



ЗА КАДРЫ ВЕРФЯМ



№ 1 (2559)
январь 2017 года

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

Издается
с сентября 1932 года

СОВЕТ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ В СПБГМТУ

ВЫЕЗДНОЕ СОВЕЩАНИЕ СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В НАШЕМ УНИВЕРСИТЕТЕ

В понедельник, 30 января, Секретарь Совета Безопасности Российской Федерации Николай Патрушев в Санкт-Петербурге провел совещание по вопросам подготовки кадров для судостроительной отрасли. Обсуждение состоялось по поручению Президента Российской Федерации во исполнение решений Совета Безопасности РФ по вопросам развития отечественного судостроения. Мероприятие прошло на базе Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

В рамках совещания был рассмотрен широкий круг проблем, связанных с подготовкой высшими учебными заведениями инженерных кадров для кораблестроительных и судостроительных предприятий России, а также Военно-Морского флота. Предложены дополнительные меры, направленные на совершенствование учебно-методического, материально-технического и финансового обеспечения образовательной деятельности отраслевых вузов страны.

Н.П. Патрушев подчеркнул, что проводимая федеральными органами исполнительной власти, университетом и другими организациями работа по повышению качества подготовки кадров дает определенные результаты. В частности, возросла активность государственных и частных организаций во взаимодействии с СПбГМТУ, направленная на повышение качества образовательной и научной деятельности.

Принимаются меры, обеспечивающие повышение престижа университета, профессии инженера-корабле-

строителя, расширяется практика целевого обучения студентов по судостроительным специальностям. Распоряжением Правительства Российской Федерации основные специальности, подготовка по которым осуществляется в СПбГМТУ, включены в перечень приоритетных для технологического развития российской экономики.

Перед началом совещания Н.П. Патрушев вручил медаль Совета Безопасности РФ «За заслуги в обеспечении национальной безопасности» научному руководителю АО ЦКБ МТ «Рубин» Игорю Дмитриевичу Спасскому – выдающемуся советскому и российскому ученому и инженеру в области организации проектирования и строительства подводных лодок, бывшему главе ЦКБ «Рубин».

Выступая в рамках совещания, и.о. ректора Санкт-Петербургского государственного морского технического университета Глеб Андреевич Туричин доложил об итогах выполнения вузом указаний и поручений Президента РФ по состоянию на



текущий момент, а также о планах перспективного развития университета на базе тесного взаимодействия СПбГМТУ с федеральными министерствами, государственными корпорациями и профильными промышленными производствами.

В рамках совещания было подписано соглашение о сотрудничестве между Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом и Северным (Арктическим) федеральным университетом им. М.В. Ломоносова. Соглашение подписали: от СПбГМТУ – и.о. ректора Глеб Андреевич Туричин, от САФУ – ректор Елена Владимировна Кудряшова.



НАШ АНОНС

ОТКРЫТЫЕ ЛЕКЦИИ АЛИЕВА ШАМИЛЯ ГИМБАТОВИЧА

В нашем университете прочтет открытые лекции известный общественный деятель России и Дагестана, советник генерального директора ОАО «Завод «Дагдизель», доктор технических наук, Почетный доктор СПбГМТУ Шамиль Гимбатович Алиев. Приглашаем сотрудников, студентов и аспирантов университета на лекции Ш.Г. Алиева.



Лекции состоятся:
8 февраля, 11.50, ауд. Б-401, – тема «Основные трудности приложения математики к задачам техники».

13 февраля, 14.00, ауд. У-105 – тема «Взгляд на кораблестроение: прошлое, настоящее, будущее».

ЗАСЕДЕНИЕ УЧЕНОГО СОВЕТА

АНДРЕЙ НИКОЛАЕВИЧ КАЛМЫКОВ НАГРАЖДЕН ПАМЯТНОЙ МЕДАЛЬЮ АССОЦИАЦИИ ТЕХНИЧЕСКИХ УНИВЕРСИТЕТОВ

23 января 2017 года на заседании Ученого совета Калмыкову Андрею Николаевичу за большой вклад в становление и развитие системы университетского технического образования была вручена памятная медаль Ассоциации технических университетов. Поздравляем!



На заседании Ученого совета также были вручены ведомственные награды Министерства образования и науки Российской Федерации. За плодотворную работу по развитию учебного процесса, активную деятельность в области научных исследований, значительный вклад в подготовку специалистов и многолетний добросовестный труд к награждению почетным званием «Почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации» представлены: Галушин Сергей Яковлевич, заведующий НИЛ информационных компьютерных систем; Шейнман Сергей Абрамович, профессор кафедры физики.

Также почетной грамотой министерства образования и науки Российской Федерации были награждены:

- Акуленок Ирина Николаевна, зав. лабораторией кафедры вычислительной техники и информационных технологий;
- Бойкова Ирина Олеговна, начальник бюро Управления по защите государственной тайны;
- Бокатов Антон Юрьевич, старший преподаватель кафедры эргономики, экологии и трудового права;
- Борисова Галина Николаевна, диспетчер эксплуатационно-технического отдела;
- Браславская Елена Николаевна, зам. начальника отдела кадров;
- Верзина Галина Чеславовна, диспетчер эксплуатационно-технического отдела;
- Дерипаско Айшат Курбановна, инженер I категории кафедры судовых энергетических установок;
- Деркач Марина Николаевна, ведущий документовед кафедры гуманитарного образования;
- Егорова Елена Эдуардовна, начальник типографии СПбГМТУ;
- Макненко Юлия Геннадьевна, документовед I категории;
- Машкова Светлана Геннадьевна, инженер I категории Управления по защите государственной тайны;
- Мягкова Елена Геннадьевна, диспетчер эксплуатационно-технического отдела;
- Ордина Татьяна Александровна, ведущий библиотекарь;
- Патина Ирина Николаевна, старший преподаватель кафедры судовых энергетических установок, систем и оборудования;
- Ротарь Светлана Анатольевна, ведущий программист Центра информационных технологий;
- Сапыцкая Елена Анатольевна, ведущий библиотекарь;
- Смирнова Елена Анатольевна, хозяйственный отдел №1, заведующая;
- Шифрина Ольга Сергеевна, ведущий программист кафедры вычислительной техники и информационных технологий.

В рамках заседания Ученого совета были проведены выборы на должности ведущих кафедр. По результатам тайного голосования ими стали:

- Григорьева-Голубева Виктория Аркадьевна, – зав. кафедрой иностранных языков;
- Захаров Андрей Игоревич, – зав. базовой кафедрой «Мехатроника и робототехника»;
- Цуканов Виктор Владимирович, – зав. базовой кафедрой «Современные материалы и технологии в судостроении».

РАЗГОВОР С РЕКТОРОМ

КАК ДЕТЕЙ УЧИТЬ БУДЕМ?

Сегодня мы публикуем очередной материал под рубрикой «Разговор с ректором». На этот раз тема разговора – основной вид деятельности университета, коль скоро мы учебное заведение, а именно – образовательная деятельность университета.

– Глеб Андреевич, на Ученом совете Вы говорили о многих проблемах Корабелки, и совершенно справедливо одной из основных проблем был назван низкий проходной балл ЕГЭ. Из-за низкого проходного балла мы имеем контингент обучающихся, знания которых оставляют желать лучшего. Что делать будем, чтобы поднять проходной балл?

– У нас здесь совершенно непаханное поле. Первое, что нам нужно сделать, чтобы к нам пошли хорошие, умные дети – надо, чтобы про нас знали. К сожалению, пока мы не сильно заботились об этом. И не очень думали о том, как мы выглядим со стороны. А высшее учебное заведение должно выглядеть со стороны хорошо. И совсем замечательно, если бы оно не только выглядело со стороны хорошо, но и на самом деле было хорошим.

Соответственно, у нас уже есть отдельное структурное подразделение по маркетингу и рекламе. Я пока не могу сказать, как оно будет называться точно – управление, отдел или департамент. Но оно есть и уже занимается созданием и продвижением имиджа Корабелки. Соответственно, на это подразделение будут тратиться определенные силы и средства. Это действие первое.

Если не будет студентов хороших, негде и не с кем будет работать преподавателю. Вот эта мысль должна у каждого в голове присутствовать непрерывно. Хотим учить – мы должны найти тех, кого учить.

Действие второе. Все-таки в головах у преподавателей должен совершиться небольшой переворот. Каждый должен понять, что он персонально ответствен за то, как он учит студентов, и за то, как он привлекает этих студентов. Просто если не будет студентов хороших, негде и не с кем будет работать преподавателю. Вот эта мысль должна у каждого в голове присутствовать непрерывно. Хотим учить – мы должны найти тех, кого учить.

А вот теперь о том, как технологически их найти. Где они находятся, эти дети, которых мы хотим учить?

– В школах в первую очередь...

– Именно! И это означает, что со школами надо работать. Раньше у вузов были базовые школы, и студенты старших курсов и преподаватели вели в этих школах кружки, вели в них занятия... Школа которую я заканчивал, была районной физической школой, базовой школой ЛЭТИ. Меня в девятом классе учил Жорес Иванович Алферов. И Жорес Иванович совершенно не чурался преподавания в школе. Поэтому нашим преподавателям стоит потратить какое-то время и какие-то силы на работу со школьниками. Причем школьники для нас структурируются в несколько групп.

Жорес Иванович Алферов, лауреат Нобелевской премии, совершенно не чурался преподавания в школе. Нашим преподавателям стоит потратить какое-то время и какие-то силы на работу со школьниками.

У нас есть пять наших знаменитых городских физико-математических школ. В основном их «урожай» снимает большой университет, немножко Политех, немножко ИТМО. Я думаю, что Корабелка должна иметь там свою, пусть малую, но долю в этом «урожае» умных выпускников школ. Просто потому, что не всем выпускникам этих школ интересно заниматься чистой теорией, среди них тоже есть ребята, которым хочется построить корабль или энергетическую установку. Те, кому хочется конструкторской работы.

И вот для этих ребят, которых нам удастся привлечь из элитных школ, я думаю, что для них мы даже будем готовить специальную программу их сопровождения и развития. Если нам удастся привлечь к себе таких «звездочек» – мы будем из них растить звезд для себя. У нас абсолютно серьезная прикладная математика. Весь корабль «считается». Гидродинамика считается, гидроакустика считается, есть множество мест, где может применить свои силы талантливый человек. У нас есть чем этих «звездочек» заинтересовать.

Для ребят, которых нам удастся привлечь из элитных школ, я думаю, что для них мы даже будем готовить специальную программу их сопровождения и развития. Если нам удастся привлечь к себе таких «звездочек» – мы будем из них растить звезд для себя.

Ну, и если честно, для них у нас значительно менее конкурентная среда. Они тут будут настолько замечательными, что карьерные перспективы безграничны. И эту мысль надо до них довести. Причем довести не только до них самих, но и до их родителей. Во многом профориентационная работа с выпускниками школ – это на 90 % работа с их родителями. Это первая целевая группа, с которой работать надо специальным образом.

