

Задры Верфям

FOR FUTURE SHIPYARD SPECIALISTS

№ 5 (2469)
МАРТ 2012 ГОДА

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

ИЗДАЕТСЯ
С СЕНТЯБРЯ 1932 ГОДА



Говорят, что весна — время любви, новой жизни, самых прекрасных цветов, и неслучайно, наверное, именно теперь мы поздравляем женщин, ведь они воплощают в себе самые чудесные весенние качества: солнечную улыбку, непредсказуемую весеннюю грозу, нежность и свежесть первой листвы. В этот день примите самые искренние пожелания и поздравления с праздником весны. Желаем вам крепкого здоровья, бесконечного счастья, любви без границ. Пусть бытовые мелочи и стремления сделать карьеру не глушат в вас песнь жизни и весны. Расцветайте, ведь именно вы — наша весна!

Стихи поэтов Корабелки

В СТИЛЕ РЕТРО И НОСТАЛЬГИИ

Девушка — чудесница
Как-то по весне
На парадной лестнице
Повстречалась мне.

Улыбнулась милая,
Губки искривив.
Встала вдруг красивая,
На меня глядит.

Озорно, отчаянно
Смотрит на меня.
Я же — как ошпаренный,
Словно из огня.

Вижу, должен вымолвить
Слов ей целый полк.
А уста — закрытые,
Словно на замок.

Ноги онемелые
Заросли в гранит.
А она, чудесная,
На меня глядит.

Сутки простояли бы,
Месяц, целый год...
Сверху кто-то хлопнул дверью
И на нас идет.

Мы, недолго думая,
За руки взялись
И довольные сбегали
По ступенькам вниз...

Солнце лаской встретило,
Месяц подмигнуло.
И на сердце теплый ветер
Радостно подул.

Юрий Захаров

ЖЕНЩИНАМ КОРАБЕЛКИ

И в отделе кадров, и в архиве,
В бухгалтерии и ПФО —
Женщины, одна другой красивей
И притом в общении комильфо.

Та же песнь: ВЦ, библиотека,
Та же дань беспечной красоте...
Только молодого человека
Можно заподозрить в слепоте.

Красота направлена навстречу,
Красота не ходит по следам...
С превеликой радостью отмечу
Безупречность кафедральных дам!

Дополо: здравпункт и деканаты,
И «охрана нашего труда»!..
Как вы там, уехавшие в Штаты
И в другие страны, господа?!

Красота загадочна в оттенках,
Не убудет, знаю, наперед...
Почему ни строчки о студентках?
Молодые люди, ваш черед!

Константин Нецветаев

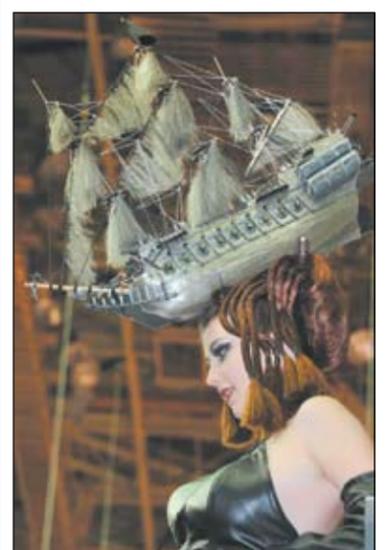


Фото А. Васильева из серии
«Девушки морской столицы»

Возрождение Студенческого Конструкторского Бюро

Три года назад в «ЗКВ» была опубликована статья под многообещающим названием — «Спроектировать, построить и выйти в море». Этот материал был посвящен участию яхты «Ника» в регате «The Tall Ship Race», а в послесловии была отмечена потеря Корабелкой яхт-клуба и флота яхт, а также бывшее существование Студенческого Конструкторского Бюро (СКБ), которое смогло создать ряд удачных проектов яхт, например, «Хортицу». Также отмечалось, что неплохо было бы возродить СКБ и создать Студенческую Верфь, для того чтобы студенты не только в теории, но и на практике попробовали построить корабль. Сознаю — я был автором этой статьи. Через некоторое время после выхода газеты у меня состоялся разговор с Александром Алексеевичем Березкиным, в ходе которого он предложил мне заняться воссозданием Студенческого Конструкторского Бюро в Корабелке. Я подумал и решил попробовать. И началось...

Как и любое важное дело, возрождение бюро началось с разговора с друзьями. Денис Хрущев, с которым мы вместе участвовали в TSR-2009, познакомил меня с профессором кафедры Проектирования судов Б.А. Царевым, который мог бы стать опытным наставником на этом нелегком пути. Вместе с ними были подготовлены две статьи, доложенные на конференции «Балтийский экватор» и опубликованные в сборнике.

Очевидно, что создавать Конструкторское Бюро ради одного проекта не имеет никакого смысла, поэтому нужно было обосновать необходимость создания и круг задач, а также несколько параметров перспективных проектов для работы.

Многие преподаватели сетуют на то, что у студентов пропал интерес к предметам, которым они обучаются. Многим из них неизвестны проблемы, с которыми придется столкнуться при проектировании и постройке судна, потому что они его никогда не видели. Многие годы студенты Кораблестроительного факультета Политехнического Института, а позднее ЛКИ, должны были проходить практику не только на производстве, но и на действующих судах в море. Многие принимали участие в исследованиях на судах. Сейчас у студентов нашего вуза, к сожалению, нет возможности пройти морскую практику, и поэтому они не имеют представления о реальных морских условиях. Также жизненно необходима практика проектирования не условных, а реальных объектов, которые будут воплощены. Очень

важно знать не теоретически, а практически, как технические решения влияют на изготовление и эксплуатацию судна, что важно, а что — нет. Все эти аргументы говорили в пользу создания СКБ, а в качестве основной задачи ставили разработку судов и морской техники для обучения и проведения натурных и полунатурных исследований в море.

В тот момент мне необходимо было готовиться к защите диплома, поэтому заниматься чем-либо еще не было времени, и дальнейшая работа была отложена до защиты. Однако я спросил своего дипломного руководителя, кто мог бы помочь в организации и что же еще мне и моим единомышленникам нужно, кроме желания. Он порекомендовал обратиться к М.Ю. Миронову, который занимается научной работой студентов. Михаил Юрьевич



Крейсерская яхта «Икар-3»

очень активно поддержал наше желание, но оказалось, что нужно еще очень многое и, прежде всего — официальное признание. СКБ должно либо быть, либо стать подразделением Корабелки. А поскольку оно официально ликвидировано в 2002 году, сейчас необходимо создавать его заново. Но после окончания вуза мне необходимо было работать, и времени для хождения по инстанциям и проведения переговоров стало совсем мало. Работа над созданием СКБ остановилась сама собой.

Так сложилось, что в январе 2011 года я устроился лаборантом на кафедру Теории Корабля, и у меня появилась возможность активнее работать над продвижением проекта. Михаил Юрьевич предложил попросить помощи в организации у Профсоюза Студентов нашего вуза, так как участников работ проще всего найти именно через профсоюз. Председатель студенческой профсоюзной организации А.Г. Егорова обещала помочь с нелегкой бюрократической частью организации, а также с поиском места.

В качестве первого проекта для работы СКБ было решено начать разработку исследовательской яхты, на борту которой могли бы проходить практику студенты, а также можно было бы проводить исследовательские работы в море. Одним из основных критериев проектирования является удовлетворение правил классификации ГИМС или СпортСудоРегистра, так как, если судно зарегистрировано в этих организациях, квалификационные требования предъявляются только к капитану и помощникам, кроме того, некоторые преподаватели Корабелки уже имеют необходимую квалификацию для управления маломерным или спортивным парусным судном. Это требование ограничивает длину судна 24 метрами, а вместимость — 80 регистровыми тоннами.

Наименьшими эксплуатационными затратами в настоящий момент обладают парусные суда, а так как время рейса не является ключевым условием проектирования, то целесообразно проектировать парусное судно со вспо-



Икар-2

могательным двигателем и электрогенератором на борту.

Поскольку проектируемая яхта должна совмещать в себе несколько функций, необходимо предусмотреть на судне помещение или место для установки, подключения и хранения необходимого оборудования, а также устройства для погрузки и выгрузки плавучего или подводного оборудования в море. Эти помещения должны быть спроектированы таким образом, чтобы в случае необходимости состав исследовательского оборудования можно было менять, а также переоборудовать помещения в жилье. Электрическая система судна должна позволять подключать и в течение необходимого времени использовать исследовательское оборудование. Необходимо предусмотреть разьездную шлюпку.

В качестве прототипов для проектирования были выбраны следующие суда:

1) Шхуна «Александр Ковалевский», построенная для Мурманской Зоологической станции в 1907 году. Длина — 21 м, ширина — 5,1 м, осадка — 2,6 м, водоизмещение — 40 т, экипаж — 6 человек, 8 исследователей на борту.

2) Крейсерская яхта «Хортица», спроектированная и построенная в 1961 году студентами ЛКИ. Длина — 18 м, ширина — 4 м, осадка — 2,2 м, водоизмещение — 24,3 т, экипаж — до 18 человек.

(Продолжение на стр. 2)



Новости ОСК

ОСК ПОЛУЧИТ ТРИЛЛИОН

До 2020 года Россия построит около 1350 гражданских судов на сумму 1,2 трлн руб., сообщили в Минпромторге.

Подавляющее большинство контрактов получит Объединенная судостроительная компания (ОСК), частные верфи выполнят заказы только на 78,6 млрд рублей. Главными заказчиками станут государство и нефтегазовые компании, в первую очередь Газпром. Они потратят на свои заказы 544,2 млрд руб., в том числе газовый холдинг — 357,7 млрд руб.

Бюджет выделит на строительство судов 230,9 млрд руб. ОСК уже назначена единственным исполнителем госзаказа на сооружение четырех ледоколов (на сумму свыше 25 млрд рублей). Ожидается, что корпорация также получит заказ за строительство серии атомных ледоколов.

Кроме того, планируется, что к 2020 году доля гражданских заказов ОСК вырастет с 17% от общего объема (по данным 2011 года) до 30%. Для ВМФ за это время собираются построить 100 кораблей, включая подлодки и суда обеспечения.

Отечественной судостроительной отрасли необходима поддержка государства и внешние стимулы, которые помогут сформировать вектор ее дальнейшего развития, считает Кирилл Маркин, аналитик Инвесткафе.

«Поскольку Объединенная судостроительная корпорация консолидирует львиную долю предприятий, участвующих в формировании рынка, то не прямое финансирование ОСК посредством госзаказа послужит своеобразным триггером, обеспечивающим мультипликативный эффект для всех входящих в госкорпорацию компаний. Таким образом,

сейчас определенно можно говорить о том, что правительство серьезно намерено реализовать планы по поддержке российского судостроения, и переходит к активным действиям. Впрочем, также необходимо, чтобы полученные средства инвестировались в техническое и технологическое перевооружение производственных мощностей. В противном случае госкорпорация будет стремительно терять позиции на мировом рынке», — полагает эксперт.

ОСК ПОЛУЧИЛА ПРАВО НА ВЫБОР

ОСК наконец договорилась с акционерами банка «Россия» о покупке контрольного пакета Выборгского судостроительного завода (ВСЗ) за 1,8 млрд руб. Таким образом, корпорация консолидировала практически все крупные российские судостроительные активы, осталась лишь «Северная верфь». С покупкой ВСЗ у ОСК появилась площадка для строительства ледоколов, а также большой земельный участок на берегу Финского залива, который получили еще предыдущие владельцы.

ОСК договорилась о покупке 79,33% акций Выборгского судостроительного завода. По словам пресс-секретаря ОСК Алексея Кравченко, документы о приоб-

ретении пакета были подписаны 23 февраля, сделка будет закрыта в течение «нескольких дней». Контрольный пакет ВСЗ обошелся ОСК в 1,8 млрд руб., эти деньги корпорации дал Газпромбанк, который также выступил и агентом по сделке. Условия, на которых был предоставлен кредит, стороны не раскрывают. Президент корпорации Роман Троценко заверил, что госкорпорация сохранит посты за председателем совета директоров ВСЗ Георгием Порядиным и главой предприятия Валерием Левченко и не станет менять менеджмент завода.

ОСК купила акции ВСЗ у совладельцев банка «Россия», которые контролировали верфь с 2007 года. Из отчета ВСЗ за четвертый квартал 2011 года следует, что 21,7% акций предприятия принадлежали Николаю Шамалову, остальные пакеты были распределены между его партнерами — по 10,8% акций завода владели Василий Горелов и Сергей Колесников, 8,2% и 3,6% — Александр Петров и Георгий Порядин.

Самый крупный пакет в 24,9% принадлежал кипрскому офшору «Доломана Холдинг Лимитед», который на рынке тоже подконтролен Николаю Шамалову и его партнерам.

Подробнее:

www.kommersant.ru/doc/1881329

Коллектив барабанщиц "Drumbeat" приглашает!

Милые девушки, если вы талантливы, красивы и энергичны и не знаете, как себя реализовать, приходите в "Drumbeat"!

Мы выступаем как в С-Петербурге, так и в других городах страны, открываем почти все мероприятия Корабелки!

В коллективе ведется постоянный набор. Основные требования к участницам: рост - от 170 см, чувство ритма и музыкальный слух, наличие свободного времени по вечерам 2 раза в неделю. Занятия проходят в КБЦ (пр. Жукова, 44). Присоединяйтесь, и жизнь заиграет новыми красками!

Телефон: 8-952-3-666-120 Лизавета, 8-921-446-93-97 Елена

Новости интеллектуального клуба

Сборная Корабелки, команда «Арабелла», вышла в финал Гран-при Санкт-Петербурга по «Что? Где? Когда?», заняв второе место в своей отборочной подгруппе.

В зачете «Брейн-ринг» корабли «прошли катком» по соперникам, одержав 9 побед и уступив лишь самую последнюю, уже ничего не решавшую встречу. Финальные игры пройдут в начале мая. Вот имена наших «ЧГКашников»: Станислав Малиновский (капитан сборной «ЧГК»), Никита Ивинский (капитан «Брейн-ринга»), Даниил Боцман, Алена Доманина, Андрей Новиков, Дмитрий Арбузов, Максим Милашенко, Вероника Цой, Борис Княжевский.

Среди знатоков можешь оказаться и ты! Клуб интеллектуальных игр ждет новых членов. Желающие могут обратиться к Никите Ивинскому на электронный адрес: boasvindas@mail.ru.

Поздравляем Анастасию Кулик (гр. 9260), давшую наиболее близкий к правильному ответ на викторину. Новые викторины и новости интеллектуального клуба ищите в следующих выпусках «ЗКВ»!

От всей души!



ту по организации и пропаганде физической культуры среди вузов Петербурга, активно работает в научно-методическом совете кафедр физического воспитания города. Он принимал участие в формировании учебной программы высших учебных заведений по предмету «Физическая культура», является оппонентом диссертационных работ, защищенных в НГУФК им. П.Ф. Лесгафта, членом инициативной группы по созданию Петербургской Ассоциации по физической культуре и физическому спорту, объединяющей высшие и средние учебные заведения города.

От души поздравляем с 70-летием заведующего кафедрой физического воспитания профессора **С.С. Крючека**. Уже более тридцати лет Сергей Сергеевич работает в Корабелке, читает курс лекций, формируя у студентов основные принципы и понятия физической культуры и личности.

Сергей Сергеевич является высококлассным спортсменом: неоднократный чемпион Ленинграда, СССР и зимних Первенств Европы, заслуженный работник физической культуры РФ. В его арсенале немало наград, среди них: знак «Л» — Ленинграда от Комитета по физической культуре и спорту мэрии Санкт-Петербурга и грамоты спорткомитета за большой вклад в развитие физической культуры и спорта.

В настоящее время Сергей Сергеевич ведет большую рабо-

Более десяти лет он является ответственным редактором сборника материалов Санкт-Петербургской межвузовской научно-практической конференции студентов высших учебных заведений России и членом научного комитета Международного конгресса «Человек, спорт, здоровье». Имеет высокий авторитет в университете и в городе.

Кафедра поздравляет и желает: **Эта дата — вовсе не предел, Он ни в чем не знает поражений, Он талантлив, полон сил**

и смел! И когда в душе открытий жажда, К воплощению замыслов азарт, Юбилей — не просто праздник важный —

Для побед блестящих новый старт!

Возрождение Студенческого Конструкторского Бюро

(Окончание. Начало на стр. 1)

3) Крейсерская яхта проекта СОЛ-1350, также разработанная студентами ЛКИ, строившаяся с 1990 года серийно на Соломбальской судовой верфи в Архангельске. Длина — 13,5 м, ширина — 3,8 м, осадка — 2 м, водоизмещение — 14 т, экипаж — до 10 человек.

4) Крейсерская яхта «Антарктика», построенная по проекту студентов Николаевского Кораблестроительного Института в 1961 году. Длина — 24,8 м, ширина — 4,85 м, осадка — 2,92 м, водоизмещение — 47 т, экипаж — 24 человека в дальних походах и до 30 человек в коротких выездах.

5) Крейсерская яхта «Икар», построенная по проекту студентов Николаевского Кораблестроительного Института в 1987 году, совершила кругосветное путе-

шествие. Длина — 16 м, ширина — 4,5 м, осадка — 2,6 м, водоизмещение — 25 т, экипаж — 6-8 человек.

6) Крейсерская яхта проекта СТ 1490 по проекту Александра Сергеевича Стружилина, который в свое время возглавлял в Корабелке СКБ «Океан» («Аира-2», построена в 1995 году, совершила кругосветное путешествие). Длина — 14,9 м, ширина — 4,6 м, осадка — 1,9 м, водоизмещение — 19,7 т, экипаж — 8 человек.

Все суда имеют две мачты и почти всё бермудское парусное вооружение, которое существенно упрощает работу с парусами, поэтому проектируемое целесообразно вооружить бермудским иолом или кечем, для уменьшения нагрузки на рангоут и такелаж, а также снижения центра парусности.

Так как предусматривается постройка либо одного, либо малой серии судов, то целесообразно в качестве конструктивного материала выбрать сталь или дерево (возможно, их композицию). Постройка такого судна требует меньшего количества затрат на материалы и может осуществляться на обычных верфях. Технология постройки известна большому количеству работников и не требует специальных условий или редкого оборудования. Рангоут целесообразно проектировать из алюминиевых сплавов.

Всё вышесказанное позволило сформулировать два варианта технического задания для эскизного проектирования, разработка которых продолжается.

Важным вопросом при проектировании является определение формы корпуса, для чего желательно провести модельные испытания. Надеюсь, это тоже удастся осуществить. Для этого необходимо разработать серию теоретических чертежей корпусов и фальшкилей и построить по ним модели.

Прошло достаточно много времени с момента начала работ по СКБ, и часть друзей, с которыми мы начинали работать, уже окончили университет или пишут диплом, поэтому у них нет возможности помогать в проектировании. Но, к счастью, пришли и новые люди, которые готовы продолжать работы. Наконец-то у нас появилось специально отведенное для СКБ помещение в корпусе «Б». Здесь скоро появится мастерская, в которой можно будет изготавливать макеты и модели, а также небольшие суда и аппараты.

Подводя итоги, можно сказать, что работа по созданию проекта движется, хотя хочется, чтобы это происходило быстрее. Остаются нерешенными множество вопросов, в частности — состав исследовательского оборудования. Создание проекта — это большая, трудная, но очень интересная работа. Необходимо быть готовым к тому, что работе придется посвящать львиную долю свободного времени, а результаты не появятся сразу. Но это и есть настоящее творчество.

Поэтому я приглашаю всех, кто хочет попробовать свои силы в



Крейсерская яхта «Хортица»

проектировании и создать настоящий рабочий проект, в еще пока официально не существующее, но уже работающее СКБ. Хочу попросить помощи у всех кафедр нашего большого университета, ведь нам необходимы консультации и проверка уже сделанного. Кроме того, прошу всех заинтересованных преподавателей и научных работников подумать над возможными исследовательскими работами в море и тем, какое для этого нужно оборудование. Это необходимо не только для правильного создания проекта, но и для привлечения яхты «Хортица» к активной работе со студентами. Сейчас существует определенный

вакуум во взаимодействии между капитаном «Хортицы» и кафедрой нашего вуза. Мне кажется, что главной причиной этого является отсутствие представления о том, какие работы можно провести на ней в море, отсюда — отсутствие представления и о том, что для этого нужно сделать.

По всем вопросам можно обратиться к Борису Андреевичу Цареву на кафедру Проектирования судов, к Михаилу Юрьевичу Миронову на кафедру Строительной Механики Корабля, к Анне Георгиевне Егоровой в профком студентов и ко мне на кафедру Теории Корабля.

Дмитрий ВИРЦЕВ



Крейсерская яхта СОЛ-1350

ШЛЮПОЧНЫЙ ПОХОД ПО ДВУМ МОРЯМ

(Продолжение, начало
в ЗКВ № 4 от 17.02.2012)

4 июня. Стоим в устье реки Вулан, в поселке Архипо-Осиповка. Пришли после полудня на веслах с парусом пополам. Солнце палит — сгорели жутко. Носы, несмотря на все защитные меры, пооблезли у всех, одежда — словно раскаленные рыцарские доспехи, жжет тело при каждом шаге. Но жажда впечатлений сильнее жары и усталости — оставив дежурных управляться с обедом, гурьбой двигаемся в город. Высокий белый крест памятника Архипу Осипову, чье имя носит селение, хорошо виден на фоне зелени с моря. Аккуратно убранная площадка, свежесоборенная балюстрада, клумбы, окружающие камень, на котором укреплен крест, и еще не увядший цветок на камне — все это радует вниманием к памяти доблестного русского солдата, погибшего на этом месте более ста лет назад.



— такова надпись на камне.

Окруженное бесчисленными полчищами врагов, долго отбивалось укрепление Михайловское, а когда иссякли силы защитников, Архип Осипов, вызвавшийся «охотником» перед боем, взорвал пороховой погреб вместе со всем укреплением и ворвавшись в него врагами.

А вот и свидетель гражданской войны — знаменитый висячий мост через реку Вулан. Шагая по этому хлипкому сооружению, надписи на котором призывают пешеходов «идти не в ногу», трудно представить, что неслись когда-то по нему лихие конники из «Железного потока», сумевшие захватить мост невредимым. Прекрасен парк здешнего санатория, эффектная линия высоких кипарисов у моста, а напротив за рекой — почти отвесная стена гор с лесами, словно уходящими к небу. Здорово было бы забраться туда, но уже поздно — пора обратно.

5 июня. Распорядок привычный — с утра ветер, побалуется, поиграет, а затем — извольте-ка за весла! Не знаем, что и делать. Вместо монет бросаем теперь пивные бутылки, уже третью отправили за борт. Ага! Кажется, задул, тянет потихоньку. Вмиг подняты паруса, хоть и в бейдевинд, но все же идем. К исходу второго часа дня далеко по курсу обнаруживается силуэт встречного судна. Все выше и выше вырастает из моря белый корпус большого теплохода, идущего на нас. «Сванетия» — читаем в бинокль название.

Пеленг на теплоход не меняется, это значит, что дальнейшее сближение грозит столкновением. Держимся сколь можно круче к ветру, начинают заполаскивать паруса, но ничего не получается — идем прямо на теплоход. Громада его растет, подвигается. Придется делать поворот, следуя строгим «правилам для предупреждения столкновений судов в море», предписывающим шлюпкам «стормозить с пути идущих судов». Экая досада, сколько пути придется потерять на циркуляции, поворачивая через фордевинд. А оверштаг при таком ветре не выйдет...

«К повороту!..» Но что это — белая громада легко клоняется влево, уступая нам путь. «Отставить поворот!» На «Сванетии» поняли наше «бедственное» положение. Нашу скорлупу, размерами меньше спасательных шлюпок в рострах «Сванетии», там признали за парусное судно, которому, являясь сами «судном с механическим двигателем», обязаны уступить дорогу. Вот истин-

ный образец морской культуры!

По семафору обмениваемся приветствиями с моряками «Сванетии»: «Счастливого вам пути!»

Качнув нас на своей волне, проходит рядом белоснежный красавец, быстро уменьшаясь, и вот он уже едва виден на горизонте.

А мы снова одни. Опять разошлись с флагманом; мы делаем галс от берега, они к берегу. И опять нам везет — на галсе, уходящем в море, получили-таки хороший ветер. Флагман был в это время позади, почти на самом горизонте, слабеет белое пятно его паруса, а в половине шестого вечера исчезает вовсе.

Но что делать, если у нас хороший ветер?! Во все глаза следим за горизонтом. Вот что-то белое появилось сзади. «Наши!» Но нет — это теплоход. «Петродворец» — прочли, когда он приблизился. А наших не видно.

Разделились по секторам наблюдения — каждый обшаривает свой участок горизонта — пусто по-прежнему. Ложимся на другой галс — к берегу. Горизонт ясен, лишь дальние берега в дымке, слегка переливаются береговая линия — до самого горизонта, и — ничего. Уже час, как мы потерялись.

Даем ракету. Всплываем по своим секторам — хоть бы что-нибудь! Через пятнадцать минут даем вторую ракету, и из ущелья прямо по курсу видим ответную.

«Вижу шлюпку у берега» — раздается с бака долгожданное сообщение. Бинокль переходит из рук в руки — да, вроде шлюпка, подтверждают все. И ракета отсюда. Из-за паруса с кормы ничего не видно впереди, надо и самому посмотреть — передаю румпель, беру бинокль. Да, действительно, вроде шлюпка.

Да это же скала! Идеально правильным прямоугольником, словно гигантский спичечный коробок, поставленный «на-попа», высится она у самого уреза воды, едва отступая от берега и совершенно сливаясь с ним.

А шлюпки нет. Дело плохо, держим курс на расщелину, откуда видели ракету. Даем третью, и с берега, ближе ложной шлюпки, взвивается ответная. Там же видим шлюпку. Какая она маленькая против ложного силуэта...

Оказалось, наши вот уже час как подошли на стоянку, благодарно пройдя под берегом на веслах. А не видели мы их просто потому, что земля-то ведь круглая, и мерцающая полоска, что казалась нам линией берега, была линией горизонта в море. Береговая черта отстояла от нее всё еще в солидном расстоянии и в полном соответствии с законами географии была невидимой для нас.

Ущелье, где мы ночуем сегодня, зовется Прасковеевская щель. Несколько таких щелей мы видели днем с моря. Неширокая, метров 200-300 Прасковеевская щель густо поросла зеленью, и отвесные склоны, и сама долина — всё в роскошном убранстве веселой, смеющейся зелени.

6 июня. Половина пятого утра, а мы уже идем дальше — ранним утром бывает ветер.

Уже через пять минут поравнялись с «нашей» скалой, которую можем теперь разглядеть во всех подробностях. Это громадная идеально ровная плита высотой 15-20 м, толщина около 1,5 м и длина метров 8. Стоит под углом к урезу воды, глядя своей плоскостью на юго-запад и занимая почти всю ширину каменистого пляжа между стеной скал и урезом верхней части — отверстие, пробитое, как мы немного погодя вычитали, артиллеристами, не то морскими, не то сухопутными. Скала носит название скалы-паруса. Очень верно.

Задул приличный ветер, балла два-три, кое-где виднеются барашки на гребнях волн; отлично идем на фордевинд. Свободные устраиваются под банками вздремнуть часок-другой. Курс спокойный, идем хорошо.

Меняется постепенно картина берега. Величественные обрывы скал с соснами поверху понижаются, горы отступают от берега, сглаживаются, залегают пологими холмами, и лишь кое-где оставляя у берега невысокие обрывы. Широкие долины выходят к морю. Небольшие селения на берегу с двух-трех этажными белыми домиками.

Оказывается, у Геленджика имеется двойник — Геленджик фальшивый, названный так по чрезвычайной схожести их берегов. В этом убеждаемся тут же на месте, находясь как раз на полпути между ними. Вот они, две бухты слева и справа, и у каждой «толстый» мыс с южной стороны и «тонкий» с северной. Действительно, мореплавателю, оказавшемуся впервые у этих берегов, очень просто, особенно в тумане, забрести вместо одной бухты в другую.

Между тем, с ветром происходит что-то непонятное — начал крутить, а потом и скис вовсе. На веслах сходимся с флагманом, получаем от них термос с кофе.

Завтрак на траверзе Геленджика. Город далеко в глубине бухты, в просторной долине. Далеко отступая от города, окружают бухту невысокие сероватые горы.

Появился ветер, следуя примеру флагмана, ставим парус. Пока у нас разливали кофе, флагман, поставив паруса «бабочкой», т.е. развернув их в одной плоскости, перпендикулярной направлению ветра, начинает уходить.

Покончив с кофе, ставим «бабочку» и мы. Но ветер падает, и мы переходим на весла, оказавшись в порядочном удалении от флагмана.

Проходим тонкий мыс — северную оконечность геленджикской бухты и окраинные дома города. Пытаюсь разглядеть памятник Лермонтову, он где-то в городе, но не вижу. Кончился Геленджик, показались небольшая долина справа, с несколькими белыми корпусами какого-то санатория, и вот уже скрылась.

За кормой — лишь невысокие горы. Неожиданное явление тут же заставляет забыть о Геленджике. Далеко-далеко, в дымке моря открывается прямо по курсу нечто высокое, розоватое и воздушно-легкое, что-то вроде севшего на воду громадного облака, остров или дальний мыс? Но ведь в Черном море нет островов. Справляемся по нашей туристской схеме. После санатория за Геленджиком по бе-



регу нет никаких больших мысов вплоть до самого Новороссийска. Выходит, что этот остров — северная конечность Цемесской бухты, берега которой еще скрыты за горизонтом. Значит, впереди уже Новороссийск — не верится... Вступаем под паруса, и уже через час в слабой дымке появляются из-за горизонта берега, связывающие наш остров с материком.

А бухта растет, раскрывается. Флагман по-прежнему держит курс на север, не проявляя намерения заходить в Новороссийск. Идти туда — значит, делать лишний крюк в 11 миль, да и выби-

раться оттуда тяжело — в Цемесской бухте, говорят, постоянная толчея волны и ветра.

А времени у нас в обрез — наши дипломники, отчаянные ребята, отправились в поход, сумев выкроить время перед защитой дипломных проектов. А срок защиты близок. Потому так коротки наши стоянки, потому так «гонит» флагман, потому и Новороссийск остается справа.

Старожилы, правда, утешают, что в городе мало интересного — скучный, пыльный. Но слишком много значит название этого города, чтобы не пожелать увидеть его.

Пересекаем Цемесскую бухту, где-то под нами — корабли славного Черноморского флота, затопленные в тяжелую пору 18-го года.

Первоклассный дредноут «Свободная Россия», новейшие эсминцы с гордыми названиями русских побед на Черном море — «Калиакрия», «Керчь», «Фидонаси» — как было бы здорово, если поднять целиком хотя бы один из них — таким прекрасным памятником как революционным морякам, так и русской технике (лучшими в мире были тогда наши эсминцы!) мог бы стать тот же эскадренный миноносец «Пронзительный», который, как писали недавно, собираются поднять для сдачи в металлолом. Литеры корабельного названия, переданные в музей — как это мало!

Примерно на середине Цемесской бухты, около 11 часов дня, мы получили возможность убедиться в тех ее свойствах, о которых знали понаслышке. Скрылось солнце, волна уже 1,5-2 м, пошел дождь, а направление ветра менялось чуть ли не каждую минуту.

Народ мечется с левого борта на правый, едва успевая открывать шлюпку. Переходим на весла. Верно говорят, что в Цемесской бухте путной погоды не бывает.

В половине двенадцатого проглянуло солнце, ветер, кажется, начал устанавливаться, и в полдень Новороссийск зашел за мыс, на правом траверзе.

Предместье Новороссийска, где-то здесь должен быть памятник героям «Малой земли», но его почему-то не видно с моря.

Идем, сопровождаемые с кормы высокими валами. Пытаемся распознать, который из них — «девятый». Вот проходит несколько спокойных, почти одинаковых, а десятым-двенадцатым набегаает «девятый», раза в пол-



удается «достать». Одно время начало сокращаться расстояние между нами, а потом опять стало прежним. На сегодня мы с флагманом поменялись ролями. Призрачным «летучим голландцем» сияет на горизонте его парус, зашел за очередной мыс и скрылся вовсе.

Идем близко у берега. После Мисжако он стал опять высоким и обрывистым. Растительность уже совсем скромная — невысокий приземистый кустарник, густо, словно на голове негра, курчавится на отвесных склонах.

Шесть часов вечера — прошли мыс Утриш, а флагман маячит уже у следующего мыса.

Самые отчаянные «сачки» вылезают наверх из-под банок — спать больше нечем. Вылезают, не веря своему счастью — неужели все идем? Шестой час идем попутным ветром — неслыханно! Волна почти успокоилась, ветер ослаб, но пока идем неплохо. Этак и до Анапы сегодня дотянем.

Еще у Утриша собирали симпозиум — «не пора ли брать за весла?» Но мнения были столь единодушны, грести так не хотелось, сигналов подгоняющих с флагмана не было, потому решили подождать до следующего мыса.

Прошли мыс, за которым должен быть Су-Псех, но на берегу — никаких следов жизни. Это несколько озадачивает, уж не сбился ли мы со счета? Но все почему-то твердо верят в Анапу за следующим мысом; утешаемся, что Су-Псех, наверное, где-нибудь среди гор.

Обстановка совсем уже скучная — солнце где-то во мгле слева, уже садится в воду, небо серой простыней нависло прямо над головой, в окне тумана виден лишь берег напротив — скучный и, словно по линейке, ровный обрыв. На этот раз предложение погрести возражений не вызывает.

В 7.20 вечера пошли на веслах. Туман несколько отступил, с заходом солнца начал мигать маяк. До него еще несколько миль пути, держим прямо на него.

Постепенно приближается берег справа, пошли какие-то постройки наверху обрыва — следы человеческого жилья, значит, все-таки Анапа.

В половине девятого мы уже под маяком, на самом краю обрыва, рядом — здания, видим гуляющую публику, а вон и наши «махальщики» — двое «молодых» с флагмана бегут поверху — встречать. Обмениваемся с ними семафором, плюхаемся зачем-то нам под нос ракету — это уже для эффекта перед публикой (да и не тащить же их обратно неиспользованными) — ох, молодежь! Еще несколько десятков гребков, и мы у пирса, где уже час как ошвартовались, стоит наш флагман. И так, за 16 часовых часов пройдено 50 с лишним миль. Теплая встреча у моряков-пограничников, вечернее знакомство при фонарях с Анапой, наутро — поход.

Ночуем с комфортом в казарме моряков.

(Продолжение следует)

сатирический журнал НА ПОЛУБАКЕ



Вместо приказа по «Полубаку» от 8 марта 2012 года

От мужского от народа
Мир вам, женщины, на годы!
Хоть пишу я вам один,
Но скажу за всех мужчин:
В Женский день, Восьмого марта,
Поздравляем вас с азартом
И всегда под этот день
Сочиняем оребедень...

От корпускул и эфира
Славим мы Начало мира,
А Начало, без прикрас,
В глубине веков — от вас!
(Если двигать не от Бога,
Фантазируя немного).
Бытие философично:
Вы — первичны, мы — вторичны.
И теперь уже не ложно
Нам сказать об этом можно.
Маркс об этом умолчал,
Вы — начало всех начал!
Врать за всех не правомочно,
В Корабелке — это точно!
Будьте ж вы красивы, здрáвы
И с мужчиной в споре правы!
(Тут имеется в виду
Этот самый день в году,
А в другие дни — ни-ни,
Даже, Боже, сохрани!)
Славьте Университет,
Знает пусть весь белый Свет
То, что главный в нём момент —
Славный женский контингент!

От имени и по поручению,
С. АЛОВ, боцман «Полубака»

Знаете ли вы, что...

...Черная рубашка в белую крапинку — идеальная защита от перхоти!
...Кабачковая икра станет вкуснее, если заменить ее черной или красной.
...Водку нужно пить очень холодную. Просто ледяную. Тогда у мужа на утро будет не позорный бодун, а благородная ангина, на основании чего любой врач просто обязан выдать ему больничный.
...Чтобы узнать, посолен ли борщ, достаточно опустить в него два электрода и пустить по ним ток. Если появится запах хлора, значит, борщ уже посолен.
...Чтобы руки не пахли рыбой, достаточно на несколько секунд опустить их в керосин.
...Горячая крышка на кастрюле выглядит так же, как и холодная!
...Вегетарианский суп будет питательней, если в него положить немного мяса.
...Большинство электрических приборов потребляют меньше электричества в выключенном состоянии.
...Носки прослужат вашему мужу гораздо дольше, если вы их вымочите в эпоксидной смоле и высушите феном.
...Обед покажется мужу намного вкуснее, если перед этим не кормить его два дня.

Княжна

Казаки. Атаман, лодку заливают!
Разин. Всё лишнее — за борт!
Казаки. Всё, что могли, выкинули! Осталась княжна!
Разин. Княжна?!.. Хм...
Княжна. Почему меня? Разве я не красива и не гожусь для вашего атамана?
Казаки. Ну не бочку же с вином нам выбрасывать?!
Княжна. Выкиньте сундук с золотом!
Казаки. Это общак!
Княжна. Тогда сундук с серебром!
Казаки. Это наш заработок!
Княжна. Ну, тогда мешок с жемчугами, ковры с утварью!
Казаки. Чтоб наши жены нас домой не пустили?!
Разин. А может, все-таки, бочку с вином?!
Казаки. Ты что, совсем сдурил, атаман!
Разин. И в самом деле, чего это я! Извини, княжна, придется тебя, больше нечего! (Поднимает княжну над водой).
Княжна. Стёпушка, ты кого слушаешь? Они же спились все! Их кодировать надо!
Разин. Это ты в самую точку попала! Пить, казаки, меньше надо! (Опускает княжну в лодку). Выки-

нем из каждого сундука понемногу и ковры тоже!

Казаки. Супротив народа идешь, Степан Тимофеевич! А зачем? Да в Воровском Городище на наши богатства сорок таких царевен купить можно! На кой ляд эта султанка сдалась? Ее и ущипнуть-то не за что!

Разин. А ведь верно, пожалуй! (Поднимает княжну).

Княжна. Да что они смыслят в мировых стандартах, буяны! Стёпушка, я ж тебя знаю, у тебя душа добрая, отзывчивая! Это они тебя подбили царскую казну грабить, они подговорили персидский флот потопить, моего отца дочери лишить! Но ты же не такой, как они, Стёпушка!

Разин. Да, я не такой! (Опускает княжну).

Казаки. Мы с тобой одной крови, Степан! Бросай персиянку! Бросай!

Разин. И то правда, чужая ты нам. (Поднимает княжну).

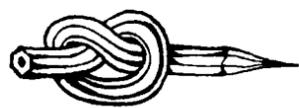
Княжна. Степан, ты что, националист? Персиянок топить!

Разин. Да, нехорошо получается по национальному признаку! (Опускает княжну).

Казаки. Нас на бабу променял?! Где же верность твоя мужской дружбе, атаман?!
Разин. Казаки дело говорят! Мужская дружба — святое! (Поднимает княжну).

Женщина может всё

- Бог сначала создал мужчину, а потом подумал, что способен на большее... И создал женщину!
- Мужчины — что мыльные пузыри: первый всегда неудачен, второй уже лучше, но только третий по-настоящему красив и радужен.
- На мужиков нужно плевать, как на почтовые марки, лучше клеиться будут!
- Хорошие мужики на дороге не валяются, они лежат на чужом диване!
- Каждая женщина мечтает о принце на белом коне, но зачастую им попадают только кони, причем далеко не всегда белые... да и кони ли?
- Всю жизнь мужчины вешают женщинам лапшу на уши... А мы (женщины) потом ее снимаем и вешаем им на рога.
- Если мужчина в постели назвал вас другим именем — скажите, что он не угадал и что в финал выходит другой участник.
- Правильно брошенный мужчина вернется бумерангом!
- Женщина может всё, а мужчина всё остальное!



«Есть женщины в русских селеньях!»

как бы говорят своими рисунками Юрий Санников «Баба Яга на рыбалке» и Сергей Корзун «Анна Каренина». И с ними невозможно не согласиться!



Княжна. Да они просто завидуют, что я не их полюбила, а тебя!

Разин. Точно, завидуют! И как это я сам не догадался? (Опускает княжну).

Казаки. Атаман, кончай волюнку тянуть! Не потопишь ее — утопим тебя!

Разин. Это они могут! (Поднимает княжну).

Княжна. Да они же тебя на понт берут! У тебя два пистолета за поясом и кистень в кармане! Атаман ты или демократ?! Они тобой, как шестёркой вертят!

Разин. А вот это ты правильно заметила! (Опускает княжну, вытирает пот со лба).

Казаки. Степан, она тебе зубы заговаривает, а ты и уши развесил! Это же цыганский гипноз! Внушение в бодрствующем состоянии! У ней бабка цыганкой была!

Разин. Точно — гипноз! (Свидимым усилием поднимает княжну).

Княжна. А как же любовь, Стёпушка?! Ведь ты меня любишь?!
Разин. Люблю! (Опускает княжну).

Казаки. Атаман, учти, скоро выборы! Не выкинешь княжну — мы тебя на второй срок в атамане не оставим!

Разин. Вот чёрт! Совсем из головы вылетело! Извини, княжна, общественные интересы выше личных! (С трудом поднимает княжну).

Княжна. Ты мужчина или качок?

Разин. Атаман я! (Тяжело дыша, держит княжну на вытянутых руках).

Казаки. Бросай персиянку, атаман! Бросай!

Княжна. Тоже мне, Герасим нашелся!

Разин. Какой конфликт долга и чувства! Топить или не топить — вот дилемма!..

Неожиданно княжна выскальзывает из его уставших рук и летит в воду.

Княжна. Эх ты, Стёпа...
Казаки. Так поступают настоящие атаманы!..

Сергей СИЛИН
Рис. Евгений КРАН



Император — отдыхает!

Инженер исследовательской лаборатории Мокросухов обладает удивительными способностями. Он может одновременно заниматься несколькими делами: бить баклуши, валять дурака, чешать язык, молоть вздор, точить лясы, плевать в потолок, нести околесицу... Это в три раза больше, чем мог делать римский император Юлий Цезарь.

Странная картина

открылась на телеэкране взору нашего любимого классика: это была многосерийная экранизация его романа.

«Берегите зеленого друга!»

— под таким девизом в очень теплой дружеской атмосфере прошел симпозиум работников

ликёро-водочных предприятий «Кристалл» (Москва) и «Ливиз» (Петербург).

Новые обряды

Замечательный обычай получил прописку в селе Верхние Гоновобели. Юноша и девушка, желающие сочетаться браком, сначала знакомятся, встречаются, подают заявление, расписываются, играют свадьбу, а затем уж заводят детей.

Стихотворение на «ПБ»

Анатолий ЖИТНИЦКИЙ
ГОВОРИЛЬНЯ

«Молодая, не больная, не болезная,
Что ни зуб, то целый, без дупла,
Я, как новенькая печь железная,
Раскалённая добела.

Вхожу в троллейбус. Долгий путь,
Лоб морщу, как в мыслильне.
...Полночный транспорт городской,
Ты — градская мечтальня.»

Светлана ЕВСЕЕВА

Я вовсе не болезная,
Пишу стихи обильно...
Я, как перо железное,
Трудились в сочинильне.
Я до мурашек смелая,
Пишу не тривиально.
И даже зубы целые,
Не съедены в извильне.
В такси и на извозчике,
В троллейбусе стосильном —
Пишу единым росчерком
В мечтальне и в мыслильне.
Меня в троллейбусе в час «пик»
Толкали так нахально,
Что не ворочался язык
Стихами во стихильне.