться с бесстрашной командой корабелов-шлюпарей, бросившим вызов ветрам и штормам двух морей в романтическую эпоху первой половины шестидесятых, когда не было ни мобильных, ни GPS-навигаторов, зато была молодая Победа, а мы были первыми в космосе, и молодежь верила, что скоро «и на Марсе будут яблони цвести».**

**Для тех, кто пропустил прошлые номера с захватывающими дух перипетиями похода, мы не будем пересказывать содержание «предыдущих четырех серий» — газету можно найти в Интернете. А сегодня, расставаясь с героями публикации, хочется выразить огромную благодарность автору — Рафаилу Михайловичу Мельникову — за то, что он столь блестящим литературным языком передал дух времени, вписал яркую главу в историю легендарных шлюпочных походов Корабелки.**

**Вместе с пожеланиями автору здоровья и бодрости хочется выразить уверенность, что его книгами будущие поколения не только будут зачитываться, но и наверняка снимут по их сюжетам увлекательные блокбастеры!**

Море быстро успокаивается, волна почти разгладилась, ветра не чувствуем, но непонятно, каким чудом тихонько подвигаемся вперед.

Появился берег справа — входим в восточный угол Азовского моря, что вроде Маркизовой лужи у нас на Балтике. Вон слева, на севере — Лисий Нос, пройдем на Стрельна, промчался навстречу «Метеор», показались первые приемные буи фарватера. Скоро Ленинград... Сердитый гудок возвращает тебя к действительности — странного вида допотопный пароход — не то дворник, не то привратник на фарватере, напоминает, чтобы мы держались в стороне. Третий час после «встряски» продолжается наше странное плавание — паруса полощут, ветер не ощущается, а мы идем по воде, словно втягиваемой в горло великана.

Сгущаются сумерки, множество огней появляются впереди и слева, проходим маленьким островком с мигалкой — словно указатель на развилке. Весь в огнях, прошел мимо пароход, названия уже не прочтешь. Огни города, кажется, отступают перед нами, какие-то низкие острова слева проступают сквозь тьму, и мы уже в реке.

Убираем паруса — ветер совсем уже не тянет, пошли к островам, луна указывает нам путь. После получасового блуждания на веслах подходим к берегу. Какая-то веселая компания приглашает к себе — мы в предместье Азова, а сегодня суббота, многие уже выбрались за город. Костры, самые разнообразнейшие плавучие средства — вплоть до речных теплоходов, усеяли берег. В половине одиннадцатого и мы находим себе пристанище. При свете прожектора с катера какого-то аборигена медленно втягиваемся в небольшую бухточку, — «Шабаш!» Палаточная команда быстро разбивает лагерь; копыта и рейки у нас свои — так удобнее и быстрее, и через несколько минут все четыре наших «шатра» выстраиваются рядом с бухтой. На всякий случай соединяем шлюпки меж собой кормовыми фалинями, а с носа каждой на носовых фалинях заводим на берег дреки. Теперь за шлюпки можно не беспокоиться — на берег не выбросит. После суточного перехода решено хорошенько отоспаться, но вышло иначе.

\*\*\*

Уже под утро сквозь сон слышался близкий плеск воды и свист ветра, подпирающего под днище палатки, словно волны прокатываются под тобой. Это и вправду

оказались волны — нагнало воды с реки и затопило весь наш лагерь. Плавают вокруг палаток кеды, тапочки, ботинки. Вот так советовал нам абориген с мотолодкой, что уступил нам вчера эту бухту — «высокое», говорит, место. Шлюпки почти касаются бортами берегов бухточки, фалиня вытянута в тугую, по самый тренд впились в землю дреки, не все по порядку. Нашей вчерашней предвзятостью мы избавили себя от верного ночного аврала.

В 5.30 весь лагерь охвачен суматохой — ловим ботинки, амуницию; кто-то спросонья сыграл со шлюпки в воду. В полчаса собрались — уходим.

Еще не очухавшись как следует, отваливаем, тут же поднимаем паруса — и словно оказываемся в другом мире. Живописнейший канал, обрамленный с обеих сторон аллеями высоких деревьев, спокойная гладь воды, подернутая лишь легкой рябью и две шлюпки с белоснежными парусами бесшумно скользят в лучах поднимающегося солнца. Тишина. Вот и первый день речного плавания. Картина напоминает приладожские каналы. Приводимся к ветру, чтобы схватить в кадр флагмана на фоне зелени. Должно получиться отлично. Из-за поворота вылетает «Метеор-б», хватаемся за аппараты — надо и этот кадр не упустить.

Кончается прямая аллея деревьев, пошел низкий берег с лугами до самого горизонта, редкий кустарник тянется по берегу, отвлеваются протоки, острова — все это низко над водой и при малейшем подъеме, конечно заглаживается — действительно, плавни. Все в зелени выстроились на воз-



вышенном берегу домики селения — зеленые, синие, голубые. Масса лодок на берегу, моторки встречные и обгоняющие; сегодня воскресенье — кто в город за покупками, кто за город отдохнуть...

В 9 утра пришли в Азов. Долго идем на подходе к городу грозные бастионы древней крепости — никто не вспомнил, что Петру 1 пришлось все их срыть по Прутскому миру. Последний поворот — и на высоком в несколько сот метров берегу открывается перед нами город, весь в зелени садов. Полная ему противоположность — правый берег, низкий, едва возвышающийся над водой, но тоже в яркой зелени рощи. В виду города производим маневр «передача сигарет на ходу под парусом» и высаживаемся на зеленом островке против города.

На стоянку в Азове отведено 4 часа. Надо успеть запастись хлебом, что-нибудь перекусить — обед здесь готовить негде, обежать город, заглянуть в музей. По подвесному пешеходному мосту переходим с острова на городскую сторону. Навстречу — непрерывный поток — воскресенье выдалось на славу — все спешат «на лоно». Поднимаемся в город, оглядываемся. Да, крепость наверху такой кручи должна быть неприступной. С высоты старинного крепостного вала, уступом обрывающегося над рекой, как на ладони виден остров и наши шлюпки, пляж за островом и, бесконечные луга вдали, селения и лента Дона, причудливо извиваясь, уходит за горизонт.

\*\*\*

Ровно в час дня отходим. Берег и вода полны отдыхающих, осторожно выходим на середину реки, лавируя меж голов купающихся. Ожидаем флагмана, его паруса попали в тень рощи и никак не могут забрать ветер. Полуповоротами сбиваем ход нашего коня, нетерпеливо рвущегося вскачь. Ветер сильный, порывистый — это не утреннее «благословение». Одним из порывов схватило рубашку Вити Черняка. «К повороту!» спускаемся вдолгую. Готовим крюк, сейчас подцепим — промазали! Новый галс — но, увы, рубашка, пропала из виду. Витя вне себя: «Новая рубашка!» Но флагман уже далеко впереди, поворачиваем за ним.

Вот автомобиль за поворотом реки — словно плывет по воде, а навстречу ему идет по лугу наша флагманская шлюпка. Не утихли еще страсти, вызванные потерей рубашки, как новое зрелище привлекает внимание — змея переплывает реку; миллиметров на 300 выступает над водой, чернеет под водой работающий корпус. Прямо за кормой проходит плывущий «гад» — вряд ли есть более отвратительное создание природы...

Поворот следует за поворотом — проходят за бортом селения, дома вдоль реки, ребяташки, играющие у воды. Неожиданно, словно сказочное видение, из-за крайнего дома очередной деревушки появился парусник, идущий навстречу. Откуда он здесь на реке?

Оправившись от изумления, соображаю, ведь в Ростове мореходные училище, одно из старейших в России. Ясно, их учебное судно. По типу парусного вооружения — баркентина, идет под мотором, па-



над ним стена зелени тянется вдоль берега. Много загорающей публики — это уже, наверное, пригород Ростова. Флагман идет вдоль пляжа, видимо, выбирая место. Идем за ним. Зеленая полоса — надежное прикрытие — да и ветер, видно, успокоился; спокойно идем вдоль пляжа, обозревая публику. Какая-то «русалка» из купальщиц прицепилась сзади, держится за руль, провожая нас к берегу.

\*\*\*

19.20 — последняя запись на ходу — «пришли на пригородный пляж Ростова». Командир похода отправляется на теплоходе в Ростов — дела! А нам забот тоже хватит: надо вымыть свои шлюпки, разобрать снаряжение, уложить штормовые комплекты и т.д. — словом привести все к транспортному виду — от Ростова шлюпки со всем снаряжением пойдут на барже до Череповца, откуда новая смена команд поведет их уже в Ленинград...

Камбузная команда, не мешкая, принимается за обед в ближайшей рощице — почти двое суток не готовили ничего горячего.

Последний концерт самодельности под неизменную нашу гитару. Довезли-таки этот инструмент до Ростова; несколько раз грозила ему гибель от чьей-нибудь неосторожной ступни, руки или иной более объемистой части тела. Мы берегли гитару от солнца, морской воды, дождя и косых взглядов командира перехода, но, конечно, если бы не хозяин, державший ее при себе на баке, вряд ли она уцелела бы после всех авралов, что приходилось на долю баковой команды под парусом.

\*\*\*

14 июня. Последний переход. В половине седьмого утра выходим. Отгребаем от берега, ставим паруса — и пошли. Тянутся слева не то пригороды, не то окраины Ростова — вот уже третий час все идут и идут дома — больше, меньше: нескончаема их вереница. Меняются галсы, но ветер попутный все время. Вот, кажется, порт — суда самые разные: морские, речные, волжские танкеры и рыболовные траулеры. Открылся впереди мост-город, наконец-то.

С флагмана получено приказание — приготовиться отдать оттяжку рейка, если потребуются, перед мостом; высота его нам неизвестна — пройдут ли наши мачты? Пытаемся сравнить высоту нашего рангоута с габаритами обгоняющего теплохода типа «Москвич». У нас выше. Следим за флагманом — они уже подходят под пролет, выравнивая реек горизонтально проходят, вступаем и мы. Из-под моста открывается панорама центральной части города. Пришли. Последние минуты плавания.

8.23. — «На фалах! Паруса долой!», и мы подходим к пирсу водной станции Ростовского-на-Дону Морского клуба ДОСААФ. Дежурный по водной станции встречает, указывает нам место.

Все. Поход закончен. Позади 400 с лишним миль пути, 13 суток похода, 152 часа, проведенных в море. Неизгладимы останутся в памяти участников эти дни, не раз еще во всех подробностях будем мы заново переживать все перипетии похода, с гордостью про-

износя: наш поход, наша шлюпка, наша команда.

Широта водных просторов и романтика борьбы со стихией, углубленное чувство родной земли и радость первооткрывателя, чувство локтя и взаимной выручки, сознание того, что ничто в жизни не дается без труда, умение не теряться, преодолевать любые трудности, наконец, отличная морская выучка — вот, что дают нам дальние шлюпочные походы, если, конечно, моторным «обеспечением» они не превращаются в увеселительную прогулку. Одиночкам нет места на шлюпке. В этом ее, если хотите, специфика, отличающая шлюпку от яхты, где этим одиночкам — раздолье; управлять шлюпкой может только команда, коллектив, где каждый может положиться на соседа, где каждый знает, что от него зависит успех дела и что успех этот немислим без четкой слаженной работы, и конечно, дисциплины. И сколь бы ни велики были трудности, любой участник похода, если он не нытик и белоручка («что я, дурак — веслами лопатить?»), вспоминает о нем с гордостью за себя и свою команду.

Парусная шлюпка во все времена и эпохи была и остается ныне отличным подспорьем в воспитании настоящего моряка, настоящего, выносливого, инициативного. Военно-прикладное значение шлюпки — неоспоримо.

Все эти истины не стоило бы, конечно, вспоминать, если бы не то печальное состояние, в котором пребывает ныне шлюпочное дело в организациях ДОСААФ. Я вспоминаю свой первый поход, еще под бело-голубым флагом ДОСФЛОТ. В пути по Волге мы встречали шлюпки других переходов, помню, как обменивались приветствиями с командой перехода Ленинград-Сталинград, участвовали по пути в соревнованиях по морскому многоборью в Ярославле, встречались с досфлотовцами Щербакова. Картина, ныне, увы, не та. За все время похода мы не встретили ни одной шлюпки, исключая Керченской «двойки», и вообще лишь раз видели флаг ДОСААФ, да и то на гафеле катера занятого увеселительной прогулкой и не заметившего нас...

Фетишизация т.н. «Технических видов спорта» послужила, видимо, благовидным предлогом для свертывания дальних шлюпочных походов. Техника техникой, но нельзя забывать и о «душе».

Шлюпка — лучшая школа коллективизма, надо вернуть ей паруса, надо возродить шлюпочные походы, надо сделать так, чтобы флаг ДОСААФ стал парусным лагом, а не только знаменем мотоциклистов.

**Р.М.МЕЛЬНИКОВ**  
6 октября 1965 г.

**Всех любителей водных видов спорта мы приглашаем на традиционную шлюпочную регату «Весла на воду», которая состоится в субботу 26 мая на акватории реки Большая Невка возле Ушаковского моста. Торжественное открытие гонок на морских шестивесельных ялах — в 10.30. Приходите!**



В мае нынешнего года отмечает 60-летний юбилей заведующий кафедрой экономической теории профессор **Игорь Геннадиевич Бондаренко**.

Юность Игоря Геннадиевича была тесно связана в футболом. Отец — Геннадий Борисович, известный в Советском Союзе игрок и главный тренер футбольных команд «Динамо» и «Зенит», вовлек сына в футбольную среду, где он проявил себя как блестящий нападающий, участник многих юношеских сборных по футболу, при-

зер международных турниров юниоров во Франции.

Казалось бы жизненный путь Игоря Бондаренко определен, однако после окончания экономического факультета ЛГУ в 1974 году он связал свою судьбу с Корабелкой, пройдя путь от ассистента до профессора, заведующего кафедрой нашего университета!

Игоря Геннадиевича отличает высокий профессионализм, он пользуется заслуженным уважением и авторитетом среди коллег и студенческой аудитории. В нелегкие времена, связанные с перестройкой и реформированием высшего образования, возглавляемая И.Г.Бондаренко кафедра сумела найти новые формы обучения, приняла активное участие в разработке программ и преподавании новых курсов для магистров.

Игорь Геннадиевич молод душой, обладает тонким чувством юмора и всегда готов прийти на помощь! Поздравляем юбиляра и желаем долгих лет жизни и дальнейших творческих успехов в научной и педагогической деятельности!

**Коллектив кафедры экономической теории СПбГМУ**



25 мая 2012 года исполняется 70 лет заведующему кафедрой физики СПбГМУ доктору физико-математических наук, профессору, заслуженному работнику высшей школы Российской Федерации, действительному члену Академии инженерных наук им. А.М.Прохорова **Федору Федоровичу Легуше**.

За этим внушительным перечислением ученых степеней и званий скрывается большой плодотворный труд ученого и педагога, воспитавшего целую когорту научных работников и инженеров. Практически вся трудовая де-

ятельность Федора Федоровича связана с нашим университетом, в который он поступил в 1961 году. Здесь он прошел путь от студента до профессора, заведующего кафедрой физики, которую возглавляет с 1977 года.

Сегодня кафедра физики — одна из крупнейших в нашем университете, на ней трудится сильный преподавательский коллектив, включающий 10 профессоров по ведущим направлениям современной физики.

В студенческие годы Федор Федорович успешно занимался спортом. Возможно, спортивная закалка позволяет ему до сих пор быть «играющим тренером» — совмещать руководство кафедрой с преподаванием специальных курсов и активным участием в выполнении научных исследований. Но главная причина его успешной многогранной деятельности проста и очевидна: талант, помноженный на трудолюбие. Поэтому так внушительен список опубликованных им в печати учебных пособий и научных монографий, статей в научных журналах, перечень полученных им авторских свидетельств и патентов на изобретения.

После оценки трудовых и творческих достижений юбиляра полагается сказать о его личных качествах. На наш взгляд, главное

## От всей души

личное качество юбиляра — терпение. Оно снискало Федору Федоровичу искреннее уважение всех, кто общался с ним независимо от того, что послужило причиной общения. Оно проявляется в доброжелательном и уважительном отношении к сотрудникам кафедры, в заботе о студентах (чего стоит его коронная фраза о запутавшемся в задолженностях первокурснике «ребенку надо помочь»), в деловой реакции на все возрастающий поток методических документов и изменений этих документов, низвергающийся на кафедры университета...

А еще следует сказать, что юбиляр обладает отменным чувством юмора, любит хорошую книгу, но больше всего любит предмет, которому посвятил всю свою жизнь, — физику. Поэтому можно с уверенностью сказать, что Федор Федорович сделает еще немало в области преподавания и изучения этой прекрасной науки: ведь ему только 70!

Поздравляем Федора Федоровича с юбилеем и желаем ему здоровья, успехов и достижения поставленных целей!

**От коллектива кафедры Профессор С.И. ПУГАЧЁВ**

## Из истории Российского флота

# ФРЕГАТЫ ДЛЯ ЛАДОГИ

Еще до взятия Нотебурга, 22 января 1702 г. Петр издает указ о строительстве для флотилии Ладожского озера шести 18-пушечных кораблей. Из-за отсутствия верфи на берегах Ладоги первые два фрегата «Святой Дух» и «Курьер» закладываются на Белом море на Соломбальской верфи.

24 мая 1702 года фрегаты в присутствии царя были спущены на воду. Морем фрегаты перешли к южному берегу до пристани Нюхча. Чтобы продолжить путь и перетащить корабли из Белого моря в Повенец на Онежском озере петровские солдаты и местные крестья-



*Петр I перетаскивает суда из Онежского залива в Онежское озеро в 1702 году. 1872. художник В.И. Суриков*

не по древнему новгородскому пути проложили через леса и болота дороги протяженностью 185 верст. Возглавлял экспедицию сержант Преображенского полка М.И. Щелотьев. В работниках были крестьяне Архангельской, Олонецкой и Новгородской губерний. А затем, как на древних перевозках, под личным руководством Петра пять батальонов гвардии с крестьянами перетаскивали волоком за 10 суток по «государевой дороге» 13 морских судов. 26 августа 1702 г. фрегаты с полозьев были спущены в воды Онежского озера, а потом по реке Свирь перешли в Ладожское озеро.

В дальнейшем эта дорога использовалась для сообщения Санкт-Петербурга с Архангельском, в том числе для доставки корабельных пушек с Олонецких заводов на архангельские верфи. В XIX в. дорога была заброшена, а в 1933 г. в этих местах был построен Беломоро-Балтийский канал.

Соломбальские фрегаты в нарождающемся Балтийском флоте стали первыми кораблями, относящимися к группе линейных, один из них на короткое время по сути стал первым флагманом Балтийского флота. Фрегаты поспели к осаде Нотебурга. Во время штурма крепости они стояли на якоре у истока Невы

и прикрывали ее северный проток.

По январскому указу 1702 г. полагалось также «делать корабли на реке Сяси... осмотра места, где пристойно, из соснового лесу». Верфь была основана недалеко от Ладожского озера у села Сяские Рядки, и в том же году на ней были построены первые фрегаты местной постройки. Современные краеведы предпринимали попытки выяснить точное место расположения Сяской судоверфи. По архивным данным выяснили, что верфь находилась на правом берегу Сяси немного выше устья реки Валгомы, но на местности никаких артефактов или привязок пока найти не удалось. Фрегаты строились парами, на основании чего можно предположить, что в 1702-1703 гг. на верфи было два стапеля.

О первой паре фрегатов известно очень не много. Нет даже однозначного мнения, как они назывались. В различных источниках их именуют «Сяский 1-й» и «Сяский 2-й», № 1 и № 2, «Фан» и «Сас», «Фансас-1» и «Фансас-2», «Фан Сас» № 1 и «Фан Сас» № 2.

Строил фрегаты голландский мастер Воутерсон фон Кол. Корабли имели длину 19,8 м, ширину 5,66 м, глубину трюма ориентировочно 2,6 м, вооружение состояло из 18 орудий. Батарейная палуба была открытой на шканцах и закрытой на баке и юте.

Оснасткой кораблей на верфи занимался Иван Акимович Синявин, птенец гнезда Петрова. Бывший потешный преображенец, матрос По-



*Клуб «Полярный Одиссей» и фирма «Карелия-ТАМП» в 1992 г. воссоздали на судостроительном заводе «Авангард» фрегат «Святой Дух»*

тешной флотилии, в 1697 г. поступивший на год в матросы на голландский корабль, во возвращении был произведен в боцманы и мож-

но предположить, что в дополнение к основным обязанностям он осуществлял государев надзор за работами на верфи. Об успешности деятельности И.А. Синявина можно судить по тому, что в 1726 г. он умер уже в чине контр-адмирала.

Обстановка подгоняла, фрегаты строились очень спешно. Заложены 1 мая 1702 г., уже в сентябре того же года они были спущены на воду.

О службе первых фрегатов Балтийского флота известно не много. В июне 1703 г. на них была доставлена в только что основанный город



*Штурм крепости Нотебург 11 октября 1702 года. Художник А.Е. Коцебу, 1846.*

Святого Петра посольство Княжества Литовского — первая иностранная делегация. В кампанию 1704 фрегаты стояли в устье Невы, командовали ими А. Грун и А. Баленштейн. Собственно на этом их фрегатская служба закончилась. Построенные из сырого леса, они плохо слушались руля и оказались маломореходны. В 1705 г. фрегаты были переоборудованы в брандеры и получили имена «Этна» и «Везувий».

В декабре 1702 года на Сяской верфи мастер Воутерсон заложил следующую пару малых 28-пушечных фрегатов «Иван-город» и «Михаил Архангел».

Корабли были длиной 26,6 м, шириной 6,93 м, глубиной трюма 3,25 м, команда состояла из 120 человек, вооружение включало 22 шестифунтовых и 6 трёхфунтовых пушек. Стру-

ительство фрегатов затянулось, «Михаил Архангел» вступил в строй лишь летом 1704 года, а «Иван-город» — летом 1705 г. Как и предыдущая пара, эти фрегаты также не отличались качеством постройки. О боевых делах «Иван-города» сведения отсутствуют. «Архангел Михаил» в 1705-1710 гг. с мая по октябрь выходил с эскадрой к Кроншлоту для защиты Санкт-Петербурга с моря, под командованием П. Фока в составе эскадры вице-адмирала К.И. Крюйса 17 и 21 июня 1705 года и участвовал в отражении нападения шведской эскадры адмирала Ан-



*Фрегат «Михаил Архангел», гравюра Питера Пикарта*

представляется вполне логичной.

А на Сяси в 1703-1704 гг. под руководством В. Литкина и Х. Андреева для Балтийского флота были построены 6 шмаков длиной 21,4 м. Два из них «Онега» и «Сясь» участвовали в Выборгском походе 1710 г.

В этом году исполняется 70 лет возрождению Сяской верфи.

Ладожская военная флотилия испытывала острую нехватку судов для доставки грузов по Дороге Жизни в блокированный Ленинград. По указанию Государственного Комитета Обороны в труднейших условиях зимы 1942 г. на Сяси вновь была обустроена судостроительная верфь, и в этом же году новая верфь построила 31 деревянную баржу грузоподъемностью по 385 т. Но и во второй раз верфь просуществовала здесь не долго.

Постановлением Государственного Комитета Обороны от 13 апреля 1945 года и приказа Народного Комиссариата речного флота от 23 апреля 1945 года №99 предписывалось основать в поселке Никольский Подпорожского района Ленинградской области Свирскую судостроительную верфь. Строительство Свирской верфи было возложено на Сяских судостроителей. Вновь, как и два с половиной века назад, оборудование и специалисты Сяской верфи перебазировались на новое место, — теперь на реку Свирь.

Сейчас о судостроении в городе Сястрой напоминает только памятник баржестроителям Сяской судоверфи, установленный на берегу Сяси, в месте, которое во время войны было центром рабочего посёлка.

**С.П. СТОЛЯРОВ**  
декан ФКЭиА