



ЗА КАДРЫ ВЕРФЯМ

www.smtu.ru

№ 9 (2566)
сентябрь 2017 года

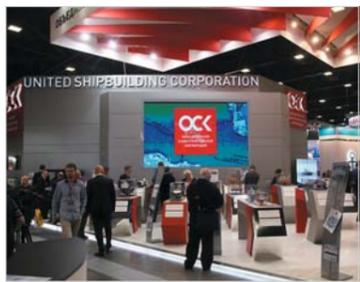
ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

Издается
с сентября 1932 года

ВЫСТАВОЧНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СПБГМТУ

НАШ УНИВЕРСИТЕТ НА ВЫСТАВКЕ «НЕВА-2017»

14-я Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа «НЕВА-2017» проводилась в Санкт-Петербурге с 19 по 22 сентября.



СПБГМТУ принял активное участие в деловой программе мероприятия: 20 сентября в актовом зале вуза проведена сессия конференции «Инновационные сварочные технологии в судостроении, производстве морской техники и строительстве береговых объектов».

В работе сессии участвовали представители ведущих отечественных и зарубежных компаний, научно-исследовательских центров и судостроительных предприятий.

Открывая заседание, и.о. ректора Корабелки Глеб Туричин тепло приветствовал участников: «Корабелка издавна была школой сварщиков, причем не только для судостроительной промышленности, но и для энергетики, авиастроения, строительства, где успешно трудились наши выпускники».

«Я надеюсь, что традиция подготовки инженеров-сварщиков в Морском техническом университете не прервется, тем более что судостроение – это, в первую очередь, деятельность по сварке металла», – подчеркнул Глеб Андреевич.

Глеб Туричин напомнил, что сейчас в стране реализуется государственная программа по развитию

судостроения, в рамках которой модернизируются старые верфи и строятся новые, внедряются современные технологии и расширяется подготовка специалистов по всем судостроительным специальностям, в том числе, сварщиков.

«Именно наш вуз будет заниматься выяснением реальной потребности страны в данных специалистах. И мне представляется, что прогноз здесь будет крайне благоприятным. Сварка сейчас является самой массовой профессией, и в перспективе мы тоже сможем гордиться этим почетным первым местом», – отметил и.о. ректора СПБГМТУ.

рочном производстве до обсуждения предложений по повышению эффективности подготовки специалистов сварочного производства на судостроительных предприятиях.

Одновременно с этим в Экспофоруме проходила работа 3-й Международной конференции «Специализированный и портовый служебно-вспомогательный флот. Новые проекты. Технологии и оборудование для строительства и модернизации». Модератором на конференции выступил начальник Департамента судостроения СПБГМТУ Феликс Шамрай.

На конференции были рассмотрены вопросы технического перевооружения предприятий судостроительной отрасли, представлены



Доклад Глеба Туричина также был посвящен внедряемым вузом новым технологиям лазерной гибридной сварки и прямого лазерного выращивания.

В течение дня участниками выездной сессии конференции был рассмотрен целый комплекс вопросов в области развития технологии сварки для строительства перспективных объектов морской техники. Темы докладов были представлены в широком диапазоне: от инновационных разработок российских и зарубежных производителей в сва-

новейшие разработки и последние технологические достижения в области судового оборудования, проектирования, строительства и модернизации судов по широкой номенклатуре и типам.

Всего в работе выставки «НЕВА-2017» со стендами, отраслевыми и национальными экспозициями в павильонах МКВЦ «ЭКСПОФОРУМ» приняли участие более 590 фирм и предприятий из 36 стран.

Александр БУТЕНИН
Фото: Денис КОРНИЛОВ



НОВОСТИ

КОРАБЕЛКА ВЫИГРАЛА КОНКУРС!

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет признан победителем в конкурсе Минобрнауки на предоставление субсидий из федерального бюджета в рамках реализации Федеральной целевой программы «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2014 – 2020 годы»



Полученная СПБГМТУ от Минобрнауки России субсидия в размере 60 млн рублей пойдет на проведение прикладных научных исследований по теме: «Разработка технологий прямого лазерного выращивания и ремонтной лазерной наплавки высокопрочных деталей судового машиностроения, эксплуатируемых в условиях Арктики».

Индустриальным партнером вуза и одновременно заказчиком проекта является АО Центр судоремонта «Звездочка». Финансирование будет осуществляться поэтапно в течение трех лет.

Целями выполнения научно-исследовательских работ являются:

- исследование металлургических процессов, протекающих при прямом лазерном выращивании изделий из порошковых металлических материалов, аналогичных используемым в судовом машиностроении металлам и сплавам;
- разработка технологии прямого лазерного выращивания высокопрочных деталей судового машиностроения из порошковых металлических материалов и оборудования для её реализации, позволяющих многократно снизить себестоимость изготовления деталей сложной

геометрии из высокопрочных материалов;

- разработка технологии ремонта высокопрочных деталей судового машиностроения методом лазерной порошковой наплавки;
- организация, техническое и технологическое обеспечение участка прямого лазерного выращивания и ремонтной лазерной наплавки на АО ЦС «Звездочка».

Государственная поддержка в виде субсидий, в числе прочего, направлена на развитие кооперации российских высших учебных заведений и производственных предприятий. Это стимулирует использование производственными предприятиями потенциала российских высших учебных заведений.

Одной из приоритетных стратегических задач СПБГМТУ является постоянное расширение научных компетенций вуза и преобразование университета в масштабный научно-образовательный центр. Результаты успешной деятельности вуза проявляются в каждом новом, выигранном Корабелкой конкурсе, полученном заказе, реализованном проекте, количество которых неуклонно возрастает.

ПРОФКОМ СОТРУДНИКОВ НАЧИНАЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С АДМИНИСТРАЦИЕЙ УНИВЕРСИТЕТА О ЗАКЛЮЧЕНИИ НОВОГО КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА

Предложения по Коллективному договору можно подавать в профком сотрудников (А-304) или председателям профбюро подразделений.

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ КОНФЕРЕНЦИИ СПБГМТУ

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «МОРСКИЕ НЕФТЕГАЗОВЫЕ СООРУЖЕНИЯ – ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ»

28 сентября 2017 года в Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете состоялась научно-техническая конференция «Морские нефтегазовые сооружения – текущее состояние и перспективы развития». Инициатор и организатор конференции – кафедра океанотехники и морских технологий Корабелки.



Конференция собрала в стенах университета более 150 участников, среди которых были представители Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, ПАО «Газпром», СПБГМТУ, ООО «Газпром нефть – Сахалин», ФАУ «Российский морской регистр судоходства», ФГУП «Крыловский государственный научный центр», Санкт-Петербургского государственного электротехнического университета им. В.И. Ульянова, Российского государственного университета нефти и газа (НИУ) им. И.М. Губкина, Самарского государственного технического университета, Санкт-Петербургского государственного института культуры, АО ЦКБ «Лазурит»,

АО ЦКБ МТ «Рубин», АО ЦКБ «Монолит», испытательной лаборатории «Леноблэкоконтроль», АО «ОСК», ООО «Кольская верфь», АО НППТО «Океанос», АО ЦС «Звездочка», ООО «Балтийский завод – Судостроение» и другие.

Приветственным словом конференцию открыли проректор по образовательной деятельности Елена Ростиславовна Счисляева и декан факультета кораблестроения и океанотехники Сергей Николаевич Рюмин.

Заведующий кафедрой океанотехники и морских технологий Сергей Владимирович Вербицкий рассказал о деятельности кафедры за 25 лет ее существования и перспективах развития. С приветственными словами выступили Кирилл Всеволодович Рождественский (директор департамента международного сотрудничества СПБГМТУ), Елена Андреевна Квасникова (начальник отдела стратегического планирования и управления Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга РФ), Анатолий Борисович Сувалов (главный технолог ПАО «Газпром»), Андрей Юрьевич Каверинский (начальник

общепроектного отделения АО ЦКБ МТ «Рубин»).

На пленарном заседании заместитель генерального директора по судостроению и морской технике ФГУП «Крыловский государственный научный центр» Олег Яковлевич Тимофеев представил доклад об импортозамещении в судостроительной промышленности.

Работа конференции проходила по двум тематическим секциям: «Проектирование и эксплуатация морских платформ, подводных добычных комплексов и обеспечивающего флота» и «Экологические аспекты освоения шельфа».

По завершении конференции многие из участников отметили высокий уровень проведения мероприятия и широкую географию представителей научно-технического сообщества. Конференция дала возможность укрепить сотрудничество представителей различных организаций в решении актуальных задач в сфере морских нефтегазовых сооружений.

Организаторы конференции выражают особую благодарность спонсорам и партнерам: ООО «Балтийский завод – Судостроение», АО ЦКБ МТ «Рубин», ФГУП «Крыловский государственный научный центр».

К. Г. БЕРЕЖНОЙ,
ст. преподаватель кафедры океанотехники и морских технологий
Фото: **Сергей ДОВГЯЛЛО**



ВЫСТАВОЧНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СПБГМТУ

ИННОВАЦИОННЫЕ ТРЕНДЫ СОЗДАНИЯ И РАЗВИТИЯ ЦИФРОВЫХ ПРОИЗВОДСТВ

20 сентября представители СПБГМТУ приняли участие в дискуссии на «круглом столе» «Инновационные тренды создания и развития цифровых производств», проводимом в рамках международных деловых мероприятий: X Петербургского инновационного форума и XXI форума «Российский промышленник», прошедших в северной столице.



Организатором «круглого стола» выступило некоммерческое партнерство «Кластер высоких технологий и инжиниринга СЗФО РФ». Обсуждения участников заседания касались проблематики создания цифровой экономики, являющейся одним из стратегических направлений развития. Базисом для нее должны стать цифровые производства.

Участники дискуссии обрисовали ситуацию, характерную для верфей страны, которая заключается в том, что отечественные верфи являются достаточно устаревшими и техно-

гически соответствующими примерно 60-м годам XX века. Между тем, проектирование судов и кораблей сегодня осуществляется «в цифре», в этом направлении работает большинство проектных бюро по стране и, в частности, в Санкт-Петербурге. Однако для перевода цифровой модели в рабочие чертежи и техническую документацию и для составления программ, понятных оборудованию, имеющемуся на верфях, требуются затраты времени, средств, других ресурсов. Поэтому строительство судов движется медленно.

Для ускорения и удешевления процесса постройки судов и кораблей представляется целесообразным реализовать проект создания цифровой верфи, используя при этом набор самых современных строительных технологий, включая технологии лазерной резки и сварки металлов. Это обеспечит машиностроительную точность по всей цепочке постройки. Машины и станки должны быть информационно связаны между собой и заключены в единую систему управления.

«Пилотный проект создания цифровой верфи в Петрозаводске сейчас проходит стадию финальных согласований. Если опыт окажется удачным, это будет хороший стимул для движения такой большой отрасли, как судостроение, в сторону цифрового производства», – подчеркнул руководитель Корабелки, Глеб Туричин.

Также на «круглом столе» обсуждались:

- понятия цифрового производства, его особенности и преимущества развития в промышленности;
- роботизация производств и офлайн-программирование роботов;
- информирование представителей промышленности о новых трендах и путях развития производств и т. д.

Кроме того, под эгидой перечисленных выше выставочных мероприятий, 20 сентября в Экспофоруме действовала «Ярмарка вакансий – 2017», организованная Центром занятости населения Санкт-Петербурга. На



ярмарке работали специалисты Корабелки, на стенде можно было получить полезную информацию о структуре университета, научно-образовательной деятельности СПБГМТУ и условиях поступления в вуз. Также Морской технический университет был представлен на стенде городского комитета по науке и высшей школе.

Александр БУТЕНИН
Фото: **Денис КОРНИЛОВ**



ВЫСТАВОЧНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СПБГМТУ

СПБГМТУ НА КОНФЕРЕНЦИИ И ВЫСТАВКЕ RAO/CIS OFFSHORE 2017

С 12 по 15 сентября в Санкт-Петербурге проходила 13-я Международная выставка и конференция по освоению ресурсов нефти и газа Российской Арктики и континентального шельфа стран СНГ RAO/CIS Offshore 2017, в которой приняли участие более 250 компаний. Не остался в стороне и наш университет.



RAO/CIS Offshore 2017 включала проведение пленарного заседания «Реализация шельфовых проектов – драйвер промышленного и экономического развития», десяти круглых столов и выставочной экспозиции. СПБГМТУ представил на выставке совместный стенд со своим партнером компанией «Океанос». Выставочная экспозиция состояла из различных моделей глайдеров и других технических разработок вуза.

На конференции с презентацией возможностей нашего университета «Исследования и разработки СПБГМТУ для арктической программы» выступил и.о. ректора Глеб Туричин. Сотрудники и студенты университета также представили свои доклады на RAO/CIS Offshore 2017.

На заседании круглого стола: «Подводные (подледные) технологии и технические средства для добычи полезных ископаемых в условиях замерзающих морей» выступил Александр Фрумен с со-

общением на тему: «Система загрузки от подводного терминала в условиях северных морей».

Сергей Вербицкий принял участие в заседании круглого стола «Перспективные разработки молодых ученых, специалистов и студентов» с докладом «Подготовка студентов на кафедре океанотехники и морских технологий».

Геннадий Демешко рассказал о разработке концептуального проекта арктического танкера с ядерной энергетической установкой в рамках обсуждения темы: «Создание современного флота для развития схем морской транспортировки нефтегазовых ресурсов».

Одна из известных проблем освоения шельфа – отсутствие необходимой береговой инфраструктуры, сложность и большие затраты на ее строительство на севере. Для решения этой проблемы ученые Корабелки предложили концепцию автоматизированных подводных терминалов, которые позволяют загружать нефтепродукты на танкеры без создания дорогостоящей береговой инфраструктуры. Достоинством этой проблемы ученые Корабелки предложили концепцию автоматизированных подводных терминалов, которые позволяют загружать нефтепродукты на танкеры без создания дорогостоящей береговой инфраструктуры. Достоинством этой проблемы ученые Корабелки предложили концепцию автоматизированных подводных терминалов, которые позволяют загружать нефтепродукты на танкеры без создания дорогостоящей береговой инфраструктуры.

Морские роботизированные платформы – еще одна тема, которую ведет университет. Это, в первую очередь, подводные глайдеры различных типов. Причем, ими университет занимается «под ключ»: от разработки концепции, до создания опытных образцов.

Еще одна компетенция вуза – исследования и разработки в области

ледовой прочности различных конструкций. С 2007 года университетом предложено 17 проектов. Не менее интересной для освоения арктического шельфа темой являются новые технологии сварки хладостойких сталей. Университет предлагает использовать эффективные технологии гибридной лазерно-дуговой сварки. Сейчас это самая современная, производительная и наиболее экономически выгодная технология соединения толстолистового металла.

Участие СПБГМТУ в конференции и выставке позволяет в полной мере оценить потенциал университета, который не только предлагает новейшие технические решения для проектирования судов и морских сооружений для Арктики, но и готовит специализированные кадры для осуществления этих решений в будущем.



Авторский коллектив СПБГМТУ стал лауреатом премии выставки RAO/CIS Offshore 2017 за работу «Создание базовых платформ роботизированного флота нефтегазовых компаний: автономный необитаемый подводный аппарат легкого класса для мониторинга и диагностики технического состояния объектов морской инфраструктуры, расположенных на Арктическом шельфе».

СТУДЕНЧЕСКИЙ СПОРТ

ФОРМИРОВАНИЕ СБОРНОЙ КОМАНДЫ ФАКУЛЬТЕТА ИНОСТРАННЫХ УЧАЩИХСЯ

В субботу, 23 сентября, в спортзале на Лоцманской был дан старт очередной Спартакиаде факультета иностранных учащихся. И началась она с волейбола, этой поистине всенародно любимой игры.



Волейбол – один из самых популярных видов спорта в нашем университете. Проводится много соревнований различного уровня.

В прошлом году наша команда заняла второе место в соревнованиях между факультетами университета, уступив только Корфаку. Но счастливые обладатели серебряных медалей, успешно закончив университет, уехали в свои страны проектировать и строить корабли, а нам необходимо создавать новую команду.

Серьезную заявку на место в сборной команде факультета сделали студенты из Вьетнама. Капитан вьетнамцев Во Чунг Тхань проявил прекрасные организаторские способности. Команда, многократно усиленная болельщиками, была на соревнованиях вовремя и в полном составе. Аспирант Лэ Хи Ха – спокойный и рассудительный, хорошо понимающий игру и мгновенно ориентирующийся в её сложных ситуациях, полностью обеспечивал практическую реализацию всех тактических замыслов, грамотно организовывая игровые действия своих товарищей. Соперники не всегда могли принимать мощные подачи Чыонг Тхань Туана, а магистр первого курса Нгуен Хью Фонг показал хорошую игру у сетки. Ребята не проиграли ни одной встречи и заняли первое место.

Порадовали своей игрой студенты из Таджикистана во главе с Отабеком Камилковым, а также студенты из Молдовы. Команда Малайзии была не в полном своём

составе, но заняла почётное третье место, потому что Мохамед Амир Бин Иберхаим играл с максимальной отдачей!

Хотелось особо отметить судейство. Несколько встреч судил аспирант первого курса Дао Хью Нинь. Он способен своевременно, грамотно и тактично принимать самостоятельные решения и не менять их! А это очень важное качество для судьи в условиях соревнований.



В ходе совместных занятий спортом вновь прибывшие студенты знакомятся, адаптируются в новых условиях жизни, обретают друзей и вместе с тем постепенно формируется сборная команда факультета. Сейчас уже просматривается её основной состав, который радуется и вселяет надежды!

Н. Н. АЛТУХОВА,
зам. декана ФИУ
по воспитательной работе

ИНФОРМАЦИЯ ПРОФКОМА СПБГМТУ

ПРОФКОМ ОРГАНИЗУЕТ ЭКСКУРСИЮ В ПУШКИНСКИЕ ГОРЫ!

Экскурсия состоится 14-15 октября 2017 года.

Маршрут проходит по древним Псковским землям и включает в себя посещение Пскова и Изборска, пасеки-музея «Пчелиная Усадьба» в поселке Пушкинские горы, усадьбы «Михайловское» и «Тригорское», Святогорского мужского монастыря с посещением Успенского собора.

Для членов профсоюза стоимость двухдневного тура – 3900 руб. В стоимость включено всё – проезд, проживание, питание, услуги гида, все входные билеты!

Программа очень насыщенная.

Время самое лучшее – осенняя золотая пора!

Торопитесь!
Количество мест ограничено.



С программой экскурсии можно ознакомиться в профкоме (Лоцманская, 3, комн. 304). Тел. 714-67-55. Записывайтесь!

ОБЪЯВЛЕН КОНКУРС НА ПОЛУЧЕНИЕ СТИПЕНДИИ ЛИ БЭЙЧЖИ ДЛЯ СТУДЕНТОВ И АСПИРАНТОВ ФКиО И ФКЭиА



Стипендия Ли Бэйчжи назначается и выплачивается одновременно, при условии, что кандидат на момент получения стипендии

является успешным студентом или аспирантом СПБГМТУ, специализирующимся в одной или нескольких областях науки и техники. При этом студенты по результатам сессии, предшествующей предполагаемой дате начала получения стипендии, должны иметь только отличные оценки.

Аспиранты по результатам предшествующего получению стипендии года учебы в аспирантуре должны иметь успешную аттестацию. Студенты и аспиранты, пре-

тендующие на получение стипендии, должны обладать высокими моральными качествами.

Обращаем внимание на то, что согласно договору, студенты и аспиранты, получающие стипендии других организаций или фондов, не могут принимать участие в данной стипендиальной программе.

Заявки на стипендию Ли Бэйчжи принимаются в Департаменте международного сотрудничества (А-431). Прием заявок – до 30.10.2017.

ВНИМАНИЕ! ФОТОКОНКУРС!

ПРОФКОМ СОТРУДНИКОВ СПБГМТУ ПРОВОДИТ ФОТОКОНКУРС «Я НА ДАЧЕ – ВОТ УДАЧА!»

На конкурс принимаются фотографии, на которых запечатлены дачные работы, посадки, эмоции – все то, что отражает название конкурса.



Технические требования:

От каждого участника принимается не более 5 цветных или черно-белых фотографий в формате *.jpg

Обязательно название к каждой работе. Фотоработы направляются на электронный адрес profkom-gmtu@yandex.ru с указанием: Ф.И.О. участника, должности, контактного номера телефона и названия работы.

