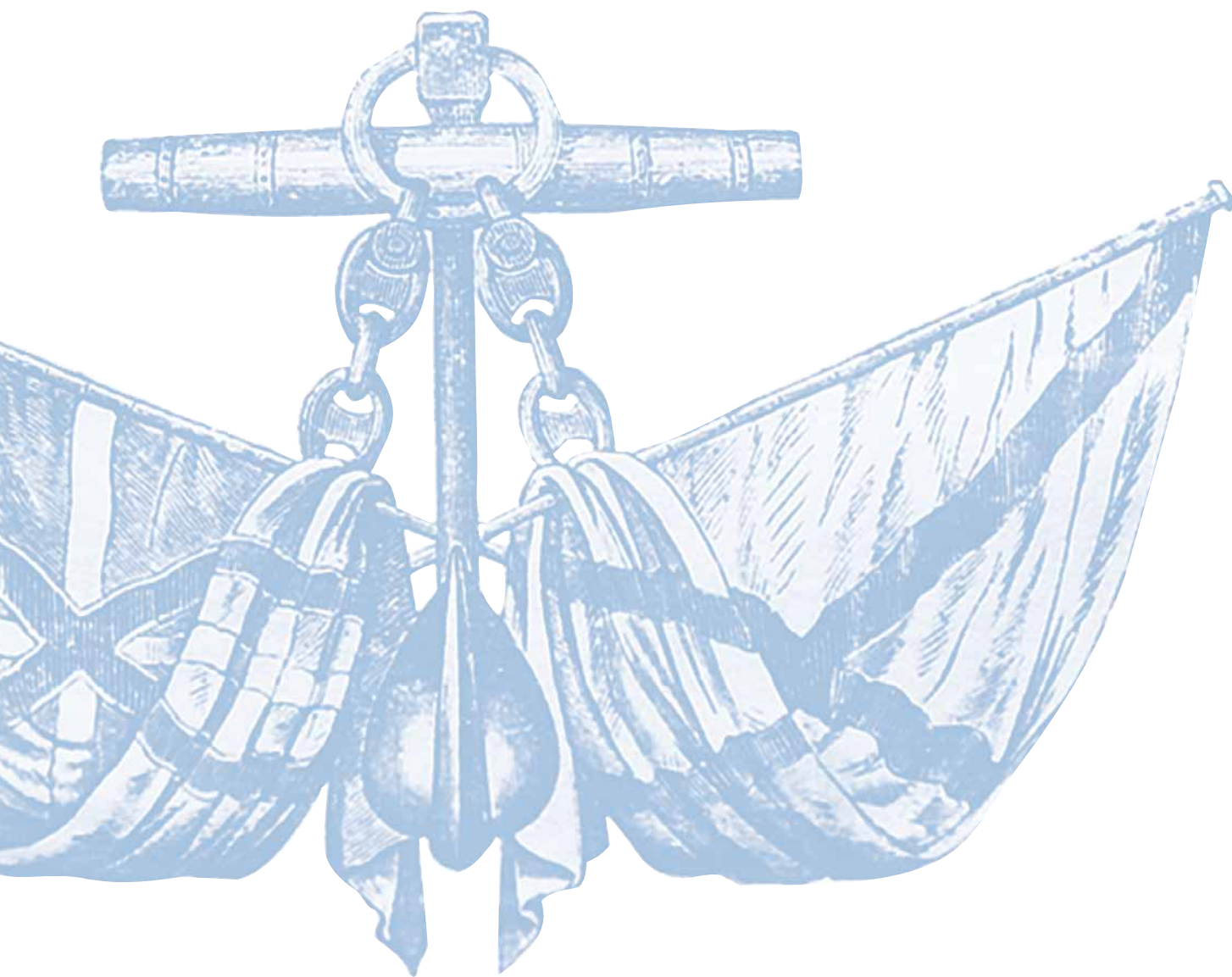
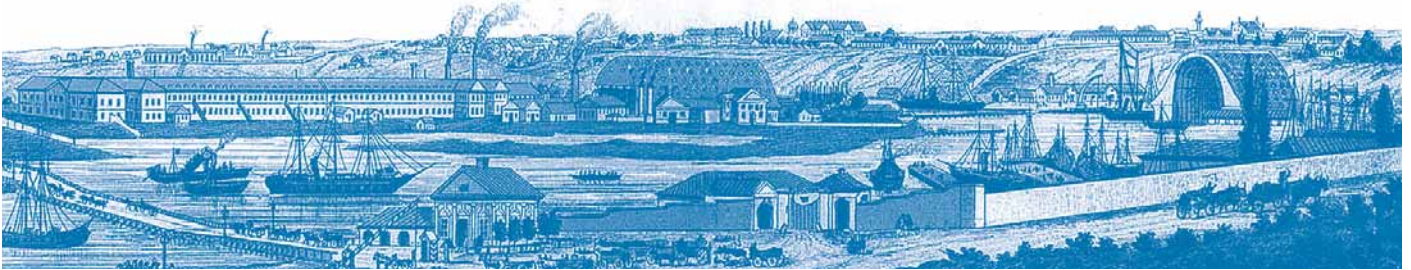




НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ
ИМЕНИ АДМИРАЛА МАКАРОВА:
ЛИСТАЯ СТРАНИЦЫ
ИСТОРИИ





ВОЗНИКНОВЕНИЕ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ В УКРАИНЕ

Кораблестроение как вид технической деятельности сформировалось в Украине в конце XVIII в., и главная роль в этом принадлежит городам Николаеву, Херсону, Севастополю.

Первое морское учебное заведение в России было основано еще в 1701 г. в Москве. Это была школа математических и навигационных наук, которая выпускала моряков, шкиперов, артиллеристов и учителей. В 1715 г. в Петербурге из старших курсов школы создана Морская академия, а в 1752 г. на базе Морской академии и гардемаринской роты основан Морской шляхетский кадетский корпус.

В 1798 г. по указу императора Павла I в Петербурге было открыто первое училище корабельной архитектуры, на основе которого в начале XX века возникло Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского.

В Николаеве первыми заведениями, где обучали специалистов для адмиралтейства, стали Морское артиллерийское училище, основанное в 1793 г., Морской кадетский корпус (1794), а также училище корабельной архитектуры (1798). Они выпускали военных морских офицеров и технических специалистов, которые, пройдя обычный в то время путь учеников мастеров-кораблестроителей на судовой верфи и получив образование за границей (Великобритания, Франция и др.), становились в дальнейшем строителями кораблей. Открытое в последующие годы Николаевское училище флотских юнг готовило шкиперов, фельдшеров и писарей, а для кораблестроительной верфи — мастеровых. Флотский экипаж также обучал будущих мастеровых для адмиралтейства.

В 1862 г. была учреждена портовая ремесленная школа, основанная вместо расформированной штурманской роты и 2-го учебного экипажа. Здесь учеников обучали столярному, токарному, слесарному и кузнечному ремеслам.

Николаевские учебные заведения в то время давали лишь начальное техническое образование, которое часто в дальнейшем совершенствовалось за границей. Идея создания в городе вуза впервые возникла в 60-х гг. XIX столетия. В докладной записке об основании навигационных классов в связи с открытием торгового (коммерческого) морского порта городская общественность предлагала учредить высшее учебное заведение, необходимое в морском деле. Однако Министерство внутренних дел России посчитало необходимым создать в Николаеве Новороссийский университет. Первоначально этот проект одобрил император Александр II. Впоследствии в результате действий новороссийского и бессарабского генерал-губернатора А. Г. Строганова и попечителя Одесского учебного округа Н. И. Пирогова государь изменил свое решение, и в 1865 г. Новороссийский университет был открыт в Одессе.

Уже в 1868 г. николаевский военный губернатор Б. А. Глазенап предложил учредить в городе политехнический институт. Но и в этот раз, несмотря на настойчивые четырехлетние усилия губернатора и городской общественности, основать его не удалось — правительство приняло решение об устройстве технологического института в Харькове.

В 90-х гг. XIX в. судостроительная промышленность Николаева, морской торговый флот ощущали нехватку технических специалистов и учреждение технических учебных заведений вновь стало актуальным. Главный инспектор кораблестроения Российской империи Н. Е. Кутейников в докладе «О высших школах судостроения» в 1897 г. писал, что в России совершенно не организована подготовка мастеров для коммерческого кораблестроения.



Во всей промышленности Российской империи специалистов с высшим и средним техническим образованием было недостаточно. По данным 1885 г., из более 22 тыс. руководителей предприятий только 1607 (7,2%) человек имели такое образование. При этом третью часть из них составляли иностранцы. Именно это и стало толчком к возникновению в России новых высших и средних технических заведений. Так, в 1898 г. были основаны Киевский и Варшавский политехнические институты, а в 1894 г. в Николаеве открыто первое в Украине железнодорожное училище особого типа — с усиленным преподаванием предметов строительной специальности (впоследствии — Николаевский техникум железнодорожного транспорта им. акад. В. Н. Образцова).

В 1902 г. создан Петербургский политехнический институт с коммерческим, электромеханическим и кораблестроительными отделениями. Вскоре последнее было реорганизовано в Ленинградский кораблестроительный институт (сегодня — Санкт-Петербургский государственный морской технический университет).

В 1901 г. Министерство народного просвещения Российской империи сообщило об учреждении в Николаеве с 1 июня 1902 г. *среднего механико-технического (впоследствии — политехнического) училища* четырехклассного типа. В создании этого учебного заведения принял личное участие император Николай II.

Первым директором училища стал коллежский советник, инженер-механик В. А. Углецкий, а затем — инженер-механик И. С. Некрасов (с 1906 г.).

Заведение готовило специалистов среднего технического уровня по механической, электромеханической, судостроительной и строительно-дорожной специальностям. При нем существовала также низшая ремесленная школа. Занятия начались в сентябре 1902 г.

Училище впервые в истории Николаева начало готовить специалистов непосредственного практического кораблестроительного направления. С этого момента кораблестроительное образование в Николаеве не прекращается.

Интенсивная судостроительная деятельность николаевских заводов, рост численности занятых на них работников, их активное участие в проектировании новейших по конструкции кораблей в предвоенные и военные годы



Здание среднего механико-технического училища (архитектор Е. А. Штукенберг), 1904 г.

все более настойчиво требовали решения проблемы обеспечения местной судостроительной промышленности своими высококвалифицированными кадрами.

В военный 1916 г. была предпринята четвертая попытка открыть политехнический институт в Николаеве с такими отделениями, как техническо-санитарное для подготовки специалистов в области благоустройства городов (водопровод, канализация, бани, холодильники, рынки, освещение, вентиляция, транспорт и т. п.), агрономическое, кораблестроительное, электротехническое, экономическое. Городская дума планировала выделить на эти цели 20 десятин земли для здания института и 200 десятин для учебных мастерских, а также 1 млн рублей для строительства.

Предполагалось, что после окончания войны возникнет необходимость в судах коммерческого морского и каботажного флота, пополнение которого будет затруднено, если заранее не подготовить необходимый штат корабельных инженеров и механиков. Николаев — центр судостроения на Черном море — имеет выход в Средиземное море и океаны, поэтому было «естественно полагать, что именно в Николаеве должен быть устроен институт с кораблестроительным отделом».

В Петроград было послано соответствующее ходатайство, вокруг которого развернулась интригующая история. Представитель Николаевской управы 3 января 1917 г. телеграфно сообщил из Петрограда: «Ввиду ходатайства Одессы об открытии такого же института произойдет борьба. Необходимо поспешить с изготовлением обоснованной докладной записки с приведением статистических данных, мотивируя пользу намеченных отделений с указанием средств, ассигнованных городом. Управляющий учебным отделом обещал по получении записки командировать в Николаев представителя министерства, чтобы обсудить совместно с городом детали вопроса». Но начавшаяся Февральская революция 1917 г. прервала его решение.

Участие николаевских судостроителей в революциях начала века, драматических коллизиях гражданской войны и в сопротивлении оккупации города германскими войсками составляет важнейшую часть общественно-политической жизни Николаевского края и страны в целом. Важно подчеркнуть, что проявившаяся с начала века тенденция развития современного технического образования



в Николаеве даже в этих сложных условиях практически не прерывалась.

Революционные события 1917 г., гражданская война только временно отодвинули на второй план идею открытия в городе высшего технического учебного заведения.

В августе 1917 г. в сложной политической и экономической обстановке на основании постановления Временного правительства от 30 мая того же года *Николаевское среднее механико-техническое училище* и низшая при нем ремесленная школа были преобразованы в Николаевское политехническое училище с ремесленной при нем школой с тремя отделениями (механическим, судостроительным и дорожно-строительным).

На основании исторических фактов, подтверждающих то, что впервые обучение кораблестроительным профессиям в Николаеве началось в сентябре 1902 г. и непрерывно продолжается до настоящего времени, ранее считалось, что в сентябре 2012 г. украинскому кораблестроительному образованию, родиной которого является НУК имени адмирала С. О. Макарова, исполнилось 110 лет. **С другой стороны, учитывая четырехлетнее существование первого в мире училища корабельной архитектуры в Николаеве, созданного по указу императора Российской империи Павла I (1798 г.), в 2013 г. корабельному образованию в Николаеве исполнилось 215 лет.**

СТАНОВЛЕНИЕ НИКОЛАЕВСКОГО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОГО ИНСТИТУТА. ПЕРВЫЕ ГОДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ. ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ТЕХНИКУМ НА ПРАВАХ ВЫСШЕГО УЧЕБНОГО ЗАВЕДЕНИЯ

В 1918 г., как только закончилась германская оккупация Николаева, снова начал обсуждаться вопрос об открытии в городе политехнического института. Однако ответ Киевского министерства торговли и промышленности был отрицательным: основание этого учебного заведения за счет государственных средств не намечалось. Для устранения недостатка в специалистах-техниках на юге Украины на общественные средства был открыт политехнический институт в Одессе.

Тем не менее, по городу ходили слухи о скорой организации Николаевского политехнического института. Так, в июле 1919 г. перед захватом города войсками А. И. Деникина газета «Известия Николаевского совета рабочих, красноармейских и краснофлотских депутатов» сообщила, что к открытию Николаевского политехнического института Киевским комиссариатом отдела просвещения будут приняты все меры, в город будут направлены лучшие преподавательские силы из крупных университетских центров Украины, а существующие в Одессе и Херсоне политехнические институты будут целиком или частично переведены в Николаев в качестве первоначальной базы нового вуза. Местному отделу просвещения предлагалось представить в Киев, в отдел высших школ, смету ремонта помещения для института и план работ с соответствующим заключением местного совнархоза. И только через два года после окончательного установления советской власти в Николаеве произошло это столь долго ожидаемое событие — 16 июля 1920 г. коллегия подотдела по профессиональному образованию при Николаевском

губернском отделе народного образования в протоколе своего заседания записала: «Слушали: 1) вопрос об открытии института в Николаеве. Постановили: 1) считать институт в Николаеве открытым в составе трех отделений: механического, судостроительного и инженерно-строительного.

В институт принимаются лица, окончившие политехническое училище и имеющие год практического стажа, и студенты, перешедшие на IV курс бывших институтов, имеющие в общей сложности один год практики».

Третьим пунктом повестки дня было открытие в Николаеве «техникума с отделениями: 1) по сельскохозяйственному машиностроению, 2) по общему машиностроению, 3) судостроительным, 4) электротехническим, 5) инженерно-строительным с подотделами: а) художественно-строительным, б) дорожно-строительным, в) инженерно-санитарным, г) административно-хозяйственным, б) железнодорожным с подотделами: а) службы тяги, б) дорожно-строительным и в) дорожно-эксплуатационным».

Срок представления программ был установлен 26 июля 1920 г. Именно этим решением заложен фундамент истории кораблестроительного института, судостроительного, строительного техникумов и возрождения деятельности железнодорожного техникума.

Работа над составлением программ, учебных планов, комплектации студентами и приглашением преподавателей завершилась только к началу учебного года. 18 сентября 1920 г. в Николаеве приступил к занятиям *политехнический техникум* с судостроительным, механическим, электротехническим и дорожно-строительным отделениями. Он был включен в сеть высших технических учебных заведений Украины по общему республиканскому бюджету. Эта дата знаменует начало высшего технического образования в Николаеве.

Николаевский политехнический техникум в соответствии с существующим до 1930 г. в Советской Украине положением работал на правах вуза, и его выпускникам присваивалась квалификация инженера. Курс обучения длился три года.

1 сентября 1920 г. в политехническом техникуме обучалось более 250 человек. Из них 85 — студенты 1–3 курсов механического отделения, 37 — 1–2 курсов судостроительного, 84 — 1–3 курсов дорожно-строительного, 45 — 1–2 курсов электромеханического. Это были люди, окончившие среднее механико-техническое училище и трехгодичные политехнические школы (бывшие вечерние технические курсы, преобразованные в политехнические, дававшие среднее техническое образование). Студенты должны были иметь производственный стаж (не менее года).

В 1923 г. при Николаевском политехническом техникуме был открыт рабфак с дневной формой обучения, а самому заведению присвоено имя профессора К. А. Тимирязева (1843–1920) — известного русского естествоиспытателя-дарвиниста, члена-корреспондента Российской академии наук, блестящего популяризатора науки и публициста.

Стоит заметить, что материалов по первым годам деятельности нового вуза в архиве института осталось мало в связи с его эвакуацией во время Великой Отечественной войны.



Комсомольская ячейка рабфака индустриального техникума (в центре в светлом кителе — секретарь комсомольской ячейки, полит-комиссар техникума С. В. Захаров, слева — И. И. Носенко), 1924 г.

Первый выпуск состоялся в январе 1921 г.: было аттестовано 20 специалистов, в том числе 13 инженеров-строителей, окончивших дорожно-строительное отделение, и семь инженеров-механиков. Судостроителей среди первых выпускников техникума не было.

В 1921—1922 учебном году в связи с голодом, эпидемией тифа и холеры в городе число студентов в техникуме значительно уменьшилось, потому что они, как и другие жители Николаева, спасаясь, уходили в села. За это время техникум покинула почти половина учащихся, и на 1 июля 1922 г. остался лишь 121 человек. Это было тяжелое время. В течение 1920—1923 гг. население города уменьшилось со 108 до 81 тыс. человек, т. е. на 25%.

В сентябре 1922 г. состоялся второй выпуск техникума. Полный курс в этом году окончили всего 32 человека: на механическом отделении — восемь, на судостроительном — четыре, на дорожно-строительном — 17, на электротехническом — три.

В начале следующего учебного года из-за уменьшения общего числа студентов, продолжавшегося голода, а также по экономическим причинам (отсутствие денег, плата за обучение производилась по директивам Губнаробраза), были ликвидированы электромеханическое и судостроительное отделения как самостоятельно существующие. В техникуме осталось два отделения: механическое (1—3 курсы) с судостроительным подотделением (3-ий курс) и дорожно-строительное (2—3 курсы). Общее число студентов в это время увеличилось всего лишь до 147 человек: на механическом отделении обучалось 115 студентов, на судостроительном — семь, на дорожно-строительном — 25.

К концу 1922—1923 учебного года в техникум были приняты ранее выбывшие студенты и учащиеся других

высших учебных заведений (всего 23 человека). Из них на механическое отделение поступило 19 человек, на судостроительное — двое, на дорожно-строительное — двое.

Третий выпуск состоялся в 1923 г. И тогда число инженеров-кораблестроителей было незначительным: всего восемь человек из 66. На механическом отделении было подготовлено 42 инженера, а на дорожно-строительном — 16.

В 1923—1924 учебном году на 1—3 курсах механического отделения и на третьем курсе дорожно-строительного обучалось 214 человек. Среди выпускников 1924 г. не было ни одного кораблестроителя (техникум окончил 31 специалист: 14 инженеров-механиков и 17 инженеров-строителей).

В целом с 1920 по 1924 г. полный курс обучения в Николаевском политехническом техникуме прошло 118 человек: 57 на механическом, 46 на дорожно-строительном, 12 на судостроительном и трое на электротехническом отделениях.

В эти тяжелые годы голода и разрухи судостроительные заводы переживали время спада основного вида производства — новые заказы практически отсутствовали, велась лишь постройка по старым. В 1923 г. завод «Руссуд» был «законсервирован». Это нашло отражение и в отмеченных выше колебаниях выпусков специалистов-кораблестроителей. Но не все выпускники становились квалифицированными инженерами. В то время существовала следующая система присвоения квалификации инженера: выпускник должен был подтвердить свое мастерство и проработать по специальности не менее года; после предоставления отчета о пройденном стаже при положительном отзыве с производства ему присваивали или подтверждали квалификацию инженера. В 1924 г. таких

выпускников было лишь 26. Из них — 19 механиков, три судостроителя, три дорожно-строительных инженера и один электромеханик.

В 1924 г. ликвидировали самостоятельное дорожно-строительное отделение в составе единого третьего курса. Однако выпуск инженеров-строителей продолжался и дальше, по всей видимости, за счет ранее выбывших, и в 1925 г. было выпущено 38 инженеров-строителей из 107 выпускников. Затем в 1926 и 1927 гг. специалистов этого профиля не выпускали. В 1928 и 1929 гг. было аттестовано соответственно 18 из 115 и 20 из 114 выпускников. После этого выпуска подготовка инженеров-строителей прекратилась.

В начале 1924—1925 учебного года политехникум был переименован в *индустриальный техникум*, и в нем снова открылся судостроительный подотдел механического отделения в составе третьего курса. В этот период студенты первого и второго курсов занимались по программам, общим для специальностей механиков и кораблестроителей. В выпуске 1925 г. (107 человек) было десять инженеров-кораблестроителей, 59 инженеров-механиков и 38 инженеров-строителей.

Учебный год делился на три триместра (по три месяца каждый).

Николаевский политехнический, а затем индустриальный техникум со всеми находящимися при нем учреждениями (рабфаком, профтехнической школой, школой рабочих подростков) помещался в собственных зданиях, расположенных по улице Кузнечной, 3 (ныне — Скороходова, 5). Представление об условиях учебы тех лет дает сохранившийся в делах Николаевского областного государственного архива «Исторический очерк существования Николаевского индустриального техникума им. проф. Тимирязева».

Помещения техникума включали в себя учебный корпус, жилой дом и мастерские. Учебный корпус — это двухэтажное здание с подвалами. Общая площадь его составляла 667 кв. саженей (1 кв. сажень равен приблизительно 4,55 м²). В этом корпусе было 12 аудиторий, физические и научные кабинеты, библиотека с читальным залом, клуб и служебные помещения, столовая и кухня рабфака, две жилые квартиры для технического персонала и рабфака.

В 1924—1925 учебном году одно из пустующих помещений подвального этажа решили оборудовать под испытательную станцию электродвигателей и механическую лабораторию для практических занятий по сопротивлению материалов. Для новых лабораторий средствами мастерских техникума были изготовлены детали и узлы для постройки разрывной испытательной машины.

Жилой дом представлял собой двухэтажное здание общей площадью 386 кв. саженей. В 1924 г. в нем размещались квартиры администрации техникума и общежитие рабфака. Другая часть здания ранее пострадала от пожара и нуждалась в ремонте.

Мастерские техникума и силовая станция занимали в двухэтажном здании площадь 1058 кв. саженей. Здесь на нижнем этаже размещались механическая, слесарная, литейная и кузнечная мастерские, на верхнем этаже — столярная мастерская и отделение слесарной мастерской. Три комнаты на верхнем этаже занимала школа рабочих

подростков. В одноэтажной с подвальным помещением пристройке к главному корпусу мастерских была оборудована силовая станция.

В первые годы руководство техникума постоянно менялось, его возглавляли в какой-то мере «временные» специалисты, часто пришедшие со стороны. Так, с 1920 по 1922 г. первым управляющим политехническим техникумом по совместительству был **А. И. Омельченко**, работавший в Николаевском народном образовании инструктором по профессионально-техническому образованию. Занятый своими прямыми служебными обязанностями, он совсем не интересовался деятельностью молодого втуза, передав руководство заместителю по учебной части, бывшему преподавателю среднего механико-технического училища, инженеру М. А. Чубарову. За безучастное отношение к работе учебного заведения и за самовольную переброску оборудования мастерских в Херсонский политехнический институт для организации там «показательной» мастерской А. И. Омельченко был снят с должности управляющего Николаевским политехническим техникумом.

На этом посту в июне 1922 г. его сменил один из основателей среднего механико-технического училища, а впоследствии — управляющий Николаевским железнодорожным техникумом путей сообщения **Л. Л. Шлейхер**, оставаясь по совместительству инспектором профтехнического образования при Николаевском наробразе. В период его руководства были восстановлены мастерские и некоторые лаборатории, в том числе теплотехническая.

В феврале 1924 г. Л. Л. Шлейхер был переведен в Одессу на должность управляющего одним из вечерних техникумов. И. о. управляющего стал инженер путей сообщения Е. Г. Серебряков. В то же время он оставался заведующим учебной частью.

К этому времени **Е. Г. Серебряков** имел 12 лет педагогического стажа и девять лет работы на производстве, преподавал в техникуме такие учебные дисциплины: как «Инженерные сооружения и их проектирование», «Водные сообщения и гидротехнические сооружения и их проектирование», «Научная организация труда» и «Техника безопасности». Он руководил техникумом до мая 1925 г.

В свой первый период управления техникумом (а ему пришлось дважды возглавлять это учебное заведение) Е. Г. Серебряков уделял особое внимание улучшению организации учебного процесса и развитию мастерских. Была налажена связь с Народным комиссариатом просвещения УССР (НКП УССР) в Харькове, учебные планы стали более стабильными, они полнее отражали специфику принятых в техникуме специальностей технического инженерного образования. Для ускорения развития учебно-производственной базы втуза мастерские начали выполнять сторонние заказы.

В 1923—1924 учебном году преподавательский персонал техникума состоял из 21 человека и 15 преподавателей рабфака. Административный персонал включал трех человек: управляющего техникумом, политического комиссара и декана машиностроительного отделения.

Политическим комиссаром был **С. В. Захаров**, который окончил Московский университет, имел шесть лет педагогического стажа и преподавал политминимум как



Л. Л. ШЛЕЙХЕР
*Управляющий
Николаевским
индустриальным
техникумом
(1922–1924)*



Е. Г. СЕРЕБРЯКОВ
*И. о. управляющего
Николаевским индустри-
альным техникумом
(1924–1925), и. о. управ-
ляющего Николаевским
техникумом корабле-
строения (1927–1929)*



М. Н. ЧЕРКАСОВ
*Управляющий
Николаевским
индустриальным
техникумом
(1925–1927)*

в техникуме (десять учебных часов в неделю), так и на рабфаке (два учебных часа в неделю). Он же был деканом рабфака.

Машиностроительное отделение возглавлял инженер-механик **А. Я. Золотарев**, который к этому времени имел два года педагогического стажа и четыре года работы. Его учебная нагрузка в неделю составляла 12 часов. Он преподавал начертательную геометрию, сопротивление материалов и вел практические занятия по сопротивлению материалов, техническому черчению.

В 1922–1923 гг. управляющим втуза формально был профессор **Д. Д. Филиппов** (он так и не приехал в Николаев из Москвы), в 1925–1927 гг. — **М. Н. Черкасов**, который также читал лекции по технологии металлов.

В 1926–1927 учебном году индустриальный техникум был реорганизован в кораблестроительный с увеличением срока обучения от трех до четырех лет. В 1929 г. Николаевский техникум кораблестроения объединили с Николаевским вечерним рабочим техникумом и реорганизовали в Николаевский машиностроительный институт. В 1930 г. последний объединился с судостроительным факультетом Одесского политехнического института, в результате чего был организован Николаевский кораблестроительный институт.

На протяжении 1927–1929 гг. обязанности управляющего техникумом вновь исполнял **Е. Г. Серебряков**. С 1929 по 1932 г. учебным заведением руководил **С. Г. Ильяшенко**.

ДОВОЕННОЕ СУДОСТРОЕНИЕ И ВЫПУСКНИКИ ИНСТИТУТА

С момента создания в Николаеве учебного заведения кораблестроительного профиля развитие судостроения и судостроительного образования тесно взаимосвязано. Причем судостроение повлияло на формирование и развитие соответственного образования, а последнее, в свою очередь, — на кораблестроение в Николаеве и на юге Украины. Если для первого десятилетия (1920–1930) характерно в основном развитие образования под влиянием судостроительного производства, то в по-

следующие годы существенно возросло влияние образования на производство. Все больше выпускников НКИ вливалось в ряды судостроителей страны.

Судостроение в Николаеве в послереволюционные годы

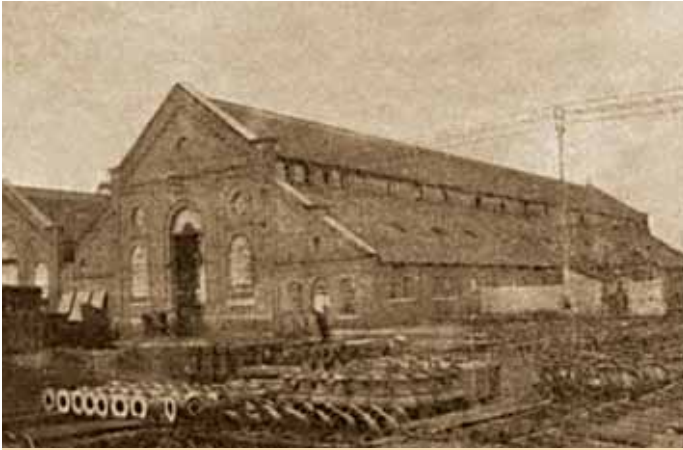
В феврале 1918 г. по постановлению Совнаркома республики были национализированы судостроительные заводы «Наваль» и «Руссуд». Однако в течение 1918–1919 гг. обстановка была нестабильной. Власть в городе попеременно захватывали то германские войска, то англо-французские интервенты, то белогвардейцы. В ноябре 1919 г. белогвардейцы на площади перед заводом «Руссуд» расстреляли 61-го арестованного, среди которых были партийные, советские и комсомольские работники, а также те, кто сочувствовал большевикам.

От этого исторического события ведет свое нынешнее наименование судостроительный завод им. 61 коммунара, бывший завод «Руссуд».

С событиями этих лет связано имя Андре Марти, механика французского миноносца «Протей», участника восстания французских моряков (1919) на Черном море, выступившего в поддержку Советской России против англо-французской интервенции на юге Украины. Впоследствии его именем в 1922 г. был назван судостроительный завод «Наваль».

В январе 1920 г. в Николаеве окончательно установилась советская власть. Высший совет народного хозяйства УССР принял решение об образовании единого правления николаевских заводов «Наваль», «Руссуд», «Ремсуд» и «Темвод». В апреле того же года три завода, созданные ранее на основе адмиралтейства, — «Руссуд», «Ремсуд» и «Темвод», — объединились в одно предприятие — «Тремсуд». В мае 1920 г. с его стапелей сошел десантный пароход-эльпидифор № 418 (водоизмещением 2200 т). Вскоре была спущена подводная лодка «АГ–23» («Незаможник», затем «Шахтер») и начата работа над «АГ–24». До 1923 г. в строй были введены четыре эльпидифора, одна подводная лодка, три канонерские лодки, переоборудованные из самоходных барж и буксиров, 26 отремонтированных катеров. Однако оживление деятельности предприятия приостановилось из-за общей разрухи, истощения материальных ресурсов, отсутствия финансирования. Правление Николаевских государственных заводов приняло решение о переводе группы предприятий «Тремсуд» на консервацию. Так стал отделением будущего Черноморского судостроительного завода судостроительный цех завода «Руссуд», вместе с рабочими плавучими средствами и большим плавучим краном. Часть оборудования трубного производства (револьверные станки) была отправлена в Харьков для нового тракторного завода. На протяжении 1923–1927 гг. на заводе работало всего 80 человек. Они занимались поддержанием консервации оборудования и недостроенных судов.

Судостроительный завод «Наваль» в этот период также пережил серьезные трудности. После национализации он вошел в объединение «Тремсуд» с подчинением



Элинг завода «Наваль»

Украинскому совнархозу, в ведении которого находилось 87 крупных металлургических, машиностроительных заводов. В 1920 г. здесь велись работы по достройке и капитальному ремонту подводных лодок, десантных судов (эльпидифоров), паровозов и вагонов, а также по сооружению новых железнодорожных вагонов и, что было важно в те годы, бронепоездов.

Стоит заметить, что упомянутые предприятия, кроме основной продукции, изготавливали предметы широкого потребления для нужд армии и населения — зажигалки, ложки, сковородки, лопаты, лемеха, плуги, ножи, одежду из мешковины и т. д.

После окончания гражданской войны главной задачей стало восстановление заводов, что осложнялось засухой 1921 г., последствием которой стал голод.

Х съезд РКП(б) в 1921 г. принял решение о возрождении и укреплении морского флота. Важную роль в этом предстояло сыграть николаевским судостроительным заводам. С целью сосредоточения сырья, топлива, ресурсов на одном предприятии («Наваль») завод «Руссуд» был консервирован.

В 1922 г. завод «Наваль» восстановил для Черноморского флота две подводные лодки серии «АГ», приступил к постройке тральщиков и минных заградителей. В 1923 г. возобновлена достройка крейсера «Червона Украина», восстановлено недостроенный ранее и затопленный под Одессой эскадренный миноносец «Занте», получивший новое название — «Незаможник».

К 1925 г. численность рабочих на предприятии достигла 6020 человек. К этому времени оно сдало Черноморскому флоту эскадренные миноносцы «Петровский» (бывший «Корфу») и «Шаумян» (бывший «Левкас»).

На стапелях завода «Наваль» впервые за годы советской власти было заложено новое двухвинтовое нефтеналивное судно «Красный Николаев» водоизмещением 15 тыс. т, грузоподъемностью 10 тыс. т и с эксплуатационной скоростью 10 узлов.

За успехи в восстановлении флота в марте 1926 г. предприятие награждено орденом Трудового Красного Знамени УССР.

Завод им. А. Марти строил дизели и паровые котлы для электростанций по плану ГОЭРЛО, мосты для Северной, Уссурийской и Юго-Восточной железных дорог, а также

выполнял другие заказы. В 1927 г. был поднят вопрос о полной загрузке судостроительных мощностей завода, и уже в июле началось строительство второго нефтевоза «Союз горнорабочих СССР» грузоподъемностью 10 тыс. т.

Завод освоил производство мощных судовых дизелей фирмы «Зульцер», которыми оснащали строящиеся танкеры. В этом году вступил в строй крейсер «Червона Украина».

В 1928 г. на предприятии работало свыше 8500 рабочих, 1510 служащих и инженерно-технических работников.

В следующем году было сдано первое нефтеналивное судно грузоподъемностью 10 тыс. т «Эмбанефть» (этим именем заменено название «Красный Николаев»).

В 1928 г. началась расконсервация завода «Руссуд», которая полностью завершилась к 1930 г. В 1929 г. на его стапелях заложили танкер «Моссовет» (с водоизмещением 13 250 т, скоростью хода 11 узлов), спуск которого произошел в 1930 г.

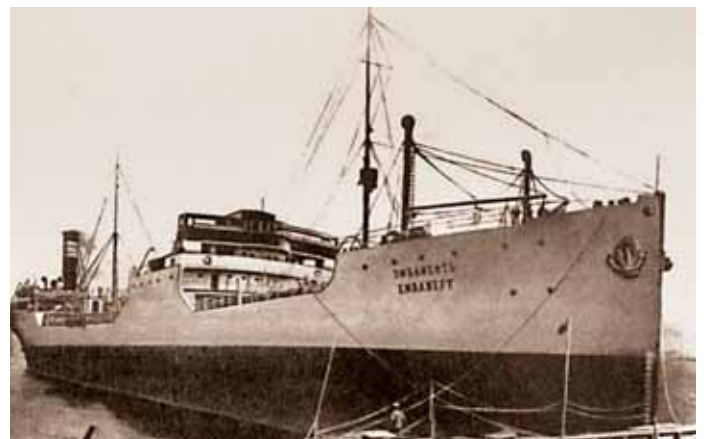
Именно в таких условиях возрождения судостроения в городе, тяги молодежи к освоению новых профессий, повышения общей грамотности населения происходило становление Николаевского индустриального техникума. Специалисты, оканчивающие это учебное заведение, поступали на работу на заводы судостроительной промышленности, главным образом николаевские. Этот период специального образования характеризуется все большим углублением кораблестроительного профиля. К 1929 г. в вузе исчезло строительное отделение, а к 1930 г. он получил название кораблестроительного института.

Всего за первые десять лет (1920—1930) НКИ выпустил 710 специалистов, среди которых — 86 кораблестроителей, 476 механиков, три технолога, три электрика и 139 строителей. Стоит заметить, что специальные курсы технических дисциплин инженеров-механиков имели судостроительную направленность: эти специалисты изучали судовые механизмы, судовые двигатели, проектирование судовых паровых котлов, машин, турбин и т. п.

Судостроение в 30-х годах и выпускники института

Передвоенные годы для николаевских судостроителей были периодом напряженной работы.

Завод «Руссуд» (с 1930 г. — завод им. 61 коммунара) с большими трудностями выходил на нормальный уровень



Танкер «Красный Николаев», 1929 г.

производства. Еще в 1932 г. план был выполнен лишь на 60,8%. Не все работники, ушедшие во время консервации на завод им. А. Марти, вернулись в цеха завода им. 61 коммунара. В формировании нового коллектива и реконструкции производства большую роль сыграли выпускники НКИ. И если в 1933 г. среди мастеров не было ни одного с высшим образованием, то в 1936 г. уже две трети их имели инженерные дипломы кораблестроительного института.

Росла производственная программа завода. В 1932 г. был сдан в строй флота танкер «Моссовет», в 1938 г. — однотипный ему «Азербайджан» — самые большие суда в стране (водоизмещением 13 250 т). В течение предвоенного десятилетия завод построил серию сухогрузов водоизмещением 4740 т с дизельной главной силовой установкой мощностью 2400 л. с. Так, начиная с 1932 г., в состав морского флота вошли теплоходы «Цюрупа», «Тимирязев», «Скворцов-Степанов», «Чапаев».

Завод начал сооружение новых больших сухогрузов. Первые суда этой серии, «Труд» (водоизмещение 18 700 т) и «Пролетарий», не были достроены из-за начавшейся Великой Отечественной войны.

На протяжении 1934–1940 гг. завод им. 61 коммунара построил четыре цельносварных плавучих дока грузоподъемностью 5000 т (глубина погружения — 12,2 м), а также два рудовоза водоизмещением 3700 т — «Строительство» («Полина Осипенко») и «Коллективизация» («Анатолий Серов»), построенных из корпусов больших лесовозов. Основную же часть судостроительной программы предприятия в эти годы составляло военное кораблестроение. Например, в 1932 г. началась постройка серии цельносварных подводных лодок типа «Малютка».

Внедрение прогрессивной технологии с использованием электросварки обеспечило создание в 1931 г. в процессе реконструкции завода специального электросварочного цеха. Его возглавил выпускник НКИ Е. И. Драган.

В 1933 г. завод приступил к строительству 16 подводных лодок типа «Щука» («Сазан», «Сельдь», «Камбала», «Нерпа», «Нельма», «Щ-208», «Щ-216» и др.) водоизмещением 607–750 т и предельной глубиной погружения 90 м. С 1936 г. на стапелях завода закладываются эскадренные миноносцы «Безупречный», «Прочный» проекта 7 и усовершенствованные проекта 7У (с водоизмещением 2400 т и скоростью 36 узлов) — «Полезный», «Подвижный», «Бесстрашный», «Бесшумный», «Сообразительный».

В 1939 г. началась постройка эскадренных миноносцев новой, более совершенной серии проекта 30 водоизмещением 2854 т, скоростью хода 37,2 узла (мощность главных двигателей — 54 000 л. с.): «Опасный», «Озорной», «Отменный», «Обученный», «Отчаянный», «Общительный». Первый из них (был выведен из Николаева вместе с другими недостроенными кораблями в начале войны) вошел в строй флота в 1943 г., второй — после войны, а последние четыре достроены не были.

В 1939 г. завод им. 61 коммунара приступил к строительству тяжелого крейсера «Севастополь» (водоизмещение — 38 360 т, скорость — 33 узла, мощность турбин — 231 000 л. с.), крейсеров «Куйбышев» и «Свердлов» водоизмещением 15 000 т. Из них после войны был достроен лишь «Куйбышев» (на заводе им. И. И. Носенко).



Ледокол «Анастас Микоян», 1941 г.



Ледокол «Отто Шмидт», 1939 г.

В то время на заводе им. А. Марти шло проектирование и строительство лидеров эсминцев (с полным водоизмещением 3257 т, скоростью 42,5 узла) — проект 48.

Главный лидер «Киев» и второй — «Ереван» — были заложены на стапеле в 1939 г. Оба корабля во время войны отбуксировали в Севастополь, а затем в Грузию. Строительство было приостановлено, а оборудование и механизмы этих суден использовали для ремонта боевых поврежденных действующих кораблей Черноморского флота. После войны оба корпуса разрезали на металл. В дальнейшем постройка лидеров проекта 48 не осуществлялась. Однако разработки николаевских инженеров имели большое влияние на последующее развитие и повышение технического уровня отечественного кораблестроения и флота.

На заводе им. А. Марти в 1930 г. был сдан второй нефтяной «Союз горнорабочих СССР», два танкера грузоподъемностью 4300 т. Всего до 1941 г. построено еще семь больших и малых танкеров. В 1935 г. предприятие начало сооружение двух ледоколов типа «Красин» водоизмещением 11 тыс. т (мощность главных двигателей — 10 тыс. л. с.) для Северного морского пути. Первый из них — «Отто Шмидт» (в дальнейшем переименован в «Адмирал Лазарев») — был сдан в строй флота в 1939 г.; строительство второго — «Анастас Микоян» — завершено в 1941 г.

В течение первой и второй пятилеток завод выполнял заказы для других отраслей промышленности: паровые котлы высокого давления для электростанций (свыше 140 единиц), железнодорожные цистерны (3870 шт.).



*Директор института А. Я. Кресс и профессора В. В. Цеханович,
Е. Г. Серебряков и М. С. Бритман среди передовиков учебы, 1938 г.*

Для других судостроительных предприятий страны он поставил большое количество брашпильей, шпилей, рулевых машин, дизелей, стального и цветного литья. Изготавливал и крупные металлоконструкции для комбинатов «Запорожсталь», «Азовсталь», «Магнитострой», Краматорского машиностроительного завода и др. Однако основную часть его производства занимало военное судостроение. В эти годы было развернуто серийное производство подводных судов. До 1941 г. построено около 20 средних и 40 малых лодок.

Политическое и военное руководство страны пришло к выводу о необходимости создания мощного океанского военно-морского флота. С третьей пятилетки предполагалось начать выполнение так называемой Большой кораблестроительной программы. Существовало много вариантов этой программы с чрезвычайно большим количеством вновь строящихся боевых кораблей (линкоров, тяжелых и легких крейсеров, эсминцев, подводных лодок, торпедных катеров). Выполнена она не была. Однако на заводе им. А. Марти в 1939 г. заложили линейные корабли «Советский Союз» и «Советская Украина» (водоизмещение — 59 150 т, мощность главных механизмов — 231 000 л. с., скорость — 39 узлов, артиллерия главного калибра — 406 мм), крейсер «Орджоникидзе» и др.

На других судостроительных предприятиях СССР (в Ленинграде, Севастополе, Красном Сормове, на Дальнем Востоке) также велось интенсивное строительство военных кораблей и гражданских судов. Выпускники Николаевского кораблестроительного института (а до 1941 г. этот вуз подготовил 1737 инженеров) в предвоенное десятилетие стали ведущими специалистами кораблестроительных заводов не только Николаева, но и других городов,

возглавили судостроительную отрасль страны. Так, в 1940 г. наркомом судостроительной промышленности был выпускник НКИ 1929 г. И. И. Носенко. Из стен Николаевского института вышли заместитель наркома Г. Д. Каплун (1933 года выпуска), начальник технического отдела и председатель технического совета НКСП С. А. Богомолов (1927), директор завода им. 61 коммунара И. А. Халанай (1931), директор Ленинградского Балтийского завода Е. В. Товстых (1933 г., впоследствии — ректор ЛКИ), директор судостроительного завода в Комсомольске-на-Амуре А. Л. Токарев (1926), главный инженер этого завода Е. П. Егоров (1930 г., в дальнейшем — директор Северодвинского Северного машиностроительного предприятия, профессор НКИ), начальник корпусного отдела КБ завода им. А. Марти Я. И. Купенский (1933 г.,



Эскадренный миноносец «Сообразительный», 1940 г.

впоследствии — руководитель Главка МСП), строитель ледокола «Отто Шмидт» завода им. А. Марти А. Ф. Осадчий (1936), начальник судостроительного цеха завода им. А. Марти Я. Е. Аврамов (1936), заместитель директора завода им. А. Марти А. И. Порубай (1936), начальник конструкторского бюро завода им. 61 коммунара Е. С. Мозес (1936), начальники цехов завода им. А. Марти В. Д. Бондаренко (1937) и С. Ф. Румянцев (1936), главный технолог завода им. 61 коммунара Н. А. Корчагин (1938), главный инженер строительства Херсонского крекинг-завода Г. А. Шульц (1936), мастера Я. И. Рассоха (1939), С. С. Лашкун (1936 г., завод «Ленкузница»), В. П. Мудроченко (1940), Ф. Т. Цыбульский (1940), заведующий кафедрой МВТУ Э. Э. Миллер (1925), начальник группы судостроения завода «Ленкузница» М. П. Тараканов (1934), директор Николаевского судостроительного техникума А. В. Шпиц (1933), начальник судостроительного сектора ЦКБ завода «Ленкузница» И. Л. Зейгермахер (1931) и сотни других инженеров.

Глубокая теоретическая, конкретная практическая подготовка, умение обращаться и работать с людьми — вот основные черты специалиста-инженера, воспитанного в стенах Николаевского кораблестроительного института. К своему двадцатилетию этот вуз стал в полной мере квалифицированным высшим техническим учебным заведением. На протяжении 1931–1940 гг. НКИ выпустил 1176 специалистов (из них — 286 кораблестроителей, 740 механиков и 150 технологов).

Но несмотря на неоспоримые достижения в подготовке судостроительных кадров, в 1932 г. началась эпопея закрытия вуза. Ее инициировало Главное управление учебных заведений Народного комиссариата тяжелой промышленности, в ведение которого были переданы Ленинградский и Николаевский кораблестроительные институты. Основанием (насколько можно судить по косвенным архивным данным) послужило мнение о «достоинности» для судостроения страны одного ЛКИ.

В начале ноября 1932 г. С. Г. Ильяшенко был освобожден от должности директора НКИ, а исполняющим обязанности руководителя вуза назначен Е. Ф. Чубов. В результате активных действий института и городских властей НКИ удалось сохранить. Не последнюю роль в этом сыграл нарком тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе, который поддержал необходимость существования кораблестроительного института на юге страны. До сих пор малоизвестным остается факт присвоения учебному заведению его имени. Более того, в официальных бумагах прошлых лет нет каких-либо указаний по этому поводу. Имеются лишь косвенные данные — заголовки институтской многотиражной газеты от 6 июля 1932 г. «Пролетарські кадри. Щодокадна газета Миколаївського судобудівельного інституту ім. Орджонікідзе. Орган партколектива и профкома ВСРГМ». Интересно отметить, что в заголовке этой же газеты в 1936 г. имя С. Г. Орджоникидзе уже отсутствует. В довольно

обширных материалах, связанных с празднованием 20-летнего юбилея института в 1940 г., сведений по этому вопросу опубликованы не были.

Большая заслуга в сохранении вуза принадлежит его руководителю **Ефиму Федоровичу Чубову**, который активно участвовал в отстаивании права института на существование: неоднократно выезжал в Москву по этому вопросу, добивался поддержки партийных и общественных организаций.

В декабре 1932 г. директором НКИ стал **А. И. Метс** — парттысячник, который до этого активно участвовал в создании Ленинградского кораблестроительного института. Уже в январе 1935 г. его отозвали в Главморпром



Е. Ф. ЧУБОВ
Управляющий (директор)
Николаевским кораблестроительным институтом (1932, 1935, 1940–1965)



А. И. МЕТС
Директор
Николаевского кораблестроительного института (1932–1935)



А. Я. КРЕСС
Директор
Николаевского кораблестроительного института (1935–1940)

СССР, и обязанности директора до марта 1935 г. опять исполнял Е. Ф. Чубов.

В конце марта 1935 г. в должность директора НКИ вступил **А. Я. Кресс**, который проработал в институте до сентября 1940 г. После его перевода на руководящую партийную работу в ЦК КП Эстонии директором института вновь был назначен старший преподаватель Е. Ф. Чубов (в этот раз на 25 лет), а исполнявший обязанности директора доцент В. В. Лаханин стал заместителем директора по научно-учебной работе.

Смена руководства не была неожиданной: молодой старший преподаватель Е. Ф. Чубов пользовался авторитетом у местных партийных и советских органов, заканчивал кандидатскую диссертацию. Он был первым руководителем НКИ, окончившим этот вуз (в 1931 г.). Вскоре после его назначения началась Великая Отечественная война, которая стала действительно сложным испытанием для всего коллектива института.

НКИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ И ЕГО ПОСЛЕВОЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ

22 июня 1941 г. началась Великая Отечественная война. Уже в июле и августе под Николаевом шли большие бои. С местных заводов было выведено 24 недостроенных корабля, в том числе крейсера «Фрунзе», «Куйбышев», лидеры «Киев», «Ереван», три тральщика и др. В конце июля началась эвакуация



*Преподаватели НКИ в эвакуации.
Пржевальск, 1944 г.*

заводов, ТЭЦ. Часть студентов и преподавателей принимали участие в сборе урожая и строительстве оборонных сооружений.

До начала войны в Николаевском кораблестроительном институте была 21 кафедра, 94 преподавателя, 698 студентов, множество специального оборудования и приборов.

Не дождавись приказа об эвакуации, который должен был поступить из Наркомата судостроительной промышленности, дирекция вуза и городские партийные органы приняли самостоятельное решение о выезде из города. Для организации вывоза имущества и работников института была создана специальная бригада в составе А. И. Картавы, М. Ф. Чулкова, И. Д. Ляковского, С. Ф. Вовчарука, Ф. П. Самохлеба, А. Е. Колесникова.

С 1 по 6 августа в институте шли приемные экзамены, а уже 9 августа на четырех открытых железнодорожных платформах было отправлено в эвакуацию 44 преподавателя и 35 т институтского имущества (в том числе 5 тыс. томов книг из 365 тыс. библиотечных экземпляров). 16 августа немцы захватили город.

1 сентября платформы прибыли в Сталинград. Устроились в судостроительном техникуме. 15 октября начались занятия с 277 студентами.

Но вскоре в связи с осложнением обстановки институт пришлось перебазировать в Астрахань. Здесь он разместился в малоприспособленных зданиях ремесленных училищ. Но не надолго. В течение ноября предпринимались попытки установить связь с Наркоматом судостроительной промышленности, чтобы выяснить, куда эвакуировать вуз. Необходимо было спешить, так как приближалось время ледостава Волги. Совместно с руководством Астраханского окружкома партии приняли решение отправить институт в Алма-Ату (Казахстан).

13 ноября 1941 г. 125 студентов и пять преподавателей под руководством В. В. Лаханина на теплоходе «Багиров» отправились в Красноводск для того, чтобы железной дорогой добраться до Алма-Аты. 4 декабря вторая группа под руководством директора института Е. Ф. Чубова на

четырёх теплушках выехала из Астрахани в г. Фрунзе (Бишкек). Наконец, обе группы встретились в Пржевальске в Киргизии, а не на территории Казахстана, как это предполагалось. Здесь институт пробыл до 1944 г.

Вместе с НКИ в Пржевальск эвакуировались преподаватели В. В. Ляхнин, Е. Г. Серебряков, А. И. Картава, И. Д. Ляковский, К. Е. Чуешко, В. М. Бузник, А. П. Гаврилов, А. Г. Архангородский, А. Р. Шухман, Н. К. Реммер и др. В конце лета 1942 г. из Горького сюда прибыли профессора и доценты ЛКИ — Г. Е. Павленко, В. А. Ванштейт, В. К. Васильев, Н. Е. Путов, П. И. Титов и другие со 172 студентами.

В Пржевальске было выпущено 375 специалистов.

Коллектив Николаевского кораблестроительного института в эти годы вел значительные работы для народного хозяйства, осуществлял техническую помощь в налаживании предприятий, спроектировал для перевозок по озеру Иссык-Куль одноименное судно, выполнял научные работы, в том числе и связанные с потребностями местных организаций и колхозов.

В целом научно-исследовательская деятельность преподавателей и ученых вуза в то время была ориентирована на проблемы военного судостроения. Так, специально организованное конструкторское бюро под руководством доцента А. Г. Архангородского в составе 20 преподавателей и студентов спроектировало два теплохода и две баржи для озер Иссык-Куль и Балхаш. Работа выполнялась по заданию Наркомречфлота СССР и ЦК КП(б) Киргизии.

Теоретическую деятельность, как в дальнейшем оказалось — пионерского перспективного направления, в этот период выполнял ассистент кафедры теоретической механики НКИ (впоследствии ученый с мировым именем) М. Д. Хаскинд.

Кафедры института подготовили к печати в сборнике «Труды НКИ» 26 научных работ. В непростых условиях военного времени были защищены одна докторская и две кандидатские диссертации, в ученых званиях утверждены один профессор и три доцента.

Пока вуз работал в эвакуации в Пржевальске, на фронтах Великой Отечественной войны отгремели грандиозные битвы под Москвой, Сталинградом, на Курской дуге.

Во время оккупации в здании Николаевского кораблестроительного института был размещен немецкий военный госпиталь. В спортзале организована скотобойня, в теплотехнической лаборатории топили сливочное масло и разливали его в стеклянные банки для отправки в Германию, а в мастерских был склад тары.

28 марта 1944 г. Николаев был освобожден от немецкой оккупации.

Перед тем, как покинуть город, оккупанты дважды поджигали здание института. Первый раз — 25 марта, но пожар потушили жители близлежащих домов, а во

второй — 26-го утром. На этот раз, чтобы выжечь все дотла, была выставлена вооруженная охрана...

Уже в марте 1944 г., после встречи в Москве с директором НКИ, инженер-майором Е. Ф. Чубовым, один из организаторов эвакуации вуза С. Ф. Вовчарук получил разрешение на въезд в освобожденные районы. Вернувшись в город, он увидел выгоревшие институтское общежитие на ул. Радостной и сожженный главный корпус учебного заведения на ул. Кузнечной.

Наконец, через три месяца после освобождения Николаева, 30 июня 1944 г., было принято решение о возвращении НКИ в родной город. 20 августа имущество института погрузили в вагоны. 17 сентября в Николаев прибыла первая группа, а 23 октября — вторая группа коллектива института.

Всего в 47 вагонах из эвакуации вернулся 621 человек, из них: 153 преподавателя (с семьями), 27 человек учебно-вспомогательного персонала, 71 сотрудник, 325 студентов, 25 студентов нового набора и 20 аспирантов.

Возвратившиеся застали разрушенными судостроительные заводы, вокзал, большинство причалов морского порта, хлебозаводы, школы, высшие учебные заведения и техникумы, 317 жилых многоэтажных домов, больницы и т. д. Из населения Николаева уцелела лишь третья его часть — 65 тыс. жителей.

Свой главный долг — сохранение вуза — преподаватели и студенты Николаевского кораблестроительного института выполнили. Всего за пять военных лет учебное заведение выпустило 477 специалистов (среди них — 157 кораблестроителей, 225 механиков, 95 технологов).

Восстановление и послевоенное развитие НКИ

В период немецкой оккупации Николаева все здания института были сожжены и разрушены. Поэтому главная проблема вуза после его возвращения — где разместиться.

Для НКИ выделили два здания по ул. Адмиральской (ныне — территория поликлиники № 2), корпус школы



Руководство НКИ. Слева направо: А. И. Картава, П. И. Чудов, Л. И. Свириденко, Е. Ф. Чубов, В. И. Чикалов, 1944 г.

№ 14 и помещение детского городка. Но вскоре была предложена школа № 36 по ул. 1-й Слободской, 74. Здесь институт разместился временно — до восстановления своих корпусов. Занятия начались 3 октября 1944 г. На первом курсе обучалось 11 групп (338 человек), на втором — шесть (155), на третьем, четвертом и пятом — по три группы (78, 29 и 35 человек соответственно). Дипломников было 53 человека.

Началась немедленная реконструкция разрушенных зданий института. Был принят пятилетний план восстановления НКИ и для этих целей выделено 36,5 млн рублей.

Силами сотрудников вуза до середины 1946 г. введены в строй лаборатории (электротехническая, химическая, физическая, сопротивления материалов), механический цех (30 станков), цеха учебно-производственных мастерских, кабинеты графики и дипломного проектирования, военно-морской подготовки, спортзал. Книжный фонд библиотеки вырос до 20 тыс. учебников.

Произведен капитальный ремонт общежития для 130 студентов и 16 преподавательских квартир.

До конца 1947 г. главные корпуса института были отремонтированы.



Разрушенное здание НКИ (вид со двора), 1944 г.



Разрушенное здание НКИ (вид с фасада), 1944 г.



С. О. МАКАРОВ
Вице-адмирал,
океанограф,
кораблестроитель

В 1950 г. НКИ располагался на площади 14 569,5 м² и предоставлял общежитие для 400 человек. Библиотечный фонд уже составил 40 тыс. экземпляров. На водной станции было две яхты, пять швертботов, по два шестивесельных яла и моторных катера, 20 прогулочных лодок.

Восстановление института было делом всех, а не только строителей. Например, лишь в 1947 г. в бригадах студентов работало около 800 человек. Лучшими были бригады студентов Г. Зайделя, Н. Петрова, Б. Дьяченко, Н. Степановой,

А. Звенияцкого. Самоотверженно трудились студенты В. Васляев, В. Сулов, Г. Балабаев, В. Спихтаренко.

7 января 1949 г. в честь 100-летия со дня рождения известного флотоводца, океанографа, полярного исследователя, кораблестроителя, уроженца Николаева — адмирала Степана Осиповича Макарова — НКИ было присвоено его имя.

ВОЗРОЖДЕНИЕ СУДОСТРОЕНИЯ НА ЮГЕ УКРАИНЫ

Во время войны оба Николаевских судостроительных завода были вывезены в Астрахань. Здесь с сентября 1941 г. на судоремонтном заводе им. Сталина Наркомата речного флота началась производственная деятельность эвакуированных судостроителей из двух заводов и электромеханического предприятия, которое обосновалось в астраханском поселке Трусово. Коллектив судостроителей сразу же начал изготавливать авиационные бомбы и корпуса зенитных снарядов, а затем доставлять приведенные в Астрахань корабли с Красноармейской верфи, что под Сталинградом, и из Ленинграда. Было освоено и строительство бронекатеров. Речной дебаркадер, переведенный в затон «Золотой» (здесь располагалась Астраханская судовой верфь), переоборудован в судостроительный цех и причальное устройство.

Для испытаний судов в морских условиях в Баку создали сдаточную базу. На новом месте выполнено много важных оборонных заказов. Приходилось преодолевать немало трудностей. Металла не было, и на корпуса авиабомб шла обшивка бездействующих нефтехранилищ. Для перевозки из Баку нефтепродуктов судостроителям в 1942 г. было дано срочное задание восстановить бездействующие нефтеналивные баржи грузоподъемностью 10 тыс. т. Работы были настолько срочными и объемными, что широко использовался метод состыковки носовых и кормовых оконечностей от разных барж на плаву.

Еще в августе 1941 г. большая группа николаевцев была направлена на Красноармейскую верфь, откуда в сентябре 1942 г. они снова эвакуировались в Барнаул, Нижний Тагил, Челябинск, Омск, где трудились на танкостроительных заводах. Часть работников заводов оказалась в Горьком, Комсомольске-на-Амуре, Владивостоке, Зеленодольске, Тюмени, Навашино, Потти, Молотовске

(ныне — Северодвинск), на озере Байкал — на судовой верфи им. Е. М. Ярославского.

Восстановление судостроительной промышленности в Николаеве после его освобождения в марте 1944 г. стало чрезвычайно важным и срочным делом не только Наркомата судостроительной промышленности, но и всех жителей города. Отступая, немцы практически полностью разрушили оба судостроительных завода. Предельного напряжения для их работников потребовало восстановление фактически всех стапелей, цехов, технических служб.

Параллельно с реконструкцией заводов налаживали изготовление запчастей для военной техники и выпуска судостроительной продукции. На заводе им. 61 коммунара первой такой продукцией стала плоскодонная баржа грузоподъемностью 150 т, спущенная на воду в августе 1944 г., для перевозки камня-ракушечника из карьера под Новой Одессой до причала предприятия. На заводе им. А. Марти весной 1945 г. первым восстановленным судном стал ледокольный буксир, который из Румынии привел выведенный румынами из завода плавкран и две баржи со стройматериалами.

Оба предприятия налаживали выпуск понтонов и барж. Так, на судостроительном заводе им. А. Марти с 1945 по 1948 г. было построено 45 понтонов грузоподъемностью 400, 200 и 80 т, 400 понтонов КМТ-2, баржи грузоподъемностью 250, 500 и 700 т.



Студенты и преподаватели на восстановительных работах во дворе института, 1946 г.



Восстановительные работы (вид со стороны фасада), 1946 г.

Завод им. 61 коммунара на протяжении 1944–1946 гг. изготовил 220 фарватерных бுவ для Бугского и Днепро-Бугского лиманов от Николаева до выхода в открытое море, 64 восьмидесятитонных понтона. В мае 1945 г. началось строительство секций 12 барж грузоподъемностью 1000 т каждая и нескольких буксиров для озера Байкал.

Восстановление предприятий происходило очередями, и по мере готовности каждой их них расширялся выпуск судостроительной продукции. Завод им. 61 коммунара начал достроечные работы и капитальный ремонт спущенных еще в 1941 г. в Севастополе на заводе им. С. Орджоникидзе трех базовых тральщиков проекта 73к («Иван Сладков», «Иван Шувалов», «Иван Борисов») и землечерпательного судна «Парфенион».

Возрожденное производство ориентировалось на новую цельносварную технологию постройки судов: секционнo-пирамидальный, а позднее секционнo-блочный метод формирования их корпуса. На заводе им. 61 коммунара был возведен новый сборочно-сварочный цех.

В трудовые коллективы возвращались демобилизованные после войны рабочие, технические служащие и инженеры, приходили новые кадры. Кораблестроительный институт продолжал готовить инженеров судостроительных профессий, хотя на три первых послевоенных года приходится снижение численности выпускников (в 1945 г. — 51 человек, 1946 г. — 30, в 1947 г. — 43). И только с 1948–1949 гг. количество ежегодно выпускаемых специалистов-инженеров начало возрастать. Теперь многие инженерные должности на судостроительных заводах города занимали выпускники НКИ.

В 1947–1948 гг. кораблестроительное производство было восстановлено. На заводе им. 61 коммунара в 1948 г. на почти уже полностью отреставрированном эллинге был заложен главный корабль «Бдительный» серии эскадренных миноносцев проекта 30бис (водоизмещение — 3075 т, мощность энергетической установки — 60 тыс. л. с., скорость хода — 35,5 узла). При строительстве применялась секционная сборка корпуса. В конце года эсминец спустили на воду. Всего было построено 19 кораблей этой серии.

Преодолевая послевоенные организационные, технические, кадровые трудности, в 1950 г. завод вышел на полную производственную мощность, перевыполнив довоенный уровень выпуска продукции на 30,6%.

На заводе им. А. Марти в 1948 г. наладили строительство (по современному поточно-позиционному способу в специально созданном производственном комплексе) большой серии подводных лодок водоизмещением 1050 т. До 1957 г. ВМФ СССР было сдано 72 лодки этого проекта.

В 1949 г. заложено первое нефтеналивное судно «Казбек» водоизмещением 16 250 т, дедвейтом 11 800 т. Строилось оно цельносварным с применением секционного способа формирования корпуса из плоскостенных и объемных секций, изготавливаемых во вновь организованном сборочно-сварочном цехе. На заводе было построено 13 судов этой серии.

Началось строительство легких крейсеров проектов 68к и 68бис (водоизмещением 15 000 и 15 120 т соответственно).



Танкер «Казбек», 1951 г.



Крейсер «Куйбышев», 1950 г.

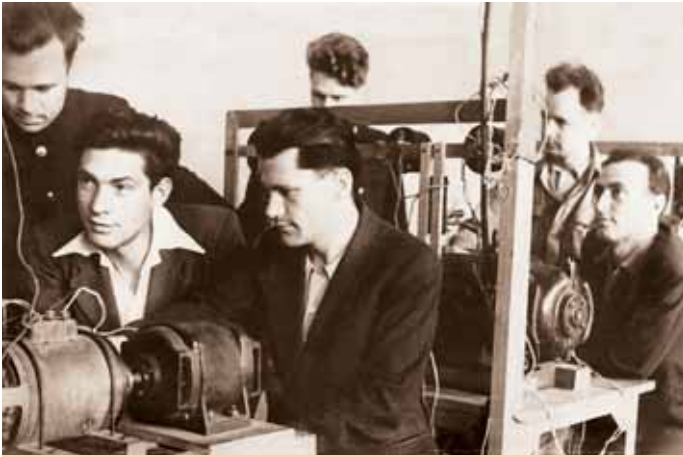
В 50-х гг. сданы крейсера «Куйбышев», «Фрунзе», «Дзержинский», «Нахимов», «Кутузов».

В конце 40-х гг. в пгт Октябрьское, в 12 км от Николаева, началось возведение нового судостроительного завода с современной поточно-позиционной технологией постройки судов, куда первоначально предполагалось перенести строительство подводных лодок с завода им. А. Марти. Это предприятие, в дальнейшем получившее название «Океан», уже в 1951 г. соорудило самоходные баржи и грузоотвозные шаланды, а в 1956 г. сдало заказчику первое самоходное судно. Во вновь создаваемый коллектив завода пришли выпускники НКИ прошлых и послевоенных лет. С 1948 г. институт увеличил выпуск инженеров-кораблестроителей до 93–120.

В июле 1946 г. Совет Министров СССР принял постановление о строительстве в Николаеве мощного завода по производству судовых паровых турбин — Южного турбинного завода (ЮТЗ). Подготовительные работы к закладке предприятия начались в 1948 г., причем на пустом месте было развернуто широкое строительство не только цехов этого высокоточного производства, но и целого жилого района со всеми бытовыми учреждениями. В народе этот район города и сейчас называют ЮТЗ.

В октябре 1953 г. завод был введен в эксплуатацию. К работе приступили инженеры николаевских судостроительных заводов — выпускники Николаевского кораблестроительного института прошлых лет.

С 1954 г. Южный турбинный завод специализировался на производстве опытных и серийных газотурбинных установок, в первую очередь для ВМС. В августе из Казани



Занятие в электролаборатории, 1947 г.



На лекции, 1948 г.

с авиационного предприятия прибыли специалисты высокой квалификации во главе с главным конструктором С. Д. Колосовым и главным технологом Ф. И. Регидой. Среди них был Я. Х. Сорока — будущий профессор НКИ. В дальнейшем формирование инженерного состава ЮТЗ происходило в значительной степени из выпускников этого института.

В истории Николаева строительство и становление этого завода является событием принципиальной важности: на юге Украины было создано современное производство сложнейшей промышленной продукции — судовых газовых турбин, обеспечивших отечественному Военно-Морскому флоту мировой техникой приоритет.

В 1951 г. введен в эксплуатацию Херсонский судостроительный завод. Пополнение инженерного состава коллектива этого завода также происходило за счет выпускников НКИ. Одними из первых судов, освоенных этим заводом, были танкеры типа «Казбек».

Так на юге Украины образовался мощный центр современного судостроения, способный создавать корабли и суда любого уровня сложности, инженерное ядро которого составили выпускники Николаевского кораблестроительного института. Перед вузом появились новые задачи — увеличить количество выпускаемых инженерных кадров, повысить уровень их профессиональной подготовки для обеспечения внедрения новых судостроительных технологий в производство.

ИНСТИТУТ В ПЕРВЫЕ ПОСЛЕВОЕННЫЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ

Стабилизация выпуска молодых специалистов и смена научных кадров в НКИ

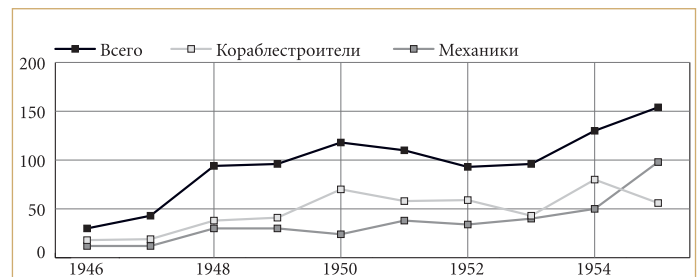
Анализ диаграмм выпуска специалистов НКИ в 1946–1956 гг. и 1957–1965 гг., представленных ниже позволяет сделать вывод о том, что хотя в это время и существовал дефицит в специалистах (в связи с их потерей в результате войны), выпуск не превышал 200 человек в конце 40-х годов и 400 в 50–60-х годах. Количество выпускаемых молодых специалистов из года в год колебалось около средней величины.

Но все же качество преподавания было довольно высоким: студентам уделяли много внимания, а сами они проявляли большое желание получить глубокие знания и высшее корабельное образование. Именно эти специалисты впоследствии составили основу инженерного корпуса судостроения страны и обеспечили стремительное развитие кораблестроения на протяжении последующих 25 лет. Они стали ведущими специалистами, директорами, главными инженерами судостроительных заводов и проектных организаций, главными конструкторами проектов новых современных кораблей и судов. Среди них были С. М. Козлов, Ю. И. Макаров, С. С. Павлов, О. И. Хотлубей, Ю. Т. Каменецкий, И. Н. Овдиенко, В. Н. Стельмашук, В. Н. Вышеславский, В. К. Ивженко, В. Д. Ким, Н. Г. Цыбань, Н. Д. Осташеня и многие другие.

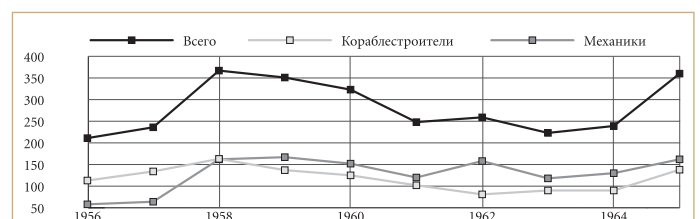
Специальным решением Минсудпрома СССР и Минвуза СССР в институте был организован факультет трехгодичного ускоренного обучения. В течение 1955–1958 гг. его окончили четыре группы руководящего состава судостроительных заводов страны.

Первых преподавателей НКИ в 50-х гг. уже не стало. Умерли профессора В. В. Цеханович, Н. В. Бугринов, М. С. Бритман (во время войны), И. С. Некрасов (в 1945 г.), Е. Г. Серебряков (в 1950 г.).

В это время ведущими специалистами стали доценты В. В. Лоханин, А. Г. Архангородский, П. Д. Калафати,



Выпуск специалистов в 1946–1955 гг.



Выпуск специалистов в 1956–1965 гг.

П. К. Козубов, А. М. Степанов, П. Н. Федосеев, А. Я. Золотарев, Т. Е. Эпельман, А. И. Голубченко, А. М. Басанец и др.

Важным событием в истории института является организация в 1952 г. его филиала в Севастополе, из которого со временем сформировался Севастопольский приборостроительный институт.

Учебную и научную работу в вузе возглавлял доцент **Алексей Мартынович Маричелли** (1899–1993) — человек интересной инженерной биографии. Он проработал в институте 40 лет (до 1983 г.), а его трудовой стаж, связанный с судостроением, составил 71 год. Он был одним из организаторов филиала НКИ в Севастополе.

В этот период в институт возвратились преподаватели — бывшие офицеры и солдаты Красной армии, специалисты Военно-Морского флота. Также пришли новые люди — ведущие специалисты и инженеры николаевских судостроительных заводов (Я. Х. Сокока, А. П. Поляков, Б. А. Букаркин, Е. П. Микитюк и др.), которые работали в основном по совместительству.

Но главным источником подготовки молодых научных сотрудников с ученой степенью оставалась аспирантура. Проведение научных исследований, написание и защита диссертаций были в то время сложным и достаточно длительным делом.

В 1946 г. (и позже) в институте функционировала аспирантура по специальностям ведущих кафедр: «Конструкция корпуса корабля», «Технология постройки судов», «Судовые паровые турбины», «Судовые паровые котлы», «Судовые двигатели внутреннего горения». В первом послевоенном году в ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова кандидатские диссертации защитили аспиранты В. М. Бузник, Н. М. Марков, А. Н. Хозе, в ЛКИ — Т. Е. Эпельман. В. М. Бузник и А. Н. Хозе остались работать в НКИ — они стали доцентами кафедр судовых паровых котлов и судовых паровых турбин соответственно. Н. М. Марков был направлен на исследовательскую работу на Ленинградский металлический завод.

С 1947 по 1950 г. еще 13 человек стали кандидатами технических наук. Среди них — директор института Е. Ф. Чубов, заведующие кафедрами А. М. Степанов, А. Т. Нагорный, аспирант И. А. Букус. До 1955 г. кандидатские диссертации защитили еще 26 преподавателей и аспирантов института, среди них — известные педагоги Ю. В. Ремез, И. В. Тарабрин, А. А. Сагарда, П. И. Неженцев, П. Е. Ткачева, И. Д. Лясковский, В. Ю. Ролинский.

В первые послевоенные годы научной деятельностью занималось 12 кафедр (из 22), докторские диссертации, кроме доцента В. В. Лаханина (свою работу он защитил в 1952 г. в Энергетическом институте им. Г. М. Кржижановского АН СССР), готовили доценты А. Г. Архангородский, П. Д. Калафати и П. Н. Федосеев.

В 1946–1950 гг. институт установил научные связи со многими ведущими научными учреждениями страны: ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова, ЦАГИ, АН УССР, ЦНИИМФ.

В апреле и декабре 1949 г. в НКИ им. адм. С. О. Макарова проводились отраслевые научно-технические конференции, посвященные научным проблемам совершенствования судовых паровых котлов и скоростным методам обработки металлов.

Ученые института стремились максимально приобщить свои исследования к производству и нуждам народного хозяйства. Например, на кафедре судовых паровых котлов доц. В. М. Бузник исследовал теплопередачу в высоконапряженных топках судовых паровых котлов, а на кафедре строительной механики корабля под научным руководством кандидата технических наук, доцента А. Г. Архангородского проводились работы по изучению прочности судов при спуске их с продольного стапеля, применения легированных сталей в судостроении. Здесь коллектив ученых искал пути и методы рационального проектирования корпусных конструкций и уменьшения их веса за счет применения сталей высокого сопротивления.

В этот период доцент кафедры теории корабля Ю. В. Ремез разрабатывал универсальную диаграмму для выбора безопасных курсов и скоростей судна при шторме. Впоследствии она получила всеобщее признание специалистов-судоводителей Морского флота СССР.

С каждым годом тематика исследований расширялась. За период 1946–1950 гг. было выполнено 80 научно-исследовательских работ, за 1951–1955 гг. — более 150. В 1955 г. большинство преподавателей (83%) участвовало в научно-исследовательской работе института.

Серьезные научные исследования ученых, выполнявшиеся в военные и послевоенные годы, привели к обобщению полученных результатов. Это, в первую очередь, относится к группе дисциплин по паросиловым установкам, учебники по которым изданы в Судпромгизе в Ленинграде. Среди них работы доцента В. В. Лаханина «Тепловой расчет судовых огнетрубных котлов», «Приложение теории подобия к исследованию работы судовых паровых машин многократного расширения» и «Конструирование и расчет на прочность деталей судовых паровых машин» (учебное пособие для вузов); монография доцента В. М. Бузника «Проектирование судовых паровых котлов» и учебник «Судовые паровые котлы»; книги доцента А. И. Голубченко «Тепловые схемы паросиловых установок речных судов» и доцента И. В. Тарабина «Смазка судовых



*Директор НКИ Е. Ф. Чубов
у входа в институт, 1 мая 1951 г.*

поршневых двигателей»; учебник доцента Н. И. Колычева по судовым двигателям внутреннего сгорания.

Ряд книг преподавателей НКИ был переведен на иностранные языки и издан за рубежом. Среди них — учебники доцентов В. В. Лаханина «Тепловой расчет огнеупорных котлов» (на польском языке), А. И. Голубченко «Тепловые схемы паросиловых установок речных судов» (на китайском), В. М. Бузника «Судовые паровые котлы» (на китайском, польском и болгарском языках).

Это фактически был первый случай массового выхода специалистов института на передовой уровень отечественной науки (учитывая трудности издания научных книг для ученых вуза в связи с отсутствием своего издательства). Издание указанных книг стало свидетельством признания высокого научного уровня и авторитета сотрудников НКИ им. адм. С. О. Макарова, работающих в области исследования судовых энергетических установок.

В эти годы очень плодотворно работала кафедра химии, возглавляемая доцентом П. Н. Федосеевым.

В 1950 г. Министерство высшего образования СССР командировало из Харькова в НКИ доктора технических наук, профессора Р. Л. Аронова на должность заведующего кафедрой энергетики. По его инициативе была организована новая специальность «Электрооборудование кораблей».

Заведующим кафедрой строительной механики корабля в 1952 г. стал декан кораблестроительного факультета, доцент А. Г. Архангородский.

Внешне казалось, что в институте все в порядке. Но НКИ, однако, все чаще покидали квалифицированные научные специалисты. Первым в этом ряду был доктор технических наук, профессор Е. Б. Лунц, который ушел с педагогической деятельности по инвалидности, но, тем не менее, чуть позднее стал профессором одного из одесских институтов.

В 1953 г. после успешной защиты докторской диссертации и утверждения в звании профессора перешел в Новосибирский институт инженеров водного транспорта (в должности заместителя директора по учебной работе) один из активнейших работников НКИ — В. В. Лаханин. Через два года почти с завершённой докторской диссертацией из института ушел заведующий кафедрой высшей математики П. Д. Калафати. В 1959 г. вуз покинул один из самых ярких ученых (специалист по прочности), любимец



Ректор института, д. т. н. В. М. Бузник
с доцентом, к. т. н. Ю. В. Ремезов

студентов А. Г. Архангородский, а в следующем году — активный научный работник, заведующий кафедрой химии, доктор химических наук, профессор П. Н. Федосеев (он стал заведующим кафедрой неорганической химии Одесского сельскохозяйственного института).

В 1962 г. проректором по научной работе был назначен В. М. Бузник, недавно защитивший докторскую диссертацию, а в 1963 г. по его личному заявлению он освобожден от этой должности. Еще через год В. М. Бузник ушел в Одесский технологический институт им. М. В. Ломоносова, где стал заведующим кафедрой теоретических основ теплотехники. Так в институте не осталось ни одного профессора и доктора наук.

Новая ситуация в судостроительной промышленности Николаева

Во второй половине 50-х гг. в промышленности Николаева, в основном судостроительной, начали возникать проектные и научно-исследовательские организации. В 1956 г. было создано Центральное конструкторское бюро по проектированию транспортных морских судов, давшее начало ЦКБ «Черноморсудопроект» (ныне — АО «Укрчерноморсудопроект»). В 1957 г. открыт филиал ленинградского Центрального конструкторского бюро стандартизации, вскоре превратившийся в самостоятельное Центральное конструкторское бюро судового машиностроения, а затем — ПКБ «Прогресс». В этом же году с правами самостоятельной хозяйственной деятельности организован филиал ленинградского Центрального научно-исследовательского института технологии судостроения (ЦНИИТС), ныне УкрЦНИИТС.

В 1958 г. на основе конструкторско-технологического отдела электромонтажного предприятия (в дальнейшем ПО «Экватор—13») возникло базовое в отрасли СКБ по комплектному созданию оборудования тепловлажностной обработки воздуха для улучшения условий обитаемости на судах и кораблях. На базе этого бюро выросло специальное конструкторское бюро кондиционирования (СКБК), которое стало проектным бюро «Теплотехника» и впоследствии было преобразовано в Центральный научно-исследовательский и проектный институт — ЦНИПИ «Тайфун».

В том же году в Херсоне создано ЦКБ железобетонного судостроения (ныне — ЦКБ «Изумруд»), которое занималось разработкой проектов железобетонных судов и доков. Позднее оно освоило проектирование научно-исследовательских судов, танкеров для сырой нефти и нефтепродуктов.

В 1961 г. из состава ЮТЗ «Заря» выделилась отдельная проектная организация п/я 96, специализирующаяся на создании новых газотурбинных установок для судостроения, которая в 1966 г. стала специальным проектным бюро «Машпроект».

В 1962 г. на базе общественной лаборатории электрогидравлики было открыто проектно-конструкторское бюро электрогидравлики (СКБЭ) АН УССР, впоследствии — ведущая организация по исследованию и созданию рядно-импульсных технологий, электрогидравлического и специального электротехнического оборудования, в том числе и для судостроения.

Таким образом, в Николаеве начал формироваться единый исследовательско-проектно-производственный комплекс, способный выполнять проектно-конструкторские разработки новой техники и исследования в области современных технологий.

До этого времени большинство, а в советский период фактически все проекты кораблей и судов, строившихся на местных заводах, были разработкой петербургских и ленинградских проектировщиков. Такая диспропорция, с одной стороны, не позволяла использовать научно-технический потенциал города, а с другой — усложняла процесс создания новой судостроительной техники. С появлением новых проектно-конструкторских и исследовательских организаций в Николаеве местные заводы не стали работать только по местным проектам — значительную долю, как и прежде, составляли проектные разработки ленинградских проектировщиков. Но ситуация изменилась. Теперь по николаевским проектам работали судостроительные заводы других городов, существенную часть судового машиностроения в стране выполняли по николаевским проектным разработкам.

Коллективы этих проектных и исследовательских организаций в основном формировались из выпускников НКИ им. адм. С. О. Макарова. Поэтому перед институтом была поставлена задача подготовить инженерные кадры проектно-конструкторского и научно-исследовательского творческого направления. Возникавшие в процессе разработки новых проектов судов, судовых устройств, машин и энергетических установок задачи активизировали НИР как отраслевых, так и институтского коллективов. **С этого периода началось формирование большинства научных школ Николаевского кораблестроительного института.**

Большую роль в становлении новых исследовательских и проектно-конструкторских организаций сыграли работники николаевских заводов, руководители, конструкторы, составившие основу этих учреждений, вокруг которых росло молодое поколение, пополнявшееся выпускниками НКИ 50–60-х гг. Среди руководителей новых организаций также были выпускники Николаевского кораблестроительного института. Это П. А. Буряк — первый начальник ЦКБМ (ПКБ «Прогресс»), бывший начальник ПДО завода им. 61 коммунара; А. Г. Мерзескул — заместитель начальника ЦКБМ по общим вопросам, бывший



Строительство яхты «Антарктика», 1960 г.

заместитель директора этого же завода; Д. П. Хабенко — главный инженер ЦКБМ, бывший главный технолог завода им. И. И. Носенко; А. Н. Бугринов — начальник отдела ЦКБМ, бывший конструктор завода им. 61 коммунара; А. Р. Золотухин — первый начальник ЦКБ «Черноморсудопроект», бывший главный строитель завода им. И. И. Носенко; М. И. Жулай — первый главный инженер ЦКБ «Черноморсудопроект», бывший главный строитель завода им. И. И. Носенко; К. Ф. Иваницкий — главный инженер ЦКБ «Черноморсудопроект», бывший главный конструктор завода им. И. И. Носенко; Ю. Г. Полюгач — первый директор Николаевского филиала ЦНИИТС, бывший работник судоремонтного завода в Поги; В. Н. Мамченко — главный инженер этого филиала, бывший главный технолог завода им. 61 коммунара; Н. Д. Остафеня — начальник СКБК, бывший начальник ОТК Черноморского судостроительного завода.

Новые проектные организации сразу же присоединились к созданию новой судостроительной техники. Уже на крупнейшей в мире китобазе «Советская Украина» водоизмещением 44 000 т (проектировщик — ленинградское ЦКБ «Морпромсуд», ныне ЦКБ «Восток»), построенной на заводе им. И. И. Носенко в 1959 г., были средства внутрисудовой механизации, шлюпбалки и другие устройства, спроектированные с участием ПКБ «Прогресс». ЦКБ «Черноморсудопроект» выполнило рабочее проектирование сухогрузного быстроходного судна дедвейтом 16 185 т и мощностью главных двигателей 13 000 л. с. Судно «Ленинский комсомол» было заложено на Херсонском судостроительном заводе в 1957 г. (сдано заказчику в декабре 1959 г.). Серия из 20 таких судов строилась на этом заводе до 1964 г.

В 1961 г. промысловый флот страны пополнился второй китобазой — «Советская Россия», однотипной «Советской Украине», построенной на заводе им. И. И. Носенко.

Строительство китобаз является примером активного участия ученых НКИ им. адм. С. О. Макарова в решении проблем, выдвигаемых судостроительным производством. Сложные технические вопросы, требующие научного подхода, возникли при внедрении впервые в отечественной практике гофрированных переборок и спуске по наклонному стапелю судов большого водоизмещения. Их решали ученые института (доценты А. Г. Архангородский,



«Советская Украина», 1959 г.



Сухогруз «Полтава», 1962 г.



Сухогруз «Бабушкин», 1965 г.

В. П. Суслов и др.) и работники завода (главный конструктор К. Ф. Иваницкий, начальник проектного отдела А. Н. Данасов, конструкторы Ю. Т. Каменецкий, О. И. Хотлубей).

Яркой страницей сотрудничества НКИ и завода стала эпопея постановки плавбазы (проект 310) длиной свыше 140 м в плавучий док с длиной килевой дорожки лишь 80 м. Эта уникальная операция, считавшаяся многими авторитетами технически неосуществимой, стала возможной благодаря воплощению идеи доцента А. Г. Архангородского об изменяемой по длине жесткости килевой дорожки и исследовательской работе преподавателя В. Г. Попова. Личное участие в организации работ главного инженера завода, легендарного Е. М. Горбенко, тщательные и точные вычисления руководителя расчетной группы КБ завода М. Д. Гузенко, энтузиазм молодых конструкторов, учеников А. Г. Архангородского, Ю. Т. Каменецкого и О. И. Хотлубея и других обеспечили успех дела.

В 1958 г. на этом заводе началось крупносерийное строительство поточно-позиционным методом больших рыбоморозильных траулеров с кормовой схемой траления типа «Маяковский» водоизмещением 3800 т. К созданию транспортеров внутритрюмной механизации было привлечено ПКБ «Прогресс». Проект 394 этого траулера (с учетом модернизации 394А и 394АМ) был в постройке до конца 70-х гг. Завод поставил рыбакам 324 таких судна.

В 1959 г. СКБ по судовому оборудованию тепловлажностной обработки воздуха спроектировало и изготовило опытный образец первого отечественного автономного кондиционера АК-6, который вскоре начали производить в больших количествах. В это же время было налажено проектирование и массовое изготовление групповых и местных кондиционеров КЛГ и КЛМ для подводного судостроения.

В 60-х гг. Черноморский судостроительный завод начал строительство нового класса больших авианесущих кораблей. Первым стал противолодочный крейсер «Москва» (проектировщик — Невское ЦКБ, г. Ленинград). Проектирование механизированных подъемников для подачи вертолетов из ангаров на взлетную палубу и судовых устройств было поручено ПКБ «Прогресс», что в дальнейшем закрепилось за этим предприятием как номенклатура работ.

Для обеспечения китобаз китобойными судами на заводе им. 61 коммунара в 1955 г. наладилось строительство специальных добывающих судов — «китобойцев», — изготовление серии которых (93 единицы) длилось до 1965 г. На этом же заводе в 1957 г. были сданы ВМФ СССР эскадренные миноносцы «Пламенный» (водоизмещением 3420 т, скоростью хода 38,5 узла, проекта 56) и «Прозорливый» (проекта 56м). С 1961 г. началось строительство больших противолодочных кораблей проекта 61 (головной корабль «Комсомолец Украины» с водоизмещением 4509 т, скорость 33,5 узла), на которых впервые в качестве все режимных двигателей общей мощностью 72 000 л. с. были применены газовые турбины, спроектированные в СПб «Машпроект» и построенные на Николаевском ЮТЗ (таких кораблей сдано заказчикам 15 единиц). Этому предшествовала напряженная работа николаевских газотурбиностроителей по созданию газотурбинного двигателя М-1 для торпедных катеров, газотурбинной установки М-2 для большой серии противолодочных кораблей, газотурбокомпрессоров ГТКД-2 и ГТКД-3 для противолодочных кораблей. Внедрение всережимных газотурбинных установок в 60-х гг. обеспечило принципиально новую ступень развития Военно-Морского флота как на водоизмещающих кораблях, так и на кораблях с динамическими принципами поддержания. Это развитие не имело себе равных в мировой практике.

В дальнейшем на большинстве боевых кораблей постройки николаевских и других заводов устанавливали газовые турбины николаевского производства.

В 1961 г. на заводе им. 61 коммунара началось строительство большой серии рефрижераторов водоизмещением 2700 т типа «Сибирь» по проекту Северного ПКБ (г. Ленинград). С этого времени рефрижераторные суда стали его традиционной мирной продукцией.

На Черноморском судостроительном заводе в 1962 г. по проекту ЦКБ «Черноморсудопроект» построен главный сухогруз «Полтава» водоизмещением 18 500 т, валовой вместимостью 9875 регистровых т, мощностью главной энергетической установки 7500 л. с. Так впервые в мировой практике было создано судно с большим раскрытием палубы (до 70%), парным расположением грузовых люков и двойными бортами в районе грузовых трюмов.

Одной из сложных технических проблем, от решения которой непосредственно зависит эффективность всего судна, оказалось конструирование люковых закрытий. На новых судах люковые проемы грузовых трюмов увеличились в несколько раз. Номенклатуру специализированного проектирования механизированных люковых закрытий Минсудпром СССР закрепил за молодой николаевской проектной организацией — ПКБ «Прогресс». В этот период ЦКБ «Черноморсудопроект» спроектировало ряд сухогрузных судов, строительство которых большими сериями осуществлялось на Херсонском и Черноморском судостроительных заводах. К таким судам относится сухогрузный теплоход неограниченного района плавания типа «Бежица» для перевозки киповых и насыпных грузов (водоизмещение — 18 400 т, грузоподъемность — 11 100 т, скорость хода — 17 узлов). Головное судно было сдано флоту на Херсонском судостроительном заводе в 1963 г. За десять лет построено 45 таких судов, из них 34 на экспорт в ФРГ, Грецию, Пакистан, Ирак, Кувейт, Индию, Венгрию.

На Черноморском судостроительном заводе по такому же проекту с 1962 по 1965 г. было создано восемь сухогрузов («Перекоп», «Приднестровский», «Баймак», «Бабушкин», «Николаев», «Партизанская искра», «Партизанская слава», «Капитан Вислобоков»). Одно из них — «Партизанская слава» — получило высокую оценку на Всемирной выставке «ЭКСПО-68».

Продолжалась работа по созданию новых прогрессивных транспортных судов. ЦКБ «Черноморсудопроект» разработало проект сухогрузного судна водоизмещением 19 260 т, предназначенного для перевозки генеральных грузов, промышленного оборудования, зерна. Головное судно этой серии «Славянск» было построено в 1966 г. на Херсонском судостроительном заводе. До 1973 г. сдано 31 судно этой серии, среди них и «Профессор Бузник», названное в честь ректора НКИ.

В эти годы ПКБ «Прогресс» выполнило масштабные работы по совершенствованию и стандартизации судовых устройств для всех судостроительных заводов страны (по чертежам бюро работало свыше 40 заводов отрасли). Это проектное бюро стало главным в стране по широкой номенклатуре изделий судовых устройств как традиционных типов (якорное, швартовное, буксирное, грузовое, спасательное), так и специальных (внутрирюмная механизация промысловых судов, боевых кораблей, специальные спускоподъемные устройства, механизированные люковые закрытия и др.).

В 1964 г. ПКБ «Прогресс» начало проектировать оригинальные устройства для спуска (подъема) рыбодобывающих судов водоизмещением 60 т с рыбоперерабатывающей плавбазы для обеспечения экспедиционного лова рыбы в Мировом океане.

Николаевский филиал ЦНИИТС широко внедрял в судостроение (в первую очередь, на Херсонском судостроительном заводе) сварку в среде углекислого газа, разработки технологии изготовления из пластмассевой мебели, профильных погонажных изделий, блоков, коушей для судовых устройств (совместно с ЦКБ «Черноморсудопроект» и ПКБ «Прогресс»), монтаж крупногабаритных судовых дизелей и газотурбинных установок, совершенствовал технологии железобетонного судостроения и др.

В 1964 г. для обеспечения унификации и нормализации судовых изделий и материалов, применяемых на судах, строящихся на заводах Черноморского Совнархоза, открылся отдел общесудовых изделий ЦКБС, который возглавил О. Е. Савский. В дальнейшем он был реорганизован в филиал ЦНИИ «Лот» (затем — «УкрГосНИИСС»). Практически весь состав этой организации был укомплектован выпускниками НКИ.

В эти годы наращивал темпы работы завод «Океан». Начав свою производственную деятельность в 1952 г. с постройки несамходных барж водоизмещением около 560 т, в 1957 г. он приступил к строительству морских сухогрузов проекта 572 водоизмещением 1915 т (головное судно — «Иргиз»). Уже в 1959 г. завод освоил постройку рефрижераторных судов проекта 582 водоизмещением 5200 т (головное судно «Таврия»), которых до 1968 г. было спущено на воду 45 единиц.

В 1963 г. завод приступил к строительству лесовозов проектов 450 и 450Б водоизмещением 5560 и 6370 т (головные суда — «Малоярославец» и «Сибирьлес»). Всего до 1966 г. их было создано 14. В 1969 г.

он начал строительство серии траулеров проекта 1376 типа «Алтай» водоизмещением 6470 т. Их проектирование выполнило ЦКБ «Черноморсудопроект», а внутрирюмную механизацию — ПКБ «Прогресс». К 1975 г. таких судов было выпущено 31 единица.

Как видно, в 50–60-х гг. судостроительная отрасль на юге Украины интенсивно развивалась. Ее прогресс в основном обеспечили выпускники различных специальностей Николаевского кораблестроительного института.

В РЯДУ ВЕДУЩИХ ТЕХНИЧЕСКИХ ВУЗОВ СТРАНЫ (1965–1974)

Институт к своему 50-летию

В конце 1964 г. комиссии ЦК КПУ и МВО УССР проверили работу института и нашли недостатки в подготовке специалистов.

8 февраля 1965 г. на пенсию ушел Е. Ф. Чубов, который возглавлял НКИ почти четверть века. С его именем связаны тяжелые годы войны, послевоенное восстановление вуза, строительство студенческого общежития и начало возведения нового корпуса на просп. Ленина. Ректором института был назначен д. т. н., проф. В. М. Бузник.



Спуск на воду сухогруза «Николаев»

Несмотря на длительную и во многом славную историю существования НКИ и большое количество подготовленных молодых специалистов (5995 человек), институт относился ко второй категории научно-педагогического уровня высших учебных заведений. Одна из главных причин такого положения — отсутствие в его преподавательском составе докторов наук и профессоров.

В то время у НКИ им. адм. С. О. Макарова не было своих учебных советов по защите кандидатских и докторских диссертаций. Впервые о проблеме их создания заявил ректор В. М. Бузник на отчетно-выборном партийном собрании в мае 1965 г. Для укрепления научных кадров запланировали приглашать крупных авторитетных ученых из других городов страны. В январе 1968 г. приказом Министерства высшего специального и среднего образования (МВССО) СССР институт был переведен в первую категорию вузов. Открытие совета по защите кандидатских диссертаций состоялось значительно позже, в 1971 г.

В 1965 г. произошла перестройка учебного процесса. Были составлены и утверждены новые учебные планы, в которых большое внимание уделяли повышению теоретической подготовки студентов. Открыты новые кафедры — автоматического регулирования, электрических машин и аппаратов, экономики и организации судостроительной промышленности.

Попытки перестройки учебного процесса в высшей школе неоднократно предпринимались и ранее. Так, в конце 50 — в начале 60-х гг. в соответствии с законом о связи школы с жизнью вводилась система обучения студентов с обязательной двухлетней работой на судостроительном производстве по специальности. В это время студенты дневного отделения занимались по вечерней форме обучения. Через два-три года этот опыт был прекращен.

Два факультета, кораблестроительный и машиностроительный, существовавшие с 1939 г., не полностью соответствовали новым условиям подготовки специалистов для судостроительной промышленности. Поэтому в 1965 г. в институте был организован новый — факультет электрооборудования судов.

В это же время произошли изменения и в научной деятельности. Проректором по научной работе был назначен к. т. н., доц. А. И. Картава. Тематика хозяйственных работ стала более актуальной, их объем вырос вдвое.



Профессор Ю. В. Захаров среди учеников



В. М. БУЗНИК
Ректор НКИ
им. адм. С. О. Макарова
(1965–1969), д. т. н.,
профессор

Открылась отраслевая научно-исследовательская лаборатория по кондиционированию воздуха на судах (ОНИЛКВ), которую возглавил к. т. н., доц. Ю. В. Захаров. Главная задача лаборатории — расширить научные и проектно-исследовательские работы в перспективной для судостроения области науки и техники, усовершенствовать существующие, разработать и исследовать новые судовые установки кондиционирования воздуха и их холодильные машины. Тематика научных работ и их хозяйственное финансирование во многом определялись тесным сотрудничеством с базовым предприятием этого направления — ЦНИПИ «Тайфун».

Сложные задачи улучшения условий обитаемости на судах и кораблях, в том числе и на современных подводных лодках, стимулировали интенсивные научные исследования. Это обеспечило творческий рост ученых вуза и формирование в дальнейшем научной школы данного направления.

Ректор продолжал прилагать усилия к укреплению института кадрами. В 1965–1966 гг. поступили предложения со стороны от 35 кандидатов наук, и из них 18 были приглашены на работу в вуз. Так на кафедру теоретической механики пришел к. ф.-м. н., доц. В. И. Тульчий, на кафедру конструкции корпуса и проектирования судов — Ю. А. Пленкин, электрооборудования судов — В. С. Михайлов и В. И. Белошабский, теоретических основ электротехники — Ю. В. Глонягин.

Научный авторитет НКИ неуклонно возрастал, в результате чего появилась возможность издавать на базе института межведомственный республиканский научно-технический сборник «Судостроение и морские сооружения».

Строительство нового здания института

В эти годы вуз продолжал развиваться. В июле 1967 г. в Херсоне открылся филиал НКИ при Херсонском судостроительном заводе, который разместился в здании бывшего общежития судомеханического техникума на просп. Ушакова. Его возглавил директор Херсонского судостроительного завода В. Ф. Заботин, а первым деканом филиала стал к. т. н., доц. Г. П. Величенко.

В 1969 г. количество студентов филиала возросло до 300 человек. Обучение проводилось по специальностям «Судостроение», «Судовые силовые установки» и «Технология сварочного производства». В то время уже шесть преподавателей филиала (из 11) имели ученые степени и звания. По ряду специальностей преподаватели приезжали из Николаева.

В 1968 г. в НКИ на базе работавших в институте с 1955 г. курсов повышения квалификации инженерно-технических работников был открыт факультет повышения квалификации руководящих работников



Строительство учебного корпуса на пр. Ленина, 1963–1964 гг.

и специалистов судостроительной промышленности. Его главное задание — изучить современный отечественный и зарубежный опыт судостроения, достижения науки, методы планирования и стимулирования производства, научную организацию производства, труда и управления, средств механизации и автоматизации производственных процессов, научить слушателей пользоваться вычислительной техникой. Слушателями этого факультета стали инженеры, работающие на промышленных предприятиях, в КБ и НИИ. Форма обучения — без отрыва и с отрывом (на два-шесть месяцев) от производства.

Деканом факультета был назначен доцент кафедры судовых двигателей внутреннего сгорания Д. С. Байбарак, который принимал активное участие в его создании.

Весной 1968 г. при кафедре высшей математики была организована вычислительная лаборатория (заведующий — Н. И. Марков) с вновь полученной ЭВМ «Днепр-1». Первые электронно-вычислительные машины «Днепр-1» и МПТ-2 переданы институту предприятиями г. Николаева. В дальнейшем в вычислительную лабораторию вуза поступили ЭВМ «Мир-1» (1970), «Наири-С» (1971), «Наири-2М» (1973), БЭСМ-4М (1974), ЕС-1020 (1976), ЕС-1033 (1982), ЕС-1061 (1986).

Одним из важнейших событий того времени стал ввод в действие в 1966 г. нового корпуса института на проспекте Ленина. Этому предшествовала большая работа проектировщиков под руководством архитектора Г. П. Скуратовской, строительного управления СУ-12 (начальник — Г. Л. Гончаренко). Стройка находилась под постоянным контролем ректора института, проф. В. М. Бузника. Всю оперативную работу ежедневно организовывала административно-хозяйственная часть НКИ, руководимая проректором Ф. М. Каразеевым. Большую помощь оказали и местные судостроительные заводы — им. И. И. Носенко и им. 61 коммунара.

С открытием нового корпуса студенты получили 11 лекционных аудиторий на 50–200 человек каждая, 14 аудиторий для групповых занятий, 25 учебных лабораторий и кабинетов. Для научной работы в новом здании было 12 научно-исследовательских лабораторий; много помещений для преподавателей и учебно-вспомогательного состава кафедр, административно-хозяйственных служб, студенческих общественных организаций; спортивный

зал, актовый зал на 520 мест с широкоэкранной киноустановкой; библиотека на 70 тыс. томов, читальные залы на 150 мест; буфет на 100 мест, медпункт и другие службы.

В новый корпус многие кафедры были переведены с лабораториями и кабинетами. Среди них — кафедры высшей математики, физики, сопротивления материалов, химии, начертательной геометрии и графики, теоретической механики, иностранного языка, теплотехники, технологии металлов. Такие кафедры, как марксизма-ленинизма, физкультуры и спорта, перешли частично.

Летом 1968 г. началось строительство спортивно-оздоровительной базы отдыха НКИ им. адм. С. О. Макарова в поселке Коблево. Прекрасный уголок у теплого Черного моря, где разместились спальные корпуса, столовая, летний кинотеатр, палаточные городки, в дальнейшем стал любимым местом отдыха студентов, преподавателей и сотрудников института.

Принципиально важным событием в истории вуза этих лет стало решение о строительстве нового комплекса зданий Николаевского кораблестроительного института и выделение в июне 1967 г. для этих целей земельного участка площадью в 60 га в районе между парком Победы и рекой Ингул, на природном полуострове, образованном слиянием рек Южного Буга и Ингула. Это стало возможным благодаря активным действиям ректора В. М. Бузника, которого, к сожалению, не стало уже в декабре 1968 г.

Пятидесятилетний юбилей института.

Награждение орденом

В апреле 1969 г. ректором Николаевского кораблестроительного института был назначен к. т. н., доц. **В. А. Степанов**.

Придя в НКИ (его последняя должность — ректор Кировоградского института сельскохозяйственного машиностроения), он продолжил дело, начатое его предшественником — В. М. Бузником. Главными задачами для Виктора Алексеевича стало строительство нового комплекса зданий института, которое все никак не начиналось, и создание ученого специализированного совета по защите кандидатских диссертаций. Ускорение решения этих задач было связано с вниманием к вузу со стороны местных, республиканских, центральных партийных и хозяйственных руководящих органов.



Празднование 50-летия НКИ. Вручение институту ордена Трудового Красного Знамени, 18 сентября 1970 г.



Торжественная часть празднования 50-летия вуза



Посещение института первым секретарем ЦК КПУ
П. Е. Шелестом, 1970 г.

В 1970 г. намечалось празднование 50-летия с момента основания института. За время своего существования он подготовил около 9 тыс. инженеров, которые работали на судостроительных заводах, КБ, НИИ, в Министерстве судостроительной промышленности, в других отраслях народного хозяйства. В это время в НКИ им. адм. С. О. Макарова трудилось 403 преподавателя, из которых 139 имели ученые степени и звания. В 1970 г. в стенах института обучалось 7,5 тыс. человек, что было в три раза больше, чем десять лет назад. Кроме того, значительно возросло количество научно-исследовательских работ по договорам с предприятиями отрасли. Среди них — исследования кафедр теории корабля (заведующий — профессор Ю. В. Ремез) в области качки судов, строительной механики корабля (доцент В. П. Суслов) по прочности судовых конструкций, надстроек и мачт. Впервые в практике отечественного судостроения научные работники кафедры технологии судостроения (заведующий — доцент А. Д. Ковтун) разработали и внедрили на судостроительных заводах проект механизации подачи и укладки твердого балласта в междонных отсеках судов.

Изучение эксплуатационных режимов регулирования силовой установки первого отечественного транспортного газотурбохода «Парижская коммуна», спроектированного ЦКБ «Черноморсудопроект» и построенного Херсонским судостроительным заводом, проводилось отраслевой лабораторией интенсификации теплообмена (руководитель — доцент С. В. Рыжков). В результате появилась возможность стабилизировать работу газотурбинной установки на переходных режимах и тем самым повысить безопасность эксплуатации.

В это время интенсивно работала отраслевая лаборатория по кондиционированию воздуха, возглавляемая доцентом Ю. В. Захаровым.

Направления научных работ института были одобрены президиумом АН УССР. Восемь институтских профессоров и доцентов были введены в проблемные советы Украинской академии наук.



Авторитет НКИ как учебного и научного центра юга Украины значительно вырос.

18 сентября 1970 г. в день своего юбилея Указом Президиума Верховного Совета СССР Николаевский кораблестроительный институт им. адм. С. О. Макарова был награжден орденом Трудового Красного Знамени за заслуги в подготовке инженерных кадров и достижения в развитии научных исследований. Уже 21 сентября в актовом зале нового корпуса института состоялся торжественный митинг, посвященный этому событию. Здесь выступили секретарь обкома партии, выпускник НКИ В. А. Васляев, ректор института В. А. Степанов, секретарь парткома С. Ф. Трунин, преподаватели института, доценты А. М. Маричелли, В. Н. Немятый, директор завода им. 61 коммунара, выпускник института В. А. Андрианов, студенты. Был подготовлен и издан юбилейный сборник «Труды НКИ».

Основной праздник, связанный с юбилеем, состоялся 3 ноября. В этот день во Дворце культуры судостроителей вузу был вручен орден Трудового Красного Знамени. Среди почетных представителей этого

собрания были: член Политбюро ЦК КПСС, член Президиума Верховного Совета СССР, первый секретарь ЦК КПУ П. Е. Шелест, первые секретари Николаевского, Одесского, Херсонского обкомов партии Я. П. Погребняк, П. П. Козырь, А. С. Кочубей, заместитель министра судостроительной промышленности Е. Н. Шапошников, первый заместитель министра высшего и среднего специального образования СССР Н. Ф. Краснов, министр высшего и среднего специального образования УССР Ю. Н. Даденков, председатели Николаевского и Херсонского облисполкомов Н. Е. Кулиш и Д. И. Проценко, председатель ЦК профсоюза работников просвещения, высшей школы и научных учреждений Т. П. Янушковская, представители партийных, советских и общественных организаций города.

Руководство института постаралось максимально использовать представившуюся возможность ознакомить

представившуюся возможность ознакомить

первого секретаря ЦК КПУ с вузом, его проблемами и, в первую очередь, с проектом нового комплекса зданий НКИ, трудностями его строительства.

В мае 1971 г. в районе бывшей сельскохозяйственной выставки, напротив парка Победы, состоялось торжественное открытие строительства нового комплекса института. В этот день были начаты земляные работы для сооружения 13-этажного здания студенческого общежития на 1295 мест. Закончить его возведение планировали в 1974 г.

В этом же году началось строительство первого в истории НКИ жилого многоквартирного дома в районе яхт-клуба для профессорско-преподавательского состава. Дом был введен в строй в декабре следующего года.

В 1971 г. осуществлялась активная работа по открытию институтского специализированного ученого совета по защите кандидатских диссертаций. К этому времени основное требование Высшей аттестационной комиссии при Совете Министров СССР, связанное с наличием необходимого количества ведущих научных специалистов с учеными званиями, удалось удовлетворить. В состав первого совета вошли пять докторов наук и профессоров НКИ: Ю. В. Ремез, В. И. Тульчий, Г. К. Циммерман, Ю. А. Шевляков, Я. Х. Сорока; три доктора наук, приглашенных из других вузов: Б. П. Кутасин, А. А. Мирющенко, В. Г. Сизов; 12 кандидатов технических наук НКИ: В. А. Степанов, С. Н. Соловьев, В. А. Телегин, Г. А. Артемов, Л. Л. Вербицкий, Н. А. Дикий, А. Я. Ипатенко, А. Д. Ковтун, В. Г. Попов, С. В. Рыжков, В. Н. Спихтаренко, В. П. Сулов; один приглашенный от промышленности — главный инженер Черноморского судостроительного завода, к. т. н. Г. М. Балабаев и секретарь партийной организации НКИ, к. т. н. С. Ф. Трунин. Новому специализированному ученому совету разрешалось принимать к защите диссертации и присуждать ученую степень кандидата технических наук по специальностям «Теория корабля», «Строительная механика и вибрация корабля», «Судовые силовые установки и механизмы (главные и вспомогательные)». Уже в октябре 1971 г. состоялась защита первой диссертации — работы аспиранта кафедры теоретических основ теплотехники и судовых парогенераторов А. И. Савченко

В начале 70-х гг. XX в. кафедральная структура НКИ им. адм. С. О. Макарова в основном была приведена в соответствие с требованиями времени.

В декабре 1970 г. проректором по учебной работе был назначен к. т. н. **В. Г. Матвеев**, ранее работавший заместителем декана кораблестроительного и деканом общетехнического факультетов. С его приходом на новый пост улучшилась научно-методическая работа, активизировалась деятельность институтского методического совета и его секций, стали ежегодно проводиться научно-методические конференции преподавателей. Впервые в практике вуза по инициативе нового проректора по учебной работе был создан единый план методической работы, который комплексно охватывал весь круг учебно-методических проблем по институту, факультетам, секциям методического совета (практики, технических средств, контроля за самостоятельной работой студентов). Был организован общественный факультет юных кораблестроителей, который занимался улучшением подготовки выпускников

средних школ Николаева для поступления в кораблестроительный институт.

В 1971 г. в НКИ состоялся первый выпуск инженеров-экономистов. ГЭК присвоила эту квалификацию 50 выпускникам института, а девятерым из них были вручены дипломы с отличием.

Новые доктора наук и профессора в институте

Разработанный еще в 1968 г. при ректоре В. М. Бузнике план повышения квалификации профессорско-преподавательского состава, согласно которому за



Занятие в лаборатории химии, 1970 г.



Практическое занятие в лаборатории сопромата, 1970 г.



В библиотеке института



Ректор М. Н. Александров в рабочем кабинете

пятилетие на 18 кафедрах института должны быть закончены 30 (!) докторских диссертаций, конечно, выполнен не был. Но он сыграл положительную роль: несмотря на объективные трудности (отсутствие докторских ученых советов в институте и в Николаеве), защиты докторских диссертаций и присуждение профессорских званий преподавателям вуза с этого времени стали происходить чаще. За семь лет количество преподавателей с высшими научными степенями и званиями возросло на шесть, а с учетом приглашенных профессоров (в 1971 г. на должность профессора кафедры конструкции корпуса и проектирования судов был приглашен д. т. н., проф. В. Э. Магула) — на семь человек. К 1973 г. в институте работало уже 11 докторов наук (профессоров).

В этом же году защитили докторские диссертации В. П. Суслов и Ю. В. Захаров и пришел работать д. т. н., проф. Ю. С. Крючков.

После перенесения инфаркта миокарда В. А. Степанов ушел с должности ректора.

Руководство МВССО СССР и местные партийные власти решили пригласить на должность ректора человека с другого вуза. Им стал профессор, д. т. н. из Ленинградского кораблестроительного института, Михаил Николаевич Александров.

БЛИСТАТЕЛЬНОЕ 25-ЛЕТИЕ В СУДОСТРОЕНИИ НИКОЛАЕВА И ХЕРСОНА (1965–1990)

Строительство кораблей и судов

Период 70–80-х гг. XX в. в истории судостроения на юге Украины был наиболее сложным. Организованные во второй половине 50–60-х гг. николаевские проектные организации — ЦКБ «Черноморсудопроект», ПКБ «Прогресс», ЦНИИПИ «Тайфун», СПБ «Машпроект» и Херсонское ЦКБ «Изумруд» — к этому времени стали квалифицированными коллективами, способными решать сложнейшие задачи создания современных судов и судостроительной техники. Возросла также роль выпускников НКИ, которые составили интеллектуальную основу николаевских конструкторских бюро и научно-исследовательских организаций.

Одно из первых судостроительных предприятий Николаева — завод им. 61 коммунара — в 70-е гг. завершил строительство большой серии (47 единиц) рефрижераторов типа «Сибирь», проект которого создало Северное ПКБ (г. Ленинград). В 1967 г. он сдал ВМФ СССР спасательно-подъемное судно подводных лодок «Карпаты» проекта 530 (разработчик — Западное ПКБ, г. Ленинград). В 1969 г. оно сыграло решающую роль в проведении уникального подъема и транспортировки затонувшей еще восемь лет назад дизельной подводной лодки Северного флота. С помощью технических средств судна, часть из которых проектировало ПКБ «Прогресс», удалось поднять с глубины 200 м подводную лодку водоизмещением 1160 т на стропы под корпус судна без участия водолазов и доставить ее в подвешенном положении (на 70 м) в порт на расстояние свыше 100 миль. Это стало уникальным достижением судоподъема, не имевшим аналога в мировой практике тех лет.

Судостроительный завод им. 61 коммунара также проводил постройку серии (20 единиц) сторожевых кораблей водоизмещением 71 т, первый из которых, «Шмель», был сдан в эксплуатацию в 1968 г. (проект Северного ПКБ). Началось строительство ракетных крейсеров проекта 1134Б (разработки Северного ПКБ). Первый корабль этой серии «Николаев» имел водоизмещение 6735 т, мощность газотурбинной установки поставки ЮТЗ — 92 000 л. с. До 1979 г. было построено еще шесть таких кораблей («Очаков», «Керчь», «Азов», «Петропавловск», «Ташкент», «Таллинн»). Продолжалось сооружения больших противолодочных кораблей проекта 61.

По заказу Минрыбхоза СССР на протяжении 1972–1985 гг. на заводе строилась серия из 17 рефрижераторов типа «Берингов пролив». Судну водоизмещением 19 860 т, скоростью хода 18,9 узла в 1976 г. был присвоен государственный Знак качества. Проект рефрижераторов разработало ЦКБ «Черноморсудопроект», а люковые закрытия, внутритрюмную механизацию, судовые устройства — ПКБ «Прогресс».

Наряду с боевыми кораблями и рефрижераторами завод им. 61 коммунара продолжал строительство специальных судов, среди которых — корабль комплексного снабжения проекта 1833 «Березина», который имел водоизмещение 24 565 т и был оборудован специальными канатными дорогами типа «Струна». Последние позволяли осуществлять перегрузку специального груза с корабля на корабль на ходу при волнении моря. Проект судна разработало ЦКБ «Черноморсудопроект», сложный комплекс внутритрюмной механизации, судовые устройства — ПКБ «Прогресс», а судовые канатные дороги — ЦНИИ «Компас» Пролетарского завода (г. Ленинград).

Уникальным судном, продолжившим традиционный для завода тип судов, стало судно-спасатель подводных лодок водоизмещением 12 390 т, проектировщиком которого было Западное ПКБ. Впервые в мировой практике для спуска и подъема подводных аппаратов, которые использовались для спасательных операций с затонувшими подводными лодками, был разработан спасательный комплекс, оснащенный уникальным главным спуско-подъемным устройством грузоподъемностью 100 т

ТАКР «МОСКВА»



Характеристики суден
проекта 1123

Водоизмещение нормальное — 14 400 т; наибольшая длина — 189 м, наибольшая ширина — 34 м, осадка при полном водоизмещении — 29 м, осадка при нормальном водоизмещении — 8 м; скорость полного хода — 29 узлов; скорость максимального хода — 30 узлов; экипаж — 541 человек; запас авиационного топлива — 280 т; мощность энергоустановок — 6000 кВт; 1260 корабельных помещений; авиационное вооружение — 34 вертолета Ка-27.

ТАКР «КИЕВ»



Характеристики суден
проекта 1143

Водоизмещение нормальное — 36 300 т; наибольшая длина — 273 м, наибольшая ширина — 53 м, осадка при нормальном водоизмещении — 8,5 м; скорость максимального хода — 32,5 узлов; запас авиационного топлива — 1100 т; мощность энергоустановок — 150 000 кВт; 2258 корабельных помещений; авиационное вооружение — 34 штурмовика Як-38; вертолетно-самолетный вариант — 14 самолетов Як-8 и 22 вертолета Ка-7.

ТАКР «ВАРЯГ»



Характеристики корабля
проекта 1143,5

Водоизмещение нормальное — 53 000 т; наибольшая длина — 306 м, наибольшая ширина — 72 м, осадка при нормальном водоизмещении — 8,95 м; скорость максимального хода — 29 узлов; запас авиационного топлива — 2500 т; мощность энергоустановок — 22,5 тыс. кВт; 3504 корабельных помещений; авиационное вооружение в комбинации летающих аппаратов — 26 самолетов Су-27 или Миг-29; вертолетов — 18 Ка-27 и четыре Ка-252.

с каждого борта (разработчик — ПКБ «Прогресс»). Первое спасательное судно этого проекта, «Эльбрус», было сдано в 1980 г., второе, «Алагез», — в 1984 г.

В эти годы завод начал серию новейших ракетных крейсеров водоизмещением 11 000 т проекта 1164 (проектировщик — Северное ПКБ). Первый из них, крейсер «Слава», был сдан ВМФ СССР в 1983 г.

С начала 1983 г. предприятие приступило к новой серии рефрижераторов водоизмещением 9500 т типа «Бухта Русская», проект которого создало ЦКБ «Черноморсудопроект». До 1990 г. было создано 12 таких судов.

Крупнейший в стране *Черноморский судостроительный завод* в 70-х гг. продолжил строительство больших авианесущих кораблей, проектирование которых выполнено Невским ПКБ.

Стоит заметить, что проектно-конструкторские работы в области создания советских авианосцев начались еще в конце 50-х гг. Первые исследования в этом направлении выполнили в ЦКБ-17 Госкомитета по судостроению (ГКС) в 1958 г., когда было представлено на рассмотрение техническое предложение о разработке вертолетоносцев двух типов — малого (по специальному проекту) и большого (на базе законсервированных корпусов семи недостроенных крейсеров проекта 68бис-ЗИФ). После рассмотрения восьми вариантов корабля в 1960 г. был принят его эскизный проект. ЦКБ-17 проработало дополнительно еще 16 вариантов, и в 1961 г. ВМФ и ГКС одобрили и утвердили в качестве основы для разработки технического проекта вариант, который предусматривал возможность базирования на корабле перспективных вертолетов соосной схемы типа Ка-25.

Окончательно проект 1123 был представлен ЦКБ-17 (Невское ЦКБ) на рассмотрение ГКС и ВМФ в 1962 г. с величиной стандартного водоизмещения корабля 9000 т, скоростью хода 29 узлов. Проект предусматривал обеспечение возможности приема на корабль 14 перспективных противолодочных вертолетов соосной и одновинтовой схем типов Ка-25 и Ми-8.

Постановлением правительства предусматривалась постройка по проекту 1123 двух кораблей — противолодочных крейсеров «Москва» и «Ленинград», вооруженных вертолетами. Затем завод создал четыре тяжелых авианесущих крейсера (ТАКР) проекта 1143 — «Киев», «Минск», «Новороссийск», «Баку», которые были вооружены самолетами Як-38 с вертикальным взлетом и посадкой. Они также оснащены разными модификациями вертолетов ОКБ им. Н. И. Камова.

Эти авианесущие корабли начали строить в Николаеве на Черноморском судостроительном заводе. Главным строителем головного корабля «Москва» был назначен Н. А. Прудников, старшим строителем, заместителем главного строителя — В. Н. Корчагин. Корабль заложили в 1962 г., а спустили на воду в 1965 г. После швартовных, заводских, ходовых и государственных испытаний он в 1967 г. был принят в состав ВМФ. Главным ответственным сдатчиком корабля стал заместитель директора В. К. Коноваленко. Авианосец относился к первому поколению советских кораблей такого типа.

Осенью 1969 г. в состав ВМФ вступил второй корабль этого типа — «Ленинград».

Тяжелый авианесущий крейсер «Киев» (пр. 1143) был заложен в 1970 г., спущен на воду в 1972 г. и достраивался



Занятие в студенческом конструкторском бюро

еще пять с половиной лет. Он стал продолжением и развитием кораблей проекта 1123 и относился ко второму поколению советских авианосцев. В 1972 г. был заложен аналогичный корабль «Минск», который сдан в 1978 г.

Черноморский судостроительный завод продолжал строительство подобных кораблей до 1987 г., сдав Военно-Морскому флоту еще два крейсера — «Новороссийск» (1982) и «Баку» (1987).

ТАКР «Новороссийск» заложен в 1975 г., спущен на воду в 1978 г. и сдан в 1982 г. Строительство тяжелого авианесущего крейсера «Баку» началось в 1978 г. Он был спущен на воду в 1982 г. и сдан заказчику через пять лет.

В конце 1985 г. сошел на воду первый авианосец (заводской № 105) — корабль третьего поколения. Его авиационное вооружение составляли истребители Су27к, МиГ-29к и различные модификации вертолетов ОКБ им. Н. И. Камова. Это был авианосец, не имеющий аналогов в мире. Кроме самолетов с обычными горизонтальными взлетом и посадкой на нем, на корабле была установлена система ударного комплекса ракет. Его строительство началось в 1982 г. и завершилось в 1990 г. Авианосец получил название «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» и был принят заказчиком в 1991 г.

Он стал одним из самых мощных боевых кораблей ВМФ России. На ТАКР «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» обеспечивался горизонтальный взлет самолетов без применения авиационных катапульт. Это прогрессивное решение важной технической проблемы.

В 1985 г. на заводе был заложен ТАКР «Варяг» проекта 1143,5 (заводской № 106), спущенный на воду через три года. При его технической готовности 67,3% в 1992 г. достройка была прекращена.

В 1988 г. началось строительство тяжелого атомного авианосца четвертого поколения «Ульяновск» (заводской построечный № 107). Однако этот заказ при технической готовности 19% в соответствии с решением Правительства Украины был порезан на стапеле и реализован как металлолом.

Несомненно, строительство авианесущих кораблей представляет собой одно из вершинных достижений отечественной судостроительной промышленности.

Но кроме них, по николаевским проектам на Черноморском судостроительном заводе создавали и другие

суда, например, самое большое в мире (по тем временам) научно-исследовательское судно «Академик Сергей Королев» водоизмещением 21 465 т, мощностью 12 000 л. с., скоростью 17,5 узлов, предназначенное для наблюдения за космическими аппаратами и связи с ними. Оно было спроектировано ЦКБ «Черноморсудопроект», построено и сдано заказчику в 1970 г. Решение ряда сложнейших технических проблем показало возросший уровень николаевских проектировщиков — ЦКБ «Черноморсудопроект» (главный проектировщик судна), ПКБ «Прогресс» и др.

В 1978 г. на Черноморском судостроительном заводе завершена постройка быстроходного газотурбинного судна «Капитан Смирнов» с горизонтальной грузообработкой водоизмещением 36 000 т, мощностью 50 020 л. с., скоростью хода 24,7 узла. Оно предназначено для перевозки пакетированных грузов, колесной техники (до 2 тыс. легковых авто), контейнеров международного стандарта. Это судно — яркий пример успешного сотрудничества николаевских предприятий и организаций: проектировщиком корабля, построенного на Черноморском судостроительном заводе, является ЦКБ «Черноморсудопроект», газотурбинную силовую установку нового типа для транспортных судов спроектировало СПБ «Машпроект», изготовил ее ЮТЗ, а грузовые аппараты, подъемники, приводы платформ, палубные механизмы и судовые устройства создали конструкторы ПКБ «Прогресс». В изготовлении большей части механизмов и устройств активно принимали участие Херсонский судостроительный завод (поставил гидроцилиндры приводов, шлюпбалки), Севастопольский морской завод (брашпили) и другие предприятия.

На этих судах (всего их было создано четыре единицы) впервые в мировой практике применены газотурбинные установки, в которых тепло отходящих газов эффективно утилизируется, а полученный пар использовался в паровых турбинах, работающих на гребные винты совместно с газовыми турбинами. Это техническое решение открыло принципиально новые возможности для применения газовых турбин в транспортном судостроении.

В 70-е гг. Черноморский судостроительный завод продолжал крупносерийное строительство траулеров. Была заложена серия новых супертраулеров типа «Меридиан» (проектировщик — Ленинградское ЦКБ «Восток»), первое судно которой, «Пулковский меридиан», водоизмещением 5720 т сдано в 1974 г. На нем применена промысловая схема «Дубль», связанная с попеременным использованием двух тралов. Значительный объем проектных разработок (промысловые лебедки, внутритрюмная механизация, люковые закрытия и другие судовые устройства) выполнил ПКБ «Прогресс».

Большой автономный морозильный траулер-рыбозавод третьего поколения успешно участвовал в международной выставке «Инрыбпром-75».

Всего судов этого проекта (с учетом научно-исследовательских модификаций) до начала 90-х гг. XX в. было построено 112 единиц. Благодаря поточно-позиционному методу строительства достигнута наивысшая производительность — 24 траулера в год.

В начале 80-х гг. на Черноморском судостроительном заводе по заказу Мингео СССР были построены шесть однотипных специализированных научно-исследователь-

ких судов, предназначенных для комплексных геолого-геофизических исследований Мирового океана. Головное судно — «Морской геолог» — сдано заказчику в 1983 г. Оно принимало участие в международной выставке «Океан Экспо-83» во Франции. Эти суда строили на базе БМРТ типа «Пулковский меридиан». Они и имели две палубы, избыточный надводный борт, кормовой слип, удлиненный бак, смещенную в нос надстройку и навигационную рубку кругового обзора. Длина судна составляла 104,5 м, ширина — 16 м, водоизмещение — 5660 т, скорость — 16 узлов.

В 1974 г. по проекту ЦКБ «Черноморсудопроект» на судостроительном заводе «Океан» строился большой автономный морозильный траулер «Горизонт» водоизмещением 7972 т. Установленное на нем промысловое оборудование, внутритрюмная механизация и другие механизмы аналогичны «Пулковскому меридиану». «Горизонт» также был успешно представлен на международной выставке «Инрыбпром-75». До 1984 г. завод «Океан» сдал рыбакам страны 18 супертраулеров такого типа.

В 70-е гг. это предприятие освоило новые типы судов. Среди них научно-исследовательское судно «Изумруд», предназначенное для проведения испытаний судовой техники и средств защиты от коррозии (водоизмещение — 5170 т). Оно было построено по проекту Херсонского КБ. После успешной сдачи бюро получило наименование ЦКБ «Изумруд». С этого судна и началась история строительства научно-исследовательских кораблей на заводе «Океан».

Между тем, на предприятии продолжалось освоение новых высокоэффективных транспортных судов. К ним относятся рудовозы водоизмещением 62 500 т типа «Зоя Космодемьянская» (до конца 70-х гг. сдано восемь единиц) и нефтерудовозы водоизмещением 132 640 т типа «Борис Бутoma» (четыре единицы), проекты которых созданы ЦКБ «Черноморсудопроект». Комбинированная схема грузоперевозок (жидкий-насыпной груз) требовала создания нового типа люковых закрытий, которые были спроектированы ПКБ «Прогресс».

В 1982 г. по проекту ЦКБ «Черноморсудопроект» завод начал строительство рудовозов новой модернизированной серии водоизмещением 66 000 т (головное судно — «Харитон Греку»). До 1995 г. сдано 25 судов этой серии, из них 11 — на экспорт.

В 1979–1981 гг. предприятие изготовило корпусные конструкции для двух полупогружных плавучих буровых установок (проектировщик — Севастопольское ЦКБ «Коралл»), которые транспортировались водным путем на судостроительный завод Астрахани. В 1981 г. по проекту Херсонского ЦКБ «Изумруд» работники предприятия построили научно-исследовательское судно «Академик Алексей Крылов» (позже это судно, переименованное в «Киев», стало собственностью Украинского национального агентства морских исследований и технологий) водоизмещением 9780 т, оборудованное рядом спускоподъемных устройств, созданные ПКБ «Прогресс». В 1985 и 1988 гг. завод строил два научно-исследовательских судна новой серии (головное судно — «Академик Николай Андреев» водоизмещением 8930 т).

Еще в 1970–1973 гг. по проектам ЦКБ «Изумруд» на Херсонском судостроительном заводе создали научно-

исследовательские суда «Одиссей» и «Ихтиандр». Они стали родоначальниками судов с бортовым ангаром для автономных подводных аппаратов и сыграли большую роль как в отработке подводных аппаратов, так и в технологии их использования. Примененные на них спускоподъемные устройства для автономных подводных аппаратов «Север-2» и «Тинро-2» также были разработаны в ПКБ «Прогресс».

В 70–80-х гг. XX в. Херсонский судостроительный завод продолжил строительство большими сериями транспортных судов по проектам ЦКБ «Черноморсудопроект». Среди них — контейнеровозы типа «Александр Фадеев» (водоизмещением 11 600 т, контейнерместимостью — 304 20-футовых контейнера международного стандарта). С 1972 по 1975 г. было построено пять единиц этих судов.

Также по проекту ЦКБ «Черноморсудопроект» создана большая серия универсальных сухогрузов проектов 1585 и 1585Э, которых с 1972 по 1985 г. было построено 44 судна, из них 28 — на экспорт (головное судно — «Герой-панфиловцы» водоизмещением 20 550 т, контейнерместимостью 342 шт.).

На протяжении 1975–1981 гг. по проекту ЦКБ «Черноморсудопроект» на Херсонском судостроительном заводе создано 11 рудовозов водоизмещением 19 000 т (головное судно — «Капитан Панфилов»). Это предприятие в 1983–1989 гг. сдало заказчикам четыре принципиально новых судна-лихтеровоза системы ЛЭШ типа «Алексей Косыгин» водоизмещением 61 050 т (лихтеровместимость — 82 шт., контейнерместимость — 1500 шт.).

Херсонский судостроительный завод также освоил многоцелевой ледокольно-транспортный снабженец типа «Витус Беринг», спроектированный в ЦКБ «Черноморсудопроект» (с 1984 по 1991 г. было построено семь единиц этих судов).

Большую серию танкеров водоизмещением 36 000 т для перевозки нефтепродуктов всех разрядов завод построил по проектам ЦКБ «Изумруд» (1976–1991). Общее количество их (с учетом модернизаций) достигло 40. Много судов построено на экспорт — для судоходных компаний Греции, Норвегии, Дании и других стран.

Следует отметить, что такие организации и предприятия, как ЦКБ «Черноморсудопроект», СПБ «Машпроект», ЮТЗ, ПКБ «Прогресс», ЦНИИ «Тайфун»,



ТАКР «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов», 1991 г.

УкрНИИТС, ПКБ «Электрогидравлика» и другие, работали не только на судостроительные заводы Николаева и Херсона — были налажены тесные связи со всеми предприятиями судостроительной отрасли Советского Союза, проекты кораблей и судов других ЦКБ имели системы, устройства, разработанные в Николаеве.

Проектирование и постройку этих судов океанского флота СССР возглавляли в основном инженеры-выпускники Николаевского кораблестроительного института им. адм. С. О. Макарова. В 60–90 гг. XX в. многие из них стали директорами, главными инженерами и главными строителями судостроительных заводов Николаева и Херсона. В высшем инженерном и руководящем составе выделился ряд талантливых руководителей. Среди них — директор судостроительного завода им. 61 коммунара В. Н. Андрианов (выпускник 1936 г.), Г. М. Балабаев (выпускник 1951 г.), В. А. Лавриненко (выпускник 1960 г.), директор Черноморского судостроительного завода А. Б. Ганькевич (выпускник 1938 г.), главный строитель судостроительного завода им. 61 коммунара М. Л. Ентис (выпускник 1940 г.), директор Херсонского судостроительного завода В. Ф. Заботин (выпускник 1941 г.), директора судостроительного завода «Океан» А. А. Малярчук (выпускник 1950 г.), И. Р. Чумаков (выпускник 1959 г.), главный инженер Херсонского судостроительного завода Ф. М. Багненко (выпускник 1952 г.), главный конструктор судостроительного завода им. 61 коммунара В. Д. Ким (выпускник 1958 г.), генеральный директор Черноморского судостроительного завода Ю. И. Макаров (выпускник 1958 г.), генеральный директор НПО «Заря» Н. Г. Цыбань (выпускник 1958 г.), генеральный директор судостроительного завода им. 61 коммунара, генеральный директор ГПО «Черноморский судостроительный завод» И. Н. Овдиенко (выпускник 1961 г.), директор ПО «Меридиан» В. К. Власов (выпускник 1962 г.) и многие другие.

Некоторые студенты НКИ, окончив институт и начав свой трудовой путь помощниками мастеров на судостроительных заводах, перешли в административно-партийную систему. Большинство из них всеми силами способствовали развитию и расцвету судостроения, а в то время от них зависело совсем немало. Это первый секретарь Николаевского обкома КПСС (1962–1964) А. В. Иващенко (выпускник 1940 г.), первый секретарь Николаевского обкома КПСС (1971–1980) В. А. Васляев (выпускник 1953 г.), первый секретарь Николаевского горкома, а затем Николаевского обкома КПСС Л. Г. Шараев (выпускник 1958 г.), первый секретарь Николаевского горкома Э. А. Шорин (выпускник 1957 г.), секретарь по оборонной промышленности Николаевского обкома КПСС В. А. Демьянов (выпускник 1955 г.), председатель Николаевского горисполкома Н. Г. Брюханов (выпускник 1957 г.).

Проектирование судов в Николаеве

Новой ступенью развития судостроения на юге Украины стало открытие проектно-конструкторских организаций. В 1956 г. создано одно из первых — *Центральное конструкторское бюро «Черноморсудопроект»*. Его первостепенная цель — проектирование транспортных и рыбопромысловых судов для их постройки на судостроительных заводах Николаева и Херсона. Необходимость

создания нового бюро была обусловлена возросшими потребностями в проектных разработках, наличием мощной производственной базы, а также строительством новых заводов в этом регионе страны.

В период становления ЦКБ его начальником (1956–1965) был выпускник НКИ 1929 г. А. Р. Золотухин, главным инженером (1956–1961) — выпускник этого вуза 1926 г. М. И. Жулай, который ранее работал главным конструктором на заводе № 444. С 1961 по 1972 г. эту должность занимал выпускник НКИ 1933 г. К. Ф. Иваницкий.

В первые годы своего существования ЦКБ «Черноморсудопроект» выполняло разработки рабочих чертежей, осуществляло техническое обслуживание строительства судов на судоверфях Николаева и Херсона по техническим проектам ленинградских инженеров. Именно в это время произошло становление коллектива бюро, численность которого достигла 700 человек. В ЦКБ произошел быстрый переход к самостоятельному проектированию судов.

На протяжении 1956–1971 гг. по рабочим чертежам семи проектов, созданных в бюро, на судостроительных заводах Николаева и Херсона было построено 96 судов общим водоизмещением около 1 млн т.

Первые суда предназначались для военных целей. Это было семь специализированных транспортных судов для ВМФ СССР дедвейтом 2050 т типа «Иргиз», построенных в 1959 г. на судостроительном заводе «Океан». В эти же годы на Черноморском и Херсонском судостроительных заводах создано 25 универсальных сухогрузов с паротурбинной установкой дедвейтом 16 тыс. т типа «Ленинский Комсомол».

На ЧСЗ в 1959–1960 гг. были построены два научно-исследовательских гидрометеорологических судна — «А. Воейков» и «Ю. М. Шокальский», в 1960–1964 гг. — четыре плавмастерские для Военно-Морского флота СССР.

В 1963–1965 гг. на Зеленодольском судостроительном заводе им. Горького (Татарская АССР) по рабочему проекту ЦКБ «Черноморсудопроект» создано 16 транспортных рефрижераторов типа «Зеленодольск» грузовой вместимостью трюмов 400 м³.

Первыми полностью спроектированными бюро были 15 универсальных сухогрузов с дизельной установкой дедвейтом 12,7 тыс. т типа «Бежица», построенные на ЧСЗ и ХСЗ в 1963–1965 гг.

Универсальные сухогрузные суда дедвейтом 12–15 тыс. т типа «Бежица» и «Герои-панфиловцы» с парными люками грузовых трюмов отличались повышенными технико-экономическими показателями и в 1966–1985 гг. пользовались большим спросом на внешнем рынке. По этим проектам на ЧСЗ и, в основном, на ХСЗ было построено 100 судов (64 — на экспорт).

В 1964 г. в ЦКБ разработаны технические проекты универсальных сухогрузов типа «Славянск» (дедвейт — 12,7 тыс. т) и «Капитан Кушнаренко» (дедвейт — 16,6 тыс. т).

С 1965 по 1990 г. должность начальника и главного конструктора ЦКБ «Черноморсудопроект» занимал С. М. Козлов. Главным инженером на протяжении 1971–1990 гг. был Ю. Т. Каменецкий.

В эти годы в ЦКБ «Черноморсудопроект» главными конструкторами проектов работали выпускники Никола-

евского кораблестроительного института разных лет — Ю. М. Ефграфов, В. К. Ивженко, Ю. Т. Каменецкий, Л. Р. Козырчук, С. М. Козлов, С. Б. Косовский, А. П. Клименко, Н. Т. Кныш, В. А. Панков, В. В. Сибирь, Г. М. Филатов, А. Ф. Цыбенко, Д. С. Шаманов, Б. К. Сидоров, а также выпускник ЛКИ В. И. Лобанов.

Среди прогрессивных направлений периода 70–80-х гг. XX в., реализованных под непосредственным руководством начальника бюро С. М. Козлова и главного инженера Ю. Т. Каменецкого, — разработка новых архитектурно-конструктивных типов судов; повышение производительности погрузочно-разгрузочных работ за счет создания судов «открытого типа» с парными люками большого раскрытия и рационализации размещения грузовых трюмов на судне при кормовом размещении машинных отделений; освоение проектирования новых типов судов — контейнеровозов и лихтеровозов, нефтерудовозов и транспортных судов-снабженцев с вертолетной грузообработкой для Арктики.

В бюро уделяли особое внимание совершенствованию формы корпуса и эффективности винторулевых комплексов. Это достигалось обоснованным применением бульбовых наделок носовых и кормовых оконечностей, комплексной отработкой и проектированием всей системы «винт-руль-корпус-валопровод» с использованием гребных винтов самой современной формы, адаптированных к переменному полю скоростей в диске гребного винта. В проектах применялись новые типы энергетических установок (мало- и среднеоборотные дизельные) и газотурбинные двигатели.

Комплексная автоматизация энергетических установок, автоматизация судовождения, локальная автоматизация устройств и грузовых работ — вот круг достижений, которые были реализованы ЦКБ «Черноморсудопроект» в судах постройки 70–80-х гг.

Нельзя не отметить и постоянных усилий бюро по улучшению эксплуатационных свойств и надежности судового оборудования и судна в целом. Многие из достижений в этой области были пионерскими в мировом судостроении. К ним относится применение широкого раскрытия люков грузовых трюмов на транспортных судах, газотурбинных установок новых типов на контейнеровозах, малооборотных дизелей на судах активного ледового плавания, новой вертолетной разгрузки в необорудованных арктических условиях на судах-снабженцах класса «УЛА» и др.

С 1966 по 1990 г. по 29 проектам ЦКБ «Черноморсудопроект» на девяти судостроительных заводах было построено 343 судна общим водоизмещением свыше 6 млн т: 139 универсальных сухогрузов по шести проектам; 59 балкеров по четырем проектам; 23 специализированных транспортных судна по шести проектам различных дедвейтов и назначений; 116 рыбопромысловых и рефрижераторных судов различной грузоподъемностью и назначений по семи проектам; шесть специализированных различных научно-исследовательских и вспомогательных судов для ВМФ СССР по шести проектам.

С первой половины 70-х гг. все суда проектировали как комплексно-автоматизированные. ЦКБ стало крупной и многоцелевой проектной организацией по проекти-

рованию кораблей и судов различного назначения и водоизмещения (до 150 тыс. т). В его коллективе трудилось более 1200 человек.

На рубеже 60-х гг. в активе бюро уже были: первое в отечественной практике судно открытого типа «Полтава», первое в мире коммерческое судно с газотурбинной силовой установкой «Парижская Коммуна» (главный конструктор — Ф. В. Сибирь), первый отечественный крупнотоннажный балкер дедвейтом 35 800 т типа «Риголетто» (1966 г.). «Риголетто» победил на конкурсе проектов, и впоследствии вся серия судов этого типа (22 единицы) была построена целиком на экспорт. В это же время в ЦКБ начали применять масштабное макетирование и агрегатирование механизмов. Изготовлены первые макеты машинного отделения в масштабе 1:5.

Универсальные сухогрузные суда дедвейтом 12,7 тыс. т типа «Славянск» (главный конструктор — В. А. Панков) обладали простотой конструкции. Это позволило строить их в максимально короткие сроки. В 1966–1973 гг. на Херсонском судостроительном заводе создано 30 таких судов и два на Александрийской судовой верфи в Египте.

В связи с активным развитием космической программы ЦКБ «Черноморсудопроект» в 1968 г. совместно с другими отраслевыми институтами разрабатывал проект командно-измерительного комплекса — судна для обеспечения космических полетов «Академик Сергей Королёв» (главный конструктор — С. М. Козлов).

В этот период были созданы первые комплексно-автоматизированные транспортные суда с управлением энергоустановкой одним человеком из ЦПУ, среди которых наиболее удачным стал проект универсального судна дедвейтом 13 500 т типа «Герои-панфиловцы» (1969 г.), по которому было построено 45 судов, в основном на экспорт (главный конструктор — Г. М. Филатов).

К сложнейшим проектам, выполненным в стенах ЦКБ «Черноморсудопроект» в 70-х гг., относится корабль комплексного снабжения ВМФ СССР «Березина» (1970 г., главный конструктор — Д. С. Шаманов) — максимально механизированный, со сложной организацией грузопотоков внутри судна, отвечающий всем требованиям, предъявляемым к боевому кораблю.

Конец 60-х — начало 70-х гг. XX в. является периодом расцвета ЦКБ «Черноморсудопроект». Совершенствовалась технология проектных работ, внедрялась вычисли-



Газотурбоход «Капитан Смирнов», 1974 г.



Нефтенавалочник «Борис Бутома», 1978 г.

тельная техника для сложных расчетов и чертежных работ. Выполнялись перспективные проработки новых судов, основанные на изучении тенденций развития мирового транспортного флота, достижений науки и техники.

Так, в этот период построена серия (4 шт.) самых быстросходных судов с горизонтальной грузообработкой и скоростью 25 узлов типа «Капитан Смирнов» (1974 г., главный конструктор — В. К. Ивженко). Для его привода была выбрана уникальная газотурбинная установка общей мощностью 50 000 л. с., разработанная СПБ «Машпроект» по техническому заданию ЦКБ «Черноморсудопроект». Изготовитель этой установки — ПО «Заря» (Николаев).

В 1973 г. был завершен проект судна «Борис Бутома» — самого большого в истории ЦКБ «Черноморсудопроект» нефтенавалочника дедвейтом 100 000 т, построенного на заводе «Океан» (главный конструктор — А. Ф. Цыбенко).

В 1974 г. николаевскими проектировщиками был разработан проект лихтеровоза типа «Алексей Косыгин» дедвейтом 39 980 т и вместимостью 82 лихтера (главный конструктор — В. А. Панков). Через пять лет закончилось проектирование научно-исследовательских судов «Академик Николай Андреев» и «Академик Борис Константинов» для решения специальной задачи — создание акустической библиотеки подводных лодок (главные конструкторы — Д. С. Шаманов и В. К. Ивженко).

Основными отечественными заказчиками кораблей в это время являлись Министерство морского флота СССР, Министерство рыбного хозяйства СССР, Министерство обороны СССР. В 80-х гг. появились новые заказчики: Министерство нефти и газа, Академия наук СССР. Для них разработаны проекты судов для бурения скважин на шельфе «Газпром-1» (1982) и для глубоководного исследовательского бурения «Глубина» (1986). В их создании участвовало более 20 смежных министерств и ведомств промышленности СССР (главные конструкторы — В. И. Лобанов и Ю. П. Васютин). По сложности проектирования эти суда превосходят все созданные до этого проекты.

В 1982 г. закончена конструкторская разработка уникального ледокольно-транспортного судна «Витус Беринг» для Арктики дедвейтом 9700 т с дизель-электрической установкой (главный конструктор — С. Б. Косовский) — единственного в мире судна такого типа. Его ледовые характеристики во время эксплуатации значительно превысили проектные. Судно «Витус Беринг» в 1987 г. совершило

трансполярный рейс, пройдя Северным морским путем без ледокола в Антарктиду с партией зимовщиков и грузами для исследовательских станций. Всего по этому проекту построено пять судов. В дальнейшем они активно участвовали в антарктических и арктических экспедициях.

Принципиальным достижением стало создание судна типа «Иван Папанин» с малооборотным главным двигателем — дизелем, работающим на дешевом тяжелом топливе. Уникальные обводы кормовой оконечности судна, специальный движительный комплекс с насадками и защитными устройствами от битого льда позволили получить необычайно эффективный корабль усиленного ледового плавания.

Среди специалистов ЦКБ «Черноморсудопроект», помимо ранее упомянутых, известны такие выпускники кораблестроительного факультета НКИ разных лет, как Д. С. Шаманов (1958 г. в., главный конструктор проекта) и А. П. Клименко (1960 г. в., с 1997 г. — главный инженер, а с 1998 г. — главный конструктор ОАО «Черноморсудопроект», заслуженный работник промышленности УССР, заслуженный мастер спорта СССР по автомоделизму, главный конструктор проекта переоборудования сухогруза «Павлин Виноградов» в плавучее хранилище отработанных топливных элементов арктических атомных ледоколов, главный конструктор технических проектов семейства балкеров и танкеров нового поколения «Квадро»).

Главный конструктор бюро А. Ф. Цыбенко руководил созданием ряда оригинальных проектов крупнотоннажных судов для перевозки сыпучих грузов и нефтенавалочников других назначений, составивших основное ядро торгового флота СССР в 80-е гг. В 1973 г. был разработан проект и сдано головное судно-навалочник типа «Зоя Космодемьянская» дедвейтом 50 000 т. Серия судов этого проекта была построена заводом «Океан» в Николаеве, из них шесть единиц поставлено ММФ СССР и два — в Болгарию. На этом предприятии в 1978 г. осуществлено строительство головного судна-нефтенавалочника дедвейтом 100 000 т типа «Борис Бутома» (проект 1593). По заказу ММФ СССР построено четыре судна.

В процессе разработки проекта и строительства этих судов были решены сложные технико-конструкторские задачи, отличавшиеся новизной принятых решений. Они до сих пор являются крупнейшими судами такого назначения.



Ледокольно-транспортное судно «Витус Беринг», 1987 г.

Среди сотрудников ЦКБ «Черномосудопроект» были активные творческие работники — начальники отделов: корпусного — С. Н. Краюхин, автоматики — Б. А. Ищенко, проектного — Б. А. Клещев, В. Н. Щередин; главные специалисты и конструктора отделов: энергетики — А. Я. Марков, бытовых систем — М. А. Мележик, судовых систем — А. В. Скарлыкин, прочности и конструкций корпуса — И. К. Иваницкий; лауреаты Государственной премии СССР в области науки и техники С. М. Козлов, А. Я. Марков, Государственной премии УССР — В. Х. Башмаков, премии Совета Министров УССР — Ю. Л. Васютин, В. Г. Цыганенко, С. С. Рябый, Г. М. Арутюнян, Государственной премии УССР — В. К. Ивженко, М. А. Мележик, В. Н. Щередин, заслуженного работника промышленности УССР А. П. Клименко.

ОТ ИНСТИТУТА К УКРАИНСКОМУ ГОСУДАРСТВЕННОМУ МОРСКОМУ ТЕХНИЧЕСКОМУ УНИВЕРСИТЕТУ (1975–1993)

В 1975 г. ректором института стал проф. М. Н. Александров. С его приходом начались перемены во многих областях жизни вуза. Так, введенное еще при В. А. Степанове посвящение в студенты происходило обычно у нового корпуса института на просп. Ленина и на территории Черноморского судостроительного завода. Новый ректор захотел усилить смысловую нагрузку этого торжественного обряда.

Перед началом нового 1975–1976 учебного года 775 первокурсников прошли через проходную ЧСЗ на пирс, где у сухогруза «Капитан Слипко», стоявшего на достройке, произошла церемония вручения студенческих билетов. В присутствии специалистов, руководителей завода и родителей ректор высоко поднял огромный символический студенческий билет. После добрых напутствий и пожеланий каждому студенту вручали студенческий билет. В следующем 1976–1977 учебном году после открытия на флотском бульваре памятника адмиралу С. О. Макарову, имя которого носит институт, эта церемония проводится на Флотском бульваре.

Свое видение решения перестройки проблем вуза М. Н. Александров излагал на собраниях коллектива и в статьях на страницах многотиражной институтской газеты «Кораблестроитель». Новый руководитель справедливо считал, что повышение качества обучения возможно только при увеличении объема и улучшении содержания самостоятельной работы студентов, и предложил метод («эксперимент»), в котором изучение теоретического материала по ряду дисциплин проводилось студентами самостоятельно на занятиях в присутствии преподавателей.

Не менее важной задачей для НКИ стало дальнейшее развитие научных исследований и повышение их уровня, привлечение к творческому процессу студентов. Подготовка высококвалифицированных специалистов в современных условиях требовала не только глубоких знаний, но и нравственного воспитания, развития широкого кругозора в гуманитарной области, что возможно только при условии усовершенствования всего учебного процесса. Объективными предпосылками такой перестройки учебной и научной работы в институте было развитие его

материальной базы, в том числе строительство нового комплекса института, и рост научно-профессионального мастерства преподавателей.

Основным принципом руководительской деятельности М. Н. Александрова было укрепление материальной базы вуза, а также расширение технических возможностей освоения и создания новых наукоемких технологий.

Наиболее сложной и трудноразрешимой среди вставших перед вузом проблем была задача коренного развития его материальной базы. Главным делом ректора М. Н. Александрова стало возведение комплекса новых зданий института.

Так, в период его руководства удалось построить пять блоков главного корпуса института на просп. Героев Сталинграда, ставших признанным центром НКИ, возведены стены и перекрытия шестого блока учебных и научно-исследовательских лабораторий, вступили в строй студенческая столовая, многоквартирный дом для преподавателей по ул. Адмиральской и девятиэтажный дом для малосемейных в Соляных.



Строительство главного корпуса НКИ

Несмотря на трудные времена перестройки, сложности с финансированием, продолжалось активное строительство института, и очередной блок главного учебного корпуса для учебных и исследовательских лабораторий был почти закончен. При М. Н. Александрове также уделялось много внимания спортивному строительству: были построены надувной спортзал, спортивно-оздоровительный лагерь в Коблево и база отдыха «Акватория» в Очакове, в основном завершено сооружение спортивно-оздоровительного комплекса близ студенческого общежития № 2 (введен в строй уже после его смерти) и открыта кафе-дискотека «Сталкер» с сауной.

По инициативе ректора были созданы кафедра отечественной и зарубежной культуры и школа гардемарин.

М. Н. Александров уделял много внимания развитию и воспитанию студентов, профессиональному росту преподавательского состава. При нем были открыты специализированный ученый совет по защите докторских диссертаций и докторантура. Докторские диссертации защитили А. С. Рашковский, Г. Ф. Романовский, В. Ф. Квасницкий, В. А. Некрасов, Н. Г. Лебедь, Н. Б. Слижевский, С. В. Рыжков, А. Я. Шквар, А. П. Попов, Г. П. Нерубенко, Б. А. Бугаенко, В. М. Боград, А. Я. Казарезов, И. М. Вишубский, Б. Г. Тимошевский. М. Н. Александров был идеологом и основной движи-

тельной силой Научно-производственного центра при НКИ, введения компьютеризации учебного процесса и научных исследований.

По инициативе и при поддержке ректора был разработан проект, и из сейнера для проведения на нем научно-исследовательских работ института перестроено судно «Дельта». Затем флот вуза пополнился за счет транспортного судна «Ольвия», на котором было задумано проведение плавательной практики студентов.

В НКИ также была построена спортивная яхта «Икар», и ст. преп. Б. С. Немиров с институтской командой впервые для страны совершил кругосветное плавание. При М. Н. Александрове проводились легкоатлетические пробеги в города-герои, была создана баскетбольная команда вуза.

Находясь в центре кораблестроительного края, в годы производственного подъема институт не мог не испытывать на себе влияние судостроительной промышленности и оставаться в стороне от ее забот. Более того, проблематика научных исследований вуза имела тесную связь с перспективными направлениями развития отечественного судостроения всей страны. Среди направлений, в разработку которых НКИ внес весомый вклад, следует выделить такие: развитие океанотехники, подводных аппаратов различного назначения, исследование и создание техни-

ческих средств для обеспечения их эффективного использования; изучение новых направлений транспортировки жидких и газообразных продуктов (в частности природного газа); конструирование корпусных связей новых типов судов; повышение эффективности главных и вспомогательных механизмов, судовых энергетических установок; безопасность на море; улучшение жизнеобеспечения на кораблях и судах.

В это же время происходила интенсификация научных исследований.

В середине 70-х гг. возникло новое положение в вузовской науке страны. Характерная черта того времени — стремление повысить эффективность институтских научных исследований, увеличить их практическую отдачу. С приходом нового ректора — проф. М. Н. Александрова — совершенствование научно-исследовательских работ в НКИ получило мощный толчок. Формулировались главные пути повышения результативности научной деятельности в вузе: организация работ над крупными научно-техническими проблемами и проектами; концентрация усилий на ключевых направлениях с захватом лидерства в стране (а в перспективе — и мире) на этих направлениях; создание и развитие научных школ, рациональное использование уже полученного научного опыта, доведение результатов до практической реализации; широкое привлечение к научным исследованиям студентов с целью повышения результативности учебного процесса и вовлечения талантливой молодежи в научную деятельность; активная популяризация достижений института в области новых наукоемких технологий, выход при необходимости на высокие уровни решения организационных вопросов (Минсудпром СССР, МВССО СССР, АН СССР, АН УССР, центральные партийные органы).

Эта работа успешно выполнялась в значительной степени благодаря инициативе и профессионализму проректора по научной работе проф. С. Н. Соловьева. Выпускник ОИИМФа 1952 г., он работал на руководящих инженерных должностях на судостроительном заводе им. И. И. Носенко и Николаевского филиала ЦНИИТС. В 1963 г. Станислав Николаевич окончил аспирантуру НКИ при кафедре технологии судового машиностроения, затем был ассистентом, старшим преподавателем этой же кафедры. В 1967 г. в КПИ защитил кандидатскую диссертацию, а в 1968 г. избран на должность заведующего кафедрой технологии судового машиностроения. В следующем году он был назначен на должность проректора по научной работе НКИ им. адм. С. О. Макарова, в которой успешно проработал около 20 лет.

С. Н. Соловьев активно занимался научной деятельностью, в течение многих лет возглавлял общество «Знание». Выдал свыше 200 научных трудов и статей, получил ряд авторских свидетельств на изобретения, патентов Швеции, ФРГ, Австрии, Италии, Франции, Дании и др.

Ученый организовал научно-исследовательский проектно-конструкторско-технологический институт студентов НКИ, в котором было свыше 20 научно-исследовательских лабораторий и столько же проектно-конструкторских бюро.

Большой и ценный опыт его научно-педагогической деятельности был обобщен в шести учебниках. Среди них —



База отдыха «Акватория» в Очакове



Студенческое общежитие в Соляных



Встреча яхты «Икар». Ректор НКИ М. Н. Александров (в центре) и капитан яхты Б. С. Немиров (справа)



Команда яхты «Икар». Возвращение из кругосветного плавания, 1988 г.

«Основы технологии судового машиностроения», «Специальная технология судового машиностроения», «Технология производства и монтажа судовых установок кондиционирования и рефрижерации».

В тот период в институте велась научно-исследовательские работы по девяти основным научным направлениям:

- прогрессивные методы проектирования, постройки и ремонта судов (руководитель — д. т. н., проф. М. Н. Александров);

- технические средства исследования и освоения Мирового океана (д. т. н., проф. М. Н. Александров);

- повышение технического уровня и экономичности судовых двигателей, установок и систем (к. т. н., проф. С. Н. Соловьев);

- новые технологические процессы сварки и металлообработки (д. т. н., проф. Л. И. Шведов);

- повышение эффективности функционирования судовых электроэнергетических установок и систем (к. т. н., проф. П. А. Мещанинов);

- охрана окружающей среды (д. т. н., проф. С. В. Рыжков);

- экономика и организация судостроительного производства, автоматизация управления (к. т. н., доц. Н. М. Заварихин);

- методические проблемы высшей школы (к. т. н., доц. В. Г. Матвеев);

- социальные проблемы научно-технической революции (д. филос. н., проф. И. Я. Левяш).

Оригинальные темы научных исследований, выполнявшихся в институте в конце 70-х — в начале 80-х гг., их новизна и значимость для современного судостроения создавали благоприятные условия для написания научных работ, служивших основой докторских диссертаций. Успешная преподавательская деятельность многих тогда еще молодых кандидатов, а затем — докторов технических наук и доцентов, способствовала росту числа профессоров в институте. Так, в 1977 г. завершил работу над докторской диссертацией к. т. н., доц. А. С. Рашковский.

В 1978 г. на должность профессора кафедры марксистско-ленинской философии из Куйбышевского планового института был приглашен д. филос. н., доц. И. Я. Левяш.

В 1980 г. докторскую диссертацию защитил заведующий кафедрой теоретических основ теплотехники и судовых парогенераторов С. В. Рыжков, а заведующим

кафедрой материаловедения и технологии металлов НКИ избран д. т. н. Л. И. Шведов.

В 1981 г. докторскую диссертацию защитил доцент кафедры гидромеханики Н. Г. Лебедь, а в 1982 г. — заведующий кафедрой гидромеханики Н. Б. Слижевский и заведующий кафедрой научного коммунизма В. И. Молодых. В следующем году диссертацию на соискание ученой степени доктора экономических наук защитил заведующий кафедрой организации и экономики судостроительной промышленности, доц. В. Ч. Ли.

В 1984 г. доктором технических наук стал заведующий кафедрой судовых паровых и газовых турбин В. Д. Левенберг, в 1985 г. — заведующий кафедрой судовых двигателей внутреннего сгорания, доц. А. Я. Шквар. По кафедре СЭУ утвержден в ученом звании профессора Г. А. Артемов. Защитил докторскую диссертацию доцент кафедры организации и экономики судостроительного производства Н. Х. Токаев.

Ректор НКИ им. адм. С. О. Макарова, профессор М. Н. Александров помогал ученым, которые готовили докторские диссертации. Он часто ездил в другие институты, решал организационные вопросы защиты.

В марте 1986 г. приказом председателя Высшей аттестационной комиссии при Совете Министров СССР в Николаевском кораблестроительном институте был утвержден совет по защите докторских диссертаций по трем специальностям кораблестроительного профиля: «Проектирование и конструкция судов», «Технология судостроения, судоремонта и организация судостроительного производства», «Судовые энергетические установки и их элементы (основные и вспомогательные)». До этого такие советы по кораблестроительным дисциплинам были только в Ленинграде и Горьком.

В состав совета вошли доктор наук, профессора Ю. В. Захаров (заместитель председателя), В. Э. Магула, С. В. Рыжков, В. П. Сулов, Ю. С. Крючков, Ю. В. Ремез, Н. Б. Слижевский, Л. И. Шведов, А. С. Рашковский, Н. Г. Лебедь, В. Д. Левенберг, А. Я. Шквар, В. Ч. Ли, профессор Севастопольского приборостроительного института Ю. И. Нечаев и другие приглашенные доктора наук. Председателем совета утвержден д. т. н., проф. М. Н. Александров.

Специально для ученого совета ректор НКИ написал маслом большую картину «Волна в океане», которая и ныне украшает зал заседаний ученого совета университета.



М. Н. Александров на защите кандидатской диссертации



Ректор М. Н. Александров среди коллег на Первомайской демонстрации

На пути к университету

Была ли мечта у ректора НКИ М. Н. Александрова? Да, была. В своей статье «Николаевский кораблестроительный» он писал: «Стенфордский, Мичиганский и Гарвардский университеты США, Оксфордский и Кембриджский Великобритании расположены в маленьких городах, но никто не сомневается в их большом научном авторитете. Почему же столь высокую репутацию не может иметь НКИ?».

Для этого много нужно. Современный комплекс учебных, производственных зданий, общежитий — целый студенческий городок. Мощная научно-техническая база. Современные издательское подразделение и типография. Спортивная база и сильные институтские команды. Зоны отдыха для студентов и сотрудников, коттеджи для преподавателей. И многое, многое другое... Но, прежде всего, нужно обеспечить глубокие научные исследования, вырастить многочисленные профессорские кадры.

Ректор постоянно следил за работой докторантов, создавал условия для их успешной защиты.

В 1986 г. в ОИИМФе защитили докторские диссертации декан машиностроительного факультета, к. т. н., доц. Г. Ф. Романовский, доцент кафедры организации и экономики судостроительной промышленности Л. М. Ходорковский.

В 1987 г. в НКИ на должность профессора кафедры деталей машин и ПТМ из Кременчугского филиала ХПИ пришел д. т. н., доц. Ю. В. Селезнев.

В 1988 г. завершили докторские диссертации кандидаты технических наук — декан кораблестроительного факультета, заведующий кафедрой сварочного производства В. Ф. Квасницкий, А. П. Попов (кафедра динамики и прочности судовых машин), заведующий кафедрой деталей машин и ПТМ, доц. Г. П. Нерубенко, Б. А. Бугаенко (кафедра проектирования судов и судовых устройств).

В 1989 г. в ЛКИ защитил докторскую диссертацию к. т. н., доцент кафедры теоретических основ электротехники Ю. В. Глонягин и в этом же году был утвержден в ученом звании профессора заведующий кафедрой конструкции корпуса корабля В. Г. Матвеев.

В 1990 г. завершили докторские диссертации доцент кафедры теории корабля В. А. Некрасов и доцент кафедры строительной механики корабля Ю. П. Кочанов. Через два года в ученом звании профессора был утвержден к. т. н., доцент кафедры деталей машин и ПТМ С. Ф. Трунин.

Научно-производственный центр НКИ

После смены высшего государственного руководства СССР в 1985 г. существенно изменились экономические условия функционирования народного хозяйства. Провозглашенная партийным руководством «перестройка» охватила все сферы жизни страны.

В это время перед НКИ им. адм. С. О. Макарова были поставлены такие задачи: более полное использование научного потенциала вуза; развитие материальной базы, учебного процесса, научных исследований и хозяйственной деятельности института; повышение качества подготовки специалистов за счет широкого участия студентов в научно-исследовательской и проектной работе; повышение эффективности работы научно-исследовательских и производственных подразделений на основе прогрессивных форм организации, оплаты и стимулирования труда; социальное развитие коллектива, в том числе и существенное улучшение жилищно-бытовых условий.

Нормативная база государственной политики в этой области была разработана недостаточно и, как стало понятно теперь, сама политика не была до конца последовательной и продуманной. Не очень ясно было, как вузам переходить на полный хозрасчет. В этих условиях в НКИ по инициативе и при непосредственном участии ректора М. Н. Александрова создана новая организационная структура института — *научно-производственный центр (НПЦ)*. Для придания законности его функционированию в сентябре 1987 г. руководство вуза добилося соответствующего решения правительственной комиссии по совершенствованию управления, планирования и хозяйственного механизма при Госплане СССР. Этим документом специально для НКИ разрешалось провести экономический эксперимент, в рамках которого НПЦ осуществлял свою деятельность на принципах хозрасчета и полного самофинансирования.

В институте были разработаны все основные элементы новой системы центра: организационная структура и управление НПЦ; формирование и распределение дохода; образование и использование фонда научно-технического и социального развития, а также единого фонда оплаты труда.

Главное в новой системе — объединение в едином центре научно-производственных коллективов, опытно-экспериментального производства, вычислительного



Награждение победителей институтской спартакиады среди преподавателей и сотрудников

центра, конструкторских бюро, ремонтно-строительного участка, типографии и других подразделений, как экономических единиц, обладающих достаточно большой самостоятельностью.

НПЦ был выделен в отдельную научную организацию с правами юридического лица, имеющего самостоятельный баланс. Это позволило распространить на его деятельность Закон о государственном предприятии (объединении). Несмотря на большую самостоятельность, НПЦ существовал при НКИ — институт выступал в качестве вышестоящей организации. Центр возглавлял директор, должность которого стала выборной. Такими же были должности руководителей научных и производственных подразделений. Полномочия трудового коллектива осуществлялись конференцией и советом трудового коллектива (СТК). Чтобы сохранить приоритет вуза в решении важнейших вопросов, в состав СТК входило не менее 50% представителей администрации, профессорско-преподавательского состава и сотрудников НКИ.

Теперь в рамках одной кафедры могло существовать несколько научно-производственных коллективов (НПК), в том числе временные и межкафедральные.

Новая организация научной деятельности расширила научно-производственную самостоятельность, усилила практическую направленность разработок. Уже в первый год эксперимента объемы научно-технической продукции возросли в 2,3 раза, заметной стала интенсификация научного и инженерного труда.

В составе научно-исследовательских работ появилось еще больше крупных, комплексных тем. Так, в 1989 г. выполнялось: по комплексной программе научно-технического прогресса СССР на 20 лет — 17 тем, ГКНТ СССР — 15, по программам АН СССР и союзных республик — 35, программам Госкомитета СССР и органов народного образования союзных республик, а также по отраслевым программам — 53.

Тематика НПЦ была включена в такие актуальные общесоюзные программы, как «Мембранная технология», «Создание и освоение производства новых типов ДВС», «Система автоматизированного проектирования (подсистема малотоннажных судов)», «Мировой океан», «Ресурсосберегающие технологии» и др. Значительное место среди научных направлений занимали исследования в области создания технических средств освоения Мирового океана. В 1989 г. на базе перестроенного

рыболовецкого сейнера СЧС—150 были развернуты интенсивные работы по созданию лаборатории АСНИ (автоматизированная система научных исследований), которые в дальнейшем были успешно завершены. Судно-лаборатория, получившее название «Дельта», выполнило исследовательский рейс в Средиземном море, приняло участие в работе IV Международной конференции по остойчивости судов и океанских экипажей «СТАВ-90» в Неаполе (Италия). Сначала этой работой руководил начальник НИСа, к. т. н. Ю. Д. Жуков, а завершали ее заведующий плавучей лабораторией, к. т. н. А. Ф. Галь (постройка).

В условиях хозрасчетной деятельности НПЦ были выполнены научные исследования по проблеме плазменного воспламенения и сжигания топлив (руководитель — д. т. н., проф. Г. Ф. Романовский), а также создана опытно-экспериментальная база, что позволило организовать мелкосерийное производство систем плазменного воспламенения и интенсификации горения топлив, внедряемых на газоперекачивающих станциях Мингазпрома СССР.

Принципиально новым направлением для деятельности института, и, как оказалось, перспективным, стало создание подводных аппаратов различного назначения, специальных элементов для них. Уже в структуре НПЦ под руководством к. т. н. А. Н. Вashedченко спроектирован, изготовлен и испытан носитель научной аппаратуры — автономный подводный робот (АПР) «Скарус—1». По заказам института океанологии АН СССР, ЦНИИ химии и механики в первые годы деятельности центра был выполнен ряд работ для подводных технических средств. К ним относится изготовление крупногабаритных блоков плавучести из сферопластика, разработанных в НПЦ методом вакуумной пропитки, сферических баллонов с гидроаппаратурой для обитаемого подводного аппарата «Аргус», петель и муфт герметических вводов.

Большое практическое применение нашел комплекс исследований по повышению качества электроэнергии судовых электростанций (научный руководитель — к. т. н. Я. Ф. Анисимов). Тиристорные преобразователи, введенные в судовые электроэнергетические системы, позволили существенно повысить эффективность и надежность в эксплуатации за счет оптимизации переходных электро-механических процессов.



Картина М. Н. Александрова «Волна в море»

В дальнейшей деятельности НПЦ приоритетными стали наукоемкие направления. В результате этого Николаевский кораблестроительный институт стал главным по ряду научных направлений, среди которых комплексный научно-технический проект «Безопасность на море» (руководитель — проф. М. Н. Александров), в разработке которого участвовали другие вузы страны: ЛКИ, ОИИМФ, Калининградский ТИРПХ, Судоводительская академия им. адм. С. О. Макарова и др.

За НКИ закреплены головные функции и по малотоннажному судостроению. Начались работы по новому научному направлению — «Инструментальный контроль штормовой безопасности малых судов» (руководитель — к. т. н. Ю. Д. Жуков). Институт вел активные исследования в области пайки, сварки под высоким давлением и в вакууме. Этим направлением руководил д. т. н., проф. В. Ф. Квасницкий.

Для обеспечения одного из приоритетных научно-технических направлений в составе НПЦ был создан Центр подводной техники. Техническому предложению, представленному в соавторстве Б. А. Бугаенко и А. Ф. Галем на конкурс по созданию средств для поднятия затонувших объектов с океанских глубин, под названием «Глубина» (для подъема затонувшей в Норвежском море АПЛ «Комсомолец») в 1991 г. присужден диплом III ст. Центрального правления научно-технического общества им. академика А. Н. Крылова.

Успешная деятельность Научно-производственного центра в 1988—1990 гг. на фоне спада объемов научных разработок в других институтах во многом объясняется правильной оценкой экономической обстановки в стране, научной разработкой нового хозяйственного механизма деятельности вуза и умелым внедрением его в жизнь.

Совершенствование учебного процесса

Одним из ключевых вопросов работы НКИ всегда была организация учебного процесса. Это направление возглавляет проректор по учебной работе. До 1986 г. эту должность занимал к. т. н., доц. В. Г. Матвеев. Большую роль также играли деканы факультетов, учебный отдел и диспетчерская служба.

80-е годы характеризуются активизацией деятельности кафедр и преподавателей по совершенствованию учеб-



Научно-исследовательское судно «Дельта», 1990 г.

ной работы. Проректоры по учебной работе (а ими после доцента В. Г. Матвеева были проф. Г. Ф. Романовский, доценты В. В. Драгомиров, В. Н. Бандура, проф. В. А. Некрасов) уделяли большое внимание работе методических комиссий по факультетам (их возглавляли деканы факультетов — доценты А. М. Фарионов, В. М. Горбов, В. М. Блинцов, А. Н. Дубовой, проф. В. Ч. Ли, директор Херсонского филиала УГМТУ, доц. О. В. Ломоносов) и методического совета института.

Учебным отделом руководили В. Ф. Малугин, М. Н. Куклин, доцент В. А. Ведало, кандидаты технических наук, доценты И. Е. Быков и В. И. Батовкин.

В институте были подготовлены и изданы сборники научных трудов по методам активного обучения инженерных кадров и совершенствованию учебного процесса. Большое внимание уделяли гуманитаризации высшего образования и изучению ее роли в формировании современного специалиста. В этих сборниках представлены актуальные статьи по методическим вопросам компьютеризации учебного процесса, роли гуманитарных дисциплин в становлении молодого специалиста, внедрению активных методов обучения и др. Проводились конкурсы на лучшего лектора, лучшую кафедру (по методическим разработкам), слеты отличников.

В институте налажено вечернее обучение. Оно позволяло без отрыва от производства получить высшее техническое образование многим работникам судостроительной промышленности и других отраслей народного хозяйства. Среди таких выпускников-вечерников был директор ПКБ электрогидравлики АН УССР, д. т. н., проф., заслуженный машиностроитель Украины Г. А. Гулый и начальник Николаевского отделения Регистра СССР А. С. Петров.

Большой вклад в усовершенствование учебного процесса на вечернем отделении сделал проректор по вечернему отделению института, доц. О. Л. Чернышев — выпускник НКИ 1951 г., участник Великой Отечественной войны, талантливый высококвалифицированный лектор, который практически всю свою жизнь преподавал в родном вузе.

Важной стороной учебно-методической работы стало привлечение к преподавательской деятельности специалистов промышленности, что позволило укрепить связь вуза с производством. Среди них было немало практиков



Автономный подводный робот «Скарус-1», 1990 г.

высокой квалификации. Так, на протяжении десяти лет (до 1977 г.) доцентом кафедры СЭУ работал главный инженер ЮТЗ «Заря» А. Г. Гильмутдинов. С 1967 по 1978 г. доцентом кафедры паровых и газовых турбин был ведущий конструктор СПБ «Машпроект», специалист в области прочности деталей и узлов турбомашин, к. т. н. В. С. Мандель. Особую ценность представляла написанная им учебно-методическая литература, насыщенная практическими сведениями.

С 1967 по 1982 г. директором Херсонского вечернего филиала НКИ им. адм. С. О. Макарова по совместительству был В. Ф. Заботин — директор Херсонского судостроительного завода, выпускник Николаевского кораблестроительного 1941 г.

Длительное время по совместительству в вузе работал к. т. н. Г. М. Балабаев, которому в 1976 г. было присвоено ученое звание профессора по кафедре технологии судостроения. Будучи директором судостроительного завода им. 61 коммунара, он вел курс технологии постройки судов, руководил дипломным проектированием и работал на факультете повышения квалификации.

Также по совместительству в институте преподавал представитель заказчика, лауреат Ленинской премии В. В. Ващенко. С 1956 по 1965 г. он был старшим преподавателем, с 1965 по 1971 г. — доцентом кафедры судовых паровых и газовых турбин, а затем по 1984 г. — доцентом кафедры СЭУ. Читал лекции по курсу «Судовые паровые и газовые турбины» на вечернем факультете.

Долгое время с институтом сотрудничал начальник ПКБ «Прогресс», к. т. н. С. С. Павлов — известный специалист в области судовых устройств и палубных механизмов.

Среди привлекаемых специалистов были кандидаты наук, ведущие работники николаевских предприятий Н. Т. Фисун, Ю. М. Селивановский, Н. М. Бородин, Г. И. Владинец, В. Л. Богданов и др.

В работе государственных экзаменационных комиссий в НКИ им. адм. С. О. Макарова в разное время участвовали ведущие специалисты судостроительных предприятий города: К. Ф. Иваницкий — главный инженер ЦКБ «Черноморсудопроект»; к. т. н. Ю. Т. Каменецкий — начальник ЦКБ «Черноморсудопроект»; к. т. н. С. С. Павлов — начальник ПКБ «Прогресс»; А. Ф. Цыбенко — главный конструктор ЦКБ «Черноморсудопроект»; д. т. н., проф., академик АИН Украины А. А. Мильто — директор УкрЦНИИТС; Ф. М. Багненко — главный инженер Херсонского судостроительного завода; В. А. Лавриненко — главный инженер судостроительного завода им. 61 коммунара; Ф. И. Регид — главный технолог ЮТЗ «Заря», лауреат Ленинской премии; Э. Ю. Косяк — главный инженер по машиностроению Черноморского судостроительного завода; Б. Ф. Евсеев — главный технолог ЮТЗ «Заря»; Г. И. Мазурец — главный технолог завода им. 61 коммунара и др.

Отделение морской техники и морских технологий Академии инженерных наук Украины

В 1991 г. по инициативе ректора НКИ, проф. М. Н. Александрова при Академии инженерных наук Украины было организовано Отделение морской техники и морских технологий (ОМТМТ). Главное задание его

работы — объединение усилий отечественных ученых, высококвалифицированных специалистов и предприятий разных ведомств для ускорения развития в Украине морской техники и морских технологий, конкурентных на мировом рынке.

Институт в 90-е годы

К началу 90-х гг. вуз достиг важных успехов во многих областях. Во-первых, практически был решен вопрос о ликвидации катастрофической нехватки помещений для научных и учебных целей. Во-вторых, темпы строительства других зданий комплекса оставались достаточно высокими: в завершающую стадию вступало сооружение лабораторного корпуса машиностроительного факультета, впереди возведение опытового бассейна, спортивных и культурно-массовых сооружений, предусмотренных проектом; активизировалось решение жилищной проблемы, выделены участки под постройки коттеджей для преподавателей; построены зоны отдыха на берегу моря в Коблево и Очакове. В-третьих, выпускники НКИ обеспечивали прогресс судостроительной отрасли в 70–80-х гг., в том числе проектирования судов и освоения новых технологий. До 1990 г. институт подготовил 30 105 специалистов. В-четвертых, уровень научно-исследовательских разработок существенно возрос, тематика исследований была не только актуальной, но и относилась к кардинальным направлениям современного судостроения. Дальнейшее развитие научной работы еще теснее связывалось с практикой — институт стал судовладельцем. Два его судна — «Дельта» (водоизмещение — 127 т, длина — 25 м, ширина — 5,6 м, скорость хода — 9 узлов) и т/х «Ольвия» (водоизмещение — 1730 т, длина — 88 м, ширина — 13,8 м, скорость хода — 11,2 узла) — ориентировались на обслуживание научных задач, а «Ольвия» еще и на планомерное проведение плавательной практики студентов в Средиземном море. Это судно было передано с баланса Черноморского судостроительного завода благодаря инициативе ректора М. Н. Александрова и доброго отношения руководства завода (директор — Ю. И. Макаров) к институту.

Теплоход, построенный в Польше как мастерская, решили кардинально переоборудовать в судно комбинированного назначения: учебное, научное и грузовое (для малых партий генерального груза и контейнеров). Переоборудование планировалось выполнить в два этапа: первый — модернизация, которая позволяла вывести судно в заграничные воды для проверки идеи малого сухогруза (выяснение рентабельности и конъюнктуры), а второй — существенное перепланирование грузовых трюмов, расширение раскрытия палуб, механизация люковых закрытий, оборудование учебных классов для организации учебного процесса во время плавпрактики студентов. Первый этап был успешно реализован (им руководил С. А. Силко, участвовали кандидаты технических наук, доценты А. М. Фарионов, Б. Н. Михайлов, В. П. Шестопал и др.), судно совершило четыре коммерческих рейса в Александрию (Египет). На втором этапе сотрудники лаборатории морских технологий (д. т. н., проф. Б. А. Бугаенко, к. т. н., ст. н. с. А. Ф. Галь и др.) создали рабочий проект увеличения грузоподъемности и механизации люковых закрытий, установки нового судового крана

и размещения контейнеров международного стандарта, а работники Херсонского завода изготовили металлоконструкции люковых закрытий. К сожалению, второй этап из-за экономических трудностей не был завершен и судно было продано на металлолом.

Учитывая рост самостоятельности института, его научно-технического уровня, ректор М. Н. Александров в 1992 г. издал приказ о подготовке к аттестации НКИ им. адм. С. О. Макарова на уровень университета. Для этого были и кадровые основания: в вузе трудилось 32 профессора и 256 доцентов. Более того, успешно проходил процесс повышения квалификации преподавательских кадров.

В 1990 г. в ученом совете НКИ докторскую диссертацию защитил доцент кафедры кондиционирования и рефрижерации И. М. Виршубский (выпускник НКИ 1973 г.), а в МЭИ (г. Москва) — доцент кафедры электрооборудования судов В. М. Рябенский (выпускник НКИ 1971 г.).

В 1991 г. в ученом совете института диссертации на соискание ученой степени доктора технических наук защитили два преподавателя НКИ: доцент кафедры теории корабля Л. М. Дыхта (выпускник НКИ 1964 г.) и доцент кафедры судовых устройств и конструкции корпуса А. Я. Казарезов (выпускник НКИ 1975 г.), а в 1992 г. — доцент кафедры судовых электроэнергетических систем В. Я. Кутковецкий (выпускник НКИ 1960 г.), доцент кафедры сопротивления материалов П. Г. Кржечковский (выпускник НКИ 1965 г.) и доцент кафедры СЭУ Б. Г. Тимошевский (выпускник НКИ 1971 г.). В Институте электродинамики АН УССР (г. Киев) защитил докторскую диссертацию доцент кафедры электрооборудования судов Я. Ф. Анисимов.

В 1993 г. в ученом звании профессора был утвержден заведующий кафедрой автоматики, к. т. н. А. Н. Ткаченко. В этом же году в ученом совете НКИ защитил докторскую диссертацию доц. С. С. Рыжков — выпускник НКИ 1981 г.

В следующем году утвердили в ученом звании профессора к. т. н., доцента кафедры морских технологий А. Н. Вاهدченко, а в ученой степени доктора технических наук — заведующего кафедрой физики А. А. Мочалова (выпускника НКИ 1966 г.). В том же году докторскую защитил старший научный сотрудник научно-исследовательской части института А. П. Шевцов (выпускник НКИ 1972 г.), а в Одесском государственном политехническом университете — доцент кафедры автоматики Ю. П. Кондратенко (выпускник НКИ 1976 г.).

В начале 90-х гг. среди новых докторов было немало молодых ученых. Кроме того, институт стал центром, в котором защищали диссертации не только преподаватели НКИ.

Основные научные школы

Формирование научных школ НКИ — процесс достаточно сложный. Так, в период становления Николаевского кораблестроительного института еще нельзя было говорить о создании таких школ. Фактически они начали возникать уже в послевоенный период, когда на смену первому поколению основателей вуза пришли молодые, хорошо подготовленные преподаватели, подлинными энтузиасты исследований в актуальных областях судостроительной науки.

Одна из первых научных школ формировалась на кафедре строительной механики корабля. В ее становлении главную роль сыграли к. т. н., доц. А. Г. Архангородский и д. т. н., проф. Е. Б. Лунц. Свое дальнейшее развитие она получила в трудах к. т. н., доц. В. Г. Попова, докторов технических наук, профессоров В. П. Сулова, Ю. П. Кочанова, кандидатов технических наук, доцентов В. Н. Стельмашука, В. Н. Спихтаренко и др.

Научная школа в области теории корабля и гидромеханики складывалась благодаря основополагающим трудам д. т. н., проф. Г. Е. Павленко, преп. М. Д. Хаскинда, докторов технических наук, профессоров Ю. В. Ремеза, Н. Б. Слижевского, В. А. Некрасова, Л. М. Дыхты, кандидатов технических наук, доцентов В. П. Шестопала, В. А. Степанова и др.

Ряд научных направлений объединяет *школа безопасности на море*, созданная ректором НКИ, проф. М. Н. Александровым. К ним в первую очередь следует отнести проблему безопасности человека на море. В развитии этой школы принимали участие кандидаты технических наук Ю. Д. Жуков, А. И. Кузнецов и др.

Профессор М. Н. Александров был основателем *Центра подводной техники* НКИ им. адм. С. О. Макарова, который осуществляет интенсивные научные и проектные разработки и в настоящее время. В этом направлении активно работает ряд кафедр и подрядных коллективов института. Перспективные результаты в этой области получили профессор А. Н. Вاهدченко, Е. Т. Бурдун, д. т. н., проф. В. С. Блинцов, к. т. н. С. Н. Пышнев и др.

Научная школа гибких судовых конструкций, динамики современных судовых устройств и средств морских технологий возникла в институте благодаря деятельности д. т. н., проф. В. Э. Магулы и его учеников — докторов технических наук, профессоров Б. А. Бугаенко, А. Я. Казарезова, В. С. Блинцова.

Создаваемая при кафедре технологии судостроения научная школа сосредоточила основное внимание на решении проблем автоматизации трудоемких процессов в судостроении. В ее становлении большую роль сыграли проф. А. Д. Ковтун, д. т. н., проф. А. С. Рашковский, кандидаты технических наук, доценты Н. В. Фатеев, А. М. Фарионов, М. Н. Ничипоров и др.

Проблемы разработки и внедрения новых видов сварки и сварочного оборудования — в центре внимания *научной школы, возникшей на кафедре сварочного производства*. В ее развитии важную роль сыграли кандидаты технических наук, доценты А. Р. Шухман, И. И. Джевага, А. Г. Архангородский, А. И. Сафонов, Г. В. Ермолаев, А. И. Дремлюга и др. Особая роль в развитии этой школы принадлежит д. т. н., проф. В. Ф. Квасницкому.

Научная школа в области теплофизики была создана членом-корреспондентом АН УССР, проф. В. М. Бузником. Начинания этого научного центра продолжили и развили его ученики — доктора технических наук, профессора С. В. Рыжков, Н. Г. Лебедь, кандидаты технических наук, проф. Б. В. Дымо, доценты А. Я. Ипатенко, В. Ю. Ролинский, И. В. Лобов, Ю. А. Половец, Н. В. Рындя и др.

Развитие нового научного направления — *школы по совершенствованию систем и оборудования кондиционирования*

воздуха для кораблей и судов — стало заслугой д. т. н., проф. Ю. В. Захарова. Труды представителей этой научной школы, кандидатов технических наук, доцентов А. А. Лехмуса, С. А. Гапонова, И. П. Есина, П. С. Кододьяна, Ф. А. Чегринцева, Ю. Г. Щербака и других способствовали утверждению г. Николаева как ведущего центра этой отрасли.

Повышению надежности, долговечности и работоспособности судовых машин и механизмов, эксплуатируемых в сложных условиях, способствуют разработки научных школ, функционирующих на кафедрах технологии судового машиностроения, динамики и прочности судовых машин и конструирования машин. Работы проф. С. Н. Соловьева, докторов технических наук, профессоров Ю. С. Крючкова, А. П. Попова, Г. П. Нерубенко, проф. С. Ф. Трунина, д. т. н., проф. Ю. В. Селезнева, кандидатов технических наук, доцентов В. Г. Безродного, А. П. Москалева, В. Н. Мирошниченко, Р. В. Волкова, Ю. М. Кипреева, В. Г. Руденко, В. А. Новошицкого, И. Я. Баландина, В. В. Алексеенко и других интенсивно развивают эти направления.

Принципиально новая научная тема — «*Экологически чистые судовые движители*» — получило развитие в научной школе, возглавляемой д. т. н., проф. Ю. С. Крючковым.

Совершенствованием судовых энергетических установок и оборудования занимались научные школы кафедр судовых энергетических установок, судового энергетического оборудования и турбоагрегатов, судовых двигателей внутреннего сгорания и энергетического оборудования. Эти направления развивают работы проф. Я. Х. Сороки, докторов технических наук, профессоров Н. Г. Лебеда, Г. Ф. Романовского, В. Д. Левенберга, А. Я. Шквара, проф. Г. А. Артемова, докторов технических наук, профессоров Б. Г. Тимошевского, А. А. Мочалова, С. И. Сербина, кандидатов технических наук, профессоров В. М. Горбова, В. П. Шостака, доцентов В. П. Жукова, Н. С. Бондаренко, В. В. Добровольского, Г. С. Попова, А. И. Лукина, А. Г. Сацко, Н. В. Ващиленко, Н. П. Седько, проф. В. С. Наливайко и др.

Вопросами исследования и обоснования применения новых силовых полупроводниковых преобразователей электроэнергии на судах и их математического моделирования занимаются научные школы кафедр электрооборудования судов и судовых электроэнергетических систем. В этих областях активно работали доктора технических наук, профессора Я. Ф. Анисимов, В. Я. Кутковецкий, В. М. Рябенский, к. т. н., доц. В. В. Краснов и др.

Проблемы автоматического управления судовыми установками, автоматизации технологических процессов, управления и оучувствления в робототехнических системах, проектирования интерактивных судовых человеко-машинных систем исследуют проф. А. Н. Ткаченко, д. т. н., проф. Ю. П. Кондратенко и др.

МОРСКОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ — НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ (1994–2008)

Период 1994–2008 гг. — один из сложных в истории учебного заведения. Из-за прекращения финансирования было приостановлено строительство новых корпусов. Главным в это время стало сохранение уровня подготовки специалистов для народного хозяйства Украины. Началась перестройка учебного процесса, обеспечивающая возможность признания дипломов выпускников вуза европейскими странами, освоение новых организационных форм обучения. К успехам, достигнутым коллективом института, следует отнести присвоение вузу статуса университета.

В 1994 г. решением Кабинета Министров Украины Николаевский кораблестроительный институт им. адм. С. О. Макарова был преобразован в Украинский государственный морской технический университет. И только в 1999 г. постановлением Кабинета Министров Украины УГМТУ вновь было присвоено имя адмирала С. О. Макарова.

На протяжении 1994–2008 гг. докторские диссертации защитили преподаватели НКИ-УГМТУ-НУК: О. И. Соломенцев, В. Н. Бандура, В. И. Локарев, Ю. М. Лебедев, Ю. Д. Жуков, А. Н. Дубовой, Ю. Н. Коробанов, В. С. Блинцов, С. И. Сербин, Н. И. Радченко, Г. В. Павлов, К. В. Кошкин, В. Д. Борисенко, А. П. Сердюченко, В. Н. Парсяк, А. С. Каиров и Л. И. Коростылев.

В 1995 г. общественностью города и страны отмечен 75-летний юбилей НКИ-УГМТУ. К этому событию проф. Б. А. Бугаенко, ст. н. с. А. Ф. Галь и заведующая институтским музеем Н. М. Костенко подготовили книгу «Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета», в которой впервые была представлена и обобщена вся история вуза за 75 лет. С 1995 г. Б. А. Бугаенко и А. Ф. Галь написали и издали более 10 книг по истории судостроения и истории НКИ-УГМТУ-НУК.



А. Ф. ГАЛЬ
Кандидат технических наук, старший научный сотрудник



Б. А. БУГАЕНКО
Доктор технических наук, профессор

В 1999 г. в университете отмечен 150-летний юбилей со дня рождения адмирала С. О. Макарова, а через три года — 100-летний юбилей кораблестроительного образования Украины и истории Николаевского кораблестроительного института. Эта дата отсчитывалась с момента образования среднетехнического училища в городе Николаеве в 1902 г.

Признанием результатов деятельности Украинского государственного морского технического университета им. адм. С. О. Макарова и его весомого вклада в развитие образования и науки стало присвоение ему 26 апреля 2004 г. Указом Президента Украины статуса национального.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ
НА ПУТИ К УЧЕБНОМУ ЗАВЕДЕНИЮ ЕВРОПЕЙСКОГО ТИПА (2008–2013)

С 1993 по 2008 год ректором НКИ-УГМТУ-НУК был доктор технических наук, профессор **Георгий Федорович Романовский**. В эти непростые годы коллектив института-университета сумел сохранить свою целостность и соответствующий уровень, как высшего учебного заведения.

В октябре 2008 г. ректором НУК избран д. т. н., проф. С. С. Рыжков — выпускник НКИ 1981 г.

В 2010 г. исполнилось 90 лет Национальному университету кораблестроения им. адм. Макарова. За 100 лет (если считать выпуск среднего механико-технического училища) общее количество выпускников достигло свыше 55 тыс. специалистов. Среди них были кораблестроители, машиностроители, экономисты, электрики, программисты.

Сегодня НУК им. адм. Макарова — ведущее высшее учебное заведение Украины, которое готовит специалистов для машиностроительной, гуманитарной и других областей народного хозяйства Украины и зарубежья. Университет обеспечивает обучение кадров высокой квалификации — бакалавров, специалистов и магистров, а также современный уровень научных исследований и подготовки преподавателей, кандидатов и докторов наук.

В состав университета входят: Кораблестроительный институт (кафедры: теории и проектирования судов; конструкции корпуса корабля; строительной механики корабля; морской технологии; технологии судостроения; гидромеханики и гидротехнического строительства); Машиностроительный институт (кафедры: судовых и стационарных энергетических установок; турбин; технической теплофизики и судовых паропроизводящих установок; кондиционирования и рефрижерации; двигателей внутреннего сгорания; технологии судового машиностроения; механики и конструирования машин); Институт компьютерных и инженерно-технологических наук (кафедры: сварочного производства; проектирования и производства конструкций из композиционных материалов; материаловедения и технологии металлов; информационных управляющих систем и технологий; управления проектами; программного обеспечения автоматизированных систем); Институт автоматики и электротехники (кафедры: автоматики; теоретической электротехники и электронных систем; судовых электроэнергетических систем; электрооборудования судов и информационной безопасности; импульсных процессов и технологий; компьютеризированных систем управления); Гуманитарный институт (кафедры: социально-гуманитарных дисциплин; современных языков; физического воспитания и спорта; правоведения; дизайна; прикладной лингвистики; теоретических основ олимпийского и профессионального спорта; теории и истории государства и права); Институт последипломного образования (кафедры: рыночных механизмов и структуры; прикладной информатики); Институт заочного и дистанционного образования (кафедры: высшей математики; физики; философии и культурологии; инженерной графики; теоретической

механики); факультет экономики моря (кафедры: экономики и организации производства; менеджмента; учета и экономического анализа; экономической теории; финансов); факультет морской инфраструктуры (морского приборостроения; энергетического менеджмента и морской инфраструктуры; морской логистики); факультет экологической и техногенной безопасности (кафедры: экологической безопасности; экологической химии; безопасности жизнедеятельности и защиты).

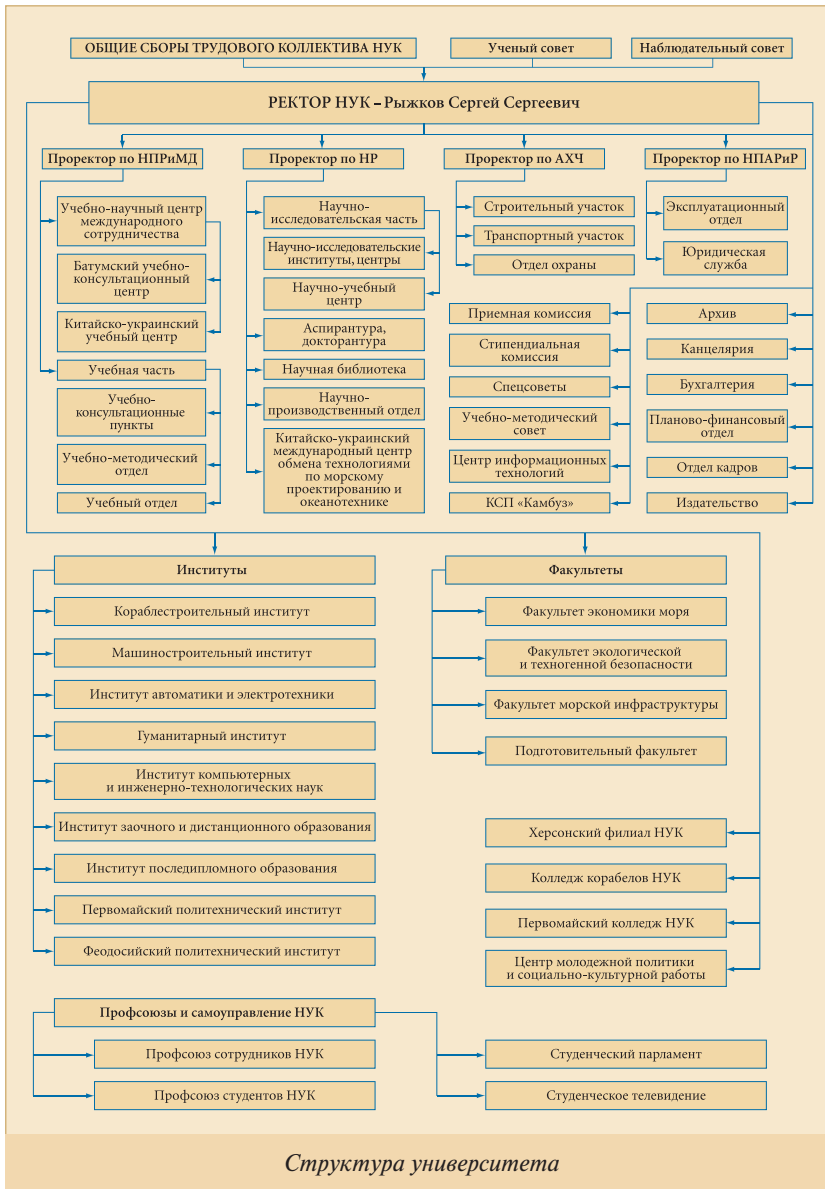
В 2008–2013 гг. докторские диссертации защитили М. Р. Ткач, И. А. Иртышева, Б. Н. Гордеев, В. Л. Тимченко и С. Б. Приходько, кандидатские — 78 преподавателей, в звании профессора утверждена Е. В. Погорелова.

Ныне в университете получает высшее образование около 12 тыс. студентов (с учетом иногородних филиалов), в том числе около 700 иностранных граждан из 26 стран. На кафедрах работают 77 докторов (профессоров) и 370 кандидатов наук (доцентов). В университете действует два специализированных ученых совета по защите докторских и кандидатских диссертаций. В аспирантуре и докторантуре ежегодно обучается около 100 человек (среди них — шесть докторантов).

В соответствии с профилем вуза научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы выполняются по приоритетным направлениям науки и техники, а именно: развитие теории проектирования судов разных типов, технических средств океанотехники; безопасность на море; разработка подводно-технических комплексов для выполнения поисковых, технологических, исследовательских и инспекторских работ; создание экологических технологий на очистке и утилизации выбросов от энергетических установок; переработка органических отходов с получением альтернативного топлива; разработка новых технологий обработки, сварки и пайки материалов, исследование состояния и свойств высоколегированных сплавов, нанесение защитных покрытий, создание аппаратуры неразрушающего контроля и диагностики; разработка и исследование перспективного энергетического оборудования, новых экологически чистых источников энергии на твердом топливе и теплоаккумулирующих комплексов; сертификация полиметрических систем для метрологического обеспечения бортовых и береговых комплексов; усовершенствование судового электрооборудования и систем автоматики, разработка методов и средств повышения эффективности сенсорного обеспечения и информационно-вычислительных комплексов иерархически организованных систем управления.

Структура подготовки учитывает специфику деятельности и реальных потребностей предприятий и учреждений Украины. Основными «заказчиками» инженерных и научных кадров остаются отечественные предприятия судостроения, машиностроения и энергетики.

Многолетняя работа ученых университета в области усовершенствования судовых энергетических установок, кораблестроения, создания подводных аппаратов позволила вузу занять достойное место среди ведущих научных



учреждений мира. Его выпускники работают на судостроительных заводах Украины, стран СНГ, на разных предприятиях машиностроительного и энергетического профилей, в организациях и банках, в структурах власти.

В последнее время руководство университета для сохранности научно-технического и, главное, кадрового потенциала перешло к разносторонним направлениям в подготовке специалистов с высшим образованием. Только за последние годы до 50% увеличилось количество специальностей, открыты новые структурные подразделения университета — Гуманитарный институт, факультеты экологической и техногенной безопасности и морской инфраструктуры, а также колледж корабелов. На базе инженерно-экономического факультета создан факультет экономики моря.

В 2010 г. в университете внедрена кредитно-модульная система организации учебного процесса при подготовке бакалавров, специалистов и магистров по всем направлениям и специальностям.

В 2011–2012 гг. было начато лицензирование 17 новых специальностей для подготовки бакалавров и магистров (к 2012 г. завершено лицензирование десяти из них).

В бухгалтерии университета внедрен программный продукт «1С: бухгалтерия для бюджетных учреждений». В 2009 г. ректором С. С. Рыжковым была предложена разработка нового Генерального плана развития НУК им. адм. Макарова для создания университета европейского типа.

В 2010 г. решением депутатов Николаевского горсовета для реализации генплана вуза и создания дорожной развязки было принято решение о выделении 11,5 га земли. Университет выполнил работы по проекту генплана и землеустройству этой территории. В 2012 г. получен акт о передаче в постоянное пользование НУК около 4 га земли.

Согласно новому Генеральному плану развития университета предусмотрено: создание научно-технической электронной библиотеки, исследовательских бассейнов, гостиниц для студентов и аспирантов, учебных и жилых корпусов, спортивных площадок, центров отдыха студентов.

Руководство вуза уделяет большое внимание благоустройству территорий вуза, созданию наилучших условий для труда и отдыха преподавателей и студентов.

На протяжении 2008–2013 гг. впервые за годы независимости Украины в главном, новом и старом учебных корпусах университета произведено большое количество ремонтов помещений, санузлов, компьютерных классов, кровли, спортивного зала, душевых и раздевалок, медпункта и др. за счет собственных средств. Сегодня студенческие кафе, столовые главного и нового корпусов НУК, общежития № 1, актовый и спортивный залы, фойе имеют современный вид. В 2010–2012 гг. были разработаны проекты по реконструкции недостроенных зданий, сооружений, корпусов и боксов Машиностроительного института.

В 2009 г. в старом корпусе проведен капитальный ремонт ряда аудиторий, коридора второго этажа правого крыла, текущий ремонт помещений типографии, аудиторного фонда, кабинетов, лабораторий и проч., устройство новой кровли из профнастила, работы по благоустройству внутреннего двора. В 2010 г. выполнен капремонт кабинетов дирекции, текущий ремонт аудиторий и коридора цокольного этажа, частичный ремонт системы отопления и водоснабжения.

В следующем году осуществлен капитальный ремонт лабораторий с заменой оконных и дверных блоков. В 2012–2013 гг. отремонтировано девять аудиторий.

В 2011 г. завершены работы по капитальному ремонту аудиторий для работы приемной комиссии, студенческого парламента Института автоматки и электротехники. В 2012 г. выполнен капитальный ремонт и создано студенческое кафе нового учебного корпуса.

Кроме того, проведен капитальный и текущий ремонт многих помещений в общежитиях № 1 (ул. Героев Сталинграда, 11) и № 2 (ул. Бузника, 3).



Генеральный план развития университета



Международное кафе



Актовый зал НУК в новом учебном корпусе



Спортивный зал в новом учебном корпусе

В 2011 г. завершен капремонт семи студенческих блоков северного крыла пятого этажа общежития № 1, в начале следующего года — студенческих блоков пятого этажа для иностранных студентов, а в 2013 г. — трех студенческих блоков западного крыла.

Также завершено много ремонтных работ по жилому фонду вуза (ул. Радостная, 27). В котельной № 2 (ул. Бузника, 3) в 2008 г. осуществлен текущий ремонт машинного зала. В 2009 г. выполнены пусконаладочные работы, частичная замена трубопровода теплотрассы от котельной № 2 в общежитие № 2. В том же году выполнена замена аварийного участка трубопровода канализации в подвале, а в 2010 г. — частичный ремонт шиферной кровли трехэтажного жилого дома.

На водноспортивной станции НУК (ул. Спортивная, 3) в 2009 г. была восстановлена разрушенная ограда. В дальнейшем в 2013 г. оформлен акт на постоянное землепользование. В 2011 г. штатные работники выполнили ремонт рулонной кровли мастерских и другие работы по содержанию водной станции.

В течение 2009—2013 гг. осуществлялся ремонт административных помещений и кровли складов № 5 и № 6.

Администрация вуза совместно с профсоюзным комитетом провела большую работу по обеспечению социальной защиты сотрудников, созданию соответствующих условий для их отдыха. В распоряжении Национального университета кораблестроения им. адм. Макарова спортивно-оздоровительный лагерь «Корабел» (с. Коблево) и база отдыха «Акватория» (г. Очаков).

СОЛ «Корабел» основан еще в 1967 г. Сегодня в его состав входят три корпуса, столовая, кафе-бар, спортивные и детские площадки, прекрасный пляж. В этом комплексе отдыхают преподаватели и сотрудники вуза, а также студенты, проводятся уик-энды, различные конференции и мероприятия.

Силами вуза осуществлена реконструкция баз отдыха, созданы все условия для оздоровления работников и студентов. В 2010 г. была принята программа проведения капитального ремонта СОЛ «Корабел». В следующем году в трехэтажном спальном корпусе отремонтировали лестничную клетку, завершили капремонт жилых блоков, душевой и территории лагеря, утеплили наружные стены и полы трех блоков, в которых проживает обслуживающий персонал. В 2012 г. осуществлен ремонт блокеранды, фасада. Все помещения оснащены современной мебелью.

Проведены ремонтные работы и на базе отдыха «Акватория».

По инициативе ректора С. С. Рыжкова в университете успешно выполняется программа «Базы отдыха — для работников и студентов». Только за 2009—2012 гг. в спортивно-оздоровительном лагере «Корабел» и на базе «Акватория» отдохнуло более 1500 сотрудников и членов их семей. При этом льготная стоимость путевок для работников вуза составляет 50% от полной стоимости, а их дети в возрасте до 10 лет отдыхают бесплатно.

Администрация и профсоюзный комитет НУК занимаются проведением праздников, юбилеев подразделений вуза, организацией празднования выдающихся достижений ученых. Доброй традицией стали торжественные



Буфет нового учебного корпуса НУК



Компьютерный класс в старом учебном корпусе

заседания ученого совета, собрания коллективов, другие мероприятия, посвященные этим событиям. С большим успехом прошло празднование 90-летия университета, которое состоялось в помещении Николаевского академического театра драмы и музыкальной комедии.

В актовом зале НУК ежегодно проводятся дни театров, праздничные вечера, посвященные Международному женскому дню и Новому году, вечера отдыха. К новогодним праздникам все дети сотрудников и преподавателей вуза получают подарки. Уже традиционно в день Международного женского праздника каждой женщине (а их в университете более 800) администрация и профсоюзный комитет вручают подарок.

В университете созданы все необходимые условия для труда. Кроме отремонтированных аудиторий, спортивного и актового залов, к услугам работников — медицинские пункты, отделения банка, комнаты отдыха, музыкальная гостиная и многие другие объекты. Музыкальная гостиная пользуется популярностью среди студентов и препода-

вателей университета. Здесь проводятся встречи с творческой интеллигенцией города — художниками, поэтами, актерами.

Впервые за последние годы была решена проблема организации питания работников и студентов вуза — в январе 2011 г. по инициативе ректора создан университетский студенческий комплекс «Камбуз». Это дало возможность отказаться от услуг арендаторов и организовать питание собственными силами, пригласив на работу высококвалифицированных специалистов. С 2011 г. осуществлен капитальный ремонт помещения кухни, оснащены современным оборудованием и мