



# Задры Верфям



№ 21-22 (2533-2534)  
НОЯБРЬ 2014 года

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО  
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

ИЗДАЕТСЯ  
С СЕНТЯБРЯ 1932 ГОДА



Впервые услышав про Бюро Веритас несколько лет назад, я сразу же позабавился красотой названия. Блоковское «In vino veritas кричат» и любимые всеми советскими женщинами швейные машинки рождали исключительно позитивные ассоциации. Когда же я узнал, что французские «истинные бюрократы» по сути своей деятельности — коллеги нашего Морского регистра и английского Ллойда, моё первое положительное восприятие этой организации дополнилось чувством искреннего почтения.

Сотрудничество с ведущим международным классификационным обществом, каким является Bureau Veritas (BV), это, несомненно, честь для любого университета. Тем более, что BV не только наблюдает за проектированием и строительством судов и сооружений для морского шельфа, но и ведёт активную исследовательскую и проектную работу с целью оказания помощи промышленности в проектировании и эксплуатации её продукции наиболее безопасным и экономичным способом. Разработанные специалистами BV

программные средства в области морской архитектуры, арктических и океанских инженерных сооружений имеют хорошую международную репутацию. Договор между СПбГМТУ и Бюро Веритас, подписанный 13 ноября в нашем университете, предусматривает сотрудничество в нескольких направлениях. Так, студенты последнего года обучения, которые выберут Правила и программное обеспечение Бюро Веритас для работы над дипломным проектом или магистерской диссертацией, будут работать под совместным руководством со стороны СПбГМТУ

## ИСТИНА — В БЮРО

и BV. Наставники от BV будут помогать студентам в выборе тем и в работе над дипломными проектами. Творческий огонёк и усер-

ди в работе может материализоваться в награды в виде Сертификатов BV и денежных премий.

международных конференциях и семинарах, имеющих отношение к Морской архитектуре.

Сегодня можно констатировать, что сотрудничество, начавшееся пять лет назад, принесло весомые плоды. За эти годы лауреатами премии BV стали 14 выпускников СПбГМТУ, которые в настоящее время работают в России и за рубежом. Четверо из них являются сотрудниками офисов BV, расположенных в Роттердаме, Париже, Шанхае, Санкт-Петербурге.

Крупные делегации студентов-корабелов дважды посетили главный офис BV в Париже. Несколько ведущих специалистов BV во время своих визитов в СПбГМТУ приняли участие в обсуждении направлений совместных исследований и возможностей использования программного комплекса BV VeryStar\_HLC для оценки технического состояния судовых корпусов различных типов.

Студенты СПбГМТУ проходили краткие стажировки в BV по изучению опыта в области численного моделирования и экспериментального изучения нагрузок при сляминге и слошинге, а также по разработке систем мониторинга внешних воздействий на корпус



дународную репутацию.

Так, студенты последнего года обучения, которые выберут Правила и программное обеспечение Бюро Веритас для работы над дипломным проектом или магистерской диссертацией, будут работать под совместным руководством со стороны СПбГМТУ

Наряду с подготовкой кадров стороны запланировали поддерживать обмен специалистами. Университет будет отбирать преподавателей для выполнения совместных исследований и кратковременных визитов в BV и соответственно принимать с этими целями французских коллег в своих лабораториях. Предполагается совместное участие в

запасам являются месторождения Тенгиз, Карачаганак, Жанажол, Кумколь, Кашаган, Арыское, Кенкияк, Акшабулак. Особое место среди выявленных нефтегазоносных территорий республики занимает шельф Каспийского моря, где обнаружены крупнейшие структуры — Кашаган, Курмангазы и Актоты. Большие перспективы в отношении нефтегазоносности выявленных в республике структур с 7,2 млрд. т нефти и конденсата, около 2 трлн. м<sup>3</sup> газа. Докладчик связал перспективы развития сотрудничества между нашими вузами прежде всего с научно-техническим сотрудничеством в области освоения Каспийского шельфа. В этой совместной деятельности ожидается плодотворное соединение экспертизы



BUREAU  
VERITAS

судна. (Для читателей-не корфактовцев переводу: сляминг — это сильные удары носовой оконечностью о взволнованную поверхность моря при продольной качке, а слошинг — гидродинамические воздействия жидкого груза на стенки и конструкции грузовых танков нефтеналивных судов и газозовозов со сжиженным газом).

Большим успехом в университете пользовались лекции ведущих сотрудников Бюро Веритас: об обеспечении технической и экологической безопасности, о новых инженерных сооружениях для получения энергии, об исследованиях BV в области численного гидродинамики, о работе корпусных конструкций судов открытого типа при волновых воздействиях, о методах определения волновых нагрузок, о численном анализе прочности корпуса судна.

За прошедшие годы намечались направления совместных исследований, в рамках которых выполнено ряд работ. После подписания нового договора можно с уверенностью сказать, что они будут успешно продолжены.

**Алексей ВАСИЛЬЕВ**

## Академик Жексенбек Адиллов — Почетный доктор СПбГМТУ

На торжественном заседании Ученого Совета 14 ноября состоялась церемония присуждения звания Почетного доктора СПбГМТУ ректору Казахского Национального технического университета Жексенбеку Адиллову.

Профессор Ж. Адиллов является вице-президентом Национальной Академии наук Республики Казахстан и иностранным членом трех зарубежных академий. Он один из авторов проекта создания технопарков и Концепции развития образования в Республике Казахстан. Сфера научных разработок относится к решению технологических задач углеводородного и горно-металлургического секторов промышленности. Академик Адиллов явля-

ется автором более 160 научных публикаций, в том числе 10 монографий, 13 учебных пособий, подготовил 15 кандидатов и докторов наук. Контакты между нашими университетами развиваются уже около 10 лет, выполняются научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, готовятся к публикации совместные монографии и учебные пособия.

В соответствии с существующим регламентом Почетный доктор СПбГМТУ выступил с чрезвычайно интересным докладом «Нефтедобыча на Казахском шельфе Каспия». Как известно, Республика Казахстан располагает значительными разведанными и прогнозными ресурсами. Наиболее крупными по разведанным

запасам являются месторождения Тенгиз, Карачаганак, Жанажол, Кумколь, Кашаган, Арыское, Кенкияк, Акшабулак. Особое место среди выявленных нефтегазоносных территорий республики занимает шельф Каспийского моря, где обнаружены крупнейшие структуры — Кашаган, Курмангазы и Актоты. Большие перспективы в отношении нефтегазоносности выявленных в республике структур с 7,2 млрд. т нефти и конденсата, около 2 трлн. м<sup>3</sup> газа. Докладчик связал перспективы развития сотрудничества между нашими вузами прежде всего с научно-техническим сотрудничеством в области освоения Каспийского шельфа. В этой совместной деятельности ожидается плодотворное соединение экспертизы

КазНТУ в области геологоразведки и технологии добычи ресурсов с большим опытом СПбГМТУ в научно-образовательной области, связанной с созданием сложных технических объектов судостроения и океанотехники.

Решение Ученого Совета о присуждении Жексенбеку Адиллову звания Почетного доктора и планы сотрудничества КазНТУ и СПбГМТУ получили поддержку выступивших на Совете представителей Казахстана и представителей российской судостроительной промышленности. Вновь избранного Почетного доктора поздравили: Исполняющая обязанности Генерального Консула РК А.А. Назарымбетова и Президент Межрегиональной общественной организации

«Казахское национально культурное общество Санкт Петербурга и Ленинградской области» Сарсенгали Куспанов. Концепцию сотрудничества с участием промышленности обсудили в своих выступлениях Заместитель Генерального директора Крыловского государственного научного центра О.Я. Тимофеев, начальник отделения прочности КГНЦ В.М. Шапошников, Главный конструктор проектов ОАО «ЦКБ МТ «Рубин» Е.Е. Торопов.

Планы взаимодействия между университетами хорошо вписываются в стратегию научно-технического сотрудничества стран Таможенного Союза.

**К.В. РОЖДЕСТВЕНСКИЙ,**  
проректор по МСНО, з.д. науки  
РФ, профессор





## Наши победы

### Поддержка целевого обучения студентов в интересах организаций

В конце сентября 2014 г. состоялось подведение итогов открытого публичного конкурса на предоставление поддержки программ развития системы подготовки кадров для оборонно-промышленного комплекса в образовательных организациях высшего образования, подведомственных Министерству образования и науки Российской Федерации. На конкурс были представлены программы развития системы подготовки кадров для оборонно-промышленного комплекса, включающие проекты, направленные на совершенствование содержания и технологий целевого обучения студентов в интересах организаций оборонно-промышленного комплекса. Субсидии предоставлены вузам, отобранным по результатам конкурса, направляются:

— для возмещения затрат, связанных с реализацией проектов по созданию и реализации образовательных модулей, программ профориентационных мероприятий и программ повышения квалификации, разработанных при участии организаций оборонно-промышленного комплекса, способствующих получению группой обучающихся набора компетенций, востребованных предприятиями-партнерами, в том числе за счет организации учебного процесса в структурных подразделениях вуза, созданных на базе организаций оборонно-промышленного комплекса;



— на создание и (или) развитие кафедр или иных структурных подразделений вузов, в том числе на базе организаций-партнеров, входящих в сводный реестр организаций оборонно-промышленного комплекса.

Выдвинутая СПбГМТУ программа целевого обучения «Подготовка высококвалифицированных специалистов в области проектирования и постройки подводных лодок» признана победителем.

Субсидии, предоставляемые на реализацию этой программы составляют более 1 млн. рублей на 2014/2015 учебный год, и такая же сумма выделяется в качестве софинансирования нашими партнерами ОАО «ЦКБ МТ «Рубин» и ОАО «Адмиралтейские верфи».

Выделенное по итогам конкурса финансирование даст возможность поддержать и базовую кафедру по подводному кораблестроению, созданную СПбГМТУ и ОАО «Адмиралтейские верфи» в 2004 г. как филиал, и развить её, подключив к целевой подготовке ОАО «ЦКБ МТ «Рубин» и ОАО «СПМБМ «Малахит».

**Г.В. ПРОЦЕНКО,**  
декан ФЦКПС и ДПОС

## Полвека в ногу со временем

**Две братские кафедры, два ведущих научно-педагогический коллектива Корабелки отмечают в этом году юбилей. 50 лет — кафедра Прикладной математики и математического моделирования и 30 лет — кафедра Вычислительной техники и информационных технологий. Сердечно поздравляя сотрудников уважаемых кафедр с круглыми датами, редакция «За кадры верфям» с благодарностью отмечает традиционную высокую активность их представителей на страницах газеты и желает кафедрам-юбилярам дальнейших успехов и, о которых будет приятно рассказать в новых выпусках «ЗКВ»!**

Все началось пятьдесят лет назад с образования Кафедры прикладной и вычислительной математики, ставшей первой кафедрой такого типа в нашем городе, а возможно, и в стране. Её ос-

тры сыграл её первоначальный профессорско-преподавательский состав, в частности, доценты И.Б. Мараева, Е.О. Балицкая, В.Е. Солдатов, старшие преподаватели А.П. Кудинский, А.Б. Буйк.



Сотрудники КПММ в начале девяностых

нователем был известный специалист в области теории корабельных волн д.т.н, профессор Александр Николаевич Шебалов, заложивший прекрасные традиции профессионализма и человеческого общения, которые мы стараемся поддерживать.

Сегодня невозможно представить себе современный инженерный вуз, не имеющий кафедру прикладной математики. Бурный рост вычислительных ресурсов, в том числе, «облачных», дал новую жизнь применению математических методов в инженеринге и системах автоматизированного проектирования в машиностроении, в том числе, в области морской техники. Благодаря синтезу математического моделирования и сред виртуальной реальности возникла немалая ранее возможность не только создать виртуальную модель судна, но и испытать его еще до начала строительства. Сегодня математические модели физических процессов, сопровождающих эксплуатацию судна, буровой платформы, подводного аппарата составляют основу компьютерных тренажеров, позволяющих наглядно моделировать функционирование этих объектов, а также осуществлять подготовку операторов.

Руководствуясь девизом «Наличие компьютеров не освобождает от знания математики» и императивной триадой «модель-алгоритм-программа», кафедра (с 1985 года — Прикладной математики и математического моделирования) с самого начала своей деятельности уделяет огромное внимание повышению квалификации преподавателей вуза в области математики и ее приложений. В 80-х годах этой цели служил семинар математического моделирования в судостроении, в котором принимали участие выдающиеся математики нашего времени: классик математической физики С.Г. Михлин, его знаменитые ученики В.Г. Мазья и В.М. Бабич, академик О.А. Ладженская и её ученик А.П. Осоловков, всемирно известный специалист в области вычислительной алгебры В.Н. Кублановская, известный специалист в области статистического моделирования, бывший проректор Петергофских факультетов «большого университета» С.М. Ермаков. Большой вклад в становлении кафе-

дрой в 90х годах силами кафедры под председательством профессоров К.В. Рождественского и А. Найфэ (Виргинский Политехнический институт, США) были организованы международные конференции по применению асимптотических методов механики AiM 94 и AiM 96. С 2000 года по инициативе и при активном участии кафедры проводились международные конференции, включающие различные аспекты математического моделирования при создании морской техники. Среди них: WMF2000 (Всемирный морской форум), FAST2005 (скоростные суда и корабли), SuperFAST2008 (сверхскоростные



Участники организованной КПММ российско-итальянской студенческой научной школы в Палермо

аппараты, движущиеся над водой, под водой и с пересечением свободной поверхности), SubSeaTECH2007/09/14 (подводная техника), WMTC2012 (Всемирная морская технологическая конференция).

Научно-образовательное и организационное развитие КПММ в немалой степени отражало историю развития прикладной математики и математического моделирования в нашей стране. С середины 80-х годов при кафедре при поддержке академика А.А. Самарского и под эгидой трех министерств был создан и успешно функционировал Межведомственный центр математического моделирования в судостроении. Замеченным во всём мире примером применения новых математических технологий в области пропаганды искусства стал проект «Русский музей на столе», выполненный кафедрой при поддержке Правительства города совместно с Государственным Русским музеем

и британской компанией Anglia Television. Интерактивный оптический диск объемом 6000 изображений высокого разрешения стал третьей в мире разработкой такого рода после французского Лувра и Национальной Вашингтонской галереи.

В середине 90-х кафедра получила мощное кадровое подкрепление в лице профессоров Д.П. Коузова, Н.С. Григорьевой (математическая акустика) и А.К. Перцева — выдающегося специалиста в области гидроупругости и теории подводного взрыва. Кафедра стала лидером в обучении многосредним технологиям виртуального моделирования, осуществляя силами талантливого заведующего лабораторией кафедры М.А. Михайлова оригинальные учебные программы в этой области с конца 90-х до настоящего времени. При общей направленности обучения математике для технических приложений, положительным оказался и многолетний опыт подготовки (в альянсе с Экономико-математическим институтом РАН) специалистов по математическому моделированию. В прошлом году, благодаря усилиям профессора В.А. Рыжова, при кафедре начал работу Центр дистанционного тестирования и обучения, использующий современные возможности всемирной паутины и видео-конференционных систем, основанных на идеологии SAKAI.

Кафедра принимает участие в международных научно-образовательных проектах Европейского Сообщества. Проект «Трёхуровневые образовательные программы в области прикладных морских наук», проводимый с участием немецких, испанских и литовских партнёрских университетов дал стимул к внедрению новых технологических и методологических решений в области гибридного (очно-дистанционного) обучения студентов, а также сетевого взаимодействия с предприятиями промышленности — потенциальными работодателями наших выпускников. Подобные

проекты позволяют развивать сотрудничество между университетами в области совместного обучения (с выдачей «двойных» дипломов), подготовки аспирантов в рамках международных структурированных докторских программ.

В настоящее время ведутся переговоры по созданию совместной научно-производственно-образовательной лаборатории по технологиям системного моделирования и разработке обучающих программ на базе компьютерных тренажеров с компанией «Транзас Технологии» при участии компании Wolfram Research.

За прошедшие годы многие сотрудники кафедры повысили свою квалификацию, защитив кандидатские и докторские диссертации на соискание ученых степеней как по техническим, так и по физико-математическим наукам, приглашались в российские и зарубежные университеты для чтения лекций. И сегодня кафедра имеет уникальный, практически пол-

ностью профессорский состав. Профессор д.ф.-м.н. Лидия Анатольевна Золотухина — ученица академика А.Н. Колмогорова — известный специалист в области теории вероятности и математической статистики. Профессор, д.ф.-м.н. Даниил Петрович Коузов — признанный специалист в области математической акустики, руководитель городского семинара по этой тематике. Профессор, д.ф.-м.н. Наталья Серафимовна Григорьева — ученица выдающегося профессора В.М. Бабича — международный эксперт, часто приглашаемый в качестве лектора в ведущие образовательные и научные центры Европы и Америки. Профессор, д. ф.-м.н. Владимир Борисович Хазанов — ученик прославленной В.Н. Кублановской — один из ведущих специалистов страны в области вычислительной алгебры. Профессор, д.т.н. Владимир Александрович Рыжов — специалист в области создания нетрадиционных пропульсивно-несущих систем, инициатор внедрения дистанционных методов тестирования и обучения. Заведующий кафедрой профессор, д.т.н., з.д. науки РФ Кирилл Всеволодович Рождественский является признанным специалистом в области теоретической гидродинамики, сингулярных методов корабельной механики и гидроэродинамики судов с динамическим поддержанием. Профессор, д.т.н. Геннадий Володарович Савинов не оставляет вниманием родную кафедру даже на своем новом поприще заведующего кафедрой высшей математики СПбГЭУ. Профессор, д.т.н. Григорий Морисович Фридман — блестящий выпускник кафедры, продолжает отдавать свои знания студентам, заведывая там же кафедрой «Экономической кибернетики и экономико-математических методов». Доцент, к.т.н. Анна Ярославна Войткунская — специалист в корабельной гидродинамике, уделяет большое внимание социально-культурной работе со студентами. Доцент, к.ф.-м.н. Татьяна Александровна Федорова — специалист в области математической физики — курирует важнейший участок учебной работы с дипломниками, участвует в международных проектах. Выпускница кафедры старший преподаватель Алина Валерьевна Гессен не только успешно обучает студентов информационным технологиям, но и продолжает участвовать в хоре, созданном в давние времена знаменитым А.П. Кудинским.

Кафедра не добила бы таких серьезных успехов в сфере своей деятельности и навряд ли бы справилась с бюрократическими авралами многочисленных аттестаций и аккредитаций, если бы не самоотверженная ежедневная работа учебных лабораторий кафедры, возглавляемых замечательными Галиной Викторовной Савиновой и Валентиной Федоровной Шипиловой.

Главная роль вуза состоит в том, чтобы дать фундаментальные знания с учетом последних достижений науки и техники с применением современных технологий обучения. Наши студенты активно участвуют в конкурсах, научных семинарах, конференциях и студенческих научных школах, а также в организуемых вузом при активном участии кафедры технических визитах на предприятия морского инженерного направления зарубежных стран, продвинутых в области кораблестроения и океанотехники. Наши выпускники успешно работают в нашей стране и за рубежом, в полной мере отвечая чаяниям выпустившей их в жизнь альма-матер.

**От имени КПММ**  
**В.А. РЫЖОВ,**  
профессор





## Тридцать лет: год — за два

через несколько лет на кафедре ПВМ по этому направлению уже работали собственные выпускники кафедры Л.Е. Товстых, Н.М. Краснов, Т.С. Горавнева, В.А. Семенова-Тян-Шанская, В.Ю. Павлов, из промышленности на кафедру пришел выпускник ЛГУ, к.ф.м.н. А. Н. Чурилов.

Наступил момент, когда развитие отечественного судостроения, выход предприятий на мировой рынок, выпуск конкурентоспособной продукции стали невозможны без широкого и систематического использования вычислительной техники, её применения в проектировании и постройке судов, в управлении промышленным предприятием. Это поставило в середине 80-х годов прошлого века перед Ленинградским кораблестроительным институтом в качестве важнейшей задачи подготовки для отечественной судостроительной промышленности инженерных кадров, владеющих самыми современными средствами вычислительной техники и умеющих эффективно применять их к решению инженерно-технических и экономических задач.

Весной 1984 года меня вызвал декан Кораблестроительного факультета Валерий Александрович Постнов и, обозначив задачи, стоящие перед Корабелкой в этой области, спросил, готов ли я заняться созданием специальной кафедры для решения этих задач, стать ее заведующим. Я попросил одни сутки на размышление. Мне было 43. В активе у меня были 15 лет научно-педагогической работы на кафедре ПВМ по тематике, связанной с применением ЭВМ в задачах судостроения, успешно защищенная по этой тематике кандидатская диссертация, я приближался к завершению работы над докторской диссертацией, и ещё у меня был многолетний бесценный опыт работы в качестве помощника заведующего кафедрой ПВМ Александра Николаевича Шебалова, создавшего уникальный по своим профессиональным и человеческим качествам научно-педагогический коллектив, членом которого я был, и аналогов которому я в своей теперь уже далеко не маленькой жизни нигде никогда не встречал. На следующий день я дал Валерию Александровичу согласие стать заведующим новой кафедрой.

Мою кандидатуру активно поддержали ректор ЛКИ Д.М. Ростовцев и проректор по учебной работе Н.В. Алешин. Напутствуя меня на новом поприще, Николай Владимирович сказал: «Имей в виду, на этой работе у тебя будет много трудностей, проблем, неприятностей... ты должен научиться с этим справляться, чтобы дело двигалось дальше.» Господи, как он был прав. Самым трудным для меня оказалось терять людей. Как говорится, иных уж нет, а те далече... Но это всё будет потом.

А тогда, в 84-м, все упомянутые мною выше сотрудники кафедры ПВМ перешли на новую кафедру, получившую название кафедры Вычислительной техники (ВТ), стали её первыми преподавателями. С кафедры Конструкции судов пришёл доцент О.М. Березанский, с кафедры Сварки на должность зав. лабораторией перевелся А.А. Осипов. Штат лаборатории пополнили также выпускники по специальности «прикладная математика» Е.Е. Юдина, О.С. Шифрина, Е.Г. Серова, прошедшая на кафедру путь от инженера до доцента. Вскоре после этого на кафедру ВТ пришел уже с большим опытом работы в радиоэлектронной про-

мышленности выпускник ЛЭТИ, к.т.н. Е.А. Муравьев. Из Военмеха (ЛМИ) на кафедру пришли молодые ученые, кандидаты наук А.А. Спиридонов, специалист в области технологии программирования, и Н.В. Ухина, специалист в области систем искусственного интеллекта, они очень быстро стали ведущими доцентами и за двенадцатилетний период их работы на кафедре оставили в её истории заметный след не только как специалисты высо-

чуже пришлось разбираться с ее начинкой, и он блестяще выполнил эту задачу. Он внес неоценимый вклад в развитие кафедры, в подготовку студентов специальности 230105 (прежний № 2204) и других специальностей Корфака в области информатики и вычислительной техники. Можно говорить о существовании в ЛКИ-СПбГМТУ «школы Высицкого», через которую за эти десятилетия прошли тысячи студентов, и я лично много раз слышал, как они говорят об



Кафедры ВТИТ и ПМММ всегда вместе

чайшей квалификации и великолепные преподаватели, но и как яркие, незаурядные личности.

В 1986 г. в ЛКИ кафедра ВТ в числе первых в СССР, одновременно с ЛЭТИ и Политехническим открыла подготовку по совершенно новой тогда специальности 2204 «Программное обеспечение вычислительной техники и автоматизированных систем» со специализацией, ориентированной на задачи судостроительной промышленности. Первый выпуск инженеров по этой специальности состоялся в 1992 г. Эту работу кафедра продолжает и в настоящее время, готовя для отечественного судостроения инженеров, бакалавров и магистров по направлению подготовки «Информатика и вычислительная техника». Учебная лаборатория кафедры имеет в своем составе три компьютерных класса, весьма интенсивный учебный процесс в которых обеспечивают своей самоотверженной работой всего два замечательных сотрудника: заведующая лабораторией И.Н. Акуленок, одновременно являющаяся доцентом кафедры, и ведущий программист О.С. Шифрина.

Важным направлением работы кафедры с момента ее создания является базовая подготовка студентов других специальностей и направлений подготовки Корфака в области информатики и информационных технологий. И не только студентов. Ярким эпизодом в истории кафедры вскорее после её образования стало выполнение по приказу Минвуза СССР весьма ответственной работы по поголовному повышению квалификации преподавательского и руководящего состава ЛКИ в области использования вычислительной техники, с обязательной сдачей зачета и выдачей удостоверения. Ректорат обучал доцент А.Ф. Высицкий. Вскоре после этого у ректора на столе появилась портативная персональная ЭВМ, привезённая из-за границы, что было тогда в диковинку, Анатолию Федорови-

этом с гордостью и благодарностью, называя Анатолия Федоровича своим Учителем.

Существенный вклад в научно-педагогическую работу кафедры внесли, к сожалению, уже покинувшие этот мир к.т.н., доценты Юрий Эфроимович Резников, Николай Матвеевич Краснов и талантливый выпускник кафедры 1994 г., к.т.н., доцент Алексей Эдуардович Шамаев.

Направление научно-педагогической работы кафедры, связанное с разработкой и применением информационных технологий в жизненном цикле судна, получило значительное развитие в связи с приходом на кафедру в 1994 г. кандидатов наук А.В. Липиса и А.В. Машина. В 1997 г. кафедра получила своё нынешнее название, а в 2000 г. в университете на базе кафедр ПВМ и ВТ был создан Институт информационных технологий СПбГМТУ, директором которого стал доцент кафедры Алексей Викторович Липис. Институт располагает высококвалифицированными специалистами, хорошей технической базой, владеет лицензионным программным обеспечением фирм — мировых лидеров в разработке вычислительной техники и промышленных информационных технологий, таких как IBM, Dassault Systemes, Computer Associate, MSC и ряда других, имеет налаженные связи с ведущими отечественными судостроительными предприятиями и проектно-конструкторскими организациями, такими как «Рубин», «Севмаш», «Адмиралтейские верфи» и является научной и учебно-практической базой кафедры для обучения в области промышленных информационных технологий студентов различных специальностей и направлений подготовки, выполнения выпускных квалификационных работ инженеров, бакалавров и магистров, для повышения квалификации преподавателей вузов и работников промышленности.

Направление работы кафедры, связанное с инженерией знаний и разработкой систем искусственного интеллекта, возглавляет д.т.н., профессор Юрий Иванович Нечаев, член Российской академии естественных наук, автор более 350 научных работ и изобретений. Среди них 10 книг, более 50 патентов и авторских свидетельств об изобретениях, две монографии изданы за границей (Англия, Япония, Норвегия, Вьетнам). За работы в области интеллектуальных систем он удостоен международной премии «Hasselblad Foundation» (Швеция). В 2004 году ему присуждено почетное звание и знак «Рыцарь науки и искусств». Его ученик, выпускник кафедры 2005 г., к.т.н., доцент О.Н. Петров в настоящее время активно работает над завершением докторской диссертации. Это направление на кафедре поддерживают к.т.н., доцент Е.А. Муравьев, также активно работающий над завершением докторской диссертации, и его ученик, выпускник кафедры, старший преподаватель К.А. Высицкий, обеспечивающий подготовку студентов по важнейшим дисциплинам специальности.

Путь от преподавателя до профессора, доктора физматнаук, прошел на кафедре Александр Николаевич Чурилов. Его авторитет ученого и педагога давно вышел далеко за пределы Корабелки, известный шведский университет в Упсале ежегодно приглашает его читать лекции тамошним студентам. Он читает и неизменно возвращается к своим студентам в Россию.

Существенный вклад в подготовку выпускников-магистров кафедры по направлению «Информатика и вычислительная техника» внесли ведущие специалисты РФ в области высокопроизводительных распределенных вычислений, д.т.н., профессор, действительный член Российской академии естественных наук А.В. Богданов и д.т.н., профессор А.Б. Дегтярев.

Не могу не сказать хотя бы несколько добрых слов о замечательных женщинах, работающих на кафедре. Доцент Н.А. Федорова, Т.С. Горавнева, В.А. Семенова-Тян-Шанская, И.Н. Акуленок, ст. преподаватели Е.Е. Юдина, Н.С. Тарасова, ведущий программист О.С. Шифрина, секретарь кафедры Н.Н. Ерохина — не только высококлассные специалисты, профессионалы, трудолюбивые люди, внесшие огромный вклад в становление и развитие кафедры, создание современного методического, программного и организационно-технического обеспечения учебного процесса, но и очень милые, симпатичные женщины, обладающие многими высокими человеческими качествами и создающими на кафедре атмосферу доброжелательности и взаимоуважения, за что я им очень благодарен.

Я также благодарен судьбе за то, что она предоставила мне возможность в течение почти 50 лет работать в Корабелке, в научно-педагогических коллективах достойнейших, высококвалифицированных, высокообразованных, высокопрофессиональных, преданных своему делу людей, у которых я многому научился, вначале — на кафедре Гидромеханики, затем 13 лет — на кафедре Прикладной и вычислительной математики, и последние 30 лет — на кафедре, которая сейчас называется кафедрой Вычислительной техники и информационных технологий (ВТИТ).

**В.М. ЖУРАВА,**  
зав. кафедрой ВТИТ,  
профессор



## С английским по жизни

**Листая подшивки «ЗКВ» середины прошлого века, можно заметить, как много внимания уделялось на её полосах главному вопросу: как учиться эффективно? Многочисленные советы по организации самостоятельных занятий, конспектированию лекций, рассказы отличников о своих приёмах концентрации внимания над темой, рекомендации преподавателей... И как правило, две-три публикации в год обязательно были посвящены иностранным языкам...**

**Редакция «За кадры верфям» давно планировала возродить эту традицию, тем более, сегодня задача повышения качества образования ставится во главу угла новым ректоратом университета. Публикуя эту поучительную зарисовку из воспоминаний одного из выпускников Корабелки, мы приглашаем к разговору на эту тему всех читателей.**

Есть старый студенческий анекдот.

Заканчивая лекцию, профессор говорит:

— Таким образом, выведенный мною коэффициент лямбда равен одной тысячной. Вопросы есть?

— Профессор, а почему «лямбда», а не «лямбда»?

— Видите, какая она маленькая? А меня всю жизнь кормит!

Тот, у кого хватит терпения прочитать последующее, поймет, почему я начал статью именно так.

Позвольте представиться. Меня зовут Алексей Владимирович Кузьменко, я закончил корфак в 1973 году и после защиты диплома полгодом занимался в экспериментальной группе по «Углубленному изучению английского языка» — в чью-то разумную голову пришла мысль о необходимости подготовить молодых специалистов для возможной работы за рубежом.

Мне предложили написать для «ЗКВ» об учебе в этой группе, но, боюсь, повествование будет несколько более пространным.

В далеком 1972 году в ЛКИ началось формирование двух групп по пять человек из студентов кораблестроительного и машиностроительного факультетов. Моему зачислению в группу способствовали, как я думаю, несколько факторов. Прежде всего, знание английского к тому времени далеко выходило за рамки и школьной программы, и тем более языковой подготовки в институте.

Дело в том, что родители — большое им за это спасибо — меня еще шестилетнего отвели в Дом пионеров и школьников к отличному педагогу Вере Александровне Музыкант, которая сумела сделать чужой язык интересным даже для малышек. С тех пор я любил английский и продолжал его штудировать на различных курсах, благо в советское время они были очень недороги, а то и вообще бесплатны.

Конечно, свою роль сыграло и то, что я был неплохим студентом, этаким выше среднего середняком, хотя, признаться, никогда в «математических» науках звезд с неба не хватало. Тем не менее, чтобы получить «красный» диплом пришлось бы пересдать, насколько я помню, только один экзамен и курсовик. Но было лень! Несколько позже мою леность неожиданно оправдал

худощий и бледнющий аспирант, выступление которого предвещало церемонию вручения дипломов. Он тогда сказал:

— Ребята, лучше иметь «синий» диплом и красную рожу, чем «красный» диплом и синюю...!

Но это так, лирическое отступление.

Кроме этого, думаю, помогло постоянное участие в факультетской самодеятельности, что делало меня в глазах руководства активным комсомольцем. И, несомненно, влияние оказал, как принято нынче говорить, целовеческий фактор. Отец в то время был деканом Экономического факультета, видным, обаятельным и обходительным мужчиной, в которого, если не ошибаюсь, были влюблены почти все дамы «Корабелки». Сразу скажу, что он был ярким противником влияния своего положения на мою учебу. Но я это самое влияние чувствовал довольно часто, поскольку в ЛКИ меня уже принимали за «своего». Отец лишь однажды вмешался в мою жизнь в институте, но об этом ниже. Ко всему прочему, я пользовался симпатией у заведующей кафедрой иностранных языков Елены Васильевны Платоновой, которой нравилось мое знание английского.

Итак, меня зачислили в группу вместе с Кириллом Бахметьевым, Сашей Синяковым, Геней Валуйским и Ваней Семеновым. Какими критериями руководствовались начальство при отборе моих товарищей, сказать не берусь. Следует, однако, помнить, что в Советском Союзе моральный облик и политическая благонадежность при командировании за рубеж превалировали, подчас, над профессиональными качествами индивида. Кто из моих соучеников олицетворял тогда политическую благонадежность, слегка прояснилось только спустя годы.

Взялись за нас серьезно! Платили, правда, 60 рублей аспирантской стипендии, но все полгода занятий мы проводили в аудиториях по шесть часов в день. Надо понимать, что «промотать» урок было нельзя и работать приходилось очень интенсивно. Каждый пропуск был чреват потерей темпа, выпадением из процесса, и компенсировать пробел стоило себе дороже. Это в институте ответственный студент мог при необходимости заглянуть в учебник или методичку, списать лекцию

у товарища. А как быть с разговорной практикой или с грамматическими упражнениями, когда преподаватель не только излагает правила, но и на примерах дотошно объясняет их применение? Любому из нас было ясно, что другого подобного шанса может и не быть, и занимались мы с полной ответственностью. И все-таки состав группы по способностям к языку был неоднороден. Не берусь судить своих товарищей, но время от времени вспоминалось грибоедовское «господствует еще смешенье языков французского с нижегородским».

Весь курс разбили тематически на несколько дисциплин: разговорная практика, грамматика, фонетика и судостроительная терминология. Учили, конечно, классическому языку, так что впоследствии в процессе общения пришлось включить в лексикон и американизмы, и сленг.

Не со всеми преподавателями сложились доверительные отношения. Не помню, как звали нашу «грамматичку», но меня она почему-то сразу не взлюбила. Будучи парторгом кафедры, иначе как со словом «comrade» она ни к кому не обращалась. Даже пару раз инспирировала между нами легкую стычку и пожаловалась Е.В.Платоновой с предложением отчислить меня из группы, но та вопрос замаяла. Вместе с тем, была она прекрасным методистом, и я до сих пор пользуюсь при необходимости записями ее занятий.

В противовес ей была Эсфирь Соломоновна Бердичевская, которая вела разговорную практику. Представитель питерской, ленинградской интеллигенции, «последние из могикан» которой ныне благополучно вымирают, всегда до педантичности аккуратная, ироничная, дружелюбная, прекрасно знавшая и преподававшая язык. С ней было удивительно легко общаться каждому из нас. Она была почти подружкой, несмотря на разницу в возрасте. Она могла, например, вместо занятия пойти с нами на выставку, где мы однако говорили только по-английски, обсуждая экспонаты, а потом в аудитории описывали свои впечатления в тетрадах. Но и гоняла она нас вовсю, без снисхождений: изложения, сочинения, не говоря уже о пересказах. Основательно разбирала различные темы: магазин, театр и т.п. Давала даже сленг и идиоматику, хотя вряд ли это входило в обязательную программу. А сколько забавных историй она нам рассказывала! Вот, например.

Группа советских инженеров гуляет по Лондону, и один из них вдруг замечает скромную вывеску «Club».

— Пойду посмотрю, что там такое, — говорит он товарищам.

— Не надо, — отговаривает знающий руководитель группы.

Тем не менее, тот идет к двери, пытается войти, но через минуту возвращается обескураженным:

— Швейцар сказал, что у них

только для джентльменов!

Если мы и были обязаны кому-либо за приличный словарный запас и, как следствие, способность говорить по-английски, то это в первую очередь ей.

Фонетикой мы занимались в лингафонном кабинете, наговаривая на магнитофон тексты и анализируя свои ошибки с помощью очень доброжелательной и милой преподавательницы, фамилия которой, увы!, забылась. Кстати, многие недооценивают важности правильного произношения. Если у вас хватало терпения дочитать до этого места, вот простейший пример. Попробуйте вслух сказать по-русски: «этот человек» и «эти люди». Сразу услышите, что буква «э» звучит по-разному. Мы говорим на родном языке не задумываясь, а для нормального общения на чужом произношение должно быть поставлено основательно, иначе непонимания и казусы неминуемы.

Судостроительную терминологию нам давал замечательный педагог Михаил Николаевич Александров, по учебнику которого «Судовые устройства» занимается уже не одно поколение студентов. Михаил Николаевич стажировался некогда в Стэнфордском университете и язык знал блестяще. Он сам был похож на киношного янки — большой и улыбающийся, как рубаха-парень. Когда впервые зашел в аудиторию, он сказал:

— Ребята, я привык к тому, что по-английски меня называют просто Майк. Так что в этом помещении обращайтесь ко мне именно так.

Неприятность случилась довольно скоро. После очередного занятия один из нас, забывшись, крикнул ему вслед в коридоре:

— Послушай, Майк.....!

Александров побагровел: — Это кто здесь тебе «Майк»?!

Впрочем, инцидент скоро забылся.

Незадолго до окончания курса над моей головой нависла туча в виде проректора по учебной работе. Всю группу вызвали к нему в кабинет для беседы. Видимо, он хотел познакомиться с нами поближе, поскольку нес немалую партийную ответственность за профессиональные и, главное, моральные качества потенциальных заграникомандированных. На недостаток моей идеологической составляющей, нашедший отражение в недопустимой длине волос, мне и указали. Причем в категоричной форме было дано распоряжение «привести голову в порядок». Вот тут-то «прикрыл» меня отец, и к вопросу о причёске никто больше не возвращался. Сегодняшнее поколение и представить себе не может, что 30-40 лет назад длинные волосы, ношение бороды или усов могли повлиять на карьеру. Я точно знаю, например, что по этим признакам людей не принимали в КПСС, а без членства в компартии рассчитывать на продвижение по службе

было трудно.

Между тем, приближались выпускные экзамены, и занятия стали еще более напряженными. Естественно, руководству института было важно понять, какой результат дает недолгое, но интенсивное обучение, ведь группа была экспериментальной. Всех экзаменов я уже не помню, но для пересказа мне достался отрывок из «Саги о Форсайтах» Голсуорси, причем отрывок совсем маленький — чуть меньше полтора страниц текста. Сплошные эмоции и переживания, почти никакого действия, да и текст оригинальный, неадаптированный. До сих пор не понимаю, как я с ним тогда справился. Но справился!

Все сдали экзамен хорошо, так что с уверенностью можно сказать, что эксперимент удался. В результате каждый получил свидетельство об окончании группы и основательный фундамент в знании английского. Я не зря употребил слово «фундамент», поскольку разговорной практики для свободного владения языком все-таки было маловато. Ходили разговоры, что нас могут на неделю отправить для закрепления знаний в англоговорящую страну, но ничего подобного не случилось. Впоследствии двое из группы ездили за рубеж, но в целом, к сожалению, группа так и осталась «экспериментальной» — насколько мне известно, повторения не было.

Теперь хочу сказать несколько слов о том, как пригодились мне полученные знания. В большей или меньшей степени, английским я пользуюсь всю свою жизнь. Сначала, когда я работал в редакции журнала «Судостроение», он был необходим для чтения зарубежной технической периодики и при посещении международных выставок. В тяжелые 90-е, когда приходилось браться за любое дело, чтобы прокормить семью, язык спасал и в турфирмах, и при переговорах моих руководителей с зарубежными заказчиками — я был востребован. Но, увы, в то время английским я пользовался эпизодически, и многое стало забываться. Однако, когда в 1998 году я устроился в финскую строительную фирму, и возникла необходимость сразу начать говорить, потребовалось буквально несколько дней, чтобы восстановить казалась бы утраченную беглость. Вот какой замечательный фундамент был заложен в моей голове экспериментальной группой 25 лет назад! Итак, с конца 90-х я работаю с иностранцами и знаю, что не в последнюю очередь своему пусть и невысокому положению обязан способности свободно говорить на языке международного общения. Английский стал для меня той самой «лямбдой», которая помогла удержаться на плаву даже в самые тяжелые годы, которая все еще кормит и которая еще раз доказывает, что лишних знаний и умений не бывает.

**А.В. КУЗЬМЕНКО**

Ровно три года назад газета «ЗКВ», набравшись смелости, решила осветить какую-нибудь проблему. Как-никак, в Свидетельстве о регистрации СМИ в «тематике и специализации» издания у нас написано: «Освещение проблем студенческой жизни... и иных проблем сотрудников университета».

Проблему долго искать не пришлось, да к тому же и дата соответствующая подвернулась — 19 ноября — «Всемирный день туалета». В этом году этот оригинальный праздник отмечается уже в тринадцатый раз, и множество национальных ассоциаций объединены в ВТО — Всемирную туалетную организацию. В прошлом году, когда Россия вступила в ВТО, в одном издании уже пошутили, что не в ту...

В той заметке я рассказал, ка-

кое неизгладимое впечатление произвели на меня места общего пользования в Японии и в Корее, а также в здании родного университета на Ульяновке. Правда, с разными знаками...

Целью публикации было одно — чтобы что-то сдвинулось с места. Увы. Ни по-большому, ни по-малому на трубный глас своего печатного органа прежний ректорат не отреагировал. Меня это тогда сильно удивило. Ведь имидж вуза не в последнюю очередь зависит от элементарных санитарно-гигиенических удобств.

Пришло новое руководство. Провозгласило на страницах «ЗКВ» свои главные принципы: справедливость и прозрачность.

Не знаю, как вы, а я поверил. И решил дважды войти в одну и ту же — для начала — в туалетную воду. Потому что недавно студенты прислали в редакцию рацпредложение, как можно выйти из неудобного положения в мужском туалете на первом этаже корпуса «У» (фото прилагается).

На четвертом этаже того же корпуса, где в мужском туалете унитаза нет створок, предлагается повесить на гвоздики карнавальные маски. Быть может, скрывшись за ними, стеснительные натуры смогут расслабиться...

Скажу по секрету, многие в университете знают, как легко и быстро можно улучшить на нашем

## В туалет — по чину



общем корабле условия обитаемости. Для этого надо просто ликвидировать позорные ключики, с которыми привилегирован-

## Почти фельетон

ные начальники ходят до ветру к только им известным дверям без опознавательных знаков — практически во всех корпусах. И всего-навсего.

Интересно, с какого чина-звания полагается заветный ключик? На каком заседании Ученого совета утверждается «Туарег» — туалетный регламент? Если это действительно за выдающиеся заслуги, почему списки персональных сидельцев не публикуются?

Как глава секции вузовской прессы в Союзе журналистов СПб и Ленобласти, я инициировал опрос на эту тему в учебных заведениях города. Поэтому обещаю к ней еще вернуться.

А пока в редакции на Ульяновке стараюсь долго не засиживаться.

**Алексей ВАСИЛЬЕВ**

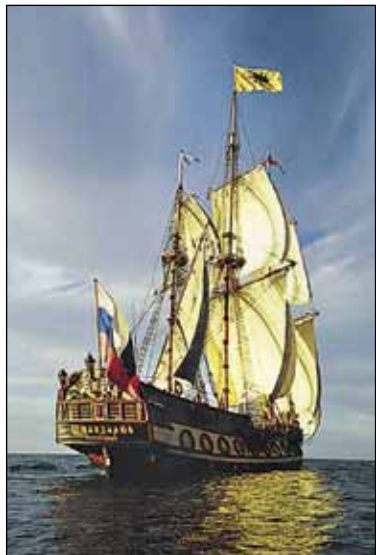


Немалое число наших студентов выбрали профессию под влиянием книг и кинофильмов про отважных флотводцев и мореплавателей. Стремление современного человека пройти дорожку предков, ощутив нутром связь поколений, я считаю не только нормальным, но и совершенно необходимым качеством для формирования истинного, глубинного патриотизма, который, как и фактор веры, у сильного человека не нуждается в показных атрибутах. Точно так же естественно для настоящего корабла желание самому рассекать волны в дальних походах на созданном своими руками детище, особенно, если судно уникально и овеяно историческим флером.

В портфеле редакции скопилось много зарисовок о разных судьбах исторических судов, о встречах с их строителями и капитанами. Два ноябрьских информационных повода наконец-то склонили чашу весов в их пользу.

#### «ШТАНДАРТ» — ХОРОШО ТАМ, ГДЕ МЫ ЕСТЬ

Ровно двадцать лет назад, в одном из номеров «Санкт-Петербургских ведомостей» на первой полосе появилась заметка с немудреным заголовком — «Началось строительство фрегата». Она сообщала, что на верфи Морского учебного центра, учрежденного общественным объединением «Клуб Штандарт», началось строительство копии фрегата «Штандарт» в натуральную величину: были совмещены пер-



вые два бруса, которые составят киль корабля. Подлинник был построен в 1703 году по личному проекту Петра 1.

В одном из первых тогда своих интервью директор центра и выпускник Корабелки Владимир Мартусь сказал, что строительство «Штандарта» осуществит основную задачу — профессиональное обучение молодежи: во время строительства «Штандарта» под руководством опытных инструкторов можно будет изучить ремесла, почти забытые в наши дни.

Сегодня в пору на одном из виражей Орловской набережной устанавливается памятная стелу «Здесь был заложен и построен...» — настолько популярны сейчас фрегаты, столько про него написано статей, снято телесюжетов и документальных фильмов! А двадцать лет назад рядом со Смольным был пустырь, на которой стояла избушка и бытовка. Между этими постройками команда Володи Мартуся собиралась построить настоящий парусный корабль.

В этом месте хочу сделать паузу и вспомнить строки Александра Кушнера «Времена не выбирают...». И патетически воскликнуть: Студенты, милые! Не откладывайте свои мечты на будущее! Особенно в России... Место подвигу, не говоря о просто хорошем деле, есть всегда!

А тогда, в разгар Чеченской войны, бурной инфляции, разгу-

ла бандитских бригад и мошеннических пирамид затевать строительство петровского фрегата казалось безумием. Но сегодня, как всегда, именно безумству храбрых поём мы песню.

Я впервые ступил на палубу «Штандарта» в начале нулевых по приглашению Центра гражданских инициатив в составе делегации питерских бизнесменов. На встрече выступали спортсмены-водники — все в той или иной форме просили денег. Владимир Мартусь, помню, руку откровенно не протягивал. Но он, как хозяин, настолько увлеченно рассказал о своём корабле, проведя по нему экскурсию, что многим захотелось помочь ему от чистой души и сердца!

Сегодня о фрегате, о его истории, плаваниях, о том, как стать на нём матросом и волонтером можно подробно прочитать на шестиязычном сайте [www.shtandart.ru](http://www.shtandart.ru).

К сожалению, родные невские берега уже пять лет остаются не гостеприимными для уникального корабля-реплики. Каждый год десятки российских юношей и девушек вынуждены улетать в порты Западной Европы, чтобы участвовать в жизни команды фрегата, насыщенной увлекательными походами, регатами и фестивалями.

Подробности типично российских обстоятельств такого положения дел есть на сайте. Если бы ректором был я, то приложил бы чуток своей власти, связей и авторитета для благополучного возвращения блудного «Штандарта». Как пиар-акция, оно бы окупилось сторицей. Да и дело бы было доброе.

#### НЕМОЩНЫЕ МОЩИ

В конце октября социальные сети облетела тревожная весть. Исторический парусник «Святитель Пётр» — Митрополит Московский с мощами адмирала Ушакова сел на рифы возле Кефалонии в Ионическом море. За снятие судна греческие службы запросили 26 тыс. евро. Друзья корабля при поддержке многих неравнодушных людей собрали залог. Но греческий кран не справился с задачей, а буксир отказался работать, запросив еще больше денег. (Вера верой, а табачок врозь). Я написал письмо с советом обратиться срочно к членам известного афонского общества, для многих из которых названная сумма — недельный заработок, но опоздал... Вечером 4 ноября начался шторм, 8 ноября корабль погиб.

Да, предчувствие — не обмануло. Знакомство со «Святителем...» и его командой у меня состоялось во французском Бресте, на фестивале исторических судов. Скажу сразу, ладья «Святитель Пётр» являла собой разительный контраст в сравнении с другими нашими и зарубежными участни-

ками фестиваля. И, увы, не в лучшую сторону. Опоздав на три-четыре дня и пропустив главное, ради чего она туда долго шла — день России на фестивале, ладья ошвартовалась, как бедный родственник, не у пирса, а у борта десантного корабля «Калининград».

Посетив «Святителя...» на следующий день, я нашёл команду в



совершенно «разобранном» виде. Следы длительной беспробудности были видны невооруженным глазом и вскоре подтвердились рассказом о щедрых португальцах, снабдивших команду перед Бискайским заливом изрядным количеством португальского языка. Слегка заплетающимися языками собеседники мне поведали об истории судна, святых мощах... Правда, за покой мощей и честь адмирала Ушакова меня проняло некоторое беспокойство.

Желая произвести впечатление на прессу, члены команды решили устроить показательный выстрел из старинной пушки. Долго сыпали порох, потом поджигали, но всё как-то тихо и безнадежно потухло — салюта не получилось...

Извинившись за конфуз и угостив портвейном, нас пригласили прийти вечером, сказав, что будет фуршет и катание.

Вечером на палубе «Святителя» яблоку было негде упасть. Тосты, троекратные «Ура!» быстро сплотили собравшихся в дружный коллектив. Все целовались и фотографировались на фоне живописной гавани. Единственно, никак не удавалось получить ответ на вопрос, когда же отчаливаем? Оказалось, что лучшие военные механики «Калининграда», используя техническую базу большого десантного корабля, ремонтируют двигатель «Петра». Спустя некоторое время появились и они. Также пошатываясь. Сказали, что ремонт не закончен, и катания поэтому не будет. Народу, насколько помню, на строительство было уже ничем не испортить, а я вернулся на ледакол «Санкт-Петербург», с верхней палубы которого открывался замечательный ракурс для съёмки ночного парусного парада в гавани Бреста.

На фоне порядка и строгой дисциплины, царившей на палубах «Седова» и «Крузенштерна», «Калининграда» и «Санкт-Петербурга», к которым каждый день выстраивались длинные очереди французов, и которые достойно представляли Россию на международном фестивале, мне за ладью «Святитель Пётр» было, мягко говоря, тревожно. Она олицетворяла российскую

## Три реплики

бедность, сирость и убогость. Как богомольная старуха, не надеясь на помощь родного государства, осеняя каждого встречного крестом и трясая мощами, она бродила по Европе с протянутой рукой. В облике членов команды, в развешанных повсюду иконах читалась какая-то фатальная обречённость. По их рассказам о пе-

Были бы соседями...

Но на открытии парусного сезона в Лахте соседом командора Питерского яхт-клуба и владельца яхтенного порта «Геркулес» Владимира Любомирова по трибуне был не я, а Алексей Миллер. Мы по-дружески обменялись приветствиями, но продолжит общение помешала охрана главы ОАО «Газпром»...

Пришлось продолжить задавать вопросы Плеханову. Узнав, что я из «ЗКВ», Михаил как-то сразу потеплел:

— У нас здесь не только я — всё КБ из Корабелки! И Олег Коробкин, и Андрей Ахметов, и Митин Александр, и Михаил Петунин... Вообще костяк — это команда, прошедшая школу «Штандарта». Эскизный проект делал небезызвестный Юрий Александрович Ситников... У меня самого машиностроительное образование, «девятку» заканчивал, не ту специальность выбрал, судостроительных знаний не хватало... Но всегда было, у кого спросить. Вообще Корабелка в наше время общее техническое образование на высоком уровне давала! Шикарная была технологическая база!

Тут нас позвали на верхнюю площадку эллинга. Для прессы повторяли шоу, которому только что аплодировал главный спонсор.

реходах сложилось впечатление, что они шли на пределе моральных и физических сил. И не знаю, что эти силы им помогло поддерживать больше — искренняя вера в бога или портвейн.

На следующее утро я подошел к «Святителю Петру» на катере. На палубе было пусто. Сделал пару



кадров. Подумалось: встречусь ли ещё с бесшабашной плавучей часовней? Но о грустном думать не хотелось...

#### «ПОЛТАВА». ЗАЧАТАЯ В РУБАШКЕ

— Можно сказать, что Владимир Любомиров — крестный отец «Полтавы»? — спросил я.

— Нет, крестным отцом, все же правильно назвать Алексея Миллера. Но Любомиров тогда — повивальная бабка. Без него бы ничего не возникло. — Главный строитель реплики линейного корабля Михаил Плеханов в костюме вельможи эпохи Петра заканчивал экскурсию по стройке: — Вопросы есть?...

Володя Любомиров был самым юным из нашей группы в Манчестерской школе бизнеса в далеком 92-м. На выпускной фотографии мы стоим рядом, но запомнился он больше всего тем, что пользовался неизменным успехом у английской студентки, располагая их к себе буквально с полуслова... До сих пор жалею, что не купил спустя два года построенный им таунхаус практически по себестоимости.

Три десятка из 46 шпангоутов переливались всеми цветами радуги. Живая классика в исполнении струнного квартета шла под аккомпанемент строительных молотков. В лучах мощных прожекторов ожил ангел на шпигеле Петропавловки, и куда-то поплыл кораблик со шпигля Адмиралтейства...

Подробно про верфь исторического судостроения, где сегодня строится «Полтава» сегодня тоже можно прочитать в Интернете. Проект оброс инфраструктурой, заметна грамотная маркетинговая рука: поток экскурсий, экспозиций. Пресса о «Полтаве» трубит. Создаётся целый музейный комплекс. Бюджет под миллиард рублей осваивается разумно.

Мне опять подумалось: а почему СПбГМТУ — как-то в стороне от проекта? Ведь там все свои! Сколько же акций можно придумать с участием студентов — дух захватывает! Тут же и обучение, и реальные навыки, и патриотизм, и шоу, и пиар — всё в одном флаконе!

Алексей ВАСИЛЬЕВ

### Общественное мнение

## Вы нас только спросите...

Первичной профсоюзной организацией студентов СПбГМТУ в начале ноября в рамках проекта «Качество образования» было проведено анкетирование среди студентов и сотрудников. На вопросы, касающиеся организации питания,

на которое не раз в устной форме поступали жалобы студентов, ответили свыше 500 человек.

Так, по результатам анкетирования подавляющее большинство опрошенных (75 %) оказались «против» большой перемены, введённой в нашем университете с 1 сентября этого года — это свыше 75%. Большая перемена введена в нашем университете с 1 сентября этого года.

Длительность обеденного перерыва, как посчитало большинство опрошенных, не должно превы-

шать 15–20 минут — так посчитали около 53%. Примерно столько же опрошенных поддержали время перерыва, которое установлено сейчас — с 13:00 до 14:00.

Подавляющая часть учащихся и работников СПбГМТУ (64%) обедают в наших столовых. И почти все прошедшие анкетирование сошлись во мнении, что комплексный обед в наших столовых необходим, а предпочтительная стоимость его колеблется в интервале от 100 до 200 рублей.

Качество питания устраива-

ет всех опрошенных, они считают его «вкусным» или «нормальным». А вот цены в не устраивают большинство студентов. 74 процента из них хотят тратить менее 100 рублей. 30 процентов готовы тратить от 100 до 150 рублей.

По результатам анкетирования мы также выявили, что для студентов и работников предпочтительное время начала работы столовой — с 8 утра, а её окончание желательно в 8 вечера.

Мы, Профком студентов СПбГМТУ просим обратить вни-

мание администрации на результаты анкетирования (таблицу можно найти на странице группы Профкома ВКонтакте) и после рассмотрения как-то повлиять на сегодняшнюю ситуацию! Профком желает и готов сотрудничать и помогать в решении вопроса, столь важного для учащихся. Ведь только вместе, совместными силами мы сможем сделать наш университет лучше для наших студентов!

Анна БОЯРОВА, гр. 9241



# Международная парусная

## Взгляд с борта

В конце июля 2014 года исполнилось 300 лет Победе русского флота над шведским в битве при Гангуте. Не могу сказать, какие мероприятия были посвящены этому событию в нашей стране. Наверняка что-то было, но как-то не запомнилось. Зато финская Ассоциация учебных парусников (STAF) организовала регату «Гангут-2014» и пригласила для участия в ней яхтсменов из стран Балтийского моря, в том числе из России.

Условия участия в регате были довольно заманчивые: бесплатные стоянки в портах, отсутствие стартовых взносов, насыщенная береговая программа, не требовавшая от участников материальных затрат и включавшая экс-



курсии, вечеринки для экипажей, капитанские ужины и другое. В итоге, благодаря информационному обеспечению регаты и координации действий финской и российской сторон, было заявлено 55 судов, причем 43 из них были из Санкт-Петербурга.

Для питерских яхтсменов предусматривались две самостоятельные гонки от Кронштадта до Выборга и от Выборга до Котки, между которыми удачно «вклинивался» фестиваль «Паруса Выборга». Среди яхт из Санкт-Петербурга была заявлена и наша «Ника». Было интересно вновь побывать в Котке, Ханко и Турку, отметить День Военно-Морского Флота на месте исторического Гангутского боя, посоревноваться с конкурентами по классу «Л-6» в шхерных гонках.

Открытие российской части регаты «Гангут-2014» состоялось в Кронштадте 13 июля в Петровском парке у памятника Петру Первому. Несмотря на большое число заявленных судов из Петербурга, в Средней гавани Кронштадта пришедших яхт было значительно меньше. Самой крупной среди них была яхта Ленинградской Военно-Морской Базы (ЛенВМБ) «Эдвенчер» («Adventure»). На её борт был передан венок от ЛенВМБ для возложения у мемориала, установленного в Финляндии неподалеку от места Гангутского сражения. Все яхты были празднично укра-



шены собственными флагами расцветивания и вымпелами. К сожалению, какой-либо специальной символики регаты «Гангут-2014» для яхт подготовлено не было.

Старт первого этапа регаты был дан 16 июля от Кронштадта

на Выборг. Гонка получилась интересной, но не обошлось без курьёза. Яхта «Эдвенчер» опротестовала яхту «Славия», как финишировавшую ранее предписанного Гоночной инструкцией места, но доказать этого не смогла. Инцидент был связан с тем, что судейского судна на финише почему-то не предусматривалось. Из-за этого же была неразбериха со временем финиша яхт «Эдвенчер», «Ника» и «Нептун», закончивших гонку с интервалом в несколько секунд. В своём Гоночном объяснении я указал время с точностью до секунды, а со-

разными. Яхты, избравшие путь ближе к маяку Крестовый, имели ветер, а основная группа, шедшая южнее за банкой, его потеряла. Таким образом, уже в середине гонки лидеры были известны. По Гоночной инструкции яхты должны были обогнуть остров Соммерс правым бортом и финишировать между буями «15» и «16» на линии границы с Финляндией. Судейского судна на финише опять не предусматривалось. Не знаю, по каким причинам, как минимум две яхты ночью не оглали Соммерс, о чём мною было указано в Гоночном объяснении. Это были яхты «Бриз» и «Славия». Протестов подано не было.

После прохождения границы на о. Хапассаари, яхты пришли в Котку, где были размещены у специально поставленных бонов с электричеством и пресной водой в гавани возле Морского Центра Vellamo. Сюда же пришли парусные корабли «Мир» и «Штандарт». Общее количество судов было явно меньше заявленного на данный этап регаты. Здесь 22 июля состоялось официальное открытие финской части регаты «Гангут-2014», выступали мэр города и представители оргкомитета, играл оркестр. Экипажам назначили время для бесплатного посещения музеев Морского Центра Vellamo и для соревнований по боулингу.

Капитанский ужин прошёл вечером в ближайшем к порту ресторане и отличался низкой калорийностью. Были поданы салат,

перники — до минуты. К счастью, здесь мы разобрались между собой без протестов.

После финиша на меридиане маяка Поворотный яхты пришли в Выборг. В рамках фестиваля «Паруса Выборга» 19 июля состоялась одна шхерная гонка. Стартового взноса не брали, участников было много, а координаты одного из знаков, указанные в Гоночной инструкции, явно не соответствовали действительности. Я давно не участвовал в этом фестивале, явно ощутил перемены к худшему. Открытие и закрытие фестиваля происходили довольно вяло, сауны и фуршета для участников, как бывало раньше, не предусматривалось. Для яхтсменов был предоставлен только бесплатный вход в Выборгский замок и в Эрмитажный павильон. Приятным новшеством оказались два денежных приза от Выборгского судостроительного завода: за абсолютный лучший результат в гонке и за лучший результат среди яхт отечественной постройки. Увы, оба этих приза заслуженно достались другой яхте.

\*\*\*

Утром в воскресенье 20 июля яхты-участницы регаты «Гангут-2014» должны были пройти пограничный и таможенный контроль на выборгском терминале. Накануне вечером состоялось организационное собрание капитанов, и была намечена очередь

прохождения границы. Судейского судна опять не предусматривалось, и отсчёт времени до старта по рации давала яхта «Былина».

Вторая гонка была менее интересной, чем первая, так как ветровые условия оказались очень

разными. Яхты, избравшие путь ближе к маяку Крестовый, имели ветер, а основная группа, шедшая южнее за банкой, его потеряла. Таким образом, уже в середине гонки лидеры были известны. По Гоночной инструкции яхты должны были обогнуть остров Соммерс правым бортом и финишировать между буями «15» и «16» на линии границы с Финляндией. Судейского судна на финише опять не предусматривалось. Не знаю, по каким причинам, как минимум две яхты ночью не оглали Соммерс, о чём мною было указано в Гоночном объяснении. Это были яхты «Бриз» и «Славия». Протестов подано не было.

После прохождения границы на о. Хапассаари, яхты пришли в Котку, где были размещены у специально поставленных бонов с электричеством и пресной водой в гавани возле Морского Центра Vellamo. Сюда же пришли парусные корабли «Мир» и «Штандарт». Общее количество судов было явно меньше заявленного на данный этап регаты. Здесь 22 июля состоялось официальное открытие финской части регаты «Гангут-2014», выступали мэр города и представители оргкомитета, играл оркестр. Экипажам назначили время для бесплатного посещения музеев Морского Центра Vellamo и для соревнований по боулингу.

Капитанский ужин прошёл вечером в ближайшем к порту ресторане и отличался низкой калорийностью. Были поданы салат,



йогурт из шпината, приготовленная на пару белая рыба с гарниром из пареной репы и моркови с кусочком лимона, налито по два бокала белого вина. Ужин завершился десертом и кофе. Честно говоря, после этого ужина хотелось съесть еще чего-нибудь. Видимо, хозяйка регаты нам показали, как надо правильно питаться.

Вечером 23 июля в великолепном деревянном здании яхт-клуба Котки состоялась вечеринка для экипажей. Было приятно побродить по залам и комнатам старинного здания, сохраняемого в прекрасном состоянии, посмотреть на многочисленные кубки, картины и фотографии. Кстати, здесь хранятся фотопортреты всех командиров яхт-клуба с указанием имён и периода их руководства. Аналогичное бережное отношение к истории своего яхт-клуба мы видели и в Швеции.

В целом приём участников регаты в Котке мне понравился. Нас опекали волонтеры, было выдано множество брошюр, руководств и программ. Но погода стояла жаркая, а контейнеры с душами находились довольно далеко от гавани. Пока дойдёшь до яхты, уже снова хочется освежиться. Кроме того, на 20 судов два душа для мужчин было явно маловато — всегда приходилось дожидаться своей очереди.

\*\*\*

Из Котки яхты вышли 24 июля вслед за кораблём «Мир» в круизное плавание до Ханко. По генеральному курсу предстояло прой-

ти 120 миль. Часть яхт пошла шхерами, часть морем. Было жарко и маловетренно, но весь путь в 158 миль с учётом лавировки «Ника» прошла под парусами за 47 часов.

На этом этапе случился такой эпизод. Через некоторое время после выхода из Котки ветер скис, и мы встали на фарватере с обвисшими парусами. Мимо прошли несколько наших яхт под моторами. Заводить свой СМ-557Л смысла не было, так как топлива с его расходом нам всё равно не хватило бы надолго. Спустя некоторое время я увидел приближающуюся эстонскую шхуну «Кай-сумоор», также участвовавшую в регате. Мы завели мотор, чтобы освободить фарватер, и когда шхуна поравнялась с нами, помахали ей бухтой троса и попросили взять нас на буксир. Сначала на шхуне не поняли, чего мы от них хотим, но затем сообразили и приняли конец, сказав, что идут в Хельсинки. Заглушив мотор, мы предвкушали бесшумное и быстрое плавание за шхунной. Но не тут-то было. Не прошло и 15 минут, как шхуна изменила курс и направилась к дрейфовавшему впереди катеру финской береговой спасательной службы «SAR». Из динамика рации донеслись какие-то переговоры, и я заподозрил неладное. И, действительно, катер дал ход и пошёл в нашу сторону, а со шхуны отдали буксир,

«Ника» также участвовала в этом 15-мильном параде. Мы встали на якорь в бухте Rilax в видимости памятника креста, где также стояли «Штандарт», много яхт и шхун. Налили по стопке водки, выпили за наш Флот, позвонили друзьям морякам и поздравили их с праздником с места исторического боя.

Пребывание в Ханко мне тоже понравилось. Здесь произошло самое главное событие в этой регате, а именно: посещение места Гангутского сражения. Кроме то-



го, хороший приём, бесплатная стоянка со всеми удобствами, включая сауну, близость пляжей с температурой воды +25°C и отличная погода добавляли позитива. Но один неприятный момент всё же был. Дважды пришлось пешком на жаре под 30°C посещать здание торгового порта, где устраивались организационные собрания капитанов, находящееся в 1,5 км от Восточной гавани. А среди капитанов были и ветераны, кому за 80.

\*\*\*

На этапе от Ханко до Турку финнами были организованы и проведены одна морская и две шхерные гонки. В морскую гонку заявились «Мир», «Эдвенчер» и два финских судна. Остальные, в том числе и все яхты класса «Л-6», предпочли шхерные маршруты. Первая гонка длиной 22 мили должна была пройти 28 июля от Ханко до светящегося знака Jarngunap, вторая, длиной 25 миль, от того же знака до северной оконечности острова Pensar. Поскольку для нас гонки являлись одной из важных составляющих регаты, хочется рассказать о них подробнее.

Ещё весной финским оргкомитетом во главе со Стефаном Абрахамссоном потенциальным участникам регаты было предложено заполнить форму для расчёта ALMA FACTOR (рейтингового коэффициента в соответствии с The Alma Rules for the rating of Vintage and Classic yachts). Следовало заявляться в четыре класса: суда с прямым вооружением, шхуны и традиционные суда, суда менее 24 м со спинакером и суда менее 24 метров без спинакера. Увидев итоговую таблицу, включавшую 55 заявленных судов (10 финских, 1 эстонское и 44 российских), из которых 11 принадлежали классу «Л-6», я обнаружил, что некоторые капитаны «шестёрки» не знают размеров своих яхт.

Например, у «Арго» указана ширина 2,59 м, а у «Невы» ширина 2,00 м и длина 12,00 м, вместо 2,80 м и 12,50 м соответственно. Интересно, какой разброс эти ошибки вызвали бы в коэффициентах? В таблице не был указан ни ALMA FACTOR яхт, ни разбиение яхт длиной до 24 м на группы по наличию спинакера. Я предложил капитанам всех заявленных «шестёрки» заполнить и отправить одинаковые формы со средними

В воскресенье, 27 июля, в День Военно-Морского Флота состоялся парад яхт до полуострова Падва, на восточном берегу которого, напротив острова Гавельсхольм, создан мемориал в честь гангутского сражения.



# регата «Гангут-2014»

## яхты «Ника»

значениями параметров яхт, исходя из Правил класса «Л-6». Это позволило бы иметь одинаковые коэффициенты ALMA FACTOR и сохранять принцип класса — соревноваться между собой по приходу. Однако это предложение было проигнорировано.

Как уже упоминалось, 28 июля утром в Ханко состоялось собрание капитанов по поводу гонок. На нём выступили члены Гоночного комитета. Капитанам не было выдано ни Гоночной инструкции, ни списка яхт с коэффициентами и разбивкой на зачётные группы. Были розданы только мелко-масштабные схемы двух шхерных дистанций, представляющие собой распечатки GPS-трека по глубоководному фарватеру без указания каких-либо знаков дистанции. Эти схемы в лучшем случае могли бы служить приложением к Гоночной инструкции, но её не было. На вопрос, имеются ли на дистанции какие-либо предписанные для огибания знаки, было сказано, что знаков нет и рекомендуется придерживаться указанного на схеме трека. Таким образом, никаких документов по гонкам, кроме вышеупомянутых треков, не было. Лично мной эти схемы были расценены как рекомендованный с позиций безопасности маршрут. Если на дистанции нет предписанных для огибания знаков, значит согласно Международным Пра-

вами на финиш близко к знаку, и вдруг мы услышали удар. У самого знака «Фея» села на камень. Мы сделали поворот и финишировали на виду у стоявшего неподалёку спасателя «SAR», с которого уже спустились RIB, чтобы съёрнуть «Фею». Но «Фея», развернувшись под ветер на пятке, снялась самостоятельно и пересекла линию финиша следом за нами. И так, в этой первой гонке, мы были вторыми, а из «шестёрки» первыми.

После финиша вечером яхты ошвартовались в гавани Казнас, где для участников регаты были зарезервированы места. Приняв у всех финиш, сюда же пришел и спасатель «SAR» с Гоночным комитетом на борту. В этот же вечер состоялось собрание капитанов яхт, посвященное второй гонке, которая должна была состояться на следующий день. Никаких предварительных результатов по первой гонке предствлено не было, протестов не заявляли. Со стороны Гоночного комитета опять рекомендовалось соблюдать маршрут согласно схеме, но никаких знаков дистанции не назначалось. Неопределенность сохранялась.

\*\*\*

Утром 29 июля стартовали во второй гонке. После нескольких галсов вперед ушла финская «ТМХ». «Ника» шла за ней, а сзади



вилам парусных гонок (ППГ) «ничточка», натянутая между стартом и финишем, представляет собой прямую линию. В шхерных условиях в этом случае экипаж решает сам, как безопаснее и быстрее провести яхту по этой «ничточке».

Итак, 28 июля днём около острова Руссарё практически при штилевой погоде был дан общий старт первой гонке по шхерному маршруту. Линия старта была обозначена спасателем «SAR» и катером RIB. Мы неплохо стартовали и шли в группе лидеров. Вперёд ушла финская «ТМХ», практически рядом с нами была «Фея», чуть сзади «Арго». Все несли спинакеры. На одном из колен рекомендованного фарватера на курсе фордевинд ветер усилился, и мы, убрав спинакер и поставив геную, привелись и пошли более мелководным фарватером, указанным в финском атласе как фарватер «3.5». На российской карте он обозначен не был, но выгодно срезал петлю рекомендованного маршрута. Шквал кончился, ветер ослаб, и мы еле двигались впереди флота несколько мористее.

Мы шли в бейдевинд левого галса при слабом ветре. «ТМХ» убежала вперед, а «Фея», имея преимущество в крутизне хода, выходила одним галсом на финишный знак Jargnguan. Мы облизывали подветренные острова, надеясь на отход ветра, но без поворота на знак не выходили. У самого знака мы повернули, а «Фея» прошла у нас по носу на расстоянии корпуса. Она шла

наседали «Арго» и «Фея». Такое положение сохранилось до финиша возле острова Pensar, где яхты проходили мимо спасателя «SAR» под спинакерами. На этой дистанции мы двинулись по ничточке, оставленной «ТМХ». После финиша яхты направились в гавань Науво, до которой было 12 миль. Ветер дул встречный и свежий, и мы прошли весь путь под парусами, почти не отстав от яхт, шедших под дизелями.

В Науво мы простояли сутки. Для участников регаты стоянка была бесплатной, со всеми удобствами и сауной. Еще в Ханко представитель из Науво на собрании роздал капитанам чистые дощечки с печатью порта на обратной стороне. Здесь я поставил на ней печати яхты «Ника» и Ассоциации яхт класса «Л-6» с поясняющим текстом, расписался и отдал в офис гавани. Через час эта дощечка уже висела на стене офиса среди других памятных досок.

30 июля вечером мы с попутным ветром вышли в Турку. По пути нас накрыл шквал с дождем. Это был второй дождь за прошедшие дни. Первый ливень с грозой прошёл ещё в Выборге. Этим же вечером «Ника» ошвартовалась на реке Аурайоки в Турку. Для экипажа финны организовали бесплатные автобусные экскурсии по городу с осмотром Кафедрального собора и Замка, свободное посещение Морского Центра «FORUM MARINUM» и его судов-экспонатов. Вообще, программа в Турку была насыщенной

как событиями, так и впечатлениями. Например, четверо из экипажа «Ники» побывали у друзей нашего старпома — Майи и Аарона, пригласивших нас на свой хутор недалеко от города. Мы увидели, как живут финские землевладельцы, осмотрели старые хозяйственные постройки, кузницу, конюшню, поля с пшеницей, дом, построенный еще предками Аарона. Узнав, кто мы такие, местная детвора попросила у нас автографы и общий снимок на па-



мять, а мы получили старинные подковы на счастье.

В Турку также была организована вечеринка для экипажей. Пиво и сидр наливали только по карточкам, зато разнообразные закуски не ограничивались. Параллельно шёл концерт, где исполнялись популярные финские песни. По приглашению капитана фрегата «Штандарт» Владимира Мартуся наш экипаж получил возможность поближе познакомиться с российским фрегатом, который уже пять лет не заходит в российские воды. Сам капитан провел нас по кораблю от адмиральского салона до кубрика матросов на баке, рассказал о своих планах, ответил на наши вопросы.

\*\*\*

Несмотря на то, что в Турку мы стояли несколько суток, результатов гонок участники регаты не знали до момента награждения, состоявшегося днём 2 августа. Наш экипаж был уверен, что окажется в призерях, хотя и не знали, по каким коэффициентам гоняемся. Увы, призы достались другим. Первой в классе «Л-6», который был все-таки выделен в отдельную группу, оказалась «Фея», вторым «Арго», а третьей «Дельта». Как распределились остальные места, мы так и не узнали. Официальных результатов опубликовано не было ни до, ни после награждения.

Узнать, по какой причине нас «бортанули» и опротестовать результаты поэтому не удалось. Видимо, «у них так принято» проводить гонки не по Правилам, а по «понятиям». Остаётся только гадать, то ли нас оштрафовали, то ли дисквалифицировали, то ли коэффициенты ALMA FACTOR, если они учитывались, были «липовыми». Одно могу сказать точно, штрафовать или дисквалифицировать «Никю» не имели права, поскольку мы ничего не нарушали, ибо нарушать было нечего, так как Гоночной инструкции не существовало. На мой взгляд, STAF к участникам соревнований на скорость отнеслась крайне неуживчиво. Отсутствие стартового взноса не означает, что можно пренебрегать Правилами соревнований. Мы часто ругаем наших российских судей, но они такого отношения к участникам гонок никогда себе не позволяют.

Несколько слов хочется сказать об экологическом соревновании, проведенном в рамках финской части регаты. Оно к тому же являлось главным, и здесь разыгрывались основные призы в трёх классах: суда с прямыми парусами, шхуны и традиционные суда, и другие суда менее 24 м. Награждались только победители в классах и в общем зачёте. Приз за победу в классе составлял 3000 евро, а в общем зачёте 6000 евро. Для сравнения в гонках на скорость в качестве призов были книжки и стеклянные тарелки.

Ещё в Петербурге на собрании капитанов российской координатор регаты Андрей Берёзкин сказал, что его яхта «Былина» отказывается от участия в экологическом соревновании по ряду причин, в том числе из-за необходимости включения в экипаж контролёра от финского оргкомитета. На собрании этот вопрос обсуждался, и большинство капитанов также решило не участвовать в этом соревновании, поскольку знали, что без оборудования яхт специальными цистернами для точных вод никаких шансов выиграть не было. Больше этот вопрос нигде не поднимался и не обсуждался.

На награждении в Турку главный приз и приз за победу в своём классе в экологическом соревновании взял фрегат «Штандарт», без которого эта регата многое бы потеряла. Но каково было наше близкое к шоку удивление, когда за победу в экологическом соревновании был вручен чек на 3000 евро «Былине» в классе яхт, не оборудованных специальными цистернами. Откуда вдруг взялся такой класс?! Выходит, либо Андрей Берёзкин путём обмана и сокрытия информации извлек себя от конкурентов и тихо заявил «Былину» в этот незапно появившийся класс, либо победитель здесь тоже определялся не по Правилам, а по «понятиям»: ты координатор регаты — тебе и приз. Интересно было бы посмотреть на заполненные капитаном «Былины» формы о «загрязнении природы» и выяснить, чем же эта яхта экологичнее, например, «Ники», прошедшей весь маршрут под парусами. А может быть, и не было никаких форм, а если и были, то вряд ли их кто-то анализировал. Официальные результаты экологического соревнования также не опубликованы.

Всё это стало ложкой дёгтя в

Кстати, на этом ужине, мы познакомилась с управляющим директором Морского Центра «FORUM MARINUM» Якко Тикка и его женой. В беседе я упомянул, что на «Нике» установлен и работает древний советский бензиновый мотор, аналогичный старым двигателям, демонстрирующимся на выставке в его Центре, и что у нас в Питере есть работающие модификации этого мотора, которые в России никому не нужны. Он сильно удивился и дал мне свою визитную карточку.

Рано утром 3 августа мы под парусами покинули гостеприимный Турку. С попутным ветром «Ника» полетела домой и 8 августа ошвартовалась у родного причала. По лагу было пройдено ровно 900 миль. Плавание продолжалось всего 24 дня. В нём приняли участие 16 членов экипажа. Все остались довольны, хорошо отдохнули, получили массу впечатлений, и только организация соревнований финской стороной и их результаты оставили негативный след во всей этой истории.

**Вадим МАНУХИН,**  
капитан яхты «Ника»

**Постскриптум от редакции «ЗКВ»:**

Корабелы-яхтсмены хорошо проявляют себя не только на акватории родной Балтики. В сентябре в детройтском яхт-клубе «Гросс Пойнт» (США) состоялась гонка женских экипажей крейсеров яхт — «Ladies Race». Это гонки на акватории озера Сент-Клэр, в которых ведёт яхту чисто женский экипаж, как правило — сборный из членов экипажей разных яхт. Мужчина на борту может находиться только в качестве пассажира (балласта), не имеет права прикасаться ни к рулю, ни к шкотам (ни, тем более, к женщинам). Как правило, таким пассажиром бывает (переживающий за свое судно) владелец яхты.

Экипаж яхты «Валькирия», в котором помощником капитана выступала выпускница Корабелки, яхтенный рулевой 2 класса Ирина Дмитриева, в группе яхт своего класса занял 1-е место. На групповом снимке в красной блузке — капитан экипажа и вице-коммодор яхт-клуба Эндреа Солак, в беисболке — владелец и «балласт» яхты «Валькирия» Крис Бехлер, а держит увесистый приз сам коммодор яхт-клуба Тед Виллфорд. Ирине Дмитриевой (на снимке справа) был вручен персональный приз — нагрудный значок в виде вымпела «Grosse Pointe Sail Club». Ей теперь при входе на территорию клуба пропуск можно не показывать.

Такая женская гонка пользуется огромной популярностью во многих яхт-клубах Великих Американских озер. Руководство Парусной федерации Петербурга заинтересовалось подобным опытом, установило связь с руководством яхт-клуба «Гросс Пойнт» и уже по-



лучило образцы руководящих документов по организации гонки. Возможно, в недалеком будущем и российские женские экипажи помчатся наперегонки под парусами по глади Финского залива...



## НА ВЁСЛАХ ПО ЗЕМНОМУ ШАРУ

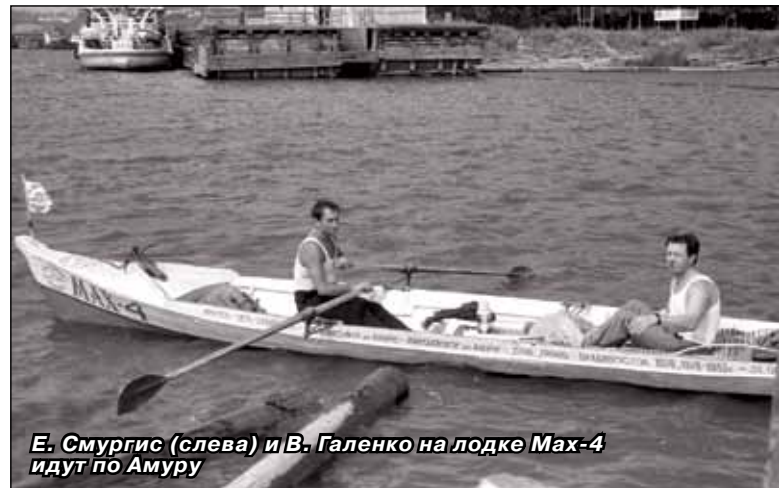
Прошло 30 лет с того дня, когда в яхт-клубе Кораблестроительного института был завершён уникальный звездный агитпоход «Север-84». По этому поводу в декабре в гости к кораблям приедет из Москвы бывший участник яхтенного маршрута этого похода в составе экипажа североморской яхты «Вега», штурман дальнего плавания, яхтенный капитан, капитан 2 ранга в отставке, член Общества океанских гребцов (Лондон), член «Клуба исследователей» (Нью-Йорк) и корреспондент журнала «Вокруг света» Василий Галенко.

Василий Иванович познакомит корабелов со своей новой книгой,

ния Смургиса и 20-летию со дня его гибели.

Более 12 лет Галенко дружил, сотрудничал и греб в одной лодке с Евгением Смургисом. Он стал координатором проекта кругосветного плавания на веслах под эгидой популярного журнала «Вокруг света». Друзья вместе строили две лодки для ледового и океанского плаваний, вместе готовили материалы для книги «На веслах по Земному шару». На веслах в одиночку и вместе с сыном, и с друзьями Смургис прошёл расстояние, равное кругосветному витку — 48 тысяч километров за 727 дней.

Впервые в истории мореплава-



содержание которой раскрывает историю прославленного российского путешественника Евгения Смургиса, который своими достижениями пополнил Книгу рекордов Гиннеса. Книга посвящена 75-летию со дня рождения Евге-

ния Евгений в одиночку совершил два маршрута в заполярных морях: от Тикси до Хатанги, а затем до Диксона. Он обогнул полуостров Таймыр — «макушку» Евразийского континента, достигнув у мыса Челюскина параллели 77 граду-

сов 44 минуты северной широты. Диплом Книги рекордов Гиннеса был достойной наградой Евгению, совершившему небывалый доселе подвиг. И беспримерное плавание на океанской семиметровой лодке вместе с сыном в ледовых условиях Карского и Баренцева морей от Диксона до Мурманска также удостоено диплома всемирной Книги рекордов.

Феномен Смургиса в том, что он изобрел стратегию речных сверхмарафонов, в том числе и против течения, а также в том, что он, впервые за всю историю царской, советской и нынешней России, вышел на гребной лодке в Мировой океан. Феномен Смургиса, как арктического гребца-мореплавателя признан во всем мире. Никогда до этого никто не отваживался плавать на четырехметровой гребной лодке в ледовых разводьях Заполярья.

Скромник и бесребреник Смургис не слишком устраивал тех, которые вполне могли бы помочь ему в организации и пропаганде гребного спорта. К примеру, его марафон на 4-метровой гребной лодке «Пелла-фиорд» против течения по порожистым рекам от Онеги на Белом море до Москвы мог бы стать эталонной гонкой, подлинным испытанием мужества и находчивости для людей любого возраста. А марафон Вологда — Великий Устюг — Архангельск по Сухоне и Северной Двине вполне мог стать образцом гребной марафонской гонки и обрести международный статус. Излишне рассуждать о марафонах по Иртышу, Оби, Енисею и Лене. А вот гребной маршрут по Дону от Липец-

ка до Волгограда (да и в обратном направлении) мог бы стать поводом для возрождения подзабытого термина «народная гребля».

Как это, к сожалению, повелось в литературе и искусстве: слава ко многим россиянам приходила, как громкое эхо их известности на Западе. Так и Евгений обрел свое признание и славу на родине уже после признания его необычного подвига в Великобритании, Франции, Ирландии и, к сожалению, уже после гибели в Атлантике...

Именем Евгения Смургиса названа улица в Липецке, где прошла его бурная молодость, там же открыт музей его имени. Хулиганские забавы школяров, кулачные бои и серьезное увлечение боксом, а также греблей на плёсах реки Воронеж сформировали в юности его крепкий бойцовский характер. Учеба в Пединституте снабдила очень



нужными и полезными для общения с людьми знаниями.

Во Франции в Морском музее города Ла Тремблад с 1994 года экспонируется его лодка МАХ-4, а улица и набережная носят его имя. Более того, во Франции издана книга «Евгений Смургис — океанский гребец», автором которой стала мадам Анни



Евгений Смургис на Темзе у Вестминстерского дворца

Эраль-Вио, вице-президент Морского музея. В Обществе океанских гребцов (Лондон) чтут память русского гребца и его имя значится на монументе в Ирландии, сооруженном в 2002 году в память погибших гребцов разных стран в Атлантике и Тихом океане.

Книга не случайно носит такое ёмкое название. Смургис на лодке МАХ-4 греб на всех великих реках Советского союза. Это Волга, Дон, Днепр, Обь, Енисей, Амур, Лена (не правда ли, нам сразу вспоминаются знаменитые дальние шлюпочные походы студентов-корабелов по всем этим маршрутам). В своих безупречных плаваниях первого в мире кругосветного маршрута на веслах он «отметился» в трех океанах Земли и пересек Евразию. Воистину, Евгений Смургис плавал на веслах по Земному Шару — лучше не скажешь...

С. АЛОВ

## Шахматная королева из Ханоя

Пять минут на все ходы! Шахматный блиц-турнир прошел на факультете иностранных учащихся.

правительстве родной Малайзии. Мы помним Азиру и гордимся ею! Теперь у нас новая чемпионка.



Турнирная сетка была общей для мужчин и женщин, и каждый участник встретился с каждым: от чемпиона до аутсайдера. Общеизвестно, что мужчины — ой, как не любят проигрывать женщинам, а в интеллектуальном виде спорта, каким являются шахматы, — особенно! Но и в жестких временных рамках молниеносной игры представительницы прекрасного пола раз за разом доказывают, что шуточки про «женскую логику» не имеют под собой никакой почвы. В Корабелке уже есть опыт женских побед в смешанных соревнованиях. Так, несравненная Норлин Азира Росли в 2012 году стала чемпионкой факультета и играла в шахматном клубе имени М.И. Чигорина за сборную университета. Теперь она успешно работает в

Это студентка До Лан Хыонг. Вьетнамская красавица и умница родилась и выросла в столице Социалистической Республики Вьетнам. Она достойнейшая представительница дружелюбного вьетнамского народа. Мы рады познакомиться с ней! Поздравляем с победой в шахматах! Желаем Хыонг успехов в стремлении совершенствоваться и свои физические качества, плаывая в бассейне «Прибой», который на протяжении многих лет арендует наш университет. Только здоровый и крепкий человек может в полной мере реализовать свои интеллектуальные возможности! Ждём новых побед и свершений, дорогая До Лан Хыонг!

Н.Н. АЛТУХОВА,  
ст. преподаватель кафедры физвоспитания

## Морской бал — всех друзей собрал

Молодежный бал в Морском корпусе Петра Великого, на котором по традиции подводятся итоги летнего сезона морские учебные заведения нашего города, предварялся встречей юных моряков «Ходили мы походами-2014». На нём лучшим морские молодежные экипажи представили свои достижения: яхтсмены и будущие военные моряки, матросы «Штандарта» и команда Atlantic Challenge Russia. Среди них блеснул рассказом, а также фото- и видеопозаком студент СПбГМУ Евгений Соляников, с которым мы этим летом в одной шлюпке отмахали вёслами не одну милю в походе по шхерам Ладоги. Представленная нашим университетом программа «Весла корабелов», а также шлюпочный парад Победы, регата «Вёсла на воду» и экологические походы по Ладожскому озеру были высоко оценены и удостоены грамоты Морского совета при Правительстве

Санкт-Петербурга.

Другому участнику нашего шлюпочного похода — студенту 3 курса СПбГМУ Николаю Лобанову была вручена грамота уже в главном зале — в номинации «За вклад в развитие морской деятельности и активное участие в морских молодежных проектах». Также в этой номинации награду получил наш известный аспирант Михаил Чемоданов. Его сподвижница на ниве роботостроения студентка 5-го курса Екатерина Гринько была отмечена Благодарностью Комитета по науке и высшей школе «За большие успехи в учебе и научном творчестве».

И наконец, было приятно получить из рук Ответственного секретаря Морского совета Татьяны Ивановны Чекаловой грамоту и мне — за серию фоторабот о шлюпочных походах по итогам фотоконкурса «Паруса молодежи Санкт-Петербурга».

На самом балу, открытом тор-

жественным маршем коллектива барабанщицы, блистали многочисленные юные дарования, голова кружилась от обилия очаровательных девушек в бальных платьях... Все пришедшие смогли окунуться в атмосферу, напоминающую светские приемы XIX столетия.

Особенностью прошедшего праздника стало присутствие на нём команды, в прямом смысле попавшей «с корабля на бал». Дело в том, что в этот день без торжественных церемоний у набережной Лейтенанта Шмидта ошвартовался знаменитый барк «Седов» Мурманского государственного технического университета, и члены его команды были приглашены на торжество, посвященные Дню основания регулярного Российского флота.

Морской молодежный бал продолжался до позднего вечера.

Алексей ВАСИЛЬЕВ