Сроки проведения конкурса: с 1 сентября по 30 ноября 2017 года. Победители конкурса награждаются почетными грамотами профкома и денежными призами!

С подробной информацией и положением о фотоконкурсе можно ознакомиться в профкоме СПБГМТУ (Лоцманская, 3, комн. 304).

ЖЕЛАЕМ ВСЕМ УСПЕХА В КОНКУРСЕ!

ЛАЙНЕР «НОРМАНДИЯ»: ФРАНЦУЗСКИЙ УСПЕХ РУССКОГО ГЕНИЯ. ПОСЛЕДНИЙ ПРОЕКТ ВЛАДИМИРА ЮРКЕВИЧА

НЕОБХОДИМОЕ ПРЕДИСЛОВИЕ

Как-то повелось считать, что русские инженеры и конструкторы способны хорошо делать только то, что «заточено на войну», то есть – оружие. Остальное, якобы, дается нам значительно хуже.

Достаточно вспомнить многочисленные анекдоты про автомобили ВАЗ или известный анекдот: «Дали задание нашим микробиологам: попросили вакцину создать. Денег дали, лабораторию... Приходят через год – а у них все равно пулемет получился!»

Доля истины в этом мнении есть, но только доля. Не приходилось бы Российской империи, Советскому Союзу, а сейчас – России все время заботиться о собственной безопасности, не вынуждали бы нас постоянно защищать свою Родину, – были бы и у нас комфортабельные круизные лайнеры и все остальное... Да, впрочем, и появляется уже.

Статья, ныне предлагаемая вашему вниманию, рассказывает о том, как русский инженер-кораблестроитель, выпускник предтечи нашего университета, Кораблестроительного отделения Санкт-Петербургского политеха, Владимир Иванович Юркевич, более чем успешно соперничал с лучшими инженерами-кораблестроителями Европы и Америки.

К сожалению, долгие годы его имя не вспоминали. В Советском Союзе не было принято упоминать тех, кто эмигрировал из страны, по каким бы обстоятельствам это не происходило. Вот и не вспоминали. А Юркевич был в одном ряду с нашими знаменитыми кораблестроителями, классиками русского кораблестроения – Позднюниным, Папковичем, Бубновым...

В начале 90-х известный журналист и писатель, Герман Владимирович Смирнов, выпускник нашего университета, вернул должную славу русскому инженеру-кораблестроителю В. И. Юркевичу. Вернул этой статьей, которая предлагается вашему вниманию.

Имя русского кораблестроителя Владимира Ивановича Юркевича (1885–1964) впервые в советской печати упомянул Л. Любимов. В своей книге «На чужбине» он писал, что выход в море крупнейшего в мире французского лайнера «Нормандия» был одновременно крупным успехом и признанием заслуг русских инженеров – эмигрантов, возглавляемых В. Юркевичем.

В 1918 году выпускник Санкт-Петербургского политехнического института Юркевич, захваченный эмигрантской волной, оказался после долгих мытарств во Франции. Эмигрантская жизнь с ее унижениями и враждебным отношением к «апатридам» – людям без родины – тяжело переживалась Юркевичем, который все яснее и яснее осознавал совершенную им ошибку.

Вплоть до самой смерти он оставался искренним и доброжелательным другом СССР и России, не раз выражал восхищение и гордость достижениями советской техники и науки; двери его дома всегда были открыты для гостей из Советского Союза – дипломатов, артистов, инженеров. После смерти Юркевича Колумбийский университет обратился к вдове покойного с просьбой передать ему архив выдающегося кораблестроителя. Но в соответствии с желанием самого Юркевича его жена О. В. Крестовская-Юркевич в 1965 году передала богатое собрание документов в Центральный государственный архив народного хозяйства СССР в Москве.

Именно эти материалы, ярко освещающие роль уроженца сухопутной Москвы в создании самых совершенных трансатлантических лайнеров, послужили основой для написания статьи, представляемой ныне вниманию читателей.

«САМОСТОЯТЕЛЬНО РАЗВИВАТЬ СПОСОБЫ ПРОИЗВОДСТВА»

Как раз в то время, когда В. Юркевич учился в старших классах IV Московской гимназии, в высших государственных сферах России шли споры: нужно или не нужно открывать кораблестроительное отделение во вновь учреждаемом Санкт-Петербургском политехническом институте. Противники нового дела доказывали, что русское торговое судоходство не имеет перспектив в ближайшем будущем и что нужное число корабельных инженеров проще получить путем увеличения выпусков Морского инженерного училища в Кронштадте, издавна готовившего специалистов для военного кораблестроения. Им возражали крупные деятели отечественной промышленности и техники, среди которых были А. Н. Крылов, К. П. Боклевский, В. И. Ковалевский, Н. П. Петров и многие другие.

К. П. Боклевский: «Судостроение, более чем всякая другая отрасль техники, нуждается в людях, могущих не только вводить улучшения, делаемые другими, но и самостоятельно развивать и совершенствовать самые способы производства. Люди эти необходимы потому, что без них судостроение осуждено на застой или во всяком случае не может развиваться самостоятельно».

Эти доводы одержали верх, и летом 1902 года состоялся первый прием студентов на все четыре отделения только что основанного Петербургского политехнического института – экономического, электротехнического, металлургического и кораблестроительного. Прием на кораблестроительное отделение, во главе которого стал создатель многих кораблей русского флота К. П. Боклевский, был наименьшим. Если на экономическое отделение



«Нормандия» в акватории порта Нью-Йорка

было зачислено 125 человек, на электротехническое и металлургическое – по 60, то на кораблестроительное из 500 человек, подавших прошения, приняли всего 27!

Владимир Юркевич, окончивший гимназию с золотой медалью в 1903 году, попал во второй набор и учился в одно время с такими крупными деятелями советского судостроения, как В. Л. Позднюнин, П. Ф. Папкович, В. Т. Струнников, К. И. Боханевич, В. Ф. Попов, В. М. Малинин, Б. Г. Харитонович и др.

Помимо лекций, практических занятий, курсовых проектов и экзаменов каждый студент кораблестроительного отделения должен

был пройти три летние практики: в коммерческом порту для изучения портовых сооружений, методов приема и вывода торговых судов и организации их погрузки и разгрузки; на судостроительном или механическом заводе для ознакомления с постройкой судов и механизмов; в заграничном плавании на коммерческом судне для ознакомления с условиями плавания и эксплуатации судовых механизмов.

К выпускным экзаменам каждый студент-дипломник должен был представить три подробно разработанных проекта – коммерческого судна, его главных механизмов и приморского сооружения. Лишь после этого он мог защитить дипломную работу – самостоятельное исследование, тему которого студент выбирал по собственному желанию и которое отвечало главной задаче Политехнического института: выпускать специалистов, «природному уму и таланту которых высшее образование должно указывать новые пути открытий и изобретений». В качестве такого исследования В. Юркевич представил дипломную

работу: «Увеличение полезного действия паровой установки с помощью нагревания воздуха, питающего топку, и воды, питающей котел». Проект был защищен летом 1909 года, и вновь испеченный корабельный инженер вышел в жизнь...

Все получилось не так, как планировали учредители кораблестроительного отделения десять лет назад. Принятый в 1898 году закон о беспшлинном ввозе в Россию морских торговых судов нанес тяжелый удар русскому гражданскому судостроению, и к 1916 году отечественный торговый флот лишь на четверть состоял из судов, построенных на русских верфях.



В. Юркевич с моделью лайнера «Нормандия»

Вот почему из 109 выпускников кораблестроительного отделения Политехнического института в коммерческом судостроении работало всего 36 человек. Все же остальные, окончив дополнительные курсы военного кораблестроения при Политехническом институте или при Морском инженерном училище в Кронштадте, поступили на государственную службу в корпус корабельных инженеров. В числе этих «остальных» был и В. Юркевич: в декабре 1910 года его направили для прохождения службы на Балтийский судостроительный и механический завод. Потом он работал в Ревеле (ныне – Таллин), а в начале 1918 года получил назначение на юг, в Николаев, откуда белая эмигрантская волна унесла его в Константинополь и дальше – во Францию...

В Турции блестящий выпускник Петербургского политехнического института работал на заходистой частной верфи и автомастерской, – ремонтировал и продавал подержанные автомобили. Во Франции он – апатрид, человек без родины – стоял у станка на автомобильных заводах Рено, как и множество других «бывших» русских. Лишь с большим трудом ему удалось устроиться на небольшой судостроительный завод в Аржантей близ Парижа чертежником – и можно считать, что ему повезло: судостроительная промышленность Франции находилась тогда в состоянии глубокой депрессии. Из этого летаргического состояния она была выведена самым неприятным образом: в 1928 году распространились слухи, что по-

бежденная в войне Германия строит два новых лайнера – «Бремен» и «Европу», которые разовьют 28 узлов и побьют все прежние трансатлантические рекорды...

А что же могли противопоставить этому победоносные союзники? Первые послевоенные французские лайнеры «Париж» и «Иль де Франс» с их 21–23 узлами не могли рассчитывать на соперничество с «Бременом» и «Европой». Положение англичан было еще хуже: хотя знаменитая «Мавритания» держала мировой рекорд скорости двадцать лет, она, как и все остальные британские трансатлантики, была уже весьма устаревшим пароходом. Американцы же вообще довольствовались весьма посредственными судами, из которых лучшими были трофейные немецкие лайнеры. Первыми на вызов немцев откликнулись итальянцы, которые, как и французы, в начале 20-х годов построили несколько вполне заурядных лайнеров со скоростью 19–20 узлов. При первых же сведениях о новых немецких трансатлантиках они срочно приступили к проектированию двух пароходов – «Рекс» и «Конте ди Савойя», – подобных «Бремену» и «Европе». Англичане в обстановке величайшей секретности разрабатывали «заказ № 534» – проект будущей «Куин Мэри». Что же касается французов, то их самолюбие было ущемлено так сильно, что в 1929 году крупнейшая судовладельческая фирма страны заказала лайнер, равного которому еще ее знал мир. Это должен был быть пароход длиной около 300 м и водоизмещением 70 тыс. тонн со ско-

ПРИМЕЧАНИЕ РЕДАКЦИИ

Тогда же в 1911 г. Морское министерство объединило Балтийский и Адмиралтейский судостроительные заводы. Однако объединение носило скорее формальный характер. Заводы по-прежнему существовали самостоятельно.

Пожалуй, наибольшую выгоду от слияния получило лишь дело проектирования в «Объединенном проекционном бюро» обоих заводов, шагнувшее дальше вперед. Постоянное местонахождение бюро было определено на Балтийском заводе.

Возглавил его бывший начальник техбюро Балтийского завода Б. Р. Маттес, а его заместителем был назначен заместитель начальника бюро Адмиралтейского завода А. И. Маслов, позднее, в 1916–1917 гг., возглавивший все объединенное техбюро. Отдел проектирования состоял из трех основных подразделений: кораблестроительного (67 чел.), механического (104 чел.) и электротехнического (22 чел.).

В этот период в нем работали блестящие специалисты: В. И. Юркевич (теория корабля), В. И. Васильев (ведущий конструктор по корпусу), Б. А. Сушенков (расчеты прочности), А. Ф. Папкович (расчеты под артиллерийские установки), В. Л. Позднюнин (судовые системы).

Традиции передовой школы проектирования были заложены на Балтийском заводе в 900-х гг. И. Г. Бубновым, под руководством которого в техбюро завода в 1908–1909 гг. были спроектированы первые русские дредноуты класса «Севастополь». В тот период это была сильнейшая кораблестроительная проектная организация в России.

КОРАБЛИ И СУДЬБЫ

ростью хода 29 узлов. И в это самое время на фирме Пеноз – монопольном строителе французских трансатлантиков – появился В. Юркевич с предложением, в которое проектировщики отказывались верить.

БИТВА ГИГАНТОВ

В 1911 году русское морское ведомство объявило конкурс на проектирование новых линейных крейсеров для Балтийского флота. В нем в числе прочих предприятий участвовали Балтийский и Адмиралтейский заводы. На первом обводо корпуса разрабатывал В. Юркевич, на втором – его бывший однокурсник Я. Хлытчиев. В ходе этих работ Юркевич сделал очень важное изобретение. В начале XX века в центре внимания кораблестроителей находилась проблема преодоления волнового сопротивления, быстро растущего с увеличением скорости хода судов. И большинство проектировщиков устремились в направлении, указанном двумя английскими исследователями – отцом и сыном Фрудами, которые установили: судно должно быть длиннее поперечных волн, возникающих при его движении. А поскольку с ростом скорости длина поперечных волн растет, корпуса быстроходных кораблей – крейсеров, эсминцев, лайнеров – всегда стремились сделать длинными и узкими, хотя это нередко ухудшало устойчивость и вело к неоправданному увеличению других видов сопротивления.

Как раз по этой столбовой дорожке и пошел Я. Хлытчиев, придавший линейному крейсеру Адмиралтейского завода традиционные очертания. Юркевич же предложил необычное решение: более короткий и широкий корпус с резко заостренной кормой и носом, в нижней части которого было сделано бульбообразное утолщение. Испытание моделей такой формы в Петербургском опытовом бассейне дало ошеломляющий результат: при прочих равных условиях форма Юркевича неизменно показывала экономию в мощности машин на 10-15 процентов!

Почти на десять лет оторванный от работы по специальности, Юркевич считал, что за это время мировое судостроение ушло далеко вперед, что его открытие и его методы проектирования корпусов давно уже устарели. Каково же было его удивление, когда в 1928 году, проверив данные лучших тогдашних кораблей, он убедился в том, что европейские кораблестроители не имеют даже понятия о некогда предложенной им форме корпуса...

Для начала руководство фирмы Пеноз поручило Юркевичу спроектировать обводо лайнера «Атлантик». «Против тех улучшений, которые мне удалось получить в 1912 году, – вспоминал потом он, – я значительно изменил и рас-

ширил свои методы составления чертежа обводо, пользуясь сильно вогнутыми ватерлиниями с точкой перегиба, соответствующей данной скорости. Первые же испытания в бассейне моей модели для «Атлантика» подтвердили правильность этого метода, и я был совершенно убежден, что для будущего трансатлантика можно сделать чертеж обводо, который даст не меньше 15% экономии на сопротивлении или увеличении скорости на полтора узла, что позволит вместо 29 узлов подойти к 31 узлу... Потребовалось два года непрерывных усилий, чтобы доказать пригодность моего метода и для такого гиганта, как «Нормандия»...

В июне 1929 года, когда в недрах фирмы Пеноз еще только обсуждались контуры будущей «Нормандии», «Бремен» вышел в свой первый рейс и сразу же отобрал у «Мавритании» Голубую ленту Атлантики, показав 27,83 узла. Затем в соревнование вступил итальянский «Рекс», улучшивший рекорд на целый узел – 28,92. Именно этот рекорд и суждено было побить «Нормандии» пять лет спустя.



Интерьеры «Нормандии» ничем не уступали своим конкурентам

В первом же рейсе в мае-июне 1935 года «Нормандия» улучшила рекорд «Рекса», пройдя в западном направлении со средней скоростью 29,92 узла, а на обратном пути доведя рекорд до 30,31 узла, первой преодолев 30-узловой барьер. Однако ровно через год – в августе 1936 года – «Куин Мэри» побил рекорд «Нормандии», которая, однако, в скором времени сумела вернуть себе оба рекорда: в западном направлении она прошла со средней скоростью 30,58 узла, а в восточном – 31,2 узла, первой преодолев и 31-узловой рубеж. Но в августе 1938 года «Куин Мэри» окончательно закрепила за собой первенство с результатами соответственно 30,99 и 31,69 узла. Голубая лента Атлантики на следующие 14 лет перешла Англии... Однако какой ценой досталась эта победа! Полуузловое преимущество в скорости хода «Куин Мэри» достигла ценой колоссального расточения мощности: ее машины развивали 200 тыс. л. с. – на 40 тыс. л. с. больше, чем у «Нормандии». «Да при такой мощности, – говорил Юркевич, – «Нормандия» развила бы 34 узла!»

Успех «Нормандии» вырвал Юркевича из эмигрантского небытия. В 1933 году, получив патенты на изобретенную им форму корпуса уменьшенного сопротивления, он основал в Париже «Бюро проектирования морских судов формы Юркевича» – БЭКНИ, где группа русских инженеров-эмигрантов «поставила себе цель: сокровища русского кораблестроения связать с техникой современной». Заказы из Франции, Англии, Голландии, Италии, Испании, Португалии, Бельгии не замедлили явиться, и работа закипела. Но Юркевича мало радовало обилие заказов на постройку и переделку небольших пассажирских и грузопассажирских судов. Ему не терпелось продолжить борьбу за скорость, он мечтал о самых крупных и быстроходных кораблях, где наиболее ярко проявятся преимущества разработанной им формы. Но в то же время он понимал и другое: ни Франции, ни Англии не под силу дальнейшее трансатлантическое соперничество, и его взоры все чаще и чаще обращались к Америке. Только эта величайшая страна капиталистического мира, думалось ему, сможет в буду-

щем продолжить постройку трансатлантических гигантов. Только там будет по достоинству оценена важность его изобретения.

Не случайно первые сведения о новом проектируемом им лайнере он обнародовал именно во время своего визита в США в октябре 1936 года. «Мы построим в Америке, – сказал он американским репортерам, – пароход в сто тысяч тонн. Он будет идти из Нью-Йорка четыре дня и будет брать на борт пять тысяч пассажиров». Спустя два года Юркевич уже привез в США модель будущего лайнера и демонстрировал ее преимущества в опытовом бассейне перед чиновниками Морской комиссии. «Это судно, – говорил он, – будет эквивалентно двум «Нормандиям». 2 500 кают позволят пассажирам совершить вояж в Европу и обратно всего за сто долларов, что станет возможным благодаря отказу от роскоши. Если на нынешних лайнерах на каждого пассажира приходится едва ли не один человек из команды, то на будущем судне следует широко применять самообслуживание».

В это время Юркевич решил перебраться в США на жительство. Его самые заветные планы, казалось, были близки к осуществлению. Но, увы, все в Америке пошло не так, как он ожидал.

КРУШЕНИЕ НАДЕЖД

Семья Юркевичей окончательно обосновалась в США в декабре 1939 года, когда в Европе уже шла война, и вступление Америки в нее было делом времени. Ни о каких лайнерах, конечно, не могло быть и речи, и первыми судами, построенными по чертежам Юркевича



Автор статьи – Герман Владимирович Смирнов, выпускник ЛКИ 1959 года, много лет работал в журнале «Техника – молодежи», пройдя все ступени редакционной работы, от зав. отделом до заместителя главного редактора журнала. Отдав «ТМ» около 17 лет жизни, Герман Смирнов работал и в ряде других изданий: в Агентстве печати «Новости», в журналах «Огонек», «Техника и наука», «ВДНХ СССР», еженедельнике «Голос Родины». В 1990 г. он вошел в группу журналистов, собранных бывшим главным редактором «ТМ» В. Д. Захарченко для создания журнала «Чудеса и приключения» – издания нового для России типа. С момента его основания Смирнов был заместителем Захарченко, а после его смерти в 1999 г. – возглавил «ЧиП». Главный круг творческих интересов Германа Смирнова – термодинамика, гидромеханика, судостроение, транспорт, история отечественной науки и техники, история военной техники вообще и военно-морского флота в частности. Его перу принадлежат книги: «Менделеев» (в серии «ЖЗЛ»), «Преемники Архимеда», «Под знаком необратимости», «Рожденные вихрем», «Рассказы об оружии», «Корабли и сражения» и другие, а также более тысячи статей в ведущих журналах страны. Смирнов – лауреат ряда литературных премий, доктор Международной академии общественно-го развития, член-корреспондент Всероссийской академии космонавтики.

в США, стали скромные буксиры и паромы. За ними последовали мореходные землечерпалки для инженерных войск США, потом конторе Юркевича поручили надзор за постройкой больших мореходных буксиров. А дальше заказы посыпались, как из рога изобилия. Юркевич консультировал постройку 125-тонных плавучих кранов и лихтеров для американского флота, наблюдал за строительством водолеев для французской военной миссии, выполнял заказы Правительственной закупочной комиссии СССР. Юркевич не роптал, понимая: идет война, и делать надо не то, что хочется, а то, что поручают.

В феврале 1942 года его постиг страшный удар: прямо у причала на Гудзоне перевернулась «Нормандия», которая была конфигована правительством США для переоборудования в войсковой транспорт. Это произошло на глазах Юркевича, который, услышав о возникшем на судне пожаре, немедленно приехал на причал и присутствовал при агонии своего детища. Гибель «Нормандии» побудила его с еще большим рвением взяться за разработку стотысячного лайнера, который, он был в этом убежден, обязательно понадобится после окончания войны. И, казалось, осуществление этих радужных перспектив уже не за горами. В ноябре 1944 года в морских кругах стало известно о совещании, проведенном президентом Ф. Рузвельтом в связи с подготовкой к послевоенному развитию торгового флота. «Если США желают сохранить лидерство в мирное время, им придется строить суперлайнеры в качестве флагманов их пассажирских линий в Северной Атлантике», – сказал на этом совещании президент.

Тогда считалось самоочевидным, что после войны пассажиропотоки через Атлантический океан можно будет резко увеличить за счет американцев среднего достатка, желающих провести отпуск в Европе. Для этого требовалось снизить цену билетов за рейс в 3–4 раза – до 100–150 долларов по сравнению с 300–500 долларами. Вот почему

Юркевич, одним из первых откликнувшийся на призыв президента рядом статей, большое внимание уделяет экономическому обоснованию своего проекта.

Стоимость постройки среднего лайнера в 35 тыс. тонн и скоростью 28 узлов, считал он, после войны составит около 30 млн долларов, а постройка суперлайнера в 100 тыс. рег. тонн и со скоростью хода 34 узла обойдется в 55 млн долларов. Три средних лайнера, принимающих на борт по 1400 пассажиров и совершающих 16 рейсов в Европу и обратно, обойдутся в 90 млн долларов, а два суперлайнера – 4000 пассажиров и 20 рейсов – в 110 млн. Но если первые в год смогут перевозить 134 400 пассажиров, то вторые – 320 000, в 2,5 раза больше.

Для максимального удешевления билетов была отвергнута отелная роскошь прежних лайнеров, и на смену ей приходил единый туристический класс – одно- и двухместные каюты на 4000 пассажиров, численность обслуживающего персонала – 1000 человек. Другим нововведением был отказ от включения стоимости питания в стоимость билета. Предполагалось, что каждый пассажир во время путешествия будет питаться за свой счет в кафетериях самообслуживания в столовых со скользким меню. Это позволило снизить стоимость билета до 100 долларов. Если же принималось общее для всех питание, то его стоимость могла быть включена в стоимость билета, которая в таком случае достигала 150 долларов.

Такие цены в сочетании с высокой скоростью лайнера должны были привлечь на трансатлантические линии пассажиров с короткими отпусками: считалось, что все путешествие будет занимать всего три недели: неделя – туда, неделя – обратно и неделя – в Европе.

Каким же рисовался Юркевичу будущий флагман американских северо-атлантических линий?

Это должно быть самое быстроходное и самое крупное из всех когда-либо существовавших судов, при

ПРИМЕЧАНИЕ РЕДАКЦИИ

Надо сказать, что Юркевич был не единственным представителем русского кораблестроения, участвовавшим в проектировании и строительстве «Нормандии».

Одной из серьезных трудностей при создании корабля такой мощности, как «Нормандия», являлось изготовление гребных винтов. Настоящим бедствием для кораблестроителей при переходе к высокооборотным винтам стало явление кавитации, приводившее к преждевременному выходу винтов из строя. По рекомендации Юркевича к решению этой проблемы был привлечен еще один представитель российской научной школы прикладной механики – А. Н. Харкевич, имевший большой опыт создания гребных винтов.

На «Нормандии» были установлены двигатели системы В. П. Аршаулова, а салоны лайнера были мастерски расписаны русским художником Александром Яковлевым.



«Нормандия» после нелепой катастрофы

КОРАБЛИ И СУДЬБЫ

водоизмещения 100 000 рег. тонн и мощности механизмов 280 000 л.с. оно должно было развивать 34 узла. Успокоительные цистерны и огромные размеры – длина 350 м и ширина 40 м – должны были умерять как бортовую, так и килевую качку. Подводной части для снижения сопротивления придавалась форма Юркевича, надводной – аэродинамические формы. Все палубы закрыты. Для перевозки по ним пассажиров предлагались электрокары.

Большое внимание Юркевич уделил непотопляемости будущих суперлайнеров. Еще во время проектирования «Нормандии» группа русских инженеров-эмигрантов – И. Полуэктов, И. Бохановский и В. Вербицкий – разработала интегральную систему. В подводной части судна они предложили все переборки снабдить герметическими скользящими дверями, которые автоматически закрывались бы за каждым прошедшим через них человеком. В надежно загерметизированные таким образом отсеки с помощью турбовентиляторов нагнетался воздух, в них поддерживалось повышенное давление. Благодаря этому забортная вода не смогла бы проникнуть внутрь корпуса даже в том случае, если значительная часть его подводной обшивки будет содрана айсбергом или взрывом торпеды.

Та же система автоматического закрытия дверей должна была стать и защитой против пожара, который не смог бы распространяться из отсека в отсек и затухал бы сам собой. Кроме того, на борту предусматривались все современные противопожарные средства, а вся мебель и обшивка должны были быть изготовлены из негорючих материалов.

Любопытной особенностью суперлайнеров была посадочная палуба для самолетов и ангар на 50 машин. Ими могли бы воспользоваться те пассажиры, которые пожелали бы сэкономить время: вылетая за 12 часов до входа судна в порт или нагоняя его в океане после выхода, они могли сократить время перехода на 8–10 часов. Эти же самолеты предполагалось ис-

пользовать для доставки почты и срочных грузов.

Юркевич полагал, что как только закончится война, американцы пригласят его – крупнейшего специалиста в этой области – приступить к осуществлению этого смелого проекта. Но война кончилась, а заказа на проектирование суперлайнера, разработке которого он уделит более десяти лет, все не было и не было. В конце 40-х годов как будто забрезжила надежда: США решили построить новый быстроходный трансатлантик. Но фирма, проектировавшая корабль, даже и не подумала привлечь к этой работе самого сведущего в этом деле кораблестроителя. Лайнер «Юнайтед Стейтс» создавался в обстановке такой секретности, что до сих пор неизвестна действительная мощность его турбин. Особенно тщательно скрывалась форма подводной части корпуса: когда в одном морском журнале появилась соответствующая фотография, весь тираж был конфискован. Так или иначе, в первом же рейсе в 1952 году «Юнайтед Стейтс» перекрыл прежние рекорды и стал последним обладателем «Голубой ленты», показав скорость 35,59 узла.



На постройку этого лайнера Юркевич откликнулся статьей, в которой подчеркивал сходство многих черт американского корабля с тем, что впервые было применено на «Нормандии» двадцать лет назад. Но американцы уже не обращали внимания на опыт Юркевича: срок действия его патента истек в 1946 году, и его изобретением могли теперь пользоваться все. В 1956 году надежда забрезжила

для Юркевича в последний раз. Предприимчивый владелец нью-йоркского отеля Х. Кантор ухитрился заинтересовать морскую администрацию США планом постройки двух трансатлантических туристических лайнеров, стоимость билетов на которые не превышала бы 50 долларов. Предприимчивость Кантора в сочетании с искусством Юркевича привела к появлению нового проекта, по которому предполагалось построить два гигантских лайнера в 100 тыс. тонн, способных принимать на борт по 6000 пассажиров каждый. Им даже были уже придуманы названия – «Пис» и «Гудуилл».

«На протяжении многих лет, – говорил Кантор репортерам, – пассажиров заставляли оплачивать роскошь, которая им не нужна. Мы предлагаем новый девиз – комфорт без роскоши. Одно-, двух-, четырехместные каюты будут снабжены отдельными ванными, телевизорами и кондиционерами. К услугам пассажиров – плавательные бассейны, каток, два театра, концертный зал и магазины. Питаться они могут в 1000-местной столовой и в 1500-местном кафетерии или в автоматических закусовых, снабжаемых блюдами из централизованной кухни. Благодаря этому отношение численности экипажа к числу пассажиров будет снижено вдвое: 1:4 вместо 1:2 на современных лайнерах».

План Кантора и проект Юркевича появились в 1956 году, как раз тогда, когда пассажирская авиация перевезла через Атлантику ровно половину всех пассажиров. И некоторые специалисты считают, что именно широкое обсуждение последних суперлайнеров Юркевича окончательно прояснило важную для пассажирской авиации идею – идею создания гигантских самолетов-аэробусов, позволивших авиации резко снизить тарифы и одержать верх в конкурентной борьбе с судовладельческими компаниями. Через несколько лет аэробусы отняли у трансатлантических лайнеров последних деловых пассажиров и сделали нерентабельной эксплуатацию существующих пароходов: даже самый рекордный «Юнайтед Стейтс» стал на прикол в 1970 году...

ПРИМЕЧАНИЕ РЕДАКЦИИ

Стоит отметить, что проектировщик «Нормандии» Владимир Юркевич присутствовал при развитии аварии. Узнав о пожаре и прибыв на место, он предложил спасти судно, не дав ему перевернуться, для чего открыть кингстоны и позволить судну лечь на дно Гудзона на почти ровный киль. Но его даже не захотели выслушать.



Ночью крен увеличивался, огонь потух. Приблизительно в 2:45 ночи 10 февраля «Нормандия» медленно опрокинулась на левый борт и осталась лежать у пирса под углом 79°.

В 1937 году, решив переехать на постоянное жительство в США, 53-летний Юркевич считал, что высшие свершения его жизни впереди и что именно США суждено стать ареной его самых крупных инженерных успехов. Увы, все для него было уже позади. США погубили созданную им «Нормандию» и отказались от его услуг и опыта в проектировании быстроходных кораблей. Крах последней попытки осуществить идею, разработке которой было отдано двадцать лет жизни, тяжело подействовал на старого конструктора. Он стал чаще болеть, начал терять слух. В беседах со знакомыми все чаще стал выражать сожаление о том, что приехал в Америку.

Владимир Юркевич преподавал в университете Мичигана и Массачусетском технологическом институте, возглавлял Союз русских морских инженеров в эмиграции. Умер В. И. Юркевич в 1964 году, похоронен на кладбище Успенского женского Новодевиевского монастыря в Нануэт, Нью-Йорк.

«Мы, русские, представляли себе США, как страну, где ценятся мозги человека, – вспоминал один из знакомых Юркевича. – Увы, здесь

ценятся мозги, только соединенные с умением протолкнуть себе дорогу локтями, а так как Владимир Иванович проталкивался локтями, будучи джентльменом, не умел, то кроме эксплуатации его мозгов он не сделал в США той карьеры, которая соответствовала бы его инженерному гению и опыту».

(Герман Смирнов // «Голос Родины» 1991. № 14).

Французы называли «Нормандию» чудесной. «Нормандия» бесспорно, была шедевром французского судостроения. Ее корпус новой конструкции отличался очень изящными линиями. Никогда еще французский вкус и французское искусство не создавали ничего более прекрасного!

(Там же. С. 327)

Но за последние годы поиски путей экономии горючего привели к большим изменениям в форме форштевня и корпуса судна. Самое важное из них – придание каплевидных обводов, которые можно видеть у многих крупных лайнеров, например у французских «Нормандий» и «Либерте». («Море»: пер. с фр. 1961. С. 334).

ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ

В ГОСТЯХ У СТУДЕНТОВ КОРАБЕЛКИ

7 сентября на Военной кафедре СПбГМТУ прошла конференция, посвященная окончанию второй мировой войны, завершившейся 2 сентября 1945 года.



В гости к студентам нашего университета для участия в конференции пришли люди разных профессий и судеб, но всех их объединяет большая общественная работа, проводимая в Санкт-Петербургском региональном отделении Общероссийского движения поддержки флота.

Открыл встречу капитан II ранга Александр Павлов, заместитель начальника военной кафедры СПбГМТУ, который приветствовал участников и гостей и подчеркнул, что такие встречи со студентами Корабелки, посвященные знаковым историческим событиям в жизни нашей страны, уже много лет регулярно проходят на базе нашего университета и вносят неоценимый вклад в воспитание будущих офицеров ВМФ России.

С докладами перед студентами выступили председатель Санкт-Петербургского регионального отделения Общероссийского движения поддержки флота,

капитан I ранга запаса Владимир Савелов, отметивший главенствующую роль СССР в победе над фашистской Германией, милитаристской Японией и неоценимый вклад в окончательный итог во второй мировой войне. В своем выступлении он напомнил о том, какой ценой – миллионами человеческих жизней наша страна заплатила за победу в завершившейся 2 сентября 1945 года войне...

Президент общества «Память Балтики», контр-адмирал запаса Константин Шопотов, выступил с докладом «Тихоокеанский флот в советско-японской войне 1945 года, завершающий этап второй мировой войны». Константин Шопотов рассказал также о поисковой работе, которой занимается возглавляемая им организация и заметил, что «Память Балтики» ведет большую каждодневную работу а также продемонстрировал изображения артефактов, обнаруженных и поднятых со дна Балтийского моря в ходе одной из последних экспедиций.

Главный редактор журнала «Экспертный союз» Александр Пылаев в докладе «Стратегическая переброска советских войск Запад-Восток» рассказал об особенностях этой очень важной военной операции.

Завершилась встреча выступлением капитана II ранга запаса Сергея Чумака, рассказавшего нашим студентам о Движении поддержки флота России, о наших буднях и том, что в следующем году мы готовимся отметить очень важную для всех дату – 90 лет со дня рождения известного писателя-мариниста Валентина Саввича Пикуля.

Дмитрий АГЕЕВ, руководитель ЦСТО, член Правления СПб РО ОДПФ

КАЛЕНДАРЬ-АФИША
МЕРОПРИЯТИЙ ПАМЯТИ ВАЛЕРИЯ САРУХАНОВА (1938-2005)
СЕНТЯБРЬ 2017 – СЕНТЯБРЬ 2018

ЧТО?	ГДЕ?	КОГДА?
Открытый кинопоказ	Студия «ЛенДок», наб. Крюкова канала	14.10.2017 г. 11:00, суббота
Валерий Саруханов и Корабелка Что? Где? Когда? – встреча театральных коллективов ЛКИ и Друзей Валерия Саруханова	СПбГМТУ, Лоцманская, 3. Актовый зал	11.11.2017 г., 16:00, суббота
Открытый кинопоказ	Лоцманская 3, СПбГМТУ, Актовый зал	16.12.2017 г.
Валерий Саруханов – кулинару	Гребная база СПбГМТУ	20.01.2018 г., 16:00, суббота
День памяти – 21 февраля		21.02.2018
Зонги из спектаклей, юбилейный спектакль: Сергиев-Посад, «Маленький принц», «Театр сказки» (СПб) – юбилейный спектакль	Сергиев Посад – Санкт-Петербург	24.04.2018 г., 16:00, суббота, 30.04.2018 г. «Театр сказки на Московском – «30 лет спектаклю Валерия Саруханова – «Волшебник Изумрудного города»
Открытый кинопоказ		21.04.2018 г., 16:00, суббота
Музыкальный салон Саруханова: «Гренада», «Гулливер»	СПбГМТУ, Лоцманская, 3. Актовый зал	19.05.2018 г., 16:00, суббота
Открытый кинопоказ		Июнь 2018 г.
Открытый кинопоказ		Июль 2018 г.
Открытый кинопоказ		Август 2018 г.
Гала-концерт	СПбГМТУ, Лоцманская, 3. Актовый зал	12 или 15 сентября 2018 г., 19:00, среда или суббота



С ЮБИЛЕЕМ!

80 ЛЕТ ЛЮДМИЛЕ ИВАНОВНЕ ПОПКОВОЙ

10 октября у доцента кафедры судовой автоматики и измерений Людмилы Ивановны Попковой юбилей. Ей исполняется 80 лет. В 2003 году к трехсотлетию города вышла книга «Знаменитые люди Санкт-Петербурга». Биографию Людмилы Ивановны можно найти на страницах этой книги между Петром I и Александром Сергеевичем Пушкиным. Что же нужно было совершить, чтобы попасть на страницы этой книги?

Людмила Ивановна – ребёнок страшных лет второй мировой войны, блокадного Ленинграда, голодной и полной лишений эвакуации. Ее самое яркое воспоминание детства – День Победы 9 мая 1945 года, когда все оставшиеся в живых ленинградцы вышли праздновать на улицы города. Большой праздник с горькими слезами на глазах – отец Людмилы Ивановны погиб на фронте, в эвакуации на глазах умирали от голода другие дети, сама она чудом выжила.

Характер, закаленный в лишениях военных лет, помог добиться выдающихся достижений. Людмила Ивановна окончила школу с золотой медалью и еще в школе получила первый разряд по легкой атлетике. Была секретарем комсомольской организации.

Потом институт ЛИТМО. На первом курсе серьезно увлеклась баскетболом и всего через год стала игроком основного состава команды «Буревестник» на первенстве СССР, а всего через год Людмила Ивановна стала игроком сборной команды Советского Союза! Сколько сил и упорства, выносливости и тру-

да нужно было вложить для такого стремительного взлета!

В 1960 году в составе сборной команды Советского Союза Людмила Ивановна стала чемпионкой Европы. Юрий Алексеевич Гагарин, летчик-космонавт, герой СССР, любивший баскетбол и болельший за нашу команду, после игры сборных СССР и США 23 апреля 1961 года в Москве, в Лужниках лично поздравил спортсменок и в книге почетных посетителей написал: «Сердечно благодарен за те счастливые минуты, которые я испытал! Молодцы, женщины! Поздравляю с заслуженной победой!»

У Людмилы Ивановны хватало сил и таланта на многое. Параллельно с серьезной спортивной карьерой она была одной из лучших студенток, а затем аспиранток ЛИТМО. Людмила Ивановна блестяще защитила диссертацию и стала кандидатом технических наук, находясь на пике своей спортивной карьеры, побеждая в турнире на первенство СССР, ведь на защиту она прiletела прямо с соревнований.

После окончания аспирантуры десять лет работала старшим на-



учным сотрудником и преподавала в Ленинградском государственном университете на факультете прикладной математики и процессов управления.

Вот уже 37 лет Людмила Ивановна преподает в должности доцента в СПбГМТУ. Более 25 лет, наряду с преподавательской деятельностью, являлась заместителем декана вечерне-заочного факультета. Автор более 50 научных работ, двух авторских свидетельств и семи учебных пособий.

Людмила Ивановна искренне любит своих студентов, и студенты отвечают ей взаимностью. Она – преподаватель с большой буквы. И это еще не все. Людмила Ивановна пишет замечательные стихи, прекрасно разбирается в истории и искусстве.

Отличительной чертой этой удивительно одаренной женщины является ее невероятная отзывчивость, доброта и готовность всегда прийти на помощь. Она любимая и любящая Жена, Мать двоих детей и Бабушка двоих внуков, верный Друг. Все с большой буквы! Что бы Людмила Ивановна ни делала в жизни, она делает с душой и с полной отдачей.

Людмила Ивановна, сердечно поздравляем Вас с юбилеем! Здоровья, вдохновения и долголетия! Так держать!



Л.И. Попкова на встрече с первым космонавтом Земли (третья слева от Ю.А. Гагарина)

«ЗКВ» – 85!

ГАЗЕТЕ «ЗА КАДРЫ ВЕРФЯМ» – 85 ЛЕТ!

«За кадры верфям» отмечает памятную дату: 25 сентября 1932 года в свет вышел первый номер вузовской газеты. За 85 лет существования газета не раз меняла формат, тираж, периодичность выхода, всегда оставаясь одним из символов вуза, источником полезной информации, инструментом внутривузовской коммуникации.

Газета повидала на своем веку немало главных редакторов, среди которых такие известные, крупные и талантливые личности, как Сергей Довлатов, Виктор Югин, Борис Салов. Каждый старался привнести в студенческую печать что-то новое, интересное, веселое, живое.

Вспоминает член общественного редакционного совета, Заслуженный работник культуры России, член Международной федерации журналистов, выпускник ЛКИ, Борис Салов: «Хоть формально считается, что первый номер газеты «ЗКВ» вышел 25 сентября 1932 года, но по сути, газета и потребность в ней появилась вместе с возникновением в 1930 году самостоятельного Кораблестроительного института».

Сначала выпускались стенгазеты специализаций (факультетов), а к 7 ноября 1931 года уже появился пробный выпуск отпечатанной в типографии вузовской многотиражной газеты «За кадры верфям». В ней обсуждались самые разные насущные вопросы: организации

учебного процесса, материально-технического обеспечения, шефства над колхозами области, бичевались имевшиеся в учебе и работе недостатки.

«Тогда всем стало ясно, – отмечает Борис Салов, – что своя постоянная газета Корабелке необходима. Понадобился еще год, когда число студентов вуза возросло до тысячи, когда начала укрепляться материально-техническая база вуза, когда были найдены необходимые ресурсы, и было принято руководящее партийное решение, чтобы в ЛКИ появился свой печатный орган – газета «ЗКВ».

60-80-е годы XX века стали «золотым временем» для многотиражки ЛКИ. Много лет студенчество радовали остроумные материалы рубрики «На полубаке». Газету и сегодня можно увидеть развернутой в руках студента или преподавателя вуза.

По поводу юбилея «ЗКВ» Александр Бутенин подарил редакции стихотворение, которое мы с благодарностью публикуем:

*Быстротечно всё на свете,
юбилей у нас опять.
Нынче стукнуло газете
ровно восемьдесят пять.
По идее, первый номер
Киров мог в руках держать,
но, бедняга, вскоре помер...
Нет «Чиж», и нет «Ежа», –
нам ровесников – журналлов.
И, ровесниц нам – газет
остается очень мало,
а иных опять же нет.
Сколько кануло изданий!
Сколько минуло эпох!
Но от фока до бизани
наш Корабль не так уж плох.
И, его являясь настью,
редколлегия, то есть, мы
любим «ЗКВ» со страстью –
от бушприта до кормы.
Как отплыли от причала
в кругосветный мы вояж,
фотокор Сергей Довгялло
сделал фоторепортаж.
Был Довлатов у кормила,
капитанский мостик знал.
Нынче волонтер Корнилов
крепко взялся за штурвал.
За фрегат наш он в ответе.
В грёзах или наяву
пожелаем же газете
оставаться на плаву!
Не страшны законы Мерфи,
иностраннных санкций рой!
Празднует «За кадры верфям»
День рожденья славный свой!*

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

АЛЕКСЕЮ ПОРТНОМУ – 55!

Алексей Семенович Портной окончил с отличием Ленинградский кораблестроительный институт по специальности «Судостроение и судоремонт» в 1985 г., после чего поступил на работу на кафедру проектирования судов.



В 1991 г. Алексей Семенович защитил кандидатскую диссертацию по направлению «Проектирование и конструкция судов», а уже в 1992 г. перешел на должность старшего преподавателя новообразованной кафедры «Океанотехники и морских технологий». С 1996 г. – доцент, а с 2013 г. – профессор кафедры.

А.С.Портной является автором более 100 научных печатных работ, в том числе четырех учебников. Награжден памятной медалью «Выдающийся выпускник», грамотой Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга, имеет звание «Почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации».

Большая часть жизни Алексея Семеновича неразрывно связана с кафедрой океанотехники и морских

технологий нашего Университета, его несомненно следует считать одним из основателей кафедры и основоположником направления подготовки «Океанотехника». В настоящее время профессор А.С.Портной ведет комплекс дисциплин, формирующих у студентов навыки проектирования морских нефтегазовых сооружений.

Коллектив кафедры желает А.С.Портному крепкого здоровья, благополучия и дальнейших успехов в подготовке молодых специалистов.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

БОРИСУ ПЕТРОВИЧУ ВАСИЛЬЕВУ – 80!



3 октября 2017 года исполнилось 80 лет Борису Петровичу Васильеву, профессору кафедры физики СПбГМТУ.

Б.П.Васильев родился в городе Николаев (Украина). В 1955 г. поступил, а в 1962 году окончил Ленинградский электротехнический институт (ЛЭТИ), электрофизический факультет, кафедру электроакустики и ультразвуковой техники, получив специальность «инженер-электрофизик».

В 1964 году поступил в аспирантуру при кафедре физики Ленинградского кораблестроительного института (ЛКИ) и в 1968 году успешно защитил кандидатскую диссертацию по теме «Усиление акустической мощности в пьезоэлектрических полупроводниковых кристаллах сернистого кадмия».

Б.П.Васильев работает в ЛКИ-СПбГМТУ вот уже 50 лет, успешно совмещая преподавательскую деятельность и научную работу.

Борис Петрович свободно владеет французским языком и хорошо знает английский язык, что обеспечило успешную работу в ряде зарубежных университетов, таких как:

Национальный университет легкой промышленности, г.Бумердес (Алжир), кафедра физики, доцент (1973-1977 гг.);

Государственный университет, г.Алжери (Алжир), кафедра физики, приглашенный профессор (1987-1990 гг.).

Глубокие знания Бориса Петровича в таких областях физики, как общая акустика, ультраакустика, акустоэлектроника, оптика, акустооптика и постоянная научно-исследовательская работа вылились в 84 публикацию, в том числе 52 статей в ведущих высокорейтинговых советских и российских журналах.

Б.П.Васильев – автор 16 учебных пособий и одного учебника «Оптика», причем пять учебных пособий и учебник написаны и изданы на французском языке.

Борис Петрович является ученым секретарем докторского диссертационного совета Д 212.228.04, специальность 01.04.06 – «Акустика».

В 2000 году за значительный вклад в дело подготовки высококвалифицированных специалистов Борис Петрович был награжден почетной грамотой Министерства образования и науки Российской Федерации, а в 2016 году за значительный вклад в развитие инженерных наук награжден Дипломом и медалью Академии инженерных наук им. А.М.Прохорова.

Борис Петрович пользуется заслуженным авторитетом у коллег и студентов. Он образец высокого профессионализма, бескорыстного служения науке. Его отличают требовательное, но уважительное отношение к студентам, увлеченность наукой, многогранность интересов:

Борис Петрович – мастер спорта международного класса (с 1980 г.), трехкратный чемпион и многократный призёр Чемпионатов СССР по альпинизму, инструктор I категории по альпинизму, имеет жетон спасателя, награжден дипломом спасателя космонавтов «ЮНИСПАС».

Коллектив кафедры физики сердечно поздравляет Бориса Петровича с юбилеем и желает ему долгих лет плодотворного творчества, новых научных достижений, успехов в преподавательской деятельности и крепкого здоровья!



ТОЛКОВЫЙ МОРСКОЙ СЛОВАРЬ ДЛЯ ВЕСТОЛКОВЫХ СУХОПУТНЫХ ЧИТАТЕЛЕЙ

СОСТАВЛЕН ЛИЧНО КАПИТАНОМ ОЧЕНЬ ДАЛЬНЕГО ПЛАВАНИЯ Х.Б. ВРУНГЕЛЕМ



Анкерок – Не случайно многие морские словари начинаются у нас этим словом, с которым некоторым образом связано самое крупное морское животное – китов, моржей... Современный анкерок совсем не похож на старинный, им стреляют из пушки.

Ванты – растяжки, которые удерживают мачту, чтобы не упала, чего доброго.

Вира! – С этим словом всегда неприятности. Все моряки твердо знают: вира – поднять, майна – опустить. А на берегу даже люди с высшим образованием путаются.

Гарпун – палка с острым, зазубренным наконечником, привязанная к длинной веревке. Такими гарпунами в старину били крупных морских зверей – китов, моржей... Современный гарпун совсем не похож на старинный, им стреляют из пушки.

Грот – пещера, обычно искусственная. А вот в морском деле «грот» – главный парус на главной мачте.

Док – маленький искусственный залив с воротами. Корабль вводят туда, плотно запирают ворота, а воду выкачивают. В доке корабли осматривают, ремонтируют, красят, а когда заканчивают работу, напускают в док воды, корабль всплывает и выходит.

Долгота – угол между плоскостью меридиана, проходящего через данную точку и плоскостью нулевого меридиана, за который принят Гринвичский меридиан.

Драить – накручивать. Задраивать – закручивать. А вот надраить – это значит навести до блеска.

Дрейф. – В пяти буквах этого слова заключено шесть значений: 1) лечь в дрейф – так поставить паруса, чтобы судно топталось на месте; 2) дрейф – отклонение от курса (см. курс) под влиянием ветра и течения; 3) плавание по воле стихии без руля и без ветрил, как говорится, «аки Ноев Ковчег»; 4) плавание вместе со льдами; 5) движение судна, стоящего на якоре, когда в сильный шторм якорь не держит. В этом случае капитан порой тоже начинает: 6) дрейфит (как бы не бросило на мель!).

Балл – Не следует путать со словом «бал!»
Бал – это вечер с танцами, а балл – отметка, которую моряки ставят погоде, мера силы ветра и волнения. 0 баллов – штиль, полное безветрие; 3 балла – слабый ветер; 6 баллов – сильный ветер; 9 баллов – шторм, очень сильный ветер. Когда разойдётся шторм, и судну и экипажу тоже порой приходится «потанцевать!» 12 баллов – ураган. Когда небольшое судно попадает в зону урагана, случается, что моряки говорят: «Кончен бал!», и бодро идут ко дну.

Балласт – на суше лишняя, ненужная вещь. А на море когда как: если много балласта – нехорошо. А совсем без балласта – ещё хуже: можно перевернуться. Вот и приходится возить камни, чугунные чушки, песок и прочие бесполезные тяжести, которые кладут на самое дно, чтобы придать судну устойчивость (моряки и корабельщики говорят – «стойчивость»).

Боцман – Слово состоит из двух голландских слов: «бот» – «судно» и «ман» – «человек». Боцман – судовой человек, лодочник. А у нас боцман – старший матрос, хозяин палубы. На крупных парусных кораблях бывает ещё боцман для каждой мачты.

Брашпиль – тоже составное слово из голландских: «браден» – «жарить» и «спит» – «вертел». Только на брашпиль никто ничего не жарит. На него наматывают якорный канат, чтобы выводить – по команде «Поднять якорь!». Выжигать якорь – работа нелёгкая. Если брашпиль ручной – изжариться не изжаришься, а запариться очень просто.

Бункер – угольная яма на корабле, склад угля. Тут и объяснять нечего.

чем мачте крыша? А вот нужна. Иначе дождевая вода просочится по порам дерева, и мачта внутри загниёт. Вот и делают круглую деревянную или металлическую нащёлку на верхушке мачты – клотик.

Контркурс – это когда два корабля идут параллельно навстречу друг другу.

Кубрик – общая жилая каюта и... распространённая собачья клещка.