Другим, но тоже специальным образом, надо работать с районными физико-математическими школами и с хорошими районными школами. Есть масса хороших районных школ, которые не являются специализированными физико-математическими, но просто являются хорошими. Это наш базовый контингент. Из этих школ должны к нам приходиться наши будущие хорошие массовые специалисты. В этих школах должны быть кружки, в которых будут работать наши преподаватели. В эти школы должны ездить наши студенты. С этими школами должны сотрудничать наши аспиранты. В этих школах мы должны организовывать олимпиады, инженерные соревнования, привлекать их к World skills, благо государство поддерживает World skills, можно делать это и на нашей базе тоже.

И если говорить о Санкт-Петербурге, еще одна сфера нашего целевого воздействия – это суворовские и нахимовское училища. Потому что курсанты – это хорошо мотивированные и дисциплинированные ребята. С ними потом значительно меньше будет проблем с точки зрения воспитательной работы. Ведь очень часто бывает, что отдали ребенка в суворовское, а он понял, что армия – это не его. Он там отучился, а ведь многие родители отдают детей в суворовское или нахимовское, не имея в виду военную карьеру, а имея в виду то, что надо как-то любимому чаду привить начатки дисциплины. И тут приходим мы и говорим – идите к нам. У нас все-таки вуз, в значительной степени связанный с военно-морской тематикой, но перед вами – карьера гражданского инженера в этой области. Это тема номер один с суворовскими и нахимовским училищами. А тема номер два, в основном это уже для тех, кто после нахимовского училища. Для тех, кто видит перед собой перспективу карьеры военного инженера, – это наш Учебный военный центр. Мы им обеспечиваем целиком и полностью воплощение их детской мечты в стенах Корабелки.

По этим направлениям, казалось бы, мы заходим на чужую «поляну», приходя со своей агитацией в средние военные учебные заведения. Но нам дано уже «благословение» Управления кадров Министерства обороны на эту деятельность. Нас поддержат, потому что Управление кадров МО хорошо понимает, что мы им не чужой вуз. Мы для них в чем-то родные. Нам позволят и нам помогут в этой работе.



И самое главное, что при всем этом нам нельзя забывать, что Россия не ограничивается Санкт-Петербургом, мы единственный технический морской вуз на всю страну. У нас же на самом деле корабль – это семейная профессия.

А где у нас сосредоточены потомственные корабельщики? Северодвинск, Архангельск, Калининград, Дальний Восток, в меньшей степени Черноморский бассейн, потому что это был Николаевский институт...

Я думаю, что нам надо будет предметно начать работать с этими регионами. Вплоть до организации выездных приемных комиссий, организации там, на местах, центров профессиональной ориентации, профессиональной подготовки. Это наш контингент. Там – судостроительная промышленность. Выучившись у нас, они смогут вернуться домой уже специалистами.

– В Калининграде будет сложно. Там Калининградский технический институт рыбной промышленности и хозяйства...

– Будем как-то взаимодействовать. Мы все-таки настроены не на конкуренцию, а на взаимодействие, где возможно. Да и завод «Янтарь», он не рыбный совершенно. И техническое обслуживание, базы флота, механики – они откуда должны быть? Это наши выпускники.

Нам надо будет предметно работать с регионами. Вплоть до организации выездных приемных комиссий, организации там, на местах, центров профессиональной ориентации. Это наш контингент. Там – судостроительная промышленность.

Думаю, что и работа с высшими военно-морскими училищами – это еще одна наша отдельная область. Если там кто-то из курсантов курса на втором приходит к выводу, что военная карьера не для него, мы можем предложить продолжение профессионального обучения уже как гражданского специалиста.

Почему работа вне Петербурга, в регионах, очень важна? В Питере рынок образования очень конкурентный. Здесь много вузов, популярных вузов, модных, если можно так сказать. Тяжело работать, за выпускников с высоким баллом ЕГЭ идет борьба. На периферии с этим легче. И мы можем рассчитывать оттуда получить ребят, в среднем, с более высоким баллом ЕГЭ. С одной стороны, увеличим свои показатели, что приятно для нашего имиджа, с другой – ну ведь просто приятнее учить детей, которые лучше подготовлены.

Многие вузы, поскольку общежития – проблемная история, стараются ограничиться Петербургом и Ленобластью, чтобы не возиться с общежитиями. Это неправильная политика. С одной стороны, неправильная для вуза, с другой – нечестная, нехорошая по отношению к детям с периферии. ЕГЭ для того и был придуман, чтобы у них были эти возможности. На самом деле я абсолютно не сторонник такой системы оценки знаний учащихся. Все остальное в ней мне кажется мину-

сом, плюсом только одно – это дает возможность детям из маленьких городов, условно говоря, из деревень, получить равные права. Хотя какая-то справедливость должна быть. Родился где-то далеко умный мальчик, он должен иметь возможность выучиться. В конце-концов, не все же должны из Холмогор с обзозом идти. Может, как-то можно в систему ввести такие «обозы»... Это то, что касается того, как нам повысить балл ЕГЭ.

– Есть еще одно направление... Дело в том, что есть достаточно большое количество детей, которые занимаются в судомодельных кружках и детей, которые занимаются водными видами спорта – байдарочники, яхтсмены, серфинг, академическая гребля и т. п.

– Безусловно. Это абсолютно наша история.

– А в этих клубах нас, Корабелки, никаким образом нет.

– В прежние времена существовала такая штука, называлась «спортнабор». Над ней у нас хихикали, и совершенно зря. Потому что если посмотреть на хорошо развитую, в плане высшего образования Северную Америку – там существует система специальных стипендий для спортсменов, для того, чтобы они учились в вузах. Это осмысленно по двум вещам: во-первых, это имидж вуза, а во-вторых, человек, добившийся чего-то в одной области, как правило, добивается этого и в другой. Это показатель, что человек этот может многое.

Я думаю, что мы как-нибудь займемся отдельно студенческим спортом с тем, чтобы он у нас стал хорошим студенческим спортом. Чтобы не просто было не стыдно, а чтобы был повод для законной гордости.

Вечерне это те меры, которые предпринять достаточно быстро.

А фундаментальная вещь, которая нужна для того, чтобы к нам шли хорошие дети – это репутация. У нас одно время вообще забыли это слово. А мне бы, конечно, хотелось, чтобы у вуза был не просто имидж, а чтобы была репутация. Честно заработанная.

– Репутация у Корабелки была, и очень хорошая репутация.

– Будем восстанавливать. Надо чтобы у нас, и у студентов был повод для законной гордости. Сказал где-то парень: «Я в Корабелке учусь». Остальные: «Ого!..»

– Какой средний проходной балл ЕГЭ Вы сочтете таким, по достижении которого можно будет, условно говоря, «выдохнуть и чуть расслабиться»?

– Восемьдесят.

– За какой срок, по Вашему мнению, это может стать реальностью?

– За три-четыре года. Причем это совершенно реально. Уверен в этом, поскольку один раз этот путь уже был пройден в Политехе, на металлургическом факультете.

– Как быть с качеством образования? Со средним возрастом преподавателей – проблема. Молодежи среди преподавателей – по пальцам пересчитать можно. Иногда студенты даже жалуются на то, что лекционный материал подается недостаточно. Вплоть до анекдотичных вариантов, когда значимую часть времени преподаватель рассказывает про любимого кота, а не про кораблестроение... Как им учиться?

– Действие первое. Всякое улучшение качества, как правило, начинается с подтягивания дисциплины исполнительской, поэтому мы постараемся восстановить систему контроля качества преподавания. Не знаю, была ли она в Корабелке, но в Политехе когда-то была система, при которой заведующий кафедрой выборочно посещает лекции своих профессоров.

Надо сказать, что меня, когда я был молодым преподавателем, это крайне дисциплини-

РАЗГОВОР С РЕКТОРОМ

рвало. Готовился по два дня к одной лекции... Соответственно, декан факультета посещает лекции заведующих кафедрами.

– И периодически – преподавателей...

– Может быть, но уже не в обязательном порядке. Все-таки это нагрузка для людей, а нагрузка должна быть осмысленной. Я понимаю, что преподавание – это искусство, но контроль качества преподавания должен быть. Даже самые лучшие из преподавателей, не чувствуя за собой «хозяйского глаза», сначала начнут опаздывать на лекции, потом они перестанут готовиться, потом они действительно начнут рассказывать про котиков... Котоведение, безусловно, очень важная часть нашей жизни, но кораблестроение для нас чем-то интереснее... С дисциплиной – это первое.

Второе. Использование в преподавании современных технологий и технических средств, потому что они где-то есть. Где-то куплена видеостена. Я бы хотел увидеть, кроме того, что она куплена, где она установлена и понимать, как она используется в учебном процессе. В некоторой степени, в небольшой, но это позволит компенсировать дефицит преподавателей.

– А что по поводу среднего возраста преподавателей?

– Есть такие проблемы, которые представляют собой замкнутый круг. И единственный способ решения – это «рубить». Как Александр Македонский где-то что-то рубил. Потому что «нету денег – не идут молодые активные люди – нет активных молодых людей – никто не работает по науке – нету денег». Это замкнутый круг.

Будем создавать систему поддержки кадрового резерва. Не знаю пока, сколько это будет стоить, но по факту мы должны будем делать доплаты молодым преподавателям за то, что они молодые. Возможно, старики скажут, что это нечестно – мы всю жизнь работали, а почему ассистенту доплачивают лишнюю десятку? Просто потому, что иначе у нас не будет этого ассистента. Решение не очень хорошее с точки зрения справедливости. Но технологически мы сейчас, наверное, ничего другого придумать пока не сможем.

А как только у нас заработает приносящая деньги наука и приносящие деньги инновации, уже как насос заработает...

– Не только деньги, еще и славу. Это тоже стимул.

– Согласен, моральная мотивация не менее важна. Вот тогда мы постараемся максимально быстро стать конкурентоспособными хотя бы с отраслевыми головными институтами.

Когда приходит человек, и ему говорят: «Ты пока совсем молодой, мы тебе сейчас даем 40, через год дадим вторую категорию, а потом мы тебе еще и надбавку дадим» – это одно. А когда ему говорят: «Сорок? Ну да, когда годам к пятидесяти доцентом станешь – будет сорок...»

Если увидим, что человек работает – включим в кадровый резерв, там будет система поддержки профессиональной карьеры. Будем помогать всем, чем можем. Сможем организовать зарубежные стажировки – будут зарубежные стажировки.

Если честно, ассистенту пока 40 не дадим. Просто неоткуда. Очень хотел бы, но неоткуда. Надбавки за то, что он молодой ассистент дадим, с привлечением в НИОКР, которые в вузе выполняются, поможем, чтобы были эти доплаты. И если увидим, что человек работает – включим в кадровый резерв, в кадровом резерве будет система поддержки профессиональной карьеры. Будем помогать всем, чем можем. Сможем организовать зарубежные стажировки – будут зарубежные стажировки. У нас не очень большие возможности в этом, но они есть, и их надо использовать.

Нужно что-то, чтобы быстрее защитить диссертацию? Будем помогать быстрее защитить. Весь ресурс будем включать. Для нас это стратегическая вещь. Нам нужно прекратить линейный рост среднего возраста. У нас сейчас средний возраст по годам растет линейно. Это значит, что мы, как коллектив, просто стареем. Начнется у нас научная жизнь в институтах, начнут нас показывать по телевизору, рассказывать про нас в интернете – потянется молодежь, – уроним средний возраст. Нормальный средний возраст для такого вуза, как Корабелка, должен быть заметно ниже чем сейчас. Пик распределения должен приходиться на самый активный возраст творческой и инженерной деятельности.

Нужно что-то, чтобы быстрее защитить диссертацию? Будем помогать быстрее защитить. Весь ресурс будем включать. Для нас это стратегическая вещь.

Примерно так, полагаю, будем это делать. И еще одно, что нам поможет, это все-таки наши три отраслевых основных института. Я думаю, они все-таки согласятся с тем, что часть преподавательской деятельности должна как оброк, упасть на их сотрудников. На тех самых молодых сотрудников, которых они утащили в конкурентной борьбе у нас. Потому что, если они этого не сделают, то пройдет немного лет – и перед ними встанут те же проблемы, что стоят перед нами. Я надеюсь, что они в будущее все-таки прогностическим взглядом смотрят.

Как видите, ничего принципиально нового никто не придумал. Я думаю, что у всех в головах более-менее эта система мер есть.

– Одним из приоритетов предыдущей администрации было построение системы базовых кафедр на предприятиях. Смысл в том, чтобы перенести часть обучения непосредственно в проектные и научно-исследовательские организации, потому что там как раз наука «кипит». А у нас студент получает только базовые знания. И соответственно, если студент туда не придет, не узнает, что сейчас является «передовым краем» судостроительной науки, то из университета он выйдет недоученным. Что мы с этим будем делать? Будем дальше развивать или нет?

– По поводу базовых кафедр: как я понимаю, это ситуация от безысходности. Потому что, возвращаясь к собственной лабораторно-экспериментальной базе, – была бы она здесь, мы бы здесь учили. Но ее нет. И там, где это действительно так, базовая кафедра является решением.

Но как всегда, это только одна сторона вопроса, потому что другая сторона заключается в том, что мы берем ресурс вуза, свой ресурс, и утаскиваем его наружу. И там прекрасным образом продолжают развиваться эти направления, в этих самых проектных бюро, и в этих самых технологических, материаловедческих институтах, а у нас не развиваются.

Мне значительно ближе идея создания отделений, либо совместных центров с этими проектными бюро и институтами у нас, внутри Корабелки. Почему бы им к нам что-то не привнести, а не только утаскивать? Понятно, что массового желания привнести что-то к нам мы не увидим. Но сейчас мы пытаемся сделать такую структуру с ЦТСС и Политехом, есть уже договоренность. Посмотрим на это как на пилотный проект.

Пусть все-таки исследовательские подразделения развиваются внутри Корабелки... А не снаружи при нашем участии. И дети тогда, получается, учатся внутри Корабелки.

Это совершенно не означает, что мы будем ликвидировать существующие базовые кафедры и не будем создавать новых. Хотя, с другой стороны, нигде в мире никаких «базовых кафедр» нет. Это наше изобретение, причем изобретение от безысходности. Оно появилось потому, что порой нам деться некуда. Если взять базовую кафедру в «Прометее»

– ну нет у нас в Корабелке собственной материальной базы. Нет у нас собственного электронного микроскопа...

– То, что у них есть в центре нанотехнологий – это нереально купить Корабелке...

– Ошибаетесь! На улице Хлопина стоит здание Центра лазерных технологий, набитое оборудованием, которого и близко нет ни в каком «Прометее»... Купленное на деньги, заработанные наукой.

Почему я говорю про эти институты при Корабелке? Потому что эта дорога один раз уже пройдена. И структура полностью приведена в состояние, когда она не просто способна себя содержать. Она способна себя развивать на требуемом уровне. Сейчас уже это будет тройственная организация – «ИЛИСТ» (Институт лазерных и сварочных технологий – Прим. ред.), который теперь объединенная структура «Корабелка – ЦТСС – Политех».

Это, конечно, десять лет тяжелой работы, набитые шишки со всех сторон, но если делать – можно сделать. Как университету, это нам не по всем направлениям надо. Где-то можно договориться. Хотя для судостроения материаловедение – одно из принципиальных направлений. Частично за счет вливания «ИЛИСТА», частично за счет новых проектов, мы оборудуем в Корабелке нормальные, хорошо оборудованные, испытательные лаборатории.

А есть ведь еще композитное материаловедение. Есть новое, условно говоря, пластмассовое судостроение, углепластики. И есть чудесный Средне-Невский судостроительный завод... Завод, конечно, хороший. Но мне бы хотелось, чтобы центр всего этого дела был у нас. Мы постараемся привлечь Институт высокомолекулярных соединений, который поможет сделать на базе Корабелки центр композитных технологий.

Если сейчас фокус высокотехнологичного обучения, он у нас больше вовне, чем внутри, то, наверное, через какое-то количество лет центр тяжести высокотехнологичного обучения должен переместиться внутрь Корабелки.

Если сейчас, возвращаясь к базовым кафедрам, фокус высокотехнологичного обучения, он у нас больше вовне, чем внутри, то, наверное, через какое-то количество лет центр тяжести высокотехнологичного обучения должен переместиться внутрь Корабелки. Что-то останется вовне, это естественно. Но очень хочу, чтобы была возможность идти по лабораториям Корабелки, показывать их кому-то и испытывать законное чувство гордости. Для этого нужно только время и усилия.

– Возможно ли с помощью ОСК восстановить прежнюю модель практик, когда студент на производственной практике значимую часть времени непосредственно работает на производстве, получая и зарплату, и производственный опыт?

– Я бы даже сказал, – необходимо восстановить, потому что производство и инженерное дело это не совсем наука, это сфера человеческой деятельности, в которой недостаточно просто понимания. Ее надо прочувствовать. Часть понимания должна придти через руки, через натертые мозоли; у некоторых она в свое время пришла через наколотую ногу, потому что поставил, куда не надо было ставить... Потом три дня хромал. Зато техника безопасности усвоилась...

Они обязательно должны побыть сначала рабочими, причем реально, в условиях настоящего производства. Не в режиме экскурсанта, а в режиме работы. Два-три месяца – сейчас таких практик быть не может, иначе устроены учебные планы. Но месяц поработать летом, причем получив за это зарплату, а потом еще раз поработать где-то техникум, в каком-то отделе или лаборатории завода или КБ. Это абсолютно серьезный элемент инженерного образования. В зависимости от специализации

они должны как-то отличаться, может быть, конструкторам надо вторую практику делать не на заводе, а в КБ, в НИИ...

По новым учебным планам т.н. модули проектной деятельности, их легче всего закрывать практикой. Практики – да, будем договариваться, это, в конечном итоге, денег стоит.

– Именно поэтому я и спросил про ОСК.

– У нас есть ОСК, а в ОСК есть ситуация «кадрового голода». Поэтому думаю, что придется заводам немножко на это дело раскошелиться.

– На том же Выборгском заводе нас была группа студентов, человек шесть. Поселили в заводское общежитие, мы через половину Выборга ходили на работу на завод. Но сейчас заводы не имеют такой возможности, потому что это вопрос финансов.

– Будем договариваться с заводами, искать эти возможности. Потому что, ну что за инженер, если он на заводе не поработал? Это смешно. К сожалению, вообще, за эти годы столько разумных вещей прогнули и утратили, что тут даже думать не надо – восстановить бы.

И опять-таки, еще один момент, по поводу практик. Не знаю, насколько это заведено в Корабелке, в Политехе это тоже не заведено, но у себя в лазерном центре – это заведено. Тем ребятам, которые хорошо учатся, про которых понимаю, что может быть, захочу их себе оставить, я для них устраиваю зарубежные стажировки. Пусть они посмотрят, как там работают в Корее, в Германии, в Финляндии...

Будем договариваться с заводами, искать возможности для организации настоящей производственной практики. Потому что, ну что за инженер, если он на заводе не поработал? Это смешно.

– В 80-х годах так было, не часто, разумеется. Были небольшие группы студентов, которые выезжали, в частности, на Гданьские судверфи. Связано это было с тем, что связи были хорошие. С «Гданьской Политехникой», с верфями.

– Организация зарубежного обмена – вся на личных связях. Тут системы нет, хорошо, что у меня есть связи в Германии, потому что я там работал. Найдем кого-то похожего: у кого-то есть связи в Китае, у кого-то в Корее, в Финляндии... будем искать возможности для стажировок. Тем более, что у нас есть Кирилл Всеволодович Рождественский.

В принципе, в Питере есть два таких настоящих проректора по международным связям, которые за собой что-то создали. Здесь, в Корабелке – Кирилл Рождественский, и в Политехе – Дмитрий Арсеньев. Будем всячески поддерживать эту деятельность. Вузу нельзя сваливаться в местечковость. Вуз или на международном уровне, или на никакком. «Первый в деревне» – это не для Корабелки, абсолютно.

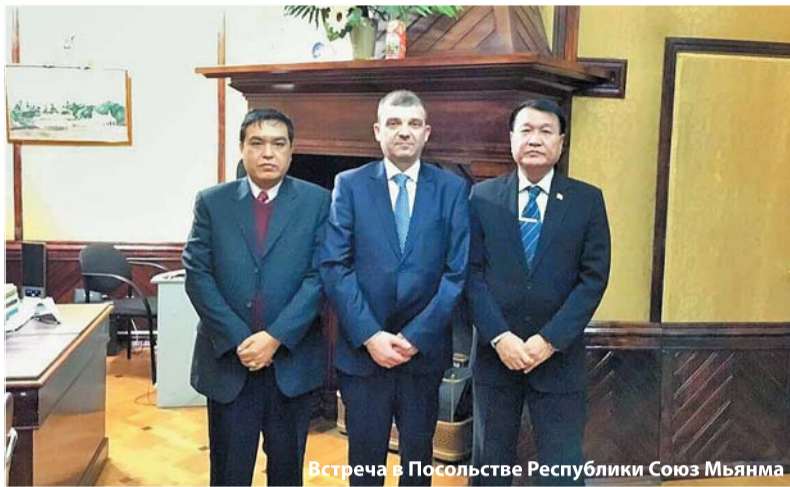
– Глеб Андреевич, все то, что мы сейчас обсуждали – это уже готовые решения, которые Вы будете предлагать коллективу университета?

– Разумеется, нет. Это мое видение того, каким образом надо решать проблемы, стоящие перед Корабелкой. Естественно, я рассчитываю на то, что начавшая на стратегической сессии планирования работа, которая продолжилась в составе экспертных групп из числа неравнодушных членов коллектива университета, приведет к тому, что мы совместно выработаем общие решения о том, как и что нам делать, чтобы наша Корабелка стала за какой-то обозримый промежуток времени лучшим, или, по меньшей мере, одним из лучших технических вузов России. И надеюсь, что, выработав такие решения сообща, мы так же сообща, всем коллективом, будем приводить их в жизнь.

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО СПБГМТУ

ВСТРЕЧА В ПОСОЛЬСТВЕ РЕСПУБЛИКИ СОЮЗ МЬЯНМА

16 января 2017 в Посольстве Республики Союз Мьянма состоялась встреча и.о. ректора СПбГМТУ Г.А.Туричина с Чрезвычайным и Полномочным Послом Республики господином У Тин Ю. Во встрече также принимал участие Советник Посольства господин У Тин Зо.



Встреча в Посольстве Республики Союз Мьянма

В ходе беседы обсуждалось сегодняшнее состояние и перспективы обучения мьянмарских граждан в Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете. В ходе встречи стороны также обсудили состояние подготовки к представлению и защите на диссертационных советах работ мьянмарских соискателей

Чжо За, Пья Сон Ко Ко, Вунна Чжо и Мью Мин Све, закончивших аспирантуру нашего университета по кафедре вычислительной техники и информационных технологий (кафедра ВТИТ, научные руководители профессор А.Б.Дегтярев и профессор А.В.Богданов). Посол был информирован о ходе выполнения дорожной карты, нацеленной на за-

вершение процесса представления и защиты диссертаций соискателей на соответствующих диссертационных советах Санкт-Петербургского государственного электротехнического университета и СПбГМТУ. Исполняющий обязанности ректора Г.А.Туричин поблагодарил Посла Республики Союз Мьянма господина У Тин Ю за постоянную поддержку посольством образовательного сотрудничества Мьянмы с нашим университетом.

Встреча закончилась договоренностью о продолжении и расширении образовательного сотрудничества нашего университета с Республикой Союз Мьянма.

Следует отметить, что, как и в предыдущие годы, в организации встречи большое содействие оказал мьянмарский выпускник нашего университета 2007 года, кандидат технических наук Тхуреин Киав Лвин, который в настоящее время является докторантом СПбГУ.

В.В. ГРИГОРЬЕВ-ГОЛУБЕВ, декан факультета иностранных учащихся, профессор

В течение ряда лет на основе договоров с Посольством наш университет готовит бакалавров, магистров и аспирантов для Республики Союз Мьянма. В настоящий момент в СПбГМТУ обучается более двадцати мьянмарцев. В том числе 7 магистрантов проходят в этом учебном году подготовку по русскому языку, а последующие два года будут обучаться по стандартной магистерской программе по направлению «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры» на ФКЭиА, 14 человек обучаются в аспирантуре по тому же направлению (2-й год – 9 чел., 4-й год – один чел., 5-й год – четыре чел.). Весной 2017 года приедут поступать в аспирантуру еще пять граждан Мьянмы.

НАУЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО СПБГМТУ

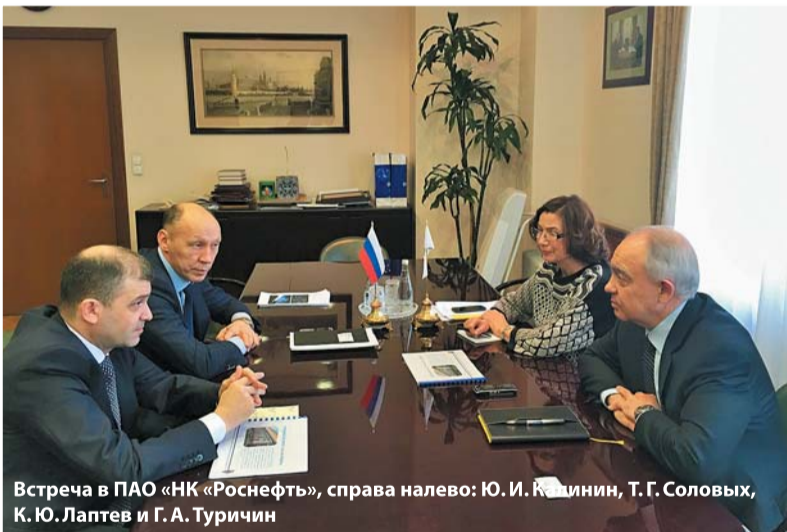
СПБГМТУ И РОСНЕФТЬ: СОТРУДНИЧЕСТВО ПРОДОЛЖАЕТСЯ

17 января состоялась плановая встреча и.о. ректора Г.А.Туричина с заместителем Председателя Правления, вице-президентом по кадровым и социальным вопросам ПАО «НК «Роснефть» Юрием Ивановичем Калинин. Во встрече приняли участие заместитель председателя Совета директоров ОАО «ДЦСС», директор Департамента локализации техники и технологий в ранге вице-президента ПАО «НК «Роснефть» Константин Юрьевич Лаптев, заместитель директора – начальник Управления развития персонала Департамента кадров ПАО «НК «Роснефть» Тамара Григорьевна Соловых и директор Департамента научно-технического развития и инноваций Александр Андреевич Пашали.

- создание в СПбГМТУ Международного морского инженерного научно-образовательного Центра ПАО «НК «Роснефть»;
- развитие сотрудничества в области использования современных технологий лазерной сварки и оборудования в Дальневосточном центре судостроения и судоремонта Роснефти (ДЦСС);
- работа по применению имеющихся в СПбГМТУ глайдерных технологий и демонстраторов в интересах ПАО «НК «Роснефть» для изучения параметров арктических морей, включая разработку для этих целей образца глайдера и его комплектование под задачи Роснефти.

Представление проекта обновленной дорожной карты сотрудничества в ПАО «НК «Роснефть» планируется в феврале 2017.

К.В. РОЖДЕСТВЕНСКИЙ, профессор, заслуженный деятель науки РФ, контактное лицо СПбГМТУ по сотрудничеству с ПАО «НК «Роснефть»



Встреча в ПАО «НК «Роснефть», справа налево: Ю. И. Калинин, Т. Г. Соловых, К. Ю. Лаптев и Г. А. Туричин

Со стороны СПбГМТУ, входящего в число базовых вузов компании, были представлены к рассмотрению отчет по выполнению дорожной карты, а также предложения по дальнейшему развитию сотрудничества. Отдельной темой, вызвавшей интерес у наших партнеров, стало совместное продви-

жение лазерных сварочных технологий в Дальневосточном центре судостроения и судоремонта компании. В ходе встречи с руководством компании (вице-президенты Ю.И.Калинин и К.Ю.Лаптев) обсуждались вопросы об обновлении дорожной карты сотрудничества, в том числе по направлениям:

Сотрудничество нашего университета с мировым нефтегазовым гигантом осуществляется на основе Соглашения ПАО «НК «Роснефть» и СПбГМТУ №100015.01750С от 19 июня 2015 года и регламента инновационного развития СПбГМТУ, определенного Протоколами совещаний руководителей органов государственной власти от 4 апреля 2014 и 24 апреля 2015 года и указаниями Президента Российской Федерации от 11 апреля 2014 № Пр-816 и от 30 апреля 2015 № Пр-883. По Договорам №100015/02483Д и № 100016/02939Д компания пожертвовала университету на модернизацию учебно-научных лабораторий, выплату грантов перспективным преподавателям и стипендий лучшим студентам, направляемым на практику на судостроительный завод «Звезда», входящий в ДЦСС, более тридцати одного миллиона рублей. На эти средства, в частности, в 2015 году оборудованы: научно-производственная лаборатория «Математического моделирования для компьютерных тренажерных систем», видео-конференц «Центр дистанционного обучения и тестирования» и учебная лаборатория «Исследования свойств льда и ледостойких сооружений». В настоящее время в счет средств, выделенных компанией в 2016 году, завершается процесс формирования и модернизации еще трех кафедральных подразделений. Это: научно-исследовательская лаборатория «Гидродинамики морских добычных комплексов и транспортных систем», учебно-научная лаборатория «Технических средств обеспечения безопасности морских нефтегазовых сооружений» и научно-исследовательская лаборатория «Геолого-геофизических технологий промышленного развития арктических территорий и акваторий северных морей».

ЧТОБЫ ПОМНИЛИ

ГЕОРГИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ БЕЛЬЧУК – СТО ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ

25 января исполнилось 100 лет со дня рождения Георгия Александровича Бельчук, профессора, заведующего кафедрой сварки в нашем университете (с 1952 года), по учебникам которого учились многие из тех, кто сегодня является руководителями судостроительных предприятий и проектных бюро нашего кораблестроения.

Георгий Александрович окончил кораблестроительный факультет Ленинградского кораблестроительного института в 1939 году. Много лет работал на судостроительных заводах. С 1952 года – зав. кафедрой сварки ЛКИ. В 1965 году защитил докторскую диссертацию, с 1967 года – профессор нашего университета. С 1962 года Г.А.Бельчук возглавлял вновь созданную в ЛКИ специализацию «Технология и оборудование сварочного производства». На кафедре сварки Георгий Александрович вел научные исследования по совершенствованию технологии сварки в судостроении. Он является автором учебников «Сварные соединения в корпусных конструкциях» (1954 г.), «Сварка в судостроении» (1955 г.).

Георгий Александрович Бельчук был не только профессором и заведующим кафедрой ЛКИ. Он стал и родоначальником династии корабелов. Сын Георгия Александровича, Алексей Георгиевич, многие годы работал в нашем университете на кафедре сварки, преподавал технологию конструкционных материалов, сварку, был заместителем декана факультета и всю свою научную и преподавательскую жизнь отдал ЛКИ.



Георгий Александрович Бельчук

А сегодня уже третье поколение этой династии корабелов – внук Георгия Александровича и многие другие родственники этой большой семьи корабелов по окончании нашего университета работают в современной судостроительной промышленности России.

Денис КОРНИЛОВ



Лекция ведет Алексей Георгиевич Бельчук

ВНИМАНИЕ! КОНКУРС!

КОНКУРС ПАМЯТИ Г.В. СТАРОВОЙТОВОЙ «ГАЛАТЕЯ»

Комитет по науке и высшей школе Санкт-Петербурга информирует о проведении общественным Фондом «Музей Галины Васильевны Старовойтовой» 18-го ежегодного конкурса «ГАЛАТЕЯ». На конкурс принимаются научные работы молодых ученых, бакалавров, магистрантов, соискателей, аспирантов в возрасте до 30 лет. Тема конкурса 2017 года: «Современное образование: глобальные вызовы и национальные ответы».

Оргкомитет принимает работы (научные статьи и эссе), отражающие самостоятельный исследовательский и/или гражданский опыт автора, ранее не публиковавшиеся и не побеждавшие в других конкурсах, объемом не более 30 тысяч знаков (включая интервалы и сноски) примерно 15 компьютерных страниц (12 кеглем через 1,5 интервала). Работа должна сопровождаться отдельным письмом с указанием названия работы, имени и статуса автора, учебного учреждения или места трудоустройства. Полное изложение условий конкурса содержится в письме КНВШ, которое размещено на сайте СПбГМТУ.

Подробную информацию о конкурсе также можно получить по средам и субботам, с 12:00 до 16:00 по телефону (812) 314-37-28 также по адресу: Санкт-Петербург, ул. Большая Морская 35, 3-й этаж. Также информация содержится в социальных сетях, в группах, указанных в письме КНВШ.



Работы на конкурс принимаются до 15 апреля 2017 года включительно по адресам:

galatea.konkurs@mail.ru
starovoitova@mail.ru

Лауреатам конкурса присуждается уникальная бронзовая медаль памяти Галины Васильевны Старовойтовой (1 место).

Желаем удачи участникам конкурса от СПбГМТУ!

ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ ПОКОЛЕНИЙ

К 85-ЛЕТИЮ АНАТОЛИЯ ВАЛЕРЬЕВИЧА КУТЕЙНИКОВА

Россия всегда славилась своими родовыми традициями и преемственностью поколений в избранной старшими поколениями сфере деятельности. Для нас, кораблестроителей, примером может служить династия Кутейниковых, которая существует уже 175 лет, и прошла через различные политические формации, революции и войны и существует и в наше время.

Пять поколений Кутейниковых вошли в историю флота как видные специалисты, которые приняли активное творческое участие в проектировании от первых металлических кораблей с паросиловыми энергетическими установками до атомных подводных лодок и глубоководных технических средств.



Н. Е. Кутейников

Основателем династии стал Николай Евлампиевич (1845–1907). Выходец из семьи мелкого чиновника за счет своих способностей и трудолюбия первым по списку он в 1864 году закончил Инженерное и артиллерийское училище Морского ведомства в Кронштадте, став корабельным инженером, и получил первый офицерский чин. Вся дальнейшая служба талантливого и целеустремленного кораблестроителя была связана с непосредственной работой по проектированию и постройке броненосных кораблей отечественного Флота. Путь от младшего офицера до генерал-лейтенанта Флота был пройден Н. Е. Кутейниковым успешно и достойно без протекций и родственных связей.

Определяющей в его инженерной карьере стала встреча с выдающимся деятелем отечественного Флота адмиралом Андреем Александровичем Поповым (1821–1895). В 1868 году А. А. Попов предложил выпускнику кораблестроительного отделения Морской академии Н. Е. Кутейникову участвовать в постройке первого в России большого мореходного броненосца «Петр Великий». Для своего времени это был самый мощный корабль в мире по своему вооружению и броневой защите. За вклад в строительство этого корабля Н. Е. Кутейников был произведен в подпоручики и удостоен своего первого ордена Станислава III степени.

Броненосец «Петр Великий» прослужил 82 года. В 1885–1891 гг. Н. Е. Кутейников в чине полковника руководил постройкой броненосца «Николай I».

Самым большим его творческим достижением считается разработка и постройка крейсеров. Начиная с 1884 года были построены крейсера «Дмитрий Донской», «Рюрик», «Россия», «Громобой». При проектировании и постройке им были впервые внедрены принципиально новые конструкторско-технологические решения, такие как:

- весовой контроль нагрузки;
- макетирование наиболее насыщенных приборами и оборудованными помещений.

Посещая верфи Франции, Германии, Дании он изучал опыт проектирования и постройки кораблей и внедрял их передовые технологии и конструктивные решения в российские проекты. В 1895 году он стал членом Морского технического Комитета и Главным инспектором кораблестроения, сосредоточив в своих руках практически всю техническую политику Флота России.

В 1896 году Правительством России была принята разработанная под руководством Н. Е. Кутейникова кораблестроительная программа для Дальнего Востока.

С 1894 по 1900 год были построены броненосцы «Полтава», «Севастополь», «Петропавловск», «Пересвет», «Ослябя». В 1900 году по его предложению началось профессиональное проектирование и строительство подводных лодок.

Накануне русско-японской войны на Балтийском и Ново-Адмиралтейском заводах под руководством Н. Е. Кутейникова были модернизированы пять эскадренных миноносцев типа «Бородино». Поражение российской эскадры от японцев вызвало в России волну критики, в том числе и по поводу боевых возможностей российских кораблей. По мнению компетентных специалистов, война была проиграна стратегически из-за недооценки важности тренировок личного состава, сплавности кораблей и по ряду других факторов.

Необходимо отметить и заслуги Н. Е. Кутейникова в постановке гражданского судостроительного производства в России. В 1899 году Правительством России по докладной записке ряда крупных ученых было принято решение о создании в Санкт-Петербурге Политехнического института, включавшего и Кораблестроительный факультет, который позже стал основой Ленинградского кораблестроительного института.

Н. Е. Кутейников придавал большое значение науке и внедрению ее результатов в практику кораблестроения. В 1905 году он вышел в отставку. Скончался в 1906 году.

Потомки во многом повторили основополагающие подходы Н. Е. Кутейникова к выполняемым работам, его патриотизм и преданность выбранному жизненному пути. Его сын Николай Николаевич (1872–1921) окончил кораблестроительное отделение Технического училища Морского ведомства в Кронштадте (1892 г.), служил младшим помощником судостроителя на Балтийском судостроительном заводе, где в свое время по проекту его отца строился броненосный крейсер «Рюрик». С 1894 года Н. Н. Кутейников – слушатель кораблестроительного отделения Морской академии, которую он закончил по первому разряду с занесением фамилии на мраморную доску.

На Балтийском заводе руководил строительством подводной лодки «Петр Кошка», впервые применив разработанный им метод секционной постройки. В 1901 году в «Вестнике Общества морских инженеров» он опубликовал статью «Разбор элементов подводных судов», в которой наметил пути раз-

вития и определил основные ТТХ подводных лодок будущего. Идеи Н. Н. Кутейникова были реализованы при проектировании первых боевых подводных лодок русского флота.



Н. Н. Кутейников

Николай Николаевич Кутейников принимал участие в постройке крупных броненосцев и нового класса кораблей – минных заградителей, участвовал в русско-японской войне 1904–1905 гг. В своей работе «Из опыта корабельного инженера под Порт-Артуром» (1905 г.) он проанализировал причины гибели русских кораблей во время этой войны и доказал, что виной тому было не низкое качество кораблей, а неумелое использование и пренебрежение мероприятиями по борьбе за живучесть в ходе морских сражений.

Вернувшись на Балтийский завод, Н. Н. Кутейников возглавил работы по строительству и переоборудованию тяжелых и легких кораблей. В 1909 году он назначен главным строителем головного линейного корабля «Севастополь», в проектировании которого участвовал под руководством А. Н. Крылова. В 1910 г. Н. Н. Кутейников разработал оригинальный проект броненосного крейсера водоизмещением 19 тыс. тонн с дизельной энергетической установкой. После революции 1917 года, в эпоху разрухи в промышленности России Николай Николаевич вынужден был работать лишь по переоборудованию и ремонту кораблей Волжской и Астраханско-Каспийской военных флотилий.

С 1918 по 1921 годы, работая на Сормовском заводе, он организовал конструкторскую группу специалистов – прообраз будущих крупных конструкторских бюро подводного кораблестроения, таких как «Рубин», «Малахит» и «Лазурит».

Н. Н. Кутейников оставил большое творческое наследие – статьи, переводы по вопросам кораблестроения на страницах «Морского сборника», «Вестника Общества морских инженеров», «Русского судоходства», «Кронштадтского вестника» и других периодических изданий, а также в «Военной энциклопедии». Скончался Николай Николаевич Кутейников в январе 1921 года в возрасте 49 лет.

Сыновья Николая Николаевича – близнецы Владимир и Георгий не отошли от семейной традиции. Владимир в 1904 году окончил Технологический институт Императора Николая I и поступил на работу на Адмиралтейский завод, где участвовал в постройке броненосца «Андрей Первозванный» и линейных кораблей «Полтава» и «Гангут». Незадолго до революции 1917 года он был назначен Главным строителем кораблей.

В 1919 году В. Н. Кутейников по рекомендации Наркома Л. Б. Красина перешел на работу в Техническое управление Флота, где занимал ряд ответственных должностей в кораблестроительном отделе. Во избежание репрессий со стороны властей в 1924 году перешел на педагогическую работу в Астраханское мореходное училище, где проработал до 1948 года.

Борис Николаевич Кутейников в 1893 году поступил в Морской Корпус. Окончив его мичманом, пошел по фамильному пути. Дальнейших сведений о нем в литературе нет.

Сын Н. Н. Кутейникова – Георгий (1900–1984) после окончания реального училища и электротехнических курсов работал электриком на Сормовском заводе, которым тогда руководил его отец. В дальнейшем окончил Нижегородский политехнический институт и стал заниматься научно-исследовательской и конструкторской работой в НИИ и КБ, проводившейся в интересах ВМФ. Защитил кандидатскую диссертацию в области электротехники.

С началом Великой Отечественной войны Г. Н. Кутейников работал на Каспии и Черном море под руководством выдающихся ученых И. В. Курчатова и А. П. Александрова, создавая эффективные методы размагничивания кораблей. В послевоенные годы Георгий Николаевич уже имел звание инженера-полковника. Работал до 1980 года в ОКБ «Гранит» ведущим конструктором под руководством академика В. Н. Челомея в области разработки ракетных систем морского базирования.

Значительный вклад в атомное



А. В. Кутейников

подводное кораблестроение внес Анатолий Валерьевич Кутейников (1932–2010). Его отец Валерий Евгеньевич был квалифицированным инженером-химиком, однако сын выбрал кораблестроительный факультет Ленинградского кораблестроительного института – флагмана советского кораблестроительного образования, став прямым продолжателем традиций своих предшественников. Те годы были годами расцвета ЛКИ, имевшего в своем составе талантливый профессорско-преподавательский коллектив, хорошую материальную базу и прекрасного ректора Евгения Васильевича Товстых.

В 1956 году А. В. Кутейников с отличием окончил институт и был направлен в СКБ-143 – создатель проекта первой отечественной атомной подводной лодки проекта 627 «Ленинский комсомол».

Становление его (1956–1961) прошло под руководством начальника сектора ходкости и динамики Л. В. Калачевой. В своей статье

в сборнике «Людмила Васильевна Калачева в воспоминаниях коллег и друзей» (2004 г.) Анатолий Валерьевич написал: «В жизни каждого человека встречаются люди, знакомство с которыми определяет судьбу на долгие годы. Таким человеком для меня была одна из творцов первой советской атомной подводной лодки «Ленинский комсомол» Людмила Васильевна Калачева». Уже в этот период она считалась ведущим в стране специалистом в области динамики подводных лодок, была кандидатом технических наук, Лауреатом Ленинской премии.



Л. В. Калачева

За время работы под руководством Л. В. Калачевой А. В. Кутейников, выполняя задания по исследованию архитектурной формы корпусов АПЛ, построению теоретических чертежей и моделей, участию в модельных и натурных испытаниях получил хорошую подготовку для выполнения новых сложных производственных заданий. В связи с необходимостью испытаний в морских условиях противолодочного ракетного комплекса «Вьюга» ему были поручены работы по созданию погружаемого стенда В-1 и модернизация для целей испытаний отечественного судна ВО-1.

В 1961 году он назначен исполняющим обязанности главного конструктора по объектам В-1 и ВО-1. В 1965 году Анатолий Валерьевич стал заместителем главного конструктора проектов АПЛ II поколения – пр. 671, 671РТ, 671РТМ Георгия Николаевича Чернышева (1919–1997), выдающегося конструктора, впоследствии Героя Социалистического труда, Лауреата Государственных премий СССР и РФ, Генерального конструктора АПЛ III поколения.



Г. Н. Чернышев

По проектам Г. Н. Чернышева впоследствии было построено 53 АПЛ I, II и III поколений. Очень велика роль в создании этих кораблей заместителей Г. Н. Чернышева и главных специалистов отделений бюро.

Окончание – на стр. 6

ДИНАСТИИ КОРАБЕЛОВ

ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ ПОКОЛЕНИЙ

К 85-ЛЕТИЮ АНАТОЛИЯ ВАЛЕРЬЕВИЧА КУТЕЙНИКОВА

Продолжение. Начало – на стр. 5

В 1971 году А.В.Кутейников назначается первым заместителем главного конструктора Г.Н.Чернышева. На его долю выпадает огромный объем работ по текущему и перспективному проектированию, контролю за ходом строительства АПЛ и своевременной поставкой на заказы комплектующего оборудования и материалов.

С 1974 по 1986 годы начальником – генеральным конструктором СПМБМ «Малахит» стал Г.Н.Чернышев, сменивший на этом посту Николая Никитича Исанина. С сентября 1974 года А.В.Кутейников стал главным инженером и заместителем начальника бюро. В этом же году произошло объединение СПМБМ «Малахит» и ЦБП «Волна». Численность коллектива практически удвоилась, увеличилась номенклатура строящихся и модернизируемых подводных лодок, подводных аппаратов, подводных технических средств. Возникли трудности с отработкой структуры предприятия. Все это потребовало больших усилий руководителей всех рангов.

Время, начиная с 60-х годов по середину 80-х годов, считается «золотым» периодом подводного кораблестроения. В этом велика заслуга Главкома ВМФ адмирала С.Г.Горшкова и его заместителя по кораблестроению и вооружению адмирала П.Г.Котова. По их предложениям принимались решения по разработке и постройке новых поколений подводных лодок, комплексов вооружения, объемам выделяемого финансирования. Значительные средства выделялись

на фундаментальные и прикладные исследования и опытно-конструкторские работы, что позволило СПМБМ «Малахит» создать выдающиеся проекты АПЛ проектов 705, 705 К, 971 и модернизировать ранее построенные корабли и подводно-технические средства, а также разработать проект АПЛ IV поколения «Ясень».

В 1992–1999 гг. А.В.Кутейников работал начальником – генеральным конструктором бюро. На должность главного инженера – первого заместителя начальника бюро был назначен Виталий Алексеевич Остапенко, специалист с большим опытом проектной работы, постройки, испытаний и сдачи построенных АПЛ – проектов 627, 627А, 645, 671, 671 РТ, 671 РТМ, 705, 705К заказчику.

Этот дуэт руководителей оказался очень удачным сочетанием порывистого характера и быстроты принятия решения начальника бюро со спокойным характером и осторожностью в принятии решений главного инженера. Этот период работы совпал с перестройкой – труднейшим периодом для судостроительной промышленности, способствовавшей развалу оборонного комплекса страны. Значительное снижение финансирования и задержки в оплате выполненных работ, ваучеры и взаимозачеты – все это потребовало огромных усилий А.В.Кутейникова и генеральных конструкторов В.Н.Пялова и Ю.С.Коновалова по решению финансовых вопросов в руководящих структурах. Многочисленные командировки в Москву лишали видных специалистов возможности полностью реализовать свои знания и опыт в закрепленных за ними проектами.

Практически было прекращено перспективное проектирование.

А.В.Кутейников вынужден был инициировать работы по модной тогда конверсионной тематике в интересах народного хозяйства. Были проведены проработки подводных танкеров, контейнеровозов, газовозов, нефтеналивных судов, туристических подводных аппаратов, подземных электростанций, плавучих атомных электростанций.

Реальное финансирование бюро получило за проектирование, обеспечение строительства, испытаний и сдачи плавучей базы комплексного обеспечения бурения проекта 20950 (главный конструктор В.С.Антонов), а также за разработку и обеспечение изготовления клее-желатиновых линий и комплексов оборудования для производства белковых оболочек для пищевой промышленности, и для агропромышленного комплекса.

Большой вклад внес А.В.Кутейников в разработку концепции и конструкторские разработки подводной транспортной системы. Эти конструкторские решения были защищены восемью патентами РФ на изобретения. На Всемирной выставке изобретений в Брюсселе (1997 г.) проект этой системы удостоен Большой золотой медали.

В течение многих лет он был председателем ГАК по кафедре проектирования судов СПбГМТУ и руководил дипломным проектированием. Имел ученое звание доцента. За разработку подводной транспортной системы Международной академией транспорта удостоен ученой степени доктора транспорта.

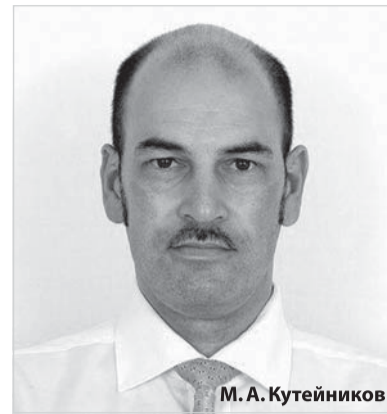
Являлся главным редактором журнала «Гангут», сборников «Вопросы эксплуатации и надежности», «Инженерно-технический опыт», членом редакционного совета журнала «Судостроение», членом Научного Совета РАН по гидрофизике. Лауреат Государственной премии РФ (1994 г.), академик Международной академии транспорта (1997 г.), академик Международной академии наук экологии, безопасности человека и природы (1997 г.), Санкт-Петербургской инженерной академии.

Напряжение 90-х годов сказалось на здоровье А.В.Кутейникова. В 1999 году он перешел на должность генерального конструктора подводных лодок I и II поколения, а в 2007 году – на должность главного научного сотрудника, работая над современной историей бюро.

За большие заслуги в области подводного кораблестроения А.В.Кутейников награжден орденами Октябрьской революции, Трудового Красного Знамени и многими медалями.

В 1964 году Анатолий Валерьевич вступил в брак с Ниной Сергеевной Базилевской. Ее отцом был известный специалист в области проектирования подводных лодок и теории корабля – Сергей Александрович Базилевский (1900–1991). Нина Сергеевна Базилевская по образованию искусствовед, в настоящее время – профессор кафедры прикладного искусства Института им.И.Е.Репина, автор двух монографий и большого числа научных публикаций.

Династия Кутейниковых продолжена Михаилом Анатольевичем Кутейниковым (р.1966).



М. А. Кутейников

После окончания традиционно для династии Кутейниковых кораблестроительного факультета СПбГМТУ работает в Российском Морском Регистре Судостроения, начальником отдела конструкции корпуса и вспомогательных механизмов. Доктор технических наук, профессор кафедры теории корабля СПбГМТУ, руководит аспирантами.

В заключение можно с большим удовлетворением отметить, что за 175 лет династия Кутейниковых придерживалась одной линии жизни – служению России и ее Военно-Морскому Флоту.

Литература:

1. И. А. Быховский. Династия корабелов Кутейниковых. Гангут, вып. 14, 1998.
2. Справочник «Корабли и люди». Изд. СПМБМ «Малахит», 2010.
3. Морской энциклопедический справочник (под ред. академика Н. Н. Исанина), Ленинград «Судостроение», 1987.

Б. А. БАРБАНЕЛЬ,

академик РАЕН,
Заслуженный изобретатель РФ
РосНТО судостроителей
имени академика А. Н. Крылова

ИСТОРИЯ ФЛОТА

НЕРОЖДЕННЫЙ: АВИАНОСЕЦ «ГРАФ ЦЕППЕЛИН»

Во Второй мировой войне активно применялся новый вид военно-морского вооружения – авианосцы. В полной мере оснащенные авиационными соединениями корабли показали свои возможности в противостоянии Японии и США на Тихом океане. Нацистская Германия отставала в темпах создания «плавучих аэродромов». В Третьем Рейхе строительство кораблей этого типа началось с постройки авианосца «Граф Цеппелин», но завершить работы до конца войны так и не успели, палубные самолеты для авианосца не были созданы, поэтому в боевых действиях корабль не принимал участия. Тем не менее, история проектирования и строительства «Графа Цеппелина» вызывает интерес, позволяя проследить развитие инженерных идей, нацеленных на поиск оптимальных тактико-технических характеристик авианосцев как типа кораблей.

Авианосец «Граф Цеппелин» заложили в конце 1936 г. на верфи в Киле. Спуск на воду был осуществлен в 1938 г. Корабль получил имя в честь знаменитого Фердинанда фон Цеппелина, создателя первых дирижаблей, 100-летие со дня рождения которого приходилось на этот год. Германские инженеры вынуждены были во многом действовать методом проб и ошибок, потому что к середине 1930-х гг. большинство существовавших в мире авианосцев не являлись кораблями специальной постройки, а попросту перекаивались из линкоров. Предварительно германские специалисты ознакомились с японскими наработками в области авианосного кораблестроения, и в результате сумели создать довольно удачный, хорошо продуманный проект. Архитектуру первого немецкого авианосца можно считать классической: сплошная полетная палуба с носовым и кормовым свесами; «остров» – надстройка, смещенная к правому борту; двухъярусный авиационный ангар, занимающий большую часть надводного объема корпуса.

Ключевая проблема при проектировании авианосца – выбор способа запуска и посадки самолетов.

Займствование британского опыта наиболее ярко отразилось в выбранном немцами способе подъема самолетов в воздух – с помощью специальных стартовых тележек, разгоняемых катапультной. Самолеты устанавливались на стартовые тележки еще в ангаре и вместе с ними подавались на полетную палубу. С платформы лифта по рельсам тележка с самолетом с помощью тяги его воздушного винта или палубными шпильками перемещалась на одну из катапульт. После старта самолета тележка по специальным наклонным транспортерам, расположенным перед носовым срезом полетной палубы, опускалась на ангарную палубу и по монорельсу возвращалась в ангар. Для посадки самолетов в условиях пониженной видимости северных широт полетная палуба оборудовалась обозначившими габариты посадочной полосы электрическими плафонами. Ангара снабжались быстродействующими огнезащитными шторами.

В судьбе этого корабля, как в зеркале отразилась судьба всей авианосной программы Германии. В 1938 г. корабль сошел со стапелей в готовности 55 %, и его достройка продолжалась в соответствии с графиком. К началу Второй мировой

войны готовность составляла 85 %, началось формирование экипажа и авиагруппы, но ожидание германским руководством быстрого завершения войны привело к привлечению ресурсов к достройке кораблей, имевших более высокую степень готовности, поэтому в апреле 1940 г. строительство «Графа Цеппелина» было заморожено. Но в мае 1941 г. внезапно поступил приказ продолжить строительство авианосца.

В Германии своевременно, в соответствии с первоначальным графиком постройки авианосца, были созданы палубные самолеты, но поскольку строительство авианосца приостановили, то почти все заказанные самолеты были достроены по упрощенной схеме, без нацеленности на их применение в качестве бортовой авиации. Все это задерживало ввод корабля в строй.

К началу 1942 г. авианосцы уже продемонстрировали все свои многогранные качества, и потребность в них стала очевидна для всех воюющих морских держав.

Немцы же, отдавая себе отчет в том, что в ближайшем обозримом будущем строительство таких больших и дорогостоящих кораблей не предвидится, сохранность своего авианосца поставили выше возмож-



ной выгоды активного применения, и не рискнули принять решение оснастить, наконец, «Граф Цеппелин» авиацией и опробовать его ударную силу.

Так и не родившийся корабль простоял у стенки до конца войны. Наступление Красной Армии заставило немцев затопить авианосец. Летом 1945 г. корабль был поднят силами аварийно-спасательной службы Балтийского флота СССР. Немецкий авианосец зачислили в состав ВМФ СССР в качестве боевого трофея под названием «Цеппелин».

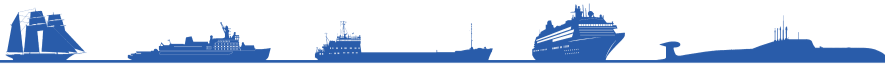
Жизнь «Графа Цеппелина» окончилась в 1947 г. Согласно договорен-

ности между государствами-членами антигитлеровской коалиции о распределении трофейных флотов, корабль подлежал уничтожению.

Авианосец был использован в качестве мишени и затонул на глубине 250 метров недалеко от польского побережья. В 2006 г. польским исследователям, с большой долей вероятности, удалось обнаружить остатки именно этого авианосца на дне Балтийского моря...

Валерия ЕВДОКИМОВА (гр. 3180),

Евгений ТКАЧЕВ (гр. 8310),
Лаборатория истории флота
и мореплавания СПбГМТУ



ИСТОРИЯ ФЛОТА РОССИЙСКОГО

ВОЕННО-МОРСКИЕ ЗАСЛУГИ ПЕТЕРБУРГСКОГО ФОТОГРАФА: ПОДВОДНАЯ ЛОДКА АЛЕКСАНДРОВСКОГО (К 200-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ИЗОБРЕТАТЕЛЯ)

Иван Федорович Александровский родился в Митаве в 1817 г. в семье мелкого чиновника. С детских лет он проявлял способности к живописи, достигнув в этой области больших успехов. Приехав в Петербург, Александровский работал учителем рисования, продолжал совершенствоваться в живописи, став видным художником. Чтобы иметь средства к существованию, он открыл фотоателье, услуги которого ценились в Петербурге. Одновременно Александровский настойчиво изучал физику, механику, химию, математику, стал в области фототехники известным изобретателем (фотография тогда была на заре своего существования), но его таланты оказались востребованы и в военной области.



И. Ф. Александровский, будучи в Лондоне по делам своего фотоателье в 1853 г., увидел мощную британскую паровую эскадру, готовившуюся «проучить русских» в Черном море (назревала Крымская война), и в качестве средства противодействия задумал создать подводную лодку. Единственным вариантом движущей силы под водой, помимо мускульной силы, на тот момент представлялся сжатый воздух, но практических средств его нагнетания для приведения в движение корабля ещё не существовало. В 1859 г. Александровский про-

читал в журнале «Морской сборник» статью С. И. Барановского «Духовая сила как движитель», связался с автором статьи и они вдвоём завершили проект субмарины, задуманной Александровским.

1 мая 1862 г. проект подводной лодки, движимой силой сжатого воздуха, был представлен в Морское министерство, но поначалу его положили под сукно. Тогда Александровский обратился со своим предложением непосредственно к царскому брату, великому князю генерал-адмиралу Константину Николаевичу, и благодаря поддержке этого энергичного влиятельного вельможи добился осуществления проекта. Субмарина была построена на петербургском заводе Карра и Макферсона (ныне Балтийский завод) и спущена на воду в июне 1865 г.

Длина подлодки составляла 33 м, экипаж – до 20 чел. Поперечное сечение имело форму обращённого вершиной вверх треугольника с выпуклыми сторонами – предполагалось, что такая форма будет замедлять погружение и предохранять субмарину от проваливания на предельную глубину. Прочность обеспечивал каркас из листовых шпангоутов. Подлодка приводилась в движение сжатым воздухом, хранившимся в многочисленных баллонах (трубах) – отсюда и значительное её водоизмещение. Максимальная подводная скорость составляла 3,5 узла, хотя проектом предполагалась в 6 узлов. Субмарина была оснащена магнитным компасом. В носовой части лодки устроили шлюзовую камеру для выхода водолазов. Для подрыва неприятельских



кораблей субмарина вооружалась особым снарядом, состоявшим из двух соединённых вместе мин – чугунных ящиков с поплавками, которые при всплытии должны были охватить днище корабля.

Первое испытание провели 19 июня 1866 г., лодка опустилась на глубину 1,82 м, погружение длилось 20 минут, на борту находились и сам изобретатель. Попыты продолжались, и выяснились «минусы» субмарины: под водой она значительно отклонялась от курса, с трудом удерживала заданную глубину, не удалось увеличить подводную скорость. Важной задачей было увеличение глубины погружения, и в 1871 г. с целью выяснить, какое максимальное давление может выдержать корпус, лодку без экипажа погрузили на глубину 25 м, подняли путем нагнетания воздуха, никаких

признаков течи не обнаружили. В ходе следующего эксперимента глубину погружения решили увеличить до 30 м, но тут корпус не выдержал, герметичность нарушилась и лодка затонула. Её подняли только в 1873 г., но военно-морское руководство сочло субмарину непригодной для военных целей, и она была превращена в спасательный понтон, а в 1901 г. её разобрали на металлолом...

Несмотря на то, что этой подлодке не суждено было стать серийной, она по праву признана первой в отечественном флоте субмариной с механическим приводом, а имя её изобретателя И. Ф. Александровского достойно памяти и уважения.

Юлия ГОРЛАНОВА
(гр. 1117), Лаборатория истории флота и мореплавания СПбГМТУ

ИСТОРИЯ ФЛОТА

КРАТКАЯ ЖИЗНЬ ЛИНКОРА «БИСМАРК»

С приходом к власти в Германии Гитлера в 1933 г. берется курс на масштабный рост вооружений на земле, на воде и в воздухе. Зримым символом усиления военно-морской мощи нацистской Германии стало строительство крупнейших надводных кораблей того времени – линкоров «Бисмарк» и «Тирпиц», названных в честь канцлера Отто фон Бисмарка и гротс-адмирала Альфреда фон Тирпица. Эти гиганты – рейдеры («налетчики, захватчики») были способны в одиночку вести операции на коммуникациях противника, нарушая его снабжение.

Первым, 1 июля 1936 г., в Гамбурге был заложен «Бисмарк». Солидное вооружение, включавшее восемь 380-мм пушек в четырёх башнях, позволяло ему на равных противостоять любому линейному кораблю того времени. Дальность стрельбы пушек главного калибра составляла более 35 км, скорострельность каждого ствола – до 3 выстрелов в минуту. При одновременном залпе всех восьми пушек линкор был способен выпустить 6,5 т снарядов. Для отражения атак с воздуха «Бисмарк» был оснащён 37-мм зенитными пушками, производящими до 40 выстрелов в минуту. На корабле была установлена катапульта для запуска гидросамолёта-разведчика. Особое внимание было уделено живучести линкора, что обеспечивалось сложной системой изолированных отсеков. Прочности корпуса способствовало широкое применение электросварки. Главный броневой пояс корабля достигал 35 см. Три турбины обеспечивали 30-узловую скорость линкора, а большая вместимость топливных ёмкостей давала возможность «Бисмарку» автономно преодолевать расстояние более 17 тыс. км (около 10 тыс. морских миль). Длина корабля достигала четверть километра. Корабль сошел со стапелей 14 февраля 1939 г., 24 августа 1940 г. линкор был сдан под командование капитану Эрнсту

Линдеманну. Установки оборудования и испытания продолжались до весны 1941 г.

Теперь линкору предстояло показать себя в деле. Операция «Рейнские учения» предусматривала выход «Бисмарка» и тяжелого крейсера «Принц Ойген» (назван в честь знаменитого австрийского полководца принца Евгения Савойского) в Атлантику через Датский пролив. Главной целью операции были торговые корабли на британских морских коммуникациях. Командовал операцией адмирал Гюнтер Лютенс. 18 мая 1941 г. «Бисмарк» и «Принц Ойген» вышли в море.

Вскоре германские корабли были обнаружены с воздуха, и английская эскадра вышла на охоту. Вечером 23 мая в наполовину перекрытом льдом Датском проливе в густом тумане британские корабли вступили в визуальный контакт с немецкой флотилией, и «Бисмарк» открыл огонь. Британские корабли передали сообщение своему командованию и отступили в туман, продолжая следовать за немцами. Ранним утром 24 мая британские корабли «Худ» и «Принц Уэльский» начали бой на расстоянии 22 км. Германская сторона некоторое время не отвечала: адмирал Лютенс

имел приказ не вступать в бой с военными кораблями противника, если они не входят в конвой, сопровождающий торговые суда. Однако после нескольких британских залпов капитан Линдемманн заявил, что не позволит безнаказанно стрелять по своему кораблю. «Принц Ойген» и «Бисмарк» открыли ответный огонь по «Худу».

Шестым залпом «Принц Уэльский» добился попадания в «Бисмарк»: снаряд пробил топливные цистерны, вызвав обильную утечку топлива, и линкор стал оставлять нефтяной след. Вскоре расстояние между противниками сократилось до 16 км, и тогда на «Худе» раздался взрыв, вызванный попаданием пятого залпа «Бисмарка». Английский корабль разорвало на две части, и он утонул за считанные минуты. Кроме трех человек, вся команда, состоящая из 1417 человек, погибла. Линкор «Принц Уэльский» вышел из боя под дымовой завесой, получив семь попаданий. Поврежденный «Бисмарк» было решено вести на ремонт к берегам оккупированной нацистами Франции, а «Принц Ойген» должен был продолжать атаки на британские конвои самостоятельно.

Гибель «Худа» была крайне болезненно воспринята в британском Адмиралтействе, и англичане решили во что бы то ни стало поймать «Бисмарк», но обнаружить его сразу не удалось. Лишь 26 мая летающая лодка «Каталина» нашла «Бисмарк», которому оставалось примерно 690 миль до Бреста (Франция), и вскоре он смог бы использовать для защиты своего корабля бомбардировщики люфтваффе.



С английского авианосца «Арк Ройял» к месту обнаружения вылетели торпедоносцы «Свордфиш», которые добились попадания, имевшего для германского гиганта решающие последствия. Пытаясь уклониться от торпеды, «Бисмарк» повернул влево, и торпеда вместо пояса брони по правому борту попала в кормовую часть, нанеся критическое повреждение рулевому механизму и заклинив рули. «Бисмарк» потерял возможность маневрировать и начал описывать циркуляцию. Попытки восстановить управляемость успеха не принесли.

Утром 27 мая с дистанции 22 км «Бисмарк» атаковали английские линкоры «Родни» и «Король Георг V», а затем в бой включились и крейсера. Британцы быстро добились попаданий в потерявший ход и управляемость нацистский линкор. За полчаса «Бисмарк» получил серьезные повреждения орудийных башен главного калибра, и вскоре они замолчали. Немцы не спустили флаг, поэтому «Родни» подошел на

расстояние 2 км и стрелял прямой наводкой, практически как в тире. Лишенный зубов «Бисмарк» ответить ничем не мог, он получил около 400 попаданий. В 10:39 «Бисмарк» лег на борт, перевернулся через киль и затонул. Чуть более сотни немецких моряков были спасены англичанами, почти 2100 человек погибли. Останки линкора вот уже 75 лет покоятся на дне Атлантики.

Единственный поход «Бисмарка» показал, насколько трудно линейному кораблю потопить другой линейный корабль, даже при численном превосходстве. С другой стороны, решающее попадание в «Бисмарк» было произведено одной торпедой с небольшого самолета. Гибель «Бисмарка» явилась яркой иллюстрацией утраты линкорами главенствующего положения во флоте. Эта роль перешла к авианосцам.

Виктория ЛЕБЕДЕВА,
Генриетта СТАРОСТИНА, гр. 811,
Музей истории кораблестроения и кораблестроительного образования

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

СЕРГЕЮ ВЛАДИМИРОВИЧУ ВЕРБИЦКОМУ – 55!

Заведующему кафедрой «Океанотехника и морские технологии» Вербицкому Сергею Владимировичу 19 января 2017 года исполнилось 55 лет!

С окончания ЛКИ в 1985 г. по специальности «Прочность и динамика машин и конструкций», Сергей Владимирович трудился на благо отечественного флота в ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова (ныне Крыловский государственный научный центр). В 1991 году ему присвоена степень кандидата технических наук. Область его профессиональных интересов в то время – исследование прочности конструкций морских плавучих и стационарных нефтегазодобывающих платформ. Впоследствии из отделения, занимающегося прочностью, Сергей Владимирович переходит в отделение проектирования судов и средств океанотехники, где становится главным конструктором и возглавляет сектор «Проектирование технических средств освоения морских месторождений», которым он успешно руководит и по сей день.

С 2014 года Сергей Владимирович возглавил кафедру океанотехники и морских технологий в СПбГМТУ.

Под его руководством начинается активная научно-исследовательская деятельность с привлечением к работе студентов старших курсов, регулярно организуются экскурсии студентов на предприятия судостроительной промышленности, проводятся лекции специалистов отрасли по направлениям, связанным с проектированием морских платформ, идут работы по созданию лаборатории «Исследования свойств льда и ледостойких сооружений», с новой силой развивается международное сотрудничество с Казахстаном и Китаем в области проектирования нефтегазодобывающих платформ.

Дорогой Сергей Владимирович!

В этот день мы хотим от всего сердца поздравить Вас с знаменательной датой, пожелать долгой и счастливой жизни, согретой любовью и заботой Ваших близких!

К своему юбилею Вы пришли в полном расцвете сил! Желаем,



чтобы Вы и дальше сохраняли и развивали такие присущие Вам качества, как стратегическое мышление, настойчивость, оптимизм и трудолюбие. Желаем, чтобы жизнь чаще радовала Вас, баловала и приятно удивляла. Здоровья Вам, жизненной энергии, добра и понимания!

Ваши друзья и коллеги

ИСТОРИЯ ФЛОТА РОССИЙСКОГО

ЕДИНСТВЕННАЯ И НЕПОВТОРИМАЯ: СУБМАРИНА «ЗОЛОТАЯ РЫБКА»

Золотая рыбка – вид пресноводных рыб. Иначе называется «золотой карп». Является одной из самых популярных аквариумных рыб, а также персонажем сказки Пушкина, исполняющим желания. Также такое неофициальное наименование закрепилось за подводной лодкой проекта 661 «Анчар» (К-162, позднее переименована в К-222).

Решение о проектировании этой субмарины было принято в 1959 г., она должна была ознаменовать собой появление у СССР совершенно нового класса подводных лодок, предназначенных для торпедно-ракетных ударов по авианосным соединениям противника.

К середине XX в. в США окончательно сложилась новая военная стратегия, которая предусматривала достижение неоспоримого господства этой страны на просторах Мирового океана. Основным инструментом для этого было выбрано наращивание мощности морских наступательных сил в виде авианосных ударных групп (АУГ). У СССР, который к тому времени еще не оправился от последствий Великой Отечественной войны, средств на строительство авианосцев не хватало, как не было и эффективных средств борьбы с авианосцами противника на океанских просторах.

Дальность стрельбы торпедами советских субмарин того времени не превышала 3-4 км, а для того, чтобы произвести ракетный залп по американским АУГ, советским подлодкам пришлось бы сначала всплывать на поверхность, что лишало атаку внезапности. Поэтому руководство СССР поставило перед советскими конструкторами задачу создать крылатую ракету, которая бы с подводного старта могла поражать крупные надводные корабли на расстоянии нескольких десятков километров, и соответствующий подводный носитель этого оружия.

Вскоре на стапелях «Севмаша» была заложена первая в мире титановая атомная подводная лодка (К-162), разработанная в ЦКБ-16 (ныне «Малахит»). Для этой лодки созда-

вались специальные противокорабельные ракеты «Аметист» с подводным стартом, строились особо мощные ядерные реакторы. Многие в новой субмарине было реализовано не только впервые в СССР, но и в мире. Введение в строй этой подлодки, без преувеличения, можно сравнить с запуском человека в космос. Конструкторам, работавшим над созданием военной техники в СССР, нередко удавалось создавать образцы, опережавшие мировой уровень.

18 декабря 1970 г. советская атомная многоцелевая подводная лодка К-162 достигла под водой скорости 44,7 узла, что по сухопутным меркам ~ 83 км/час. Ни до, ни после такое скорости подводные крейсера не показывали. Субмарина стоила дорого: 240 млн рублей, по курсу тех времен это чуть больше 200 млн долларов. Если учесть, что сейчас атомные субмарины обходятся в миллиард, то «золотая рыбка» была дешевой, но в то время это была самая дорогая подводная лодка. Именно поэтому «Анчар» назвали «Золотой рыбкой».

Не нужно забывать о том, что этот персонаж из сказок выполнял любое желание. Для этой субмарины невыполнимых задач не существовало. Она могла догнать и преследовать любой корабль, а при необходимости его уничтожить.

С 25 сентября по 4 декабря 1971 г. К-162 совершила дальний поход в Атлантику. Во время этого похода она буквально «приклеилась» к авианосцу США «Саратога». Несмотря на то, что американский корабль развивал и долгое время удерживал скорость 30 узлов, оторваться он так и не смог. Как вспоминал командир АПЛ Юрий Голубков, его субмарина во время этого преследования



имела возможность занять любую нужную позицию относительно авианосца и уничтожить его первым залпом.

Был случай, когда К-162 отрабатывала учебные задачи в Баренцевом море, почти там же, где десятилетия спустя погиб «Курск». Экипаж лодки зафиксировал, что ее преследует чужая субмарина. Благодаря высокой скорости и маневренным характеристикам, К-162 сама вышла в хвост вражеской подлодки и держала ее под прицелом, пока та не скрылась в нейтральных водах.

«Золотая рыбка» так и осталась единственной в своем роде. И не только потому, что была слишком дорогой. Многие ее тактико-технические характеристики перестали отвечать требованиям времени. Но на ней отработали очень многие ноу-хау, которые потом удалось улучшить и реализовать в других проектах атомных субмарин.

Анна ДАНИЛОВА, гр. 822, Музей истории кораблестроения и кораблестроительного образования

ТТХ проекта 661 «Анчар»:

Двухкорпусная, 9 отсеков.
Материал корпуса – титановый сплав.
Водоизмещение: надводное – 5197 т, подводное – 8770 т.
Размеры: длина – 106,92 (106,4) м., ширина – 11,5 м., осадка – 8,06 (7,8) м.
Глубина погружения: – 400 м.
Энергетическая установка – ядерная.
Два ВВР В-5Р, мощностью по 177,4 МВт.
Двигатели – 2 винта.
Скорость хода: надводная – 16 (19) уз, подводная – 42 (44,7) уз.

СТУДЕНЧЕСКИЙ СПОРТ

УВЦ – ЧЕМПИОН СПБГМТУ ПО МИНИ-ФУТБОЛУ!



Перед новогодними праздниками (28.12.2016 г.) в спортзале «Ульянка» состоялся Чемпионат СПбГМТУ по мини-футболу в рамках Спартакиады среди факультетов.

Регламент соревнования внес свои коррективы в тактику проведения матчей участниками. С первых минут требовалось не отсиживать в обороне, а атаковать ворота противника. Это обстоятельство привело к большому количеству голевых моментов. Последний факт очень нравится зрителям. Более опытные коллективы на первой стадии турнира действовали рациональнее и прошли во второй этап состязания



– полуфинал. На вышеупомянутой стадии уже потребовалось игровое мастерство игроков.

В финальном матче встретились представители УВЦ и ФКиО. В этой игре требовались не только расчётливость и индивидуальный уровень каждого игрока, но и некоторая доля удачи. Последняя помогла склонить чашу весов в пользу победителей. Чемпионом СПбГМТУ по мини-футболу стала команда УВЦ. Серебряный призер – коллектив ФКиО. Третье место в соревновании заняли ещё одни представители УВЦ пятого курса.

В зачёт Спартакиады идёт результат по лучшей команде, поэтому тройка призёров выглядит следующим образом:

- I место – УВЦ;
- II место – ФКиО;
- III место – ФИС.

В. В. БОГДАНОВ, ст. преподаватель кафедры физвоспитания

СКОРБИМ

ИВАНОВ АЛЕКСЕЙ ВИКТОРОВИЧ

29.10.1951 г. – 11.01.2017 г.



Кафедра технологии судостроения с глубоким прискорбием извещает, что 11 января 2017 г., на 66-м году жизни скончался доцент кафедры технологии судостроения Иванов Алексей Викторович.

Алексей Викторович закончил ЛКИ в 1977 году и был распределен на кафедру технологии судостроения, где прошел большой творческий путь от инженера до доцента.

Алексей Викторович всегда был в центре жизни Университета.

Работал заместителем декана вечерне-заочного факультета. Был одним из инициаторов создания МЖК для сотрудников Университета.

Продолжая работать в должности доцента кафедры технологии судо-

строения СПбГМТУ, с января 2005 г. по октябрь 2015 г. был начальником отдела в службе Административного директора ОАО Судостроительного завода «Северная верфь». Работая на заводе, являлся секретарем научно-технического Совета завода.

С августа 2015 г. по апрель 2016 г. – руководитель группы в АО «Институт технологии судостроения».

С июня 2016 г. вернулся в родной университет на должность доцента кафедры технологии судостроения.

Всегда доброжелательный к сотрудникам и студентам, компетентный специалист в вопросах судостроения, кораблестроения и технологии судостроения, Алексей Викторович в жизни был очень чутким, отзывчивым, добрым человеком, готовым всегда и всем прийти на помощь.

Круг интересов Алексея Викторовича не ограничивался только работой. Он любил жизнь во всех её проявлениях; много путешествовал по стране и миру. Щедро делился своими впечатлениями с друзьями.

Алексей Викторович навсегда останется в памяти близко знавших его сотрудников.

Кафедра технологии судостроения, а также многие, хорошо знавшие Алексея Викторовича, выражают глубокое соболезнование его семье.

Мнение редакции не обязательно совпадает с мнением авторов.

Отпечатано в типографии «Счастливый случай».

Санкт-Петербург, Лиговский пр., 74
Тираж 999 экз. Распространяется бесплатно.
Подписано в печать: 30.01.2017. Заказ _____

12+

«ЗА КАДРЫ ВЕРФЯМ»

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

Адрес для писем: СПб., Лоцманская ул., 3
Адрес редакции: Ленинский пр., 101, ауд. 314-6
Телефон: +7 981 839-7841
E-mail: zkv@lenta.ru
Группа ВК: vk.com/smtu_zkv
Электронная версия газеты: www.smtu.ru/node/3853/

Редакционная коллегия:

Александр Бутенин,
Кирилл Рождественский,
Борис Салов

Главный редактор: Денис Корнилов
Корректор: Светлана Крутоярлова