



# ЗА КАДРЫ ВЕРФЯМ



www.smtu.ru

№ 1 (2592)  
январь 2020 года

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО  
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

Издается  
с сентября 1932 года

## СОБЫТИЕ

### СОВЕЩАНИЕ ПО ВОПРОСАМ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Секретарь Совета Безопасности России Николай Патрушев провел в Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете совещание по вопросам подготовки кадров для судостроительной отрасли.

В совещании приняли участие полномочный представитель Президента РФ в СЗФО Александр Гудан, губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов, представители Минобороны, Минобрнауки России, Минпромторга России, Минэкономразвития России, Минкомсвязи России, АО «Объединенная судостроительная корпорация», ряда нефтяных компаний, ректоры Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого, Московского авиационного института, Северного (Арктического) федерального университета, руководители судостроительных заводов и научно-исследовательских институтов.

Участники совещания обсудили дополнительные меры, направленные на повышение качества подготовки высококвалифицированных инженерных кадров для кораблестроительных и судостроительных предприятий России, а также специалистов для Военно-Морского Флота страны.

Николай Патрушев подчеркнул важность подготовки инженерных кадров в стране с целью решения задач обеспечения надежной безопасности и прогрессивного мирного развития России.

«В этих целях необходимо не просто увеличивать цифры приема, а серьезно, с участием бизнеса и работодателей заняться развитием университетов и вузов в регионах, включая укрепление их учебной, ис-

следовательской и социальной инфраструктуры, системы постоянной подготовки и повышения квалификации преподавателей», – сказал Секретарь Совета Безопасности РФ.



Николай Патрушев отметил, что руководством страны уделяется пристальное внимание развитию судостроительной отрасли, в частности, в декабре 2019 года Советом Безопасности РФ определены дополнительные меры научного и кадрового обеспечения военного судостроения.



Губернатор Северной столицы Александр Беглов подчеркнул, что «Санкт-Петербург – город с морской

судьбой, центр отечественного судостроения. В городе насчитывается более 40 предприятий судостроительной отрасли, в ней трудится 50 тысяч человек. Продукция судостроения составляет 20% от всей промышленной продукции, выпущенной в Петербурге».

На совещании обсуждено создание условий для формирования на базе Санкт-Петербургского государственного морского технического университета опорного университета в области судостроения и подготовки кадров для кораблестроительных предприятий России.

Заинтересованным федеральным ведомствам предложено актуализировать перечень специальностей и направлений подготовки кадров высшего образования с учетом потребностей судостроительных и кораблестроительных предприятий.

Особое внимание уделено активизации научно-исследовательской деятельности судостроительных вузов в интересах госкорпораций, в том числе оборонно-промышленного комплекса.

Рассмотрены вопросы создания профориентационных центров на базе судостроительных вузов. Поставлены задачи по повышению проходного балла для абитуриентов, по увеличению количества бюджетных мест, ликвидации дефицита квалифицированных кадров на предприятиях отрасли. Обсуждены возможности решения вопросов трудоустройства студентов еще в ходе их обучения в вузах, интеграции образования и промышленности.

Фото: Сергей ДОВГЯЛЛО



## СОБЫТИЕ

### ВИЗИТ СЕКРЕТАРЯ СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СПБГМТУ

24 января состоялся визит Секретаря Совета Безопасности РФ Николая Патрушева в Санкт-Петербургский государственный морской технический университет.



Секретарь Совета Безопасности РФ обсудил с ректором СПбГМТУ Глебом Туричиным вопросы научной деятельности вуза в интересах кораблестроительных предприятий, результаты научно-исследовательской деятельности студентов, уделил внимание работе по цифровой трансформации технологических процессов в судостроении.

Николай Патрушев подчеркнул, что в результате проводимой по поручению Президента России с 2014 года работы значительно повышен уровень образовательной и научной деятельности вуза. По итогам ежегодного Всероссийского конкурса на звание «Организация оборонно-промышленного комплекса высокой социально-экономической эффективности» Корабелка признана лучшей образовательной организацией.

Также Н. П. Патрушев ознакомился с ходом строительства спортивного комплекса вуза, включающего в себя современный плавательный бассейн и волейбольную арену. Здесь уже завершены работы по заливке фундаментной плиты и ведется монтаж металлоконструкций. К началу мая будет выполнен монтаж фасадов спорткомплекса. Открытие спортивного комплекса состоится 1 сентября 2020 года.

Секретарь Совета Безопасности России также побывал в студенческом конструкторском бюро подводной робототехники и в лаборатории подводной робототехники СПбГМТУ.

На текущий момент СКБ состоит из двух отделов (подводной и надводной робототехники), в нем трудится 8 постоянных сотрудников и обучается порядка 30 студентов. К преподавательской и производственной деятельности привлекаются преподаватели факультета морского приборостроения и факультета кораблестроения и океанотехники.

- В СКБ уже реализованы проекты:
- волновой глайдер;
  - АНПА «Акара»;
  - ТНПА «Вариола»;
  - промерный роботизированный катамаран МААОК;
  - водные велосипеды «Матрешка» и «Неваляшка».

Еще одним пунктом визита Секретаря Совбеза РФ стало ознакомление с порядком компьютерного проектирования и цифрового производства в рамках реализации проекта глубокой модернизации Онежского судостроительно-судоремонтного завода. Проект по созданию цифровой верфи в Карелии университет ведет с 2017 года.

Высокие гости университета посетили лабораторию Института лазерных и сварочных технологий, где им продемонстрировали работу технологических машин аддитивного производства и изготовленные изделия для ОПК.

Лаборатория ИЛИСТ СПбГМТУ позволила создать единую техническую базу, оснастить ее технологическими комплексами для прямого лазерного выращивания, лазерной наплавки и термоупрочнения, лазерной и гибридной лазерно-дуговой сварки, а также активнее развернуть работу над реализуемыми проектами.

В отличие от большинства лабораторий, действующих в российских технических университетах, оснащение данной структуры СПбГМТУ – результат опытно-конструкторских разработок самих сотрудников вуза.

Важный аспект в деятельности лаборатории Института лазерных и сварочных технологий – образовательный. С ее открытием в 2019 году возможность работать на инновационном оборудовании получили студенты, аспиранты и докторанты Корабелки.

Секретарь Совета Безопасности РФ и Полномочный Представитель Президента РФ в СЗФО побывали и в лаборатории морского подводного оружия Военного учебного центра СПбГМТУ, где представлено современное оборудование для подготовки специалистов в области минно-торпедного вооружения.

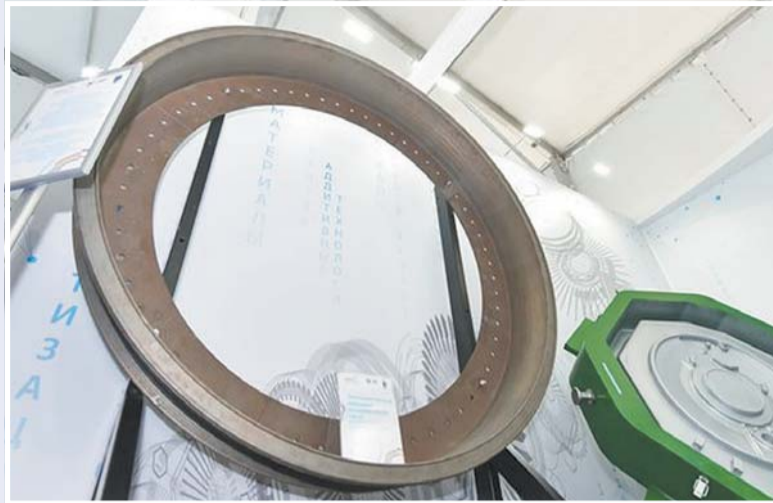
В лаборатории размещены учебно-разрезные образцы торпедного оружия, исследовательских разработок контрольно-регулирующей аппаратуры морского оружия, демонстрируются результаты научно-технической деятельности в области создания автономных обитаемых подводных объектов.



## РЕЙТИНГИ

## РАЗРАБОТКА СПБГМТУ – В ТОП-10 РОССИЙСКИХ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ДОСТИЖЕНИЙ 2019 ГОДА

В минувшем году на основе разработок ученых, конструкторов и инженеров России созданы инновационные производства и реализованы проекты, не имеющие аналогов в мире. Результаты работы коллектива Института лазерных и сварочных технологий СПБГМТУ получили достойную оценку в рейтинге научно-технических достижений нашей страны за прошедший год.



Разработка ученых ИЛИСТ СПБГМТУ вошла в рейтинг ТОП-10 достижений 2019 года в Российской Федерации, то есть стала одним из десяти главных событий в производстве и промышленности страны года. Рейтинг был составлен федеральным интернет-изданием «Капитал страны». Корабелка заняла в списке лидеров почетное четвертое место.

Ученые Санкт-Петербургского государственного морского технического университета (СПБГМТУ) и НИТУ «МИСиС» впервые в мире создали крупногабаритный узел авиационного двигателя с помощью метода послойного наращивания (аддитивных технологий или 3D-печати).

В результате снижен объем последующей механической обработки детали, соответственно – сроки ее изготовления и себестоимость. В перспективе это повысит конкурентоспособность отечественных авиационных двигателей.

С помощью нового метода специалисты, добавляя материал способом «слой на слой», создали 3D-объект – внешнее кольцо двигателя ПД-14. Первый экспериментальный образец узла для узкофюзеляжного среднемагистрального самолета МС-21-300 был изготовлен из титанового сплава на уникальном оборудовании собственной разработки в СПБГМТУ.

По механическим свойствам выработанный материал не уступает металлопрокату и значительно превосходит свойства литья. Это подтверждено результатами механических испытаний, проведенных как в НИТУ «МИСиС», так и в независимых лабораториях. Использование 3D-печати позволило снизить вес детали в три раза и сократить время на ее производство.

Преимущество аддитивных технологий состоит в том, что конструктор видит результаты своей работы в режиме реального времени и может быстро вносить необходимые изменения. В результате процесс проектирования ускоряется в десятки раз.

В настоящее время ведутся испытания полученного узла двигателя на базе одного из двигателестроительных предприятий России (головной разработчик – Пермское «ОДК-Авиадвигатель», головной изготовитель – «ОДК-Пермские моторы»).

По мнению участников Консорциума, вхождение в команду новых членов позволяет развивать межрегиональное сотрудничество и вывести его работу по достижению стратегических целей на качественно новый уровень.



НИКТО НЕ ЗАБЫТ, И НИЧТО НЕ ЗАБЫТО

## СТУДЕНТЫ КОРАБЕЛКИ ВОЗЛОЖИЛИ ЦВЕТЫ НА ПИСКАРЕВСКОМ КЛАДБИЩЕ

27 января группа студентов Военного учебного центра Морского технического университета под руководством капитана II ранга Василия Кравченко приняла участие в торжественно-траурной церемонии, посвященной 76-летию полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады.



Церемония традиционно проходила на Пискаревском мемориальном кладбище. Студенты Корабелки в сопровождении проректора по воспитательной работе Альберта Аюпяна возложили цветы от СПБГМТУ к подножию монумента «Матери-Родины» и почтили погибших минутой молчания.

Также в церемонии принимали участие глава Совета Федерации Валентина Матвиенко,

губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов, председатель Законодательного собрания Вячеслав Макаров, представители различных делегаций, общественных организаций и учреждений.

Венок от имени Президента Российской Федерации возложил полномочный представитель главы государства в СЗФО Александр Гущан.

1941-1945

## «ЛЫЖНЫЙ» ПОХОД В ЧЕСТЬ ГОДОВЩИНЫ ПРОРЫВА И СНЯТИЯ БЛОКАДЫ ЛЕНИНГРАДА

25 января состоялся традиционный поход, посвященный 77-й годовщине прорыва фашистской блокады Ленинграда и 76-й годовщине ее полного снятия.

Морской технический университет представили лучшие студенты факультета иностранных учащихся из Мьянмы: мистер Корабел-2018 Кив Зин Хтун, мистер Корабел-2019 Аунг Тху Пхио, Хлаинг Пью Аунг, Чжо Зин Лин и отличник с факультета корабельной энергетики и автоматики, член сборной команды университета по бадминтону Илья Зырянов.

Организатором перехода выступила администрация муниципального образования Улянка Кировского района. Отсутствие снега не помешало участникам мероприятия совершить переход по



назначенному маршруту с возложением цветов у памятников. В финале студентов ожидала горячая еда из военно-полевой кухни.

В походе приняла участие старший преподаватель кафедры физического воспитания, зам. декана ФИУ по воспитательной работе Н. Н. Алтухова

СОБЫТИЕ

## ПОБЕДА В КОНКУРСЕ МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РФ

СПБГМТУ стал победителем в одной из номинаций Всероссийского конкурса организаций ОПК с высокой социально-экономической эффективностью.

Пресс-центр Минпромторга сообщает о том, что конкурсная комиссия под председательством заместителя министра промышленности и торговли Российской Федерации Олега Рязанцева подвела итоги еже-

годного Всероссийского конкурса на звание «Организация оборонно-промышленного комплекса высокой социально-экономической эффективности».

Победителем среди организаций ОПК Минобрнауки России признан ФГБОУ «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет». Это высоко признанные заслуги университета, эффективно работающего в интересах оборонно-промышленного комплекса нашей страны.

## СОБЫТИЕ

## В КОНСОРЦИУМЕ ПО РАЗВИТИЮ ОТЕЧЕСТВЕННОГО КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ И МОРСКОЙ ТЕХНИКИ – НОВЫЕ УЧАСТНИКИ

21 января состоялось заседание консорциума в Санкт-Петербургском государственном электротехническом университете «ЛЭТИ», на котором было подписано соглашение о включении новых членов в состав консорциума.

К консорциуму присоединились четыре новых участника: ФГБОУ ВО «Новгородский государственный университет имени Ярослава Мудрого» (НовГУ), ФГБОУ ВО «Астраханский государственный университет», АО «Концерн «Океанприбор» и ПАО «Информационные телекоммуникационные технологии» (ПАО «ИНТЕЛТЕХ»).

Консорциум ведущих университетов, осуществляющих подготовку кадров и научные разработки в судостроительной отрасли, был создан 19 сентября 2018 года на базе Санкт-Петербургского государственного морского технического университета (СПБГМТУ). В настоящий момент в его составе уже 13 образовательных и научных организаций.

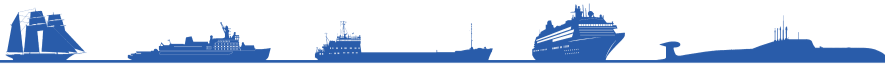
«Изначально Консорциум создавался как база для НОЦ. Сегодня в нашей стране существуют новые, не менее интересные инструменты поддержки, например комплексные научно-технические программы. Мы объединились, чтобы совмест-

но получить те конкурентные преимущества на рынке, которых нет у каждого по отдельности», – пояснил ректор СПБГМТУ Глеб Туричин.

Одна из приоритетных задач Консорциума – создание и внедрение в производство инновационных разработок, повышение рейтингов университетов. Ведущие вузы и крупные организации, осуществляющие научные разработки в области кораблестроения и морской техники, намерены совместно выполнять крупные проекты, участвовать в конкурсах. В данный момент в рамках Консорциума осуществляется первая стадия проекта модернизации и цифровизации Онежского судостроительного судоремонтного завода, по завершении которого производительность верфи должна вырасти в десять раз.

По мнению участников Консорциума, вхождение в команду новых членов позволяет развивать межрегиональное сотрудничество и вывести его работу по достижению стратегических целей на качественно новый уровень.





НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ КОНФЕРЕНЦИИ

## КОНФЕРЕНЦИЯ ПО СТРОИТЕЛЬНОЙ МЕХАНИКЕ КОРАБЛЯ ПАМЯТИ ДОКТОРА ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК, ПРОФЕССОРА О.М. ПАЛИЯ

В декабре прошедшего года на трех площадках – во ФГУП «Крыловский государственный научный центр», в Российском НТО судостроителей имени академика А.Н. Крылова и в ЗАО «Морское инженерное бюро» прошла ежегодная традиционная научно-техническая конференция по строительной механике корабля, посвященная памяти профессора Олега Марковича Палия.

Организаторами конференции стали ФГУП «КГНЦ», РосНТОС им. акад. А.Н. Крылова и Санкт-Петербургский государственный морской технический университет. Третью часть оргкомитета конференции – сотрудники СПбГМТУ, профессора А.А. Родионов, В.Н. Трякин, Г.Ф. Демешко, А.И. Фрумен и доцент М.Ю. Миронов.



Конференция традиционно посвящается памяти выдающихся ученых в области кораблестроения, и прежде всего – в области прочности, вибрации, проектирования судов: проф. И.Г. Бубнова («Бубновские чтения»), чл.-корр. АН СССР проф. П.Ф. Папковича, академика АН СССР Ю.А. Шиманского, засл. деят. науки и техники РФ проф. В.А. Постнова. Собирает конференция до сотни специалистов со всей России, а также из-за рубежа. По материалам конференции выходят сборник тезисов и номер периодического сборника Трудов Крыловского центра (входит в перечень изданий ВАК).

В 2019 году конференция приурочена к 90-летию со дня рождения выдающегося ученого, педагога и специалиста – заслуженного деятеля науки и техники России, д.т.н., профессора, Лауреата Госпремии СССР и Совета министров СССР, академика Российской академии транспорта и почетного члена РосНТОС и Российского Национального комитета по теоретической и прикладной механике Олега Марковича Палия (1929–2017). О.М. Палий – уроженец Петергофа, выпускник ЛКИ 1953 года, преподаватель ряда вузов города, в том числе Корабелки и Военно-морской академии, на протяжении долгих лет возглавлявший

Отделение прочности и надежности конструкций КГНЦ. Области научных интересов Олега Марковича Палия – теория оболочек, численные методы решения задач строительной механики, ресурс усталостной и технической прочности сварных корпусных конструкций, строительная механика конструкций из композиционных материалов, вибрация и взрывостойкость корпусных конструкций, сотрясение амортизированного оборудования. О.М. Палий – автор многих изобретений и книг, разработчик методов проектирования, нормирования и расчета прочности оболочечных конструкций, в том числе из легких сплавов, исследователь работоспособности высокопрочных материалов в конструкциях глубоководной техники, один из создателей современной экспериментальной базы в области прочности в ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова (КГНЦ). Олег Маркович принимал личное участие в создании первых атомных ПЛ, а в начале 2000-х руководил циклом работ по прочностному обеспечению подъема ПЛ «Курск». В 1982 г. коллективом авторов из ЛКИ и ЦНИИ им. А.Н. Крылова под редакцией О.М. Палия издан известный трехтомный «Справочник по строительной механике корабля».

В 2019 году конференция собрала представителей трех стран, шести городов (от Владивостока до Калининграда), десяти предприятий и организаций судостроения.

В течение двух дней в шести секциях конференции (А – прочность надводных кораблей и судов, В – прочность подводной техники, С – динамические и нелинейные задачи механики, D – вопросы прочности конструкций из композитов в судостроении, E – проектирование перспективных судов и F – исследование студентов, аспирантов и молодых специалистов) прозвучало 77 докладов от 124 соавторов, среди которых – 16 студентов и 5 аспирантов СПбГМТУ (кафедры строительной механики корабля, проектирования судов, гидроаэромеханики и морской акустики), 3 студента и аспиранта из КНР. Всего от Корабелки подан 21 доклад 37 сотрудников и студентов СПбГМТУ.

Молодежная секция «F» (модератор – начальник ОНИРС СПбГМТУ доц. М.Ю. Миронов) существует как отдельная уже третий год, в ней звучит до 10 студенческих докладов. В этом году работы студентов и аспирантов вызвали живой интерес, оргкомитетом и представителями других секций признан высокий уровень подготовки участников и актуальность рассматриваемых проблем.

Оргкомитет благодарит сотрудников и студентов СПбГМТУ за активное участие в работе конференции и приглашает новых участников через год продемонстрировать свои научные результаты. НТК по СМК – уникальная научная площадка по механике и кораблестроению, аналогов которой в стране больше нет.

**М.Ю. МИРОНОВ,**  
член Оргкомитета,  
начальник ОНИРС СПбГМТУ

СОБЫТИЕ

## 90 ЛЕТ ДМИТРИЮ МИХАЙЛОВИЧУ РОСТОВЦЕВУ

20 января в СПбГМТУ на заседании Ученого совета вуза, вспоминали Дмитрия Михайловича Ростовцева, который был ректором ЛКИ более 20 лет – с 1976 по 1998 год. В конце прошлого года выдающемуся педагогу, ученому и организатору в сфере высшего образования исполнилось бы 90 лет.



Дмитрий Михайлович Ростовцев родился 21 декабря 1929 года в вологодской Устюжке, в семье врачей. Детство и юность будущего известного педагога и ученого пришлось на годы Великой Отечественной войны. В 1947 году молодой человек отправляется в Ленинград и стано-

вится студентом Ленинградского кораблестроительного института. К старшим курсам его уже считают одним из самых перспективных в вузе. Первые научные работы Дмитрия отмечают факультетские профессора, ему предлагают продолжить учебу в аспирантуре.

В 1976 году Дмитрий Ростовцев возглавил Ленинградский кораблестроительный институт, которым руководил более 20 лет. Благодаря усилиям ученого вуз продолжил успешно развиваться. Ростовцев внес большой вклад в развитие материально-технической и научной базы института, вуз оснащался современным лабораторным и учебным оборудованием. В 1980–1990-е годы ректор привлек для преподавания в институте крупных математиков и физиков, в это же время был создан Среднетехнический факультет. Вуз, которым руководил Ростовцев, в 1990-е получил высокий статус Морского технического университета.

Дмитрий Михайлович – автор более 100 научных работ, включая монографии и учебные пособия в области строительной механики корабля, вибрации корабля, прочности судовых конструкций, акустики машин и механизмов.

В рамках заседания Ученого совета, прошедшего под председательством ректора СПбГМТУ Глеба Туричина, выступали бывшие студенты, сотрудники, коллеги Дмитрия Ростовцева, ставшие со временем руководителями крупнейших судостроительных предприятий города, в том числе, генеральный директор ОАО «Средне-Невский судостроительный завод Владимир Середохо, генеральный директор АО «СПМБК «Малахит» Владимир Дорощев, бывший ректор СПбГМТУ Константин Борисенко, Герой России Владимир Александров и др.

Все они отмечали цепкий ум, широкий кругозор, энциклопедические научные знания Дмитрия Ростовцева, позволявшие ему безошибочно и точно определять сферы приложения своего огромного таланта на пользу отечественной судостроительной науки и кораблестроительного образования.

СТУДЕНЧЕСКИЙ СПОРТ

## СПОРТИВНЫЕ ИТОГИ СПБГМТУ В 2019 ГОДУ

В прошедшем году в абсолютном общекомандном первенстве на чемпионатах Санкт-Петербурга среди студентов образовательных организаций высшего образования СПбГМТУ занял 15 место из 53 участвующих вузов.



В подгруппе вузов по критерию количества обучающихся (от 3000 до 6000 студентов) наш вуз занял IV место среди 12 вузов. (I место – НГУ им. П.Ф. Лесгафта, II место – БГТУ «Военмех» им. Д.Ф. Устинова, III место – Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации).

Спортсмены СПбГМТУ выступили в 51 виде спорта из 82, представленных в спортивном календаре Чемпионатов вузов Санкт-Петербурга. Наилучших результатов добились наши борцы, выступившие не только в самбо, но и принявшие участие в соревнованиях по дзюдо, джиу-джитсу, вольной и классической борьбе.

Наши спортсмены заняли следующие места в различных видах

спорта: самбо (женщины) – I место, самбо (мужчины) – III место, дзюдо (женщины) – II место, дзюдо (мужчины) – V место, джиу-джитсу – IV место, спортивная аэробика – V место, гребной спорт – V место, пауэрлифтинг (женщины) – VI место, бильярд «ПУЛ-8» – VI место, чирлидинг – VI место, фехтование – VIII место, волейбол (мужчины) – VIII место, осенний легкоатлетический кросс – VIII место, каратэ киокусинкай – IX место, дартс – IX место, боулинг – IX место, художественная гимнастика – X место, каратэ WKF – X место.

Организаторы подготовки спортсменов университета и их участия в чемпионатах вузов Санкт-Петербурга – кафедра физического воспитания, спортивные клубы «Лоция» и «Адмирал».

СОБЫТИЕ

## СТУДЕНТЫ И ПРЕПОДАВАТЕЛИ СПБГМТУ УДОСТОИЛИСЬ НАГРАД В ТАТЬЯНИН ДЕНЬ

25 января в Санкт-Петербурге, как и по всей стране, отметили День Российского студенчества – Татьянин день. Организаторами городских праздничных мероприятий традиционно выступили Комитет по молодежной политике и взаимодействию с общественными организациями Администрации города, Ассоциация содействия духовно-нравственному просвещению «Покров», Совет ректоров Санкт-Петербурга и, конечно, сами вузы.



Более 60 человек, студентов и преподавателей, получили в Воскресенском Смольном соборе почетные знаки Святой Татьяны и почетные грамоты за отличия в области гражданско-патриотического воспитания, духовно-нравственного просвещения, социальной и волонтерской работы.

В этом году Почетные знаки Святой Татианы «Молодежной степени» были вручены Юлии Клейменовой – учащейся IV курса ИВО при СПбГМТУ и Валентине Леоновой, обучающейся на III курсе ФКЭиА. Почетного знака Святой Татианы степени «Наставник молодежи» удостоена начальник Управления воспитательной деятельности Инна Добряк. Почетными грамотами награждены Ростислав Чистяков – учащийся IV курса ФКиО и капитан II ранга, старший преподаватель, начальник цикла ВУЦ при СПбГМТУ Василий Кравченко.

Субботний праздничный день завершился Торжественным балом в историческом парке «Россия – моя история». Перед балом студенты

прошли мастер-классы, где изучали элементы танцевального искусства, бальную культуру и этикет.

На мероприятиях присутствовали и выступили с поздравлениями руководители государственных и общественных организаций: председатель Законодательного Собрания Санкт-Петербурга Вячеслав Макаров, председатель Общественной Палаты Санкт-Петербурга Нина Кукурова, председатель Комитета по молодежной политике и взаимодействию с общественными организациями Юлия Аблец, ректор Санкт-Петербургской духовной академии и семинарии, епископ Петергофский, викарий Санкт-Петербургской епархии Силуан, председатель Совета ректоров вузов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, ректор Санкт-Петербургского государственного университета промышленных технологий и дизайна Алексей Демидов.

**Дмитрий АГЕЕВ,**  
член Координационного совета Ассоциации содействия духовно-нравственному просвещению «Покров»



# ШЛЮПОЧНЫМ ПОХОДАМ КОРАБЕЛКИ – 85 ЛЕТ (1935 – 2020)

Ленинградский кораблестроительный институт, организованный в 1930 году на базе Кораблестроительного факультета Политехнического института, за время своего существования подготовил более 50 тысяч специалистов, которыми гордится судостроительная отрасль. Есть у него и свои славные традиции, одной из которых являются знаменитые шлюпочные походы. Юбилейный для нашего университета год одновременно знаменателен и для истории шлюпарей Корабелки.

Уже в 1935 году студентами под командой Б. Кузьмина с целью популяризации ЛКИ, овладения навыками гребли на шлюпках и изучения водных бассейнов родной страны, был проведен первый дальний шлюпочный поход по маршруту Ленинград – Астрахань. Участники за 29 ходовых суток прошли по Мариинской системе и реке Волге порядка 4000 км. Расстояние было пройдено за рекордно короткий срок: на 11 суток меньше, чем командой Балтфлота, совершившей шлюпочный поход по этому же маршруту в 1932 году.

В задачи участников похода входило проведение общественно-политической работы и закрепление оsovаихимовских ячеек в колхозах. Поход получил высокую оценку руководства Морских сил РККА, Главморпрома, Центрального совета ОСОАВИАХИМА, Главного управления военно-учебных заведений СССР и директората института.

В следующем году под командованием А. Бунчукова был проведен второй дальний речной шлюпочный поход по маршруту Ленинград – Николаев. Участники за 23 суток прошли 2700 км по рекам: Нева, Волхов, Днепр, в том числе 215 км волоком с применением специального приспособления – тележки в виде кильблока на колесах. Поход был очень высокой степени сложности, так как студентам приходилось преодолевать против течения порожистые речки и волоки, которыми много веков назад проходили купцы-первопроходцы.

Первые довоенные шлюпочные походы положили начало уникальной методике – воспитанию у студентов через походную романтику устойчивых профессиональных качеств и физической закалки в походных условиях.

Прерванные военными годами шлюпочные походы были возобновлены при активном участии руководства и преподавателей кафедры Военно-морской подготовки (ВМП) в 1955 году и продолжают по настоящее время. Всего было проведено 64 дальних шлюпочных похода и четыре сбора-похода (один на Черном море и три на озере Селигер). Проводилось много тренировочных шлюпочных выходов выходного дня по Финскому заливу (Лисий Нос, Кронштадт, форты).

Походы до 1970 года проводились на шестивесельных шлюпках. В 1970 году в поход впервые пошли 10-весельные двухмачтовые катера (ялы). В походах Корабелки в разное время приняли участие порядка двух тысяч человек, с учетом студентов

других вузов. Суммарная протяженность маршрутов – более 100 тысяч километров. Организаторами дальних походов были 13 командиров, из них 11 – морские офицеры кафедры ВМП. Командиром первых четырех послевоенных походов был бывший мичман-катерник Л. М. Ронкин. С 1960 года началась «эра» В. С. Руховца. Им было проведено 15 речных, озерных и морских походов. В 70-е годы три похода провел В. И. Жидков. После него пять походов провел Р. В. Сей. По одному походу провели офицеры-преподаватели: Г. П. Курзнер, И. Б. Гаврилов, Г. М. Пресняков, А. А. Огурцов, В. И. Шевчук и В. А. Ходунов.

С 1983 года походами руководил В. А. Сапожников. Им проведено 34 похода. Вместе с командирами походов значительный вклад в их подготовку, управление шлюпками на марше и организацию быта участников на привалах вносили командиры и старшины шлюпок.

Следует отметить, что руководителями шлюпочных походов всегда были и остаются начальники кафедры Военно-морской подготовки (Факультета военного обучения, Военного Учебного Центра): это капитан I ранга – инженер О. А. Борчевский, капитан I ранга В. С. Мухин, капитан I ранга В. И. Наугольников, капитан I ранга Е. В. Бондаренко и капитан I ранга А. Б. Акоюн.

Маршруты послевоенных походов проходили, как правило, по местам с богатым военно-историческим прошлым России, а посещаемые города были крупными центрами судостроения и имели учебные заведения судостроительного профиля. В походах студенты закрепляли знания, полученные в институте: по поведению судна на морском и речном волнении, по видам качки судна, по работе ветра при хождении под парусами, по устройству судна, навигации, мореходности.

Воздействие ветра и волн неоднократно приводило к поломке весел, мачт, порыву парусов, был случай отрыва штока руля и другие аварии. Все поломки приходилось устранять силами самих участников, то есть студентов, которые приобретали при этом и опыт ремонта деревянного судна.

Со временем проведение походов стало делом не только кафедры ВМП, но и кафедры физического воспитания, кафедр общественных наук, общественных организаций. Широкая пропаганда шлюпочных походов и большая работа, проводившаяся их участниками, сделали эти походы популярными далеко за

пределами университета. В состав участников входили лекторские, концертные, фото- и киносъемочные группы. В историко-литературных композициях использовались кормовые флаги легендарных исторических кораблей: крейсеров «Аврора», «Киров» и «Варяг», подводных лодок «С-13», «К-21» и «С-56», монитора «Железняков».

В 80-е годы начали практиковаться комплексные походы по нескольким маршрутам, пересекающимся в одной точке – так называемые «звездные походы». При этом в походе принимали участие шлюпочные, яхтенные и сухопутные отряды. Подготовка и проведение большой агитационно-пропагандистской работы предопределила появление в руководстве похода новой должности – «комиссара», а в составе участников обязательным стало наличие агитбригады.

По-своему уникальным явлением, учитывая особенности морских традиций, стало участие в шлюпочных походах девушек, которые на стоянии на своем праве равенства с парнями. В шлюпочные походы девушки пошли не сразу. В 1960 году четырехвесельный ял был предоставлен девушкам для тренировок. В 1966–1967 годах группа девушек

2010 год. Поход на Валаам



проходила теоретическую подготовку по устройству шлюпки и управлению ею на веслах и под парусами. Занятия проводил старшина шлюпочной секции Юрий Рязанцев.

В 1969 году был организован первый полностью женский экипаж, который возглавила студентка Корфака Татьяна Селецкая, в походе-сборе на озере Селигер. В 1977 году в агитпоходе «Байкал-77» приняли участие Е. Николаева и Т. Судакова, которые входили в состав агитбригады шлюпочной группы. И только в 90-е годы в шлюпочных походах начинают практиковаться смешанные экипажи.

Через школу шлюпочных походов прошли многие поколения ученых-судостроителей и организаторов производства. Среди них: министр судостроительной промышленности Б. Е. Бутoma, заместитель генерального директора судостроительного предприятия «Звездочка» лауреат Государственной премии В. Н. Терехин, директор клуба «Корабел» и проректор по СКР Корабелки А. Н. Константинов, начальник ВМК, профессор, капитан I ранга В. И. Наугольников, начальник ФВО, доцент, капитан I ранга Е. В. Бондаренко, начальник отделения ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова Б. П. Григорьев и на-



1956 год. Поход Ленинград-Нарва Командир Л. М. Ронкин

чальник испытательного комплекса заместитель начальника отделения ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова С. П. Малышев, заведующий кафедрой океанотехники и СЭУ, декан двух факультетов Севмашвуза А. И. Лычаков, профессор кафедры судовой автоматики и измерений Корабелки, доктор технических наук К. Ю. Поляков, директор КБ «Восток» ЦНИИ ТС кандидат технических наук С. М. Макеев, главный конструктор проектов ФГУП «Северное ПКБ» А. Ю. Наумов, заместители главных конструкторов проектов А. А. Мизгирев (ФГУП «Северное ПКБ») и Ю. И. Рязанцев (ЦКБ «Балтсудопроект»), главный экономист ЛАО А. Ю. Климчук, к.т.н. А. К. Бикин, начальники от-

ведение в порядок прибрежных зон. Такие походы успешно проводятся до настоящего времени.

Несколько лет назад, готовясь еще к 80-летию шлюпочных походов, инициативная группа вышла с предложением к руководству вуза об издании серии книг об этой великой и интересной традиции корабелов. К юбилейному году вышли в свет четыре книги.

Первая книга «Мореходы «Корабелки» – о шлюпочных походах 60–70-х годов. Книга написана группой авторов, участников шлюпочных походов ЛКИ эпохи В. С. Руховца. Она посвящена памяти этого замечательного педагога и командира. Авторский коллектив – участники и организаторы шлюпочных походов: В. И. Бурак, Ю. И. Рязанцев, М. Г. Курбатов и В. А. Сапожников.

Вторая книга – «Великим путем «из варяг в греки», о дальнем военно-патриотическом шлюпочном походе «Дружба 85-87» по реке Днепр, по маршруту Ленинград – Соловьёва переправа – Смоленск – Могилёв – Киев – Запорожье – Одесса. Автор книги – комиссар похода «Дружба-85», бывший редактор газеты «За кадры верфям» Б. В. Салов.

Третья книга – «В краю полярного дня», авторы Б. В. Салов и А. А. Карпов, о большом комплексном агитпоходе «Север-84», состоявшем из шлюпочного маршрута длиной 1200 км от Сыктывкара до Архангельска; яхтенного плавания протяженностью 3000 морских миль по маршруту Ленинград – Архангельск – Грениха – Североморск – Мурманск – Соловецкие острова – Ленинград.

Четвертая книга стала своеобразной «летописью» шлюпочных походов корабелов и подведением итогов за 80 лет. И вот грядет уже 85-летний юбилей шлюпочной эпопеи.

В музее Корабелки, на пр. Маршала Жукова, 44, представлена постоянная экспозиция истории шлюпочных походов «Люди. Весла. Время». Группа энтузиастов, возглавляемая старшиной шлюпки 60-х годов Ю. И. Рязанцевым, подготовила все документы для организации Совета ветеранов шлюпочных походов при Корабелке. Планы большие, работы впереди много.

Подводя итоги многолетней традиции шлюпочных походов Корабелки, следует отметить, что это уникальное явление для России. Наш вуз – единственный в стране, который столько лет организует шлюпочные походы. В год 90-летия СПбГМТУ желаем Военному учебному центру и коллективу университета хранить и развивать эту славную традицию.

**Василий САПОЖНИКОВ,**  
капитан II ранга в запасе, командир шлюпочных походов с 1983 года



1955 г. Поход Ленинград-Новгород



ПАРУСА, ВЕСЛА, ЛЮДИ, ВРЕМЯ

# ТРАДИЦИОННЫЙ ВЕЧЕР ШЛЮПАРЕЙ КОРАБЕЛКИ

У корабелов, участников шлюпочных походов, есть давняя традиция ежегодно в декабре собираться в столовой главного корпуса, чтобы подвести итоги прошедшего лета и определить планы на будущее. Вот и в прошедшем декабре состоялась такая встреча шлюпарей – участников минувшего похода «Эко-Ладога-2019».

Как всегда, помещение вузовской столовой было украшено флагами расцвечивания российского и финского флотов, на экране мелькали кадры слайд-фильма о предыдущих шлюпочных походах, гости вечера с интересом рассматривали фотоальбомы и номера газеты «За кадры верфям»...



Ровно в 16 часов раздался музыкальный позывной, и к микрофону вышли ведущие вечера – лауреат почётного звания «Мистер «ЭКО-Ладога-2019», студент Колледжа СПбГМТУ Дмитрий Казак и «Мисс «ЭКО-Ладога-2019» Светлана Сапожникова, обладающая ещё одним, только ей присущим, «званием» – внучатая племянница легендарного командира походов, капитана II ранга Василия Сапожникова.

Ведущие сообщили собравшимся, что их сегодня ожидают интересные конкурсы, дискотека, поздравления, песни по заявкам, а также «открытый микрофон»: любой желающий может подойти и сказать что-нибудь гостям. Также каждый желающий может заказать любимую походную песню. И сразу первым был запущен традиционный конкурс «Что бы это значило?». Ветеран шлюпочных походов Александр Бережнов вывел на экран слайд «Что бы это значило?», и все собравшиеся дружно наморщили лбы, стараясь придумать оригинальную подпись к фотографии.

Слово для открытия вечера предоставлено командиру минувшего похода, Василию Александровичу Сапожникову, для которого этот поход был уже 37-м! Он кратко, по-

военному, доложил гостям об итогах шлюпочного похода 2019 года и планах на лето 2020 года. Надо сказать, что, несмотря на недавний несчастный случай, после которого Василию Александровичу была сделана серьёзная операция, выправка у него была отменная и голос всё такой же – командирский.



В. А. Сапожников представил участникам вечера почетных гостей и некоторых наиболее значимых ветеранов прошлых дальних шлюпочных походов – А. Б. Акоюна, В. А. Цвиркунова, К. Ю. Полякова, В. Д. Польского, а также целые шлюпарские семьи – Бережных, Наумовых, Терентьевых...



Когда дошла очередь до бывшего комиссара нескольких дальних походов, бывшего редактора газеты «ЗКВ», члена международной фе-

дерации журналистов Бориса Салова, он, под одобрительный смех собравшихся, передал всем большой привет от своего «американского друга» Дональда, живущего в очень старом, требующем ремонта, в определённом смысле, Белом доме. У Дональда не всё в порядке с его основной работой, и Борис пообещал ему, что, если состоится импичмент, то петербургские корабелы, так и быть, могут взять его к себе командиром шлюпки. Правда, командовать шлюпкой немного труднее, чем тем, чем он командует сейчас. Ну да, ничего, поможем!

А вот и подошла очередь представить финскую команду гостей – это Мэри Ауриели (походная кличка – Лили), Тапани Пакаринен и врач из города Тампере – Кирси Рясанен, которая была руководителем финской группы участников похода, прекрасная спортсменка, красавица, победительница конкурса «Мисс Ладога». Дружными аплодисментами все корабелы поздравили финнов со 102-й годовщиной независимости Финляндии.



Финские гости не заставили себя долго ждать, и сразу выступили с красивым номером художественной самодеятельности – спели с подголосами несколько финских песен. А потом зазвучала так знакомая всем песня «Подмосковные вечера» одновременно на русском и финском языках.

В течение вечера место у микрофона поочередно переходило то к проректору университета по воспитательной работе, директору Института военного образования при СПбГМТУ, капитану I ранга Альберту Бениковичу Акоюну, то к комиссару многих



походов Валерию Польскому, рассказавшему историю появления девушек в шлюпочных походах (в минувшем походе их было – 24!); то к Никите Лаврентьеву с рассказом о встрече на Ладоге с участниками шлюпочного похода, видеороликом о парусных катамаранах в шхерах Ладожского озера и презентацией будущей экспозиции в музее Корабелки, рассказывающей об истории шлюпочных походов, то к походной агитбригаде «Вёсла времени»...

К концу вечера были подведены итоги конкурса «Что бы это значило?» Лучшими признаны ответы:

- Добыча соснового сока.
- Мы пишем стол, а не шкаф.
- Походный «верстак», модель «2М».
- Морскому флоту быть!
- Папа Карло строит Буратино.

Победителем был признан ответ финки Кирси Рясанен: – Финский вечный двигатель!

Прощаясь с участниками этого прекрасного вечера, В. А. Сапожников пригласил всех ровно через год принять участие в праздновании 85-летия шлюпочных походов корабелов.

Фото: Денис КОРНИЛОВ



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

## ЮРИЮ АЛЕКСАНДРОВИЧУ БОЖЕНОВУ – 85!

9 февраля Юрию Александровичу Божену, профессору кафедры проектирования и технологии производства морских подводных аппаратов и роботов факультета морского приборостроения исполнилось 85 лет.

Ю. А. Божен в 1960 году окончил с отличием Конструкторский факультет Ленинградского кораблестроительного института, получив квалификацию «инженер-механик». Получил распределение на выпускающую кафедру для работы в научно-исследовательском секторе, где принял активное участие в начатых, впервые в СССР, разработках подводных средств движения «Сирена-1» и «Сирена-УЭ».

Изготовление опытных образцов проводилось в кооперации с заводами «Судомех» и «Двигатель». Эта работа потребовала более глубоких знаний по теории автоматического регулирования, которые Юрий Александрович получил на двухгодичных вечерних курсах для инженеров при механико-математическом факультете ЛГУ.

В 1964 году Ю. А. Божен в должности ведущего инженера и члена государственной комиссии от ЛКИ принимал участие в проведении заводских и государственных морских испытаний аппаратов «Сирена» на базах Черноморского, Балтийского и Тихоокеанского флотов СССР.

Будучи аспирантом, с 1964 года проводил учебные занятия со студентами и одновременно продолжал хозяйственные работы по аппаратам «Сирена». После защиты диссертации и перехода на преподавательскую работу получил звание доцента, был научным руководителем ряда НИР по усовершенствованию и перспективным направлениям развития подводных средств движения боевых пловцов. Работы в этой области завершились принятием на вооружение ряда подводных аппаратов. За эту работу в 1978 году большая группа сотрудников ЛКИ была награж-



дена правительственными наградами. Юрий Александрович был награжден орденом «Знак Почёта». Полученный им большой практический опыт в области проектирования, производства, экспериментальных исследований и натурных морских испытаний был внедрён в учебный процесс.

После повышения квалификации во ВНИИ электромеханики, ВНИИ электромашиностроения и научно-исследовательском аккумуляторном институте, а также в секции САПР Академии наук Белорусской ССР в Минске, Юрий Александрович в 1976 – 1990 гг. стал

научным руководителем одних из первых нашей стране разработок в области САПР энергосиловых установок морского подводного оружия. Эти работы проводились в тесном сотрудничестве ЛКИ с НИИ «Гидроприбор».

Будучи Учёным секретарем комиссии Минвуза СССР «Создание технических средств для изучения и освоения Мирового океана», Ю. А. Божен участвовал в организации и проведении Всесоюзных научно-технических конференций, курировал работу вузов в этом направлении. Юрий Александрович руководил научным направлением по исследованиям в области автономных необитаемых подводных аппаратов в созданной при ЛКИ проблемной лаборатории по этой тематике.

Учебно-педагогическая деятельность Юрия Александровича неоднократно была отмечена почётными грамотами Высшей школы СССР, знаком Высшей школы «За отличные успехи в работе». За 56 лет своей преподавательской деятельности Ю. А. Божен подготовил более двух тысяч специалистов, бакалавров и магистров. В 1997 году за научную и преподавательскую деятельность Юрию Александровичу было присвоено ученое звание профессора кафедры самоходных подводных аппаратов.

Список научных трудов Юрия Александровича составляет более 230 наименований. Среди открытых публикаций следует отметить соавторство в монографии «Самоходные автономные необитаемые подводные аппараты» (изд. «Судостроение», 1986 г.), которая была отмечена медалью Высшей школы за научную работу – одну из первых публикаций в этой области. Ю. А. Божен вместе с профессором М. А. Кузьмицким явились инициаторами и авторами первых шести томов монографии «Торпедное оружие» (изд. «Наука», 2002 – 2005).

За вклад в области научно-исследовательских работ и подготовку кадров по подводному морскому оружию Ю. А. Божен в 2001 году был избран членом-корреспондентом Академии военных наук Российской Федерации.

На протяжении 14 лет, с 1996 по 2009 год, по соглашению между Министерством кораблестроения Китая и СПбГМТУ, профессор Божен ежегодно читал несколько циклов лекций в научно-исследовательских институтах КНР. Всего было прочитано 15 различных (по 60–80 часов) циклов лекций в НИИ нетрадиционных источников энергии (г. Ханьдани); НИИ судового электрооборудования и ЦКБ ПЛ (г. Ухань); НИИ судовой электроники (г. Шанхай); НИИ точной механики (г. Сиань); филиале НИИ точной механики (г. Куньмин); ЦНИИ кораблестроения (г. Уси). Этот опыт и полученный широкий диапазон знаний позволили ему после объединения трёх кафедр в одну и в условиях недостатка преподавательских кадров взять на себя повышенную учебную нагрузку для выполнения учебного плана.

Последние НИР с участием Юрия Александровича в качестве руководителя научных направлений, выполненные для ОАО «Ригель», Петербургского отделения Академии наук Российской Федерации, связаны с перспективными направлениями развития подводного морского оружия и малогабаритных мобильных подводных робототехнических систем.

За большой вклад в подготовку специалистов по подводному морскому оружию профессор Ю. А. Божен в 2019 году был награжден медалью «За трудовые заслуги в честь 75-летия концерна Гидроприбор».

**Сотрудники кафедры и факультета поздравляют Юрия Александровича Боженова с юбилеем, искренне желают ему крепкого здоровья и творческих успехов во всех сферах его интересов.**



## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

## АНДРЕЮ ВАЛЕНТИНОВИЧУ КОЛЕСАЕВУ – 60!

28 января исполнилось 60 лет начальнику Отдела лицензирования и сертификации видов деятельности СПбГМТУ по оборонной тематике Андрею Валентиновичу Колесаеву.



Родившись в офицерской семье, Андрей Валентинович еще со школьной скамьи определил свое будущее – стать военным врачом, для достижения своей цели и проверить себя в правильности выбора профессии он год проработал в военно-морском госпитале санитаром и в 1978 году поступил в Военно-медицинскую академию им. С. М. Кирова.

В 1984 году после окончания академии был назначен на должность начальника медицинской службы АПЛ Северного флота. В дальних походах и боевых службах приходилось «корабельному доктору» на практике применять полученные знания, находясь на страже здоровья экипажа.

В 1988 году был назначен помощником ведущего инженера военного представительства. На этой должности он освоил организацию разработки и производства специальной техники для Министерства обороны. В 1991 году был назначен для дальнейшего прохождения службы в 1-й НИИ ВМФ, где прошел ступени служебного роста от адъюнкта до начальника лаборатории и начальника отдела обитаемости кораблей, участвовал в разработ-

ке, проектировании и испытаниях специальной медицинской техники для кораблей ВМФ. Проявил склонность к научной работе, и в 1994 году защитил диссертацию, получив ученую степень кандидата медицинских наук.

В 2010 году по достижении предельного возраста полковник медицинской службы Андрей Валентинович Колесаев уволился в запас, но быть просто «военным пенсионером» – не для А. В. Колесаева, он поступает на работу в наш университет во вновь образованное подразделение – Управление оборонных исследований и разработок – и становится начальником Отдела лицензирования и сертификации видов деятельности по оборонной тематике.

В этой должности Андрей Валентинович, используя накопленный опыт и научный потенциал, занимается вопросами модернизации дыхательных аппаратов, поставляемых нашим университетам в рамках государственного оборонного заказа, осуществляет взаимодействие с государственными заказчиками и решает массу других организационных вопросов. А. В. Колесаева отличают трудолюбие, глубокое чувство ответственности за порученное дело, способность найти нестандартный подход при решении самых сложных вопросов, приветливость, тактичность и доброе чувство юмора.

**Коллектив Управления оборонных исследований и разработок и всей научно-исследовательской части Корабелки сердечно поздравляет Андрея Валентиновича Колесаева с юбилеем. Желаем юбиляру крепкого здоровья, дальнейших успехов в трудовой деятельности и всего самого наилучшего!**

## СКОРБИМ

ТИХОМИРОВ БОРИС АЛЕКСАНДРОВИЧ  
(02.02.1940-14.02.2020)

Ректорат СПбГМТУ, профком, деканат ФКЭиА, кафедра СтИТУ с глубоким прискорбием сообщают, что 14 февраля 2020 г. на 81-м году жизни скончался доктор технических наук, профессор, заслуженный работник высшей школы Российской Федерации, Борис Александрович Тихомиров.



Трудовая деятельность Бориса Александровича была неразрывно связана с нашим университетом. Сразу после окончания ЛКИ по специальности «Турбиностроение», он некоторое время работал конструктором в ЦКБ «Балтсудопроект», получив практический опыт проектной работы. Затем обучение в аспирантуре по кафедре судовых турбин под руководством профессора А. А. Моисеева и успешная защита кандидатской диссертации. Интенсивная научная работа в вместе с профессором А. М. Топуновым по актуальным

проблемам исследования и проектирования проточных частей морских турбин, годичная стажировка в Кембриджском университете позволили Борису Александровичу стать специалистом высочайшего класса. В 1986 году он защищает докторскую диссертацию по теме, связанной с моделированием и управлением потоком рабочей среды в турбинах. Ряд идей, рассмотренных в диссертации, значительно опередили своё время. Только через 10 лет ведущие западные фирмы занялись этими вопросами.

Результаты научных трудов Бориса Александровича опубликованы более чем в 140 печатных изданиях. С 1992 по 2006 год он руководил кафедрой, а с 1997 по 2002 год – факультетом корабельной энергетики и автоматизации. В этот период ярко проявились его прекрасные человеческие качества и талант руководителя.

**Для СПбГМТУ его уход из жизни невосполнимая утрата. Добрая и светлая память о талантливом ученом, прекрасном педагоге и друге навсегда сохранится в наших сердцах.**

## К 90-ЛЕТИЮ СПбГМТУ

## ПОСЛЕДНИЙ ИЗ ДИНАСТИИ

Дорогая Корабелка! Ты стала родным домом для многих поколений специалистов-корабелов нашей Родины. Не секрет, что многие твои выпускники состоялись не только как специалисты в судостроении, но и в смежных отраслях промышленности, а некоторые стали известными артистами, режиссёрами, журналистами, спортсменами, общественными деятелями. Все они состоялись благодаря уникальной атмосфере, созданной неповторимым учебно-преподавательским коллективом вуза.



Ирина и Александр Судеревские

Наш первый курс Корфака 1970 года состоял из 10 групп, численностью каждая более 30 человек, во что по нынешним временам поверить трудно! В нашей «единице» общего потока было три «старика», прошедших службу в армии и с опытом работы на судостроительных заводах: Борис Салов (Адмиралтейский завод), командир многих стройотрядов и комиссар дальних шлюпочных агитпоходов, ставший потом редактором газеты ЛКИ «За кадры верфям», Борис Степанов (Балтийский завод) и Вячеслав Мамонтов (Мурманский СРЗ), ставший профсоюзным лидером студентов Корфака. Для нас они были и остались примером дисциплинированной учебы и верности профессии. На последних курсах в группе учились два вьетнамца: Тют Тят Тинь и Ву Ван Донг. К сожалению, мне не удалось узнать их дальнейшую профессиональную судьбу.

Наши преподаватели не только читали нам лекции и вели практические занятия, но и занимались наукой в лабораториях, обогащая мир новыми знаниями и открытиями.

Хочется поздравить с Юбилеем родной Кораблестроительный институт от большой семьи-династии судостроителей Судеревских, для которых он стал вторым домом на длительном жизненном пути с 1939 по 1976 годы.

Мой отец, Федор Кузьмич Судеревский поступил в Корабелку на Корфак в 1939 году, пройдя обучение в Мореходке и работу штурманом на судах дальнего плавания. В институте он познакомился с моей мамой, Валентиной Леонидовной Новиковой, студенткой Экономфака. Проходя обучение, они пережили и блокаду Ленинграда: отец работал в мастерских института, а мама – медсестрой в госпитале. После прорыва блокады они учились в институте в эвакуации в Пржевальске, одновременно работая на торфозаготовках.

Учебный процесс в ЛКИ неожиданным образом «пересекался» с историей нашей семьи. Я с однокурсниками прошел учебные испытания по борьбе за живучесть корабля в специально оборудованной лаборатории в бывшем Храме иконы Божией Матери на Большом проспекте Васильевского острова, который находился на территории Учебного отряда подводного плавания им. С. М. Кирова, а позже выяснилось, что именно в этом Храме венчались мои дедушка и бабушка до революции.

Корфак закончили мои старшие сестры – Татьяна Федоровна (1969) и Наталья Федоровна (1971). После

окончания института мой отец много лет проработал в Невском ПКБ, где впоследствии работала и Татьяна. Мама работала до пенсии в ГСПИ «Союзпроектверфь». Наталья работала в Западном ПКБ и ЦКБМТ «Рубин». Я после института поработал в ЦКБ «Балтсудопроект», на «Балтийском заводе», в ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова, а в настоящее время работаю в АО «ЦНИИМФ».

К слову, моя двоюродная сестра, Ольга Михайловна Новикова закончила Приборфак, много времени провела в командировках на озере Иссык-Куль в Казахстане.

Работая в ЦКБ «Балтсудопроект» я встретил свою будущую супругу Ирину Михайловну Воронову, выпускницу Машфака Корабелки (1975), участницу студенческого стройотряда ЛКИ на строительстве автозавода «КамАЗ» в 1971 году, с которой мы вырастили двух дочерей, а теперь помогаем воспитывать внуку.

Династия корабелов Судеревских заканчивается, но она отдала



Студент Александр Судеревский. Присяга. Лиепая, 1975 г.

Отчизне, в общей сложности, более 200 трудовых лет, родные приняли участие в строительстве многих уникальных кораблей и судов. Отец участвовал в создании первых судов слежения за космическими аппаратами, стал заместителем главного конструктора НИС «Владимир Комаров» (Балтийский завод), мама вложила свои знания в строительство и восстановление верфей, в том числе в крымский завод «Залив» в Керчи. Сестры участвовали в создании надводного и подводного флота нашей страны. Мне посчастливилось поработать в ЦКБ «Балтсудопроект» под руководством Евсея Григорьевича Фрида, автора известного учебника по устройству судна, участвовать в создании первых отечественных дизель-электрических ледоколов типа «Москва» на Балтийском заводе и типа «Владивосток» (Выборгский

завод) в качестве Главного конструктора проектов.

Институт дал мне возможность профессионально сформироваться в кругу друзей и преподавателей. Выполняя обязанности старосты группы, приучил себя ответственности и их исполнять, что пригодилось и в дальнейшей жизни. Был и такой «лирический» момент на лекции в новом здании на Лощманской, 4-й этаж, окна во двор:

*«На антенну, простую и серую  
Прилетела ворона с утра.  
Интересно, что там она делает,  
Чуть скосив на меня глаза?  
Ну, о чем ты задумалась, серая  
Или травки нигде не найти?  
Или старое дряхлое дерево  
Не подходит тебе вдали?  
Не грусти и не каркай, не скрою,  
Я б глядел и глядел на тебя,  
Но звонок прозвенел в коридоре  
И журнал подавать мне пора...»*

Хочется сегодня вспомнить и некоторых наших Учителей. Навыки и методы научной работы нам привил заведующий кафедрой конструкции корпуса Леонид Иванович Рябов. Запомнились лекции по судовым устройствам доцента Михаила Николаевича Александрова, только что приехавшего из США после длительной стажировки и ставшего после защиты докторской диссертации ректором Николаевского кораблестроительного института.

Неожиданный казус произошел на пятом курсе. Я отличился, о чем сообщил очередной номер газеты «ЗКВ», – среди немногих получил «пятерку» на экзамене у недавно вернувшегося из Бразилии профессора Дмитрия Михайловича Ростовцева (реформатора, разрешившего пользоваться на экзамене конспектами и литературой, и будущего ректора Корабелки). Но, к сожалению, мою фамилию напечатали с ошибкой. Время у меня с утра было, и я мужественно исправил всю, довольно большую пачку газет на вахте в главном корпусе. Довольный проделанной работой пошел на лекции. Каково же было разочарование, когда при выходе из вуза я обнаружил свежую пачку газет, больше раза в три, чем было утром. На нее времени уже не оставалось...

Много добрых воспоминаний о нашей факультетской «маме Нине» – замдекана Нине Арсеньевне Киселевой и поездке с ней, как руководителем группы студентов ЛКИ, в ГДР по студенческому обмену. Нина Арсеньевна – автор книги о студентах Корабелки, прошедших блокаду Ленинграда. В книге упомянута и моя мама.

Память сохранила и трагические моменты, например, когда мы потеряли прямо во время лекции профессора Владимира Вениаминовича Семенова-Тян-Шанского...

Выпускной экзамен у нас принимал зав. кафедрой проектирования судов, профессор Виктор Владимирович Ашик, у которого, работая в Невском ПКБ, мой отец выиграл пари о надписи на памятнике Петру I в голландском Заандаме...

Все воспоминания не уложить в эти строки. Но это навсегда – ты наша Корабелка, как бы ни менялось твоё официальное название. Наша школа профессии, школа жизни... Спасибо тебе за все!

Вечная память ушедшим преподавателям и выпускникам разных лет. Крепкого здоровья живущим! Сил и удачи тем, кто в рабочем строю, не смотря ни на что!

Искренне Ваш,  
**Александр СУДЕРЕВСКИЙ**,  
зам. генерального директора  
АО ЦНИИМФ по проектированию,  
бывший староста учебной группы,  
выпускник ЛКИ 1976 года





К 90-ЛЕТИЮ СПБГМТУ

# АМЕРИКАНСКИЙ ФИЛИАЛ КОРАБЕЛКИ

Дорогие участники празднования 90-летия Корабелки! Примите привет и поздравление с этим знаменательным событием от коллег-корабелов, живущих и работающих за Океаном!

Текущий учебный год для корабелов всего мира особенный. Отмечается не только знаменательная юбилейная дата создания вуза, но и 20-летие организации Международной Лиги выпускников и друзей Санкт-Петербургского государственного морского технического университета (ЛКИ) «Корабел-Клуб» со штаб-квартирой в Петербурге и филиалом в Нью-Йорке.

Последнее десятилетие XX века принесло нам всем много забот и проблем. Разметало по свету бывших однокурсников и коллег, разрушились старые связи, рухнули казавшиеся незыблемыми принципы организации производства и науки, пошатнулись моральные устои бывших советских людей. Всем казалось, что новые «капиталистические ценности» и взаимоотношения полностью затмили всё, что связывало с прошлой жизнью. Но это, к счастью, оказалось не так.

Как только проблемы выживания отодвинулись на второй план, всё вернулось на свои места. Корабелы стали восстанавливать традиции клубных встреч. В Нью-Йорке в кон-



На фото: группа корабелов на одной из встреч в США (слева направо): Леонид Глозман, Валентина Шепилова, Яков Ходорковский, Юрий Жоров, Михаил Страковский, Марина Короткина, Юлия Беркович, Игорь Мизин, Фальк Поляков.

це девяностых даже возродилась «Весна на Лоцманской», которая у нас, естественно, называется «Весна на Брайтон-Бич».

Мы регулярно проводим съезды корабелов, на которых люди встречаются так, как будто расстались вчера. Бывали на этих встречах и гости из Петербурга: Леонид Товстых, Алексей Старков, Валерий Комлев, Фальк Поляков, Юрий Жоров... На этих встречах видишь, что главное осталось неизменным – чувство родства, возникшее за годы учебы и работы, чувство близости и взаимопонимания. Мы с упоением вспоминаем: как слушали лекции наших замечательных профессоров, как проходили плавательную практику,

как готовили конкурсные факультетские вечера, как ездили в стройотряды и дальние шлюпочные и яхтенные походы, как сдавали флоту корабли...

Мы бесконечно благодарны родной Корабелке, и знаем, что корабли – это особая национальность и так будет всегда, пока существует наша альма-матер – Ленинградский Кораблестроительный институт – Санкт-Петербургский государственный Морской технический университет.

**Яков ХОДОРКОВСКИЙ**, руководитель Североамериканского филиала «Корабел-Клуб», бывший профессор кафедры гидромеханики ЛКИ, Нью-Йорк, США.

К 90-ЛЕТИЮ СПБГМТУ

## ЮБИЛЕЮ КОРАБЕЛКИ ШЛЁТ ПРИВЕТ «АМЕРИКАНСКИЙ КЛУБ КОРАБЕЛОВ» (THE US CLUB OF KORABELS\*)

В Соединенных Штатах Америки живет более двухсот выпускников Ленинградского кораблестроительного института, и именно это объединяет их вместе в далекой стране. Они переписываются, перезваниваются, ездят друг к другу в гости, за столом вспоминают прежнюю студенческую жизнь: лекции, сессии, стройотряды, дальние шлюпочные и яхтенные походы, спортивные соревнования, фестивали студенческой самодеятельности «Весна на Лоцманской»... Обсуждают собственные проблемы, которых и в Америке хватает, и проблемы своего покинутого Отечества.

Уже много лет в Нью-Йорке, на Брайтон-Бич, существует и активно работает, так называемый, Американский Клуб корабелов, который объединяет выпускников Корабелки, живущих в разных городах США. Возглавляет это объединение бывший профессор кафедры гидромеханики Яков Семенович Ходорковский.

По инициативе Фонда «Морское образование» ровно двадцать лет назад была образована «Лига выпускников и друзей Корабелки». Эту инициативу поддержали наши выпускники в Германии, Израиле и, конечно, в Соединённых Штатах. Американский Клуб корабелов стал коллективным членом этой Лиги. Периодически туда ездят небольшие делегации и принимают участие в больших сборах корабелов, которые проводятся раз в четыре года – в олимпийские года.

Узнав о готовящемся праздновании 90-летия Корабелки, один из активных членов Клуба и Лиги Александр Иерусалимский прислал в адрес оргкомитета своё стихотво-

рение «Лоцманская, 3», которое мы с благодарностью приняли и предлагаем вашему вниманию.

\* Корабел, по-английски, вообще-то, – Shipbuilder, но нам больше нравится – Korabel.

### ЛОЦМАНСКАЯ, ТРИ

На Лоцманской мы начали свой путь.  
Бог вест, когда и где его окончим...  
Мы в будущее не можем заглянуть,  
Но ты был милостив к нам, Авэ Отче.  
Не все из нас дожили до седин,  
А кое-кто продался Люциферу,  
Но Бог у корабелов был один,  
В него мы сохраняли веру.  
Мы верили, что мы – одна семья,  
Что мы одних кровей, одной породы.  
И знали точно, ты и я,  
Что выше мы любых народов!  
А посему, расправим спину,  
Нальем бокал. Душа – замри!  
Нам тоже, целый мир – чужбина,  
Отечество нам – Лоцманская, три!

Александр ИЕРУСАЛИМСКИЙ  
(Нью-Йорк, США)

К 75-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ: КОРАБЕЛЫ В БОЯХ ЗА РОДИНУ

# ВОРОТА ИЗ БЛОКАДНОГО АДА

«Дорога жизни» – во время Великой Отечественной войны единственная транспортная магистраль через Ладожское озеро. В периоды навигации – по воде, зимой – по льду. Связывала с сентября 1941 по март 1943 года блокадный Ленинград со страной.

Вот что рассказал в редакции газеты «ЗКВ» в 1985 году, в канун празднования 40-летия Великой Победы, доцент кафедры охраны труда ЛКИ, капитан I ранга в отставке Сергей Яковлевич Прикот, которому довелось служить в 1942 году комендантом «Дороги жизни».

«В мае 1942 года, после окончания курсов переподготовки командного состава Краснознамённого Балтийского флота, в звании лейтенанта меня направили военным комендантом в порт Осинец на ладожской «Дороге жизни».

Осиновец был предназначен для приёма продовольствия, лёгкого оружия, боеприпасов и эвакуации людей. К причалам могли швартоваться крупные транспортные суда. Была подведена железнодорожная ветка, по которой подогнали зенитную батарею для защиты причалов порта от налётов вражеских самолётов.

Несмотря на адские условия, перевозили много грузов. Ледовая дорога работала до конца апреля и имела огромное значение для спасения ленинградцев от голодной смерти.

Другой конец трассы – старинное село Кобона, расположенное на восточном берегу Шлиссельбургской бухты, упоминается в писцовых книгах Водской пятины 1500 года. В город судами и машинами, в основном, везли хлеб. Из города эвакуировали людей. Всего было вывезено около одного миллиона человек.

Главный эвакуационный пункт размещался в посёлке Борисова Грива недалеко от Осиновецкого порта. Там были врачи, вспомогательный медперсонал, а также материально-техническая и продовольственная база. Оформлялись документы на эвакуируемых людей. От Борисовой Гривы везли в автобусах или на грузовиках до Каботажной или до маяка Осиновец.

Шли к судну на посадку по два человека с вещами. У причала про-

волочные заграждения, за ними береговая полоса заминирована. Написано: «Не ходить, смерть!». Проход на причал только по коридору мимо часового.

При налётах вражеской авиации были раненые и убитые, люди прятались в убежища под причалом. Было пять убежищ. Почти при каждой посадке гибли люди. Начинали посадку при нелётной погоде, но не всегда это было возможно. Спокойная посадка длилась часа два. Ветер разгонял тучи. Начинали атаку самолёты, бомбившие причал и стрелявшие по людям. Люди всё понимали, не было истерик. Посадка продолжалась, даже если кто-то погибал. Почти каждый рейс подвергался атакам. Транспорт охранялись кораблями «морскими охотниками». На них были установлены зенитные пушки, крупнокалиберные пулемёты.

При эвакуации по льду людей сажали в Борисовой Гриве. Выезд на лёд разрешал погранпост, который располагался там, где сейчас стоит памятник «Разорванное кольцо». Летом 1942 года стало чуть полегче, так как по дну Ладожского озера были проложены трубопровод для снабжения горючим и кабель, по которому в Ленинград шла электроэнергия с частично восстановленной Волховской ГЭС.

В декабре 1942 года я был назначен помощником командира «морского охотника» (малого противолодочного корабля) «МО-215», затем командиром «МО-199» на Осиновецкой базе.

Тут надо сказать, что «морские охотники» были сконструированы великолепно. Проектировщики выполнили единые требования к универсальному катеру, предназначенному для защиты побережья от



С.Я. Прикот во время войны

Ладожском озере и Финском заливе. В годы войны погибла половина моей команды. Меня ранили дважды.

После прорыва блокады по южному побережью Ладожского озера была проложена железная дорога до станции Дорогой Победы. Но Ладожская коммуникация «Дороги жизни» также продолжала действовать вплоть до окончательного снятия блокады Ленинграда в январе 1944 года.

\*\*\*

У станции «Осиновец» в 1972 году был основан музей «Дорога жизни», который является филиалом Центрального Военно-Морского музея. На площадке возле музея установлены транспортный самолёт ЛИ-2 (на подобных самолётах в Ленинград доставляли продовольствие и медикаменты), автомашина ГАЗ-АА (знаменитая «полторка»), на которых перевозили грузы и эвакуировали ленинградцев, речной буксирный пароход «Ижорец», сторожевой катер «Малый охотник» и тендер-плашкоут, изготовленный в блокадном Ленинграде в 1942 году, – уникальные экспонаты. Не копии, специально сделанные для музея, а подлинные боевые корабли, участвовавшие в военных действиях. Некоторые механизмы можно прокрутить до сих пор.

Внутри музея – экспозиция из пяти залов, посвящённая истории создания и работе героической военной коммуникации, обеспечивавшей жизнь и связь блокированного Ленинграда со страной. Этот музей стал неотъемлемой частью архитектурно-художественного комплекса Зелёного пояса Славы. Рядом с музеем стоит действующий Осиновецкий маяк высотой 74 метра. Ему уже больше 100 лет, и за это время он практически не изменился.

Борис САЛОВ



Эвакуация блокадников по Дороге жизни



# БОМБЫ ДЛЯ БЕРЛИНА

В послевоенные годы педагогический персонал кафедры военно-морской подготовки Кораблестроительного института пополнился людьми, принимавшими участие в Великой Отечественной войне. Их жизненный и боевой опыт был бесценным и востребованным студенческой молодёжью. Одним из таких офицеров был капитан I ранга Николай Сергеевич Дебелов, бывший легендарный командир скоростного тральщика «Шпиль», а потом и соединения тральщиков.

В советском Военно-морском флоте Н.С. Дебелов многим был известен тем, что в начале войны ему выпала очень ответственная миссия – доставить авиабомбы и взрыватели на остров Эзель (Сааремаа) для обеспечения дерзкой воздушной операции по бомбардировке Берлина дальней авиацией Краснознамённого Балтийского флота в августе-сентябре 1941 года.

Николай Сергеевич в конце августа 1941 года был также участником героической трагедии «огненного» перехода кораблей Балтфлота из Таллина в Кронштадт (тогда погибли 62 корабля и более 14 тысяч моряков и эвакуируемых людей). Впоследствии переогнал группу американских тральщиков типа «амик» из США на Северный флот через Атлантический океан. Участвовал в боевом сопровождении северных союзных конвоев...

Сегодня мы знакомим читателей «ЗКВ» с некоторыми яркими эпизодами из боевых действий Николая Сергеевича Дебелова в годы Второй Мировой войны, описанными в книге фронтового журналиста Николая Михайловского.

Идея дерзких налётов на Берлин в августе-сентябре 1941 года принадлежала известному наркомому Военно-Морского флота Н.Г. Кузнецову (теперь его именем назван авианесущий крейсер Северного Флота РФ). Он побывал у И.В. Сталина и высказал предложение о бомбардировке Берлина. Сталин одобрил план.

Контр-адмирала Ю.Ф. Ралля война застала на посту начальника минной обороны Балтийского флота. А в дни, о которых идёт речь, ему было поручено совсем необычное задание: перебросить из-под Ленинграда на эстонский остров Эзель (Сааремаа) несколько тысяч авиационных бомб. Никто не сообщал, для чего это нужно, никто не раскрывал замысла предстоящей операции.

Под началом Ралля было немало разных кораблей. Какой-то из них должен был принять на себя очень опасный груз и провезти его по Финскому заливу, усеянному минами. Выбор пал на скоростной тральщик старшего лейтенанта Николая Дебелова.

Николай Сергеевич Дебелов – капитан I ранга в отставке, преподаватель Ленинградского кораблестроительного института – рассказал мне в начале 1970-х:

– Я командовал быстроходным тральщиком «Шпиль». Мы стояли на Большом Кронштадтском рейде, готовые к выходу в море. Вдруг с берегового поста принимают семафор: «Командиру немедленно прибыть в штаб минной обороны».

Я прибегаю в штаб. Адмирал Ралль без лишних предисловий объяснил суть дела: бомбы разных калибров должны быть переброшены на остров Эзель.

– Вы пойдёте первым во главе каравана из тральщиков и самоходных барж, Николай Сергеевич, – сказал он. – Не хочу скрывать: задание сложное и очень опасное. Обстановка на море, сами знаете. А время не ждёт... Грузитесь и немедленно выходите. Задание от самого Верховного Главнокомандующего.

Я только спросил:

– Где принять груз?

– В Ораниенбауме. Вас там ждут. Торопитесь!

Я вернулся на корабль, стоявший в полной готовности. Загрела цепь, и якоря, вынырнув из воды, послушно легли в клюзы. Мы взяли курс на Ораниенбаум, к самому далёкому причалу, где уже ждали гружёные бомбами тележки. Когда закончили погрузку, заполнив до отказа трюм и артиллерийский погреб, открытые брезентом бомбы разместили даже на палубе, – начальник арсенала вручил мне какую-то странную на вид шкатулку.

– Тут первичные детонаторы, товарищ командир, вещь очень деликатная. Придется их «поселить» в вашей каюте.

Я принял футляр, бережно перенёс его в каюту и спрятал в бельевой ящик у своей койки. Попрощались, зазвучала привычная команда: «Отдать швартов!» И мы вышли. Впереди – почти две сотни миль по Финскому заливу, начинённому минами, как суп галушками (так мрачно шутили тогда моряки).

Ни я, ни, тем более, все остальные, находившиеся на вахте, не знали, почему мы держим курс на Эзель и зачем у нас на борту столько бомб. И совершенно не подозревали, что наш опасный переход – это первый шаг к осуществлению немыслимо дерзкой идеи.

Мы знали, что, несмотря на вечернее время, каждый миг в прозрачной голубизне неба могут появиться «юнкерсы» или «мессершмитты», а за невинным гребешком волны блеснёт глазок перископа подводной лодки, если проглядеть – торпеде достаточно коснуться борта тральщика, и мы погибнем... В штурманской рубке у лейтенанта Тихомирова напряжённо: выйдет на палубу, определится с местоположением и – обратно, снова за логарифмическую линейку и расчёты. И рулевой Рыбаков ощущал штурвал, как часть своего тела – ведь многое зависело от его рук и его слуха, от его способности мгновенно уловить команду, переложить руль и держать корабль строго на заданном курсе.

Ночь была светлая. Вода серебрилась, и на востоке блеснула алая полоска зари. «Теперь-то могут появиться самолёты», – подумал я, вглядываясь в небо. Но опасность таилась в воде, раскесаемой острым форштевнем. Услышав донесение сигнальщика: «Прямо по курсу мина!» – я скомандовал рулевому, и корабль «покатился» в сторону. Все, кто был на мостике и внизу – около орудий, увидели качающийся в воде чёрный рогатый шар. Он остался позади...

Проходили самый сложный район... Похожий на скалу, выступавшую из воды, высился нос танкера, недавно подорвавшегося на mine. Очевидно, команду судна сняли, только этот обгорелый нос торчал из воды, как напоминание об опасности.

Я вызвал помощника:

– Прикажете раскрепить спасательные средства и надеть всем пояса.

– Есть! – ответил он и бросился выполнять приказание.

Мы шли осторожно, всё время чувствуя близкую смертельную

опасность. Новая мина не заставила себя ждать. Она неожиданно объявилась у самого борта. Командир отделения Маторин набросил на неё ватный «тулуп» для смягчения удара. Два матроса отталкивали мину отпорниками. Мы уклонились в сторону, и тёмное чудовище осталось за кормой... Зоркие глаза наблюдателей обнаруживали мины – одну, другую, третью... Мы маневрировали, обходили их. За нами в кильватере тянулись другие тральщики и самоходные баржи.

Розовело небо, занимался новый день. Наши корабли входили в воды Моонзундского архипелага. Тут уж были не страшны ни авиация, ни корабли противника. Береговые батареи могли в любой момент нас надёжно прикрыть.

А вот и бухта Куресааре. Поход окончен. «Мост» между материком и островом проложен. Бомбы выгрузили и перевезли на аэродром «Кагул», где стояли бомбардировщики дальней авиации. Последним я осторожно вынес с тральщика шкатулку с детонаторами, пролежавшую весь путь среди моего постельного белья.

...Решение Ставки по-прежнему хранилось в секрете. Даже лётчики авиаполка не знали, чем вызван их быстрый перелёт в Эстонию. На острове они разместились в пустующих классах школы и стали ждать. Чего? В тайну были посвящены лишь командир полка Евгений Николаевич Преображенский и его флаг-штурман Пётр Ильич Хохлов. Они проводили все дни над картами – прокладка курсов, их уточнения и новые расчёты.



А новым заданием был полёт – на Берлин. Трасса, протяжённостью 1800 километров, из них 1400 километров над Балтийским морем. Восемь часов в воздухе, в тылу врага...

Эскадрилья из 15 самолётов ДБ-3 (дальний бомбардировщик) конструкции С. Ильюшина готовилась к ответственной операции. Машины были надёжные. И люди тоже...



На карте Берлина, раскинувшегося на 88 тысячах гектаров, условными значками были отмечены 22 авиационных и авиадвигательных заводов, 7 электростанций, 13 газовых заводов, 22 станкостроительных и металлургических заводов, 7 заводов электрооборудования, 24 железнодорожные станции. Объектов для бомбардировки было предостаточно...

Но вокруг Берлина шестьдесят аэродромов. Значит, держи ухо востро.

Первая воздушная операция началась 7 августа в 20 часов 30 минут. Три звена самолётов – Преображенского, Ефремова, Гречишников, – предельно нагруженные бомбами, вырвались на старт. Одна за другой отрывались тяжёлые машины от земли. Дальше рассказывает бывший стрелок-радист из экипажа Преображенского, ныне степенный гвардии подполковник запаса Владимир Макарович Кротенко:

– Пролетев южнее датского острова Борнхольм, развернулись на юг. Высота 6800 метров. Температура, что в лютую зиму, – минус 45°. Наши самолёты негерметичны.

Эскадрилья идёт над морем, но определить это можно лишь по карте. Кругом туман. Пересекли береговую черту. Впереди с левой стороны Штеттин, неподалёку от него виден освещённый аэродром. Небо очистилось. То и дело принимаешь яркую звезду за приближающийся истребитель с включённой фарой. Сделав промер, штурман Хохлов сообщает командиру: «Встречный ветер 70 километров в час». Теперь нам понятно, почему медленно приближаемся к цели. Сильный встречный ветер нам на руку: он относит назад

С семикилометровой высоты хорошо виден большой город. Усыпанный тысячами огней, он распротёрся, как паук. Нас не ждут. Рано всё же поспешил Геббельс сообщить об уничтожении советской авиации...

Голос штурмана: «Мы над целью!» Самолёт вздрагивает, слегка подпрыгнув вверх. В кабину проникает характерный запах сработавших пиропатронов. Тяжёлые бомбы устремляются вниз...

«Это вам за Москву, за Ленинград!» – слышим хрипаватый голос Хохлова.

«Эх, в Рейхстаг бы попасть!» – проносит заветное Иван Рудаков, а я ногой выталкиваю за борт большой пакет, в котором тысячи листовок. На листовках – фотографии разбитой германской военной техники, трупов немецких солдат, погибших на советском фронте.

Напряжённо смотрим вниз. Надо обязательно увидеть взрывы наших бомб. Через минуту польхнули два желтовато-красных взрыва, потом ещё два. Есть! В Берлине гаснет свет, кварталы один за другим погружаются в темноту.

Быстро включив тумблер передатчика, радирую:

– Моё место Берлин! Задание выполнено. Возвращаемся на базу.

В затемнённом Берлине вспыхнули пожары. Это бомбили наши боевые товарищи. Вокруг самолёта клочкотали разрывы зенитных снарядов.

Через тридцать минут, показавшихся очень долгими, мы летели над Балтикой. Уже под утро сели на наш маленький аэродром. Вслед за нами посадили машины и остальные лётчики.

Характерно, что после нашего налёта берлинское радио сообщило: «В ночь с 7 на 8 августа крупные силы английской авиации, в количестве до 150 самолётов, пытались бомбить нашу столицу. Действиями истребительной авиации и огнём зенитной артиллерии основные силы англичан были рассеяны. Из прорвавшихся к городу 15 самолётов – 9 сбито». Англичане в ответ на эту фальшивку передали опровержение: «В ночь с 7 на 8 августа ни один самолёт с нашей метрополии не поднимался вследствие крайне неблагоприятных метеословий».

Наши лётчики бомбили Берлин по ночам с завидной регулярностью в течение месяца, сбросив на заводы, электростанции, железнодорожные узлы более 36 тонн бомб. И тогда весь мир понял: если русские добрались до Берлина по воздуху, то наверняка и по земле дойдут...

\*\*\*

К рассказу Н.Г. Михайловского об опасном рейсе тральщика «Шпиль» с грузом бомб во главе каравана судов и о налёте на Берлин нашей дальней бомбардировочной эскадрильи надо обязательно добавить, что когда Балтийский флот в конце августа отступал из Таллина в Ленинград, скоростной тральщик Николая Сергеевича Дебелова шёл головным, прокладывая путь в минных полях флагманскому крейсеру «Киров» и всей армаде кораблей.

И это было только начало Великой Отечественной войны...

Публикацию подготовил  
**Борис САЛОВ**

## «ЗА КАДРЫ ВЕРФЯМ»

Газета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета  
Учредитель: СПбГМТУ, СПб., Лоцманская ул., 3  
Регистрационное свидетельство: № П 0412, 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@smtu.ru, zkv@lenta.ru  
Группа ВК: vk.com/smtu\_zkv  
Электронная версия газеты: www.smtu.ru/zkv/

## Редакционная коллегия:

Александр Бутенин,  
Кирилл Рождественский,  
Екатерина Волынская,  
Борис Салов  
Главный редактор: Д. В. Корнилов  
Корректор: Светлана Крутоярлова



Мнение редакции не обязательно совпадает с мнением авторов. Отпечатано в типографии «Форт-Диалог». Адрес: г. Екатеринбург, Монтерская ул., д. 3/81а. Тираж 999 экз. Распространяется бесплатно. Время подписания в печать: 15.02.2020. 20:00 Фактически: 15.02.2020. 20:00. Заказ №

12+