Курс – направление движения судна. Также направление ветра по отношению к идущему под парусами судну. Если ветер дует прямо в корму, говорят, что курс фордевинд. Когда не в корму, но сзади – бакштаг. Когда прямо в бок – галфинд. В скулу – бейдевинд. Ветер, дующий прямо в нос, прежде названия не имел, но этот пробел в морской терминологии заполнен мною – Х.Б. Врунглею, предложившим название «вмордувинд», которое прочно вошло в морской словарь. У яхтсменов и шлюпарей бытует, на мой взгляд, менее эстетичное выражение – «мордотык».

Лавировать – на суше дело хитрое: и нашим, и вашим угодить. А у нас на море – проще: иди против ветра зигзагами да обходи опасность.

Лог и лот – приборы. Первый – для определения скорости хода и пройденного пути. Второй – для определения глубины. В старину говорили: «без лота – без ног, без лага – без рук, без компаса – без головы».

Лощан – человек, который проводит корабли в опасных и трудных местах.

Люк – отверстие в палубе.

Миля – морская мера длины, равная 1852 метрам. Часто нас, моряков, упрекают за то, что мы никак не перейдем на километры, а мы и не собираемся, и вот почему: часть меридиана от экватора до полюса разделена на 90 градусов и каждый градус на 60 минут. Величина одной минуты меридиана как раз и составляет милю.

Набить. – Смотря по тому, что набить. Если снасть набить – натянуть так, что дальше некуда.

Нактоуз – буквально: «ночной домик». В старину так называли ящик с фонарём для освещения и защиты компаса. В наше время нактоуз – высокий шкафчик, вроде тумбочки. На нём наверху ставят компас, а внутри прячут хитрые приспособления, которые следят за тем, чтобы компас врал, да не завирался.

Оверкиль – значит перевернуть судно кверху килем.

Оверштаг – такой поворот парусного судна, при котором оно проходит через положение «вмордувинд».

Остойчивость – слово для моряка и корабля более правильное, чем устойчивость.

Пакгауз – склад.

Пассаты – восточные ветры, весьма постоянно дующие в тропических широтах.

Подвахта, подвахтенный – сменившийся с вахты. В случае необходимости подвахтенные в первую очередь вызываются для помощи вахтенным. Поэтому у подвахтенных есть правило: «если хочешь спать в уюте – спи всегда в чужой каюте».

Порты – всякие ворота. В бортах кораблей – пассажирские, грузовые, угольные, пушечные порты. Порт – также место стоянки кораблей. Торговые и военные порты – морские ворота страны.

Прокладка курса – постоянно ведущаяся отметка на карте места, в котором находится судно.

Рангоут – буквально: «круглое дерево» – мачты, реи... Сейчас на больших кораблях почти весь рангоут металлический, клепаный или сваренный из стальных листов. Получается круглое дерево, сваренное из стальных листов... Вот и разберись тут!

Роль судовая – ничего общего не имеет с ролью театральной. Там роль играют, а с судовой ролью играть не положено. Это важный документ – список всех людей, находящихся на корабле. Внести в роль – значит зачислить в состав команды. Списать – значит вычеркнуть из роли, уволить из состава команды, удалить с корабля.

Семафор – разговор, вернее – переписка с помощью ручных флажков. Каждой букве соответствует особое положение рук с флажками. Про сигнальщика, который передает буквы по семафору, говорят: пишет.

Секстан, секстант – инструмент для определения места судна. Последние пятьдесят лет идет спор, как писать это слово. Штурманы, которые пользуются этим прибором, называют его «секстан» и пишут так же, а все остальные говорят и пишут «секстант». Кто прав – так и неизвестно.

Склянки – полчаса. В ту пору, когда на судах были стеклянные песочные часы – «склянки», вахтенный каждые полчаса ударом в судовой колокол оповещал весь корабль о том, что он следит за временем и не забыл перевернуть получасовую склянку. Песочных часов давно нет на судах, а обычай остался: на всех кораблях каждые полчаса односторонне звонят в колокол. Также бьют в колокол для извещения о пожарной тревоге и для подачи сигналов в тумане. А вот ровно в полдень «бьют рынду», то есть дают во-

сем ударов. Англичане говорили «Ring a bell!» («Бей в колокол!»). Выражение трансформировалось русскими моряками в более понятное для них «рынду бей!» Поэтому часто судовой колокол ошибочно называют «рындой».

Сходня – дачное место под Москвой. А на судне – переносный мостик, иногда с перильцами, по которому сходят с судна на берег. Обратное с берега на судно входят по той же сходне, но входной её в этом случае не называют.

Счисление – приближённое определение места судна путём расчетов и построений на карте.

Трос – снасть, всякий канат, верёвка, верёвочка. Если верёвка привязана хотя бы одним концом к чему-нибудь на судне, она уже становится частью такелажа. В разговорной речи моряки всякие верёвки ещё «концами» называют.

Трюм – корабельное брюхо, помещение для груза на корабле.

Утка – деревянное или металлическое приспособление для крепления снастей. Так ещё называют водоплавающую птицу. Про «утку» под боковой койкой лучше не вспоминать.

Фальшборт – часть борта выше главной палубы. Приходится следить, чтобы в этой части корабля никакой фальши не было, а то, неровен час, и в воду свалиться недолго.

Фиорд – узкий извилистый залив с высокими берегами.

Флюгер – лёгкий флажок на мачте для определения направления ветра.

Фрахт – плата за перевозку груза по морю, а также сам груз, за перевозку которого по морю взимается плата.

Фут – мера длины, около 30 сантиметров.

Хронометр – точные астрономические часы.

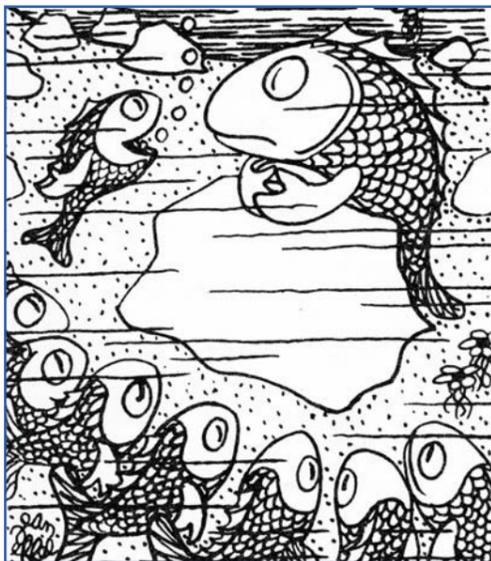
Швартовы – тросы, которыми корабль привязывают к берегу или к другому кораблю.

Широта – выраженная числом удалённость от экватора.

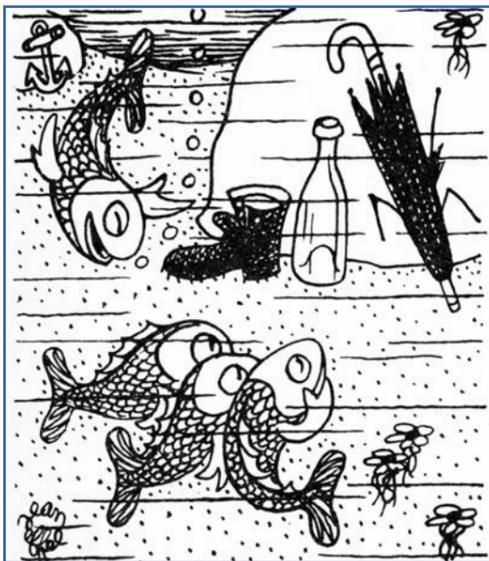
Штурман – верёвочная лестница. По ней и в тихую погоду нелегко взбираться, а в шторм и подавно. Особенно в зрелом возрасте!

Якорь – На этом слове удивительным образом замыкается круг морского словаря, ибо якорь на голландском языке называется, произносится и пишется точно так же, как и бочонок для вина – анкер, с которого начался этот словарь.

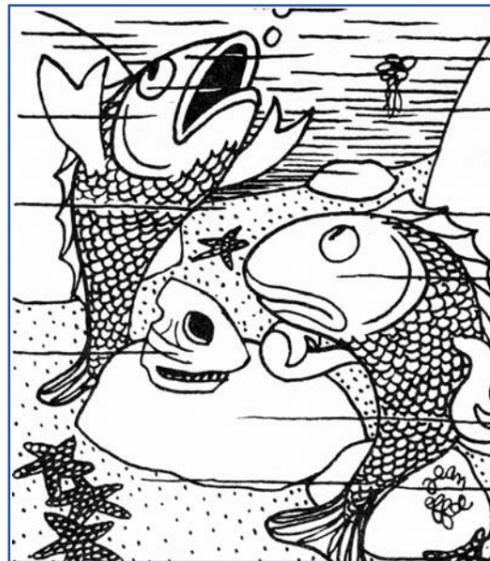
«ЭВВ» ВСПОМИНАЕТ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ МИНИАТЮРЫ ВЕЛИКОГО ФРАНЦУЗСКОГО ХУДОЖНИКА, ГРАФИКА И КАРИКАТУРИСТА, ЖАНА ЭФФЕЛЯ



Рыбья география: – Сузкий перешеек – это устье, где Азия, ранее сливавшаяся с Европой, впадает в Африку...



– Абстрактное искусство... Бесполезные предметы... Признаки абсолютно сюрреалистической цивилизации!



Рыбья метафизика: – Загробная жизнь? Загадка! Кто верит в уху, а кто в заливное...

Отцы-основатели рубрики: Борис Тараторкин, Сергей Довлатов. Бессменный боцман рубрики: Борис Салов

«ЗА КАДРЫ ВЕРФЯМ»

Газета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета
Учредитель: СПбГМТУ, СПб., Лоцманская ул., 3
Регистрационное свидетельство: № 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@lenta.ru
Группа ВК: vk.com/smtu_zkv
Электронная версия газеты: www.smtu.ru/ru/page/170/

Редакционная коллегия:
Александр Бутенин,
Кирилл Рождественский,
Борис Салов

Главный редактор: Д.В. Корнилов
Корректор: Светлана Крутоярлова



Мнение редакции не обязательно
совпадает с мнением авторов.
Отпечатано в типографии «Сфера».
Адрес типографии: СПб., ул. Егорова, 26-а
Тираж 999 экз. Распространяется бесплатно.
Время подписания в печать: 02.10.2017. 20.00
Фактически: 02.10.2017. 20.00. Заказ _____

12+