

Хроника

ВОЕННО-МОРСКОЙ ИНЖЕНЕРНЫЙ ИНСТИТУТ – 210 лет военно-морскому инженерному образованию¹

31 августа 2008 г. исполнилось 210 лет военно-морскому инженерному образованию. Начало становлению инженерной подготовки офицеров флота было положено основанием в Санкт-Петербурге в соответствии с Указом № 18634, высочайше утвержденным 20 (31) августа 1798 г. императором Павлом I, Училища корабельной архитектуры – первого в мире высшего военно-морского инженерного учебного заведения.

Старейший военно-морской инженерный вуз страны прошел большой путь развития. За 210 лет своей истории он неоднократно менял название, дислокацию и профиль подготовки выпускников. Вот уже почти 140 лет он размещается в здании Главного Адмиралтейства Санкт-Петербурга. В честь своего 100-летия в 1898 г. Училище корабельной архитектуры получило наименование – Морское инженерное училище императора Николая I; в 1927 г. – Военно-морское инженерное училище имени Ф.Э.Дзержинского; в 1939 г., когда училище за исключительные успехи в деле подготовки командиров-инженеров для отечественного флота и за овладение новейшими образцами техники было награждено орденом Ленина, оно получило название «Высшее военно-морское инженерное ордена Ленина училище имени Ф.Э.Дзержинского» (ВМИУ), а с 1 ноября 1998 г. – это Военно-морской инженерный институт (ВМИИ). До этого, в связи с развитием отечественного Военно-Морского Флота после Великой Отечественной войны и расширением в этой связи подготовки офицеров-инженеров Флота, в г.Пушкине Ленинградской области и г.Севастополе были открыты соответственно 2-е ВВМИУ, затем ВВМИУ имени В.И.Ленина в 1948 г. и 3-е ВМИУ, впоследствии – Севастопольское ВВМИУ в 1951 г.

Их становление происходило при значительной помощи ВВМИУ имени Ф.Э.Дзержинского. В 1991 г., в связи с распадом СССР, Севастопольское ВВМИУ прекратило свое существование, а его специализации были переданы ВВМИУ имени Ф.Э.Дзержинского и ВВМИУ имени В.И.Ленина. Объединение двух этих ВУЗов в единый институт явилось очередным этапом реформирования военно-морского инженерного образования.

Таким образом, ВМИИ – правопреемник трех инженерных ВУЗов отечественного флота. Это уникальный и единственный в стране многопрофильный научный центр и учебное заведение, готовящее офицеров-инженеров корабельной службы и мичманов-техников для Российского Флота.

За время своего существования Институт подготовил около 40 тысяч высококвалифицированных офицеров-инженеров корабельной службы, среди которых: 13 Героев Советского Союза, 7 Героев Социалистического Труда, 4 Героя Российской Федерации. Около 3 тысяч человек – выпускников и преподавателей училища – награждены государственными наградами страны; более 300 человек стали докторами наук; свыше тысячи – кандидатами наук; около 160 человек – Лауреатами Государственных премий; более 40 человек – заслуженными деятелями науки, 9 человек – академиками АН СССР (РАН), свыше 260 человек – генералами и адмиралами.

¹ Материал предоставили Кузинец И.М., Гурьев Ю.В.

Сегодня образовательный процесс в Институте осуществляют 55 докторов наук, 64 профессора, 242 кандидата наук, 161 доцент, 28 старших научных сотрудников, 12 заслуженных деятелей науки РФ, 10 почетных работников высшего профессионального образования. Подготовка офицеров-инженеров корабельной службы осуществляется на 8 факультетах, 34 кафедрах по 10 специальностям и специализациям ВМФ.

Одной из замечательных традиций ВМФ был и остается высокий уровень научных исследований, направленных, в первую очередь, на решение актуальных научно-технических задач ВМФ. В этой работе Институт тесно сотрудничает с научными и учебными организациями нашей страны. Большое место занимают совместные исследования с Академией наук РФ и ее подразделениями, такими как Научный совет по проблемам фундаментальной и прикладной гидрофизики Санкт-Петербургского научного центра РАН, Институт проблем управления им.В.А.Трапезникова, Институт проблем Машиноведения (СПб) и др. Такое сотрудничество направлено на внедрение достижений фундаментальной науки в практику решения прикладных задач в области управления морскими объектами, снижения уровня их физических полей, математического и компьютерного моделирования гидродинамических процессов и ряд других.

В настоящее время в Институте проводится широкая модернизация его учебной и научной базы, вводятся в строй новые компьютеризированные аудитории и классы, тренажеры, лаборатории и экспериментальные установки. Это позволяет поднять на новый, более современный уровень учебно-воспитательную работу с курсантами, а также уровень научных исследований и подготовку научных кадров.

Несомненно, что накопленный 210-летний опыт становления и развития регулярного отечественного высшего военно-морского инженерного образования крайне важен в современных условиях возрастания роли Мирового океана и противоборства мировых держав в борьбе за овладение его богатствами.

75 лет факультету Морского приборостроения Санкт-Петербургского государственного морского технического университета²

Факультет Морского оружия был образован в 1933 г. в составе Ленинградского Военно-механического института решением Наркомтяжпрома (нарком Г.К.Орджоникидзе) для подготовки инженеров по разработке минно-торпедного оружия для ВМФ. Созданием факультета Морского оружия положено начало фундаментальной подготовки гражданских инженеров в области морского подводного оружия. Начальником факультета был назначен капитан 1 ранга И.Н.Гладковский. Две профилирующие кафедры – по торпедному и минному оружию возглавили Ф.Н.Корвин-Коссаковский и А.А.Пятницкий соответственно.

В последующие годы факультет возглавляли выдающиеся конструкторы, руководители и ученые А.М.Тененчук, Н.Д.Сергиевский, Б.И.Штафинский, А.И.Шевело, Г.В.Цывкин, И.Б.Иконников, Ю.И.Жуков, А.К.Филимонов.

В сентябре 1945 г. Постановлением Государственного комитета обороны (председатель И.В.Сталин) факультет был переведен в состав Ленинградского кораблестроительно-го института. За время своего существования факультет значительно расширил перечень

² Материал предоставили Шереметов Б.Б. и Огурцов Ю.П.

направлений обучения, всегда оставаясь единственным в стране образовательным центром комплексной подготовки специалистов и научных работников по морской подводной технике оборонного и гражданского назначения.

Факультетом выпущено более 10 тысяч инженеров по уникальным специальностям морского приборостроения и корабельного вооружения. Отечественный военно-морской флот оснащен торпедным, минным и тральным вооружением, которое создано в основном выпускниками факультета.

В числе выпускников факультета крупные организаторы и руководители отрасли – главные инженеры ГУ Минсударома П.П.Балаболов, В.И.Жданов, В.И.Феофилов, десятки директоров заводов, НИИ и КБ и главных инженеров, а также главных конструкторов образцов вооружения и военной техники, среди которых 15 Лауреатов Ленинской премии и более 100 лауреатов Государственных премий. Генеральный конструктор Федерального ядерного центра С.Н.Воронин – лауреат Ленинской премии. Широкая и глубокая научно-техническая и общественно-политическая подготовка выпускников позволила сформироваться и выдвинуть видных государственных и культурных деятелей, заведующих кафедрами в Военно-морской Академии и военно-морских училищах.

Авторами многочисленных учебников и монографий в области морского приборостроения, корабельного вооружения, фундаментальной и прикладной гидрофизики являются ученые факультета: Д.П.Скобов, В.И.Егоров, Е.Н.Пантов, Я.Ф.Шаров, Н.Н.Горохов, Ш.Г.Алиев, Е.Н.Розенвассер, К.П.Борисенко, А.В.Авринский, М.А.Кузьмицкий, Ю.А.Боженков, Л.Н.Ушенин, Ю.Л.Сиек, Ю.И.Жуков, Б.Б.Шереметов, А.И.Никифоров, А.Г.Боярский, Б.П.Белов, К.И.Рогожников, Н.Н.Шапошников, Г.М.Свердлин, Е.П.Носов и т.д.

В настоящее время на факультете обучается около тысячи студентов по 8 специальностям и 24 аспиранта. Занятия проводят 19 профессоров и докторов наук, 55 доцентов и кандидатов наук, включая ученых и специалистов ведущих НИИ отрасли.

Тесные научные связи факультет поддерживает со многими заводами и научно-проектными предприятиями судостроительной и приборостроительной отраслей, учреждениями ВМФ, Российской академией наук и др.

При факультете работает Диссертационный совет с правом защит докторских и кандидатских диссертаций по специальности 05.11.16 «Информационно-измерительные и управляющие системы в области морской техники (промышленность морского оружия)».

Коллектив факультета расширяет и углубляет качество подготовки инженерных и научных кадров по морской подводной технике в соответствии с современными требованиями по освоению Мирового океана и обеспечению обороноспособности страны в части автономного интеллектуального морского приборостроения.

320 лет с начала "биографии" ботика - "дедушки русского флота"³

В 1688 г. внимание юного Петра I привлек принадлежавший его двоюродному деду ботик. Будущий основатель русского регулярного военного флота на этом суденышке сначала на Яузе, а затем на Измайловском пруду и Переяславском озере делал свои первые шаги по изучению основ морского дела. На Переяславском озере им вскоре была соз-

³ Подготовлено Покровской Н.Е. по материалам сайта: <http://sailhistory.ru/>

дана целая "флотилия" подобных судов. С тех пор мысль о море и морских походах ни на минуту не покидала Петра.

Что представляет собой этот бот? В XVII в. длина судов, даже самых малых, назначалась в целых футах, поэтому длина бота равна 20 футам (разумеется, с той точностью, с какой кораблестроители того времени смогли выдержать размеры), а точнее – 6 м 5 см. Масса бота – около 1500 кг. Главные размерения: 6,05 x 2,0 x 0,61 м. Водоизмещение – 1,28 т.

Корпус изготовлен из дуба. Обводы носовой оконечности судна плавные, почти овальные; корма же, напротив, словно обрубленная, так называемая транцевая. Примерно на середине расстояния от носового перпендикуляра до мидель-шпангоута установлена мачта высотой 6,6 м (т.е. превосходящая длину корпуса). Внутри корпуса расположены пять банок для гребцов. Поскольку бот был достаточно тяжел, не исключено, что на каждое из десяти весел садилось по два гребца.

На верхней части бортов нанесены 64 треугольника белого, синего и красного цветов — такая роспись встречалась на испанских и английских галионах еще в XVI в. Корма украшена декоративной резьбой. В центре композиции — фигура святого Николая, считавшегося покровителем моряков и мореплавания.

Бот был вооружен четырьмя миниатюрными пушками калибром 1/3 фунта. Они могли стрелять ядрами массой 163 г, но использовались эти пушечки только для холостых выстрелов во время салютов.

Снаружи по днищу корпус бота обит медными листами (со времен римской империи, в которые свинцовая обшивка судов была обычным делом, это первый в европейской практике точно установленный случай применения металлической обшивки).

Весной 1723 года, уже после многих одержанных русским флотом побед, Петр 1 вспомнил о своем "любимце", и по его приказанию ботик был перевезен в Петербург, а затем и Кронштадт. 11 августа 1723 года «дедушка русского флота», управляемый самим Петром I, в сопровождении 200 галер, под грохот канонады полутора тысяч орудий и громкие крики "ура" прошел вдоль строя украшенных флагами кораблей Балтийского флота.

На следующий день он как памятник рождения русского регулярного военного флота был поставлен на вечное хранение в Петропавловскую крепость. В настоящее время занимает достойное место в экспозиции Центрального военно-морского музея в Петербурге.

305 лет Морскому бою в устье Невы, в ходе которого были взяты на абордаж и захвачены два шведских корабля⁴

После взятия Петром шведской крепости Ниеншанц в устье Невы, на месте нынешнего Санкт-Петербурга, на подмогу крепости прибыла шведская эскадра адмирала Нумерса, который не знал, что Ниеншанц уже захвачен русскими. Но из осторожности флагман решил не вводить все силы в Неву, а отправить к крепости на разведку лишь два корабля: 12-пушечный "Гедан" и 8-пушечный "Астрильд". 5 мая 1703 г. корабли расположились напротив Ниеншанца. План их захвата был разработан Петром I. Он разделил свои силы

⁴ Подготовлено Покровской Н.Е. по материалам: Шефов Н. Битвы России. Военно-историческая библиотека. М.: АСТ, 2002.

на 2 отряда из 30 лодок. Один из них возглавил сам царь - бомбардирский капитан Петр Михайлов, другой - его ближайший сподвижник - поручик Меншиков. 7 мая 1703 г. они атаковали шведские корабли, которые были вооружены 18 пушками. Экипажи же русских лодок располагали лишь ружьями да гранатами. Но мужество и дерзкий натиск российских воинов превзошли все ожидания. Оба шведских судна были взяты на абордаж, а их экипажи почти полностью уничтожены в беспощадной схватке (в живых осталось лишь 13 человек). Это была первая морская победа Петра, которая привела его в неописуемый восторг. "Два неприятельских корабля взяли! Небывалая виктория!", - писал счастливый царь. В честь этой небольшой, но необычайно дорогой для него победы Петр повелел выбить специальную медаль с надписью: "Небываемое - бывает".

130 лет первому в истории успешному применению торпедного оружия с катеров⁵

1877 г. между Россией и Турцией возникла новая война. К началу войны соотношение сил на Черном море сложилось далеко не в пользу России. Учитывая это обстоятельство, командование поставило перед Черноморским флотом в качестве главной задачи обеспечение совместно с сухопутными войсками обороны портов и побережья России на Черном море от возможных артиллерийских обстрелов и десантов противника.

Надежно обеспечив оборону побережья, командование флота в первые же месяцы войны развернуло на Черном море активные наступательные действия с помощью минного оружия и вооруженных пароходов. В этих действиях особенно отличился Степан Осипович Макаров, который предложил и сам осуществил оригинальный способ применения минных катеров, транспортируемых на вооруженных пароходах.

Таким образом, неординарный способ, предложенный С.О.Макаровым, давал возможность малыми силами вести активную борьбу против превосходящих сил противника.

После взрыва на Сухумском рейде турецкого броненосца «Ассари Шевкет» С.О.Макаров продолжал поиски новых способов использования минного оружия с катеров. До Макарова минные катера вооружались громоздкими шестовыми минами, использование которых было связано с риском для самих катеров. Макаров, будучи сторонником широкого применения минного оружия, еще до войны с Турцией занялся созданием нового типа мин. В конце 1877 г. в Севастополе им были испытаны самодвижущиеся мины. В качестве торпедных аппаратов Макаров решил использовать деревянные трубчатые футляры, подвешенные под днище катера. Был сделан пробный пуск торпеды с плотика, ошвартованного к борту катера. Вечером 15 декабря минные катера «Синоп» и «Чесма» атаковали на Батумском рейде турецкий броненосец «Махмудие». Преодолев сильный артиллерийский огонь противника, катера выпустили по одной торпедой. Однако эта первая в истории торпедная атака была неудачной — торпеды прошли мимо цели. Спустя месяц, в ночь на 14 января Макаров привел «Константин» к Батумскому рейду, где стояла турецкая эскадра. Катера «Чесма» и «Синоп» под командованием лейтенантов И.М.Зацаренного и О.И.Щешинского, сблизившись на расстояние 30-40 м с турецким сторожевым военным пароходом «Интибах», выпустили две торпеды. Через несколько секунд раздалась мощные взрывы — и в воздух взметнулись обломки неприятельского корабля. Торпеды, впер-

⁵ Подготовлено Покровской Н.Е. по материалам сайтов: <http://randewy.narod.ru/pam/pam15.html> и <http://flot.parus.ru/artc0121.htm>

вые успешно примененные по инициативе С.О.Макарова на Батумском рейде, впоследствии стали грозным оружием надводных кораблей, подводных лодок и морской авиации, а минные катара «Чесма» и «Синоп» явились прототипом торпедных катеров.

95 лет со дня вступления в строй эскадренного миноносца «Новик»⁶

Корабль спущен на воду 04 сентября 1913 г. и стал прототипом массовой серии эсминцев. Проект эсминца был разработан с участием ученых-кораблестроителей А.Н.Крылова, И.Г.Бубнова и Г.Ф.Шлезингера. В отличие от зарубежных строителей русские инженеры и моряки не ограничились увеличением тоннажа и некоторым усилением вооружения, а создали принципиально новый тип эсминцев. При проектировании были учтены последние достижения науки и техники. Так, для улучшения мореходности корабль снабдили полубаком — высокой надстройкой борта в носовой части, обеспечивающей хорошую всхожесть на волну. Для уменьшения сопротивления воды движению корабля отношение длины корпуса к его ширине увеличили до 10, прежде оно равнялось 7-8. Котлы работали на нефти (на большинстве зарубежных эсминцев стояли угольные или смешанные котлы). На ходовых испытаниях он развил (несмотря на то, что турбины отличались от проекта) скорость 37,3 узла. Так быстро в то время не плавал ни один корабль в мире. Эсминец имел три винта, приводившиеся в движение тремя турбинами общей мощностью 40 000 л.с. (немцы впоследствии сделали турбины для себя точно по чертежам и получили общую мощность 42 475 л.с.). Дальность плавания экономическим ходом 1764 мили.

По артиллерийскому вооружению «Новик» примерно вдвое превосходил самые крупные эсминцы той эпохи. Однако его огневая мощь определялась не количеством пушек, а рациональной организацией стрельбы.

Столь же грозным было и торпедное вооружение русского эсминца: его 8-торпедный бортовой залп оказался мощнее, чем у двух новейших зарубежных миноносцев. Возможность вести залповую торпедную стрельбу делала «Новик» единственным в своем роде кораблем. Столь высокая концентрация этого вооружения потребовала и особого оборудования — приборов центрального управления стрельбы торпедами.

Следует добавить, что «Новик» имел приспособления для постановки мин заграждения. Для этого на верхней палубе в кормовой части корабля проложили минные рельсы, к которым талрепами крепились мины. При постановке заграждений мины подкатывались к корме и сбрасывались в воду.

Всего было построено около 50 эсминцев этого типа. Они активно участвовали в Первой мировой, Гражданской и Великой Отечественной войнах и входили в состав ВМФ до начала 50-х годов.

⁶ Подготовлено Покровской Н.Е. по материалам сайта <http://mkmagazin.almanacwhf.ru/ships/novik.htm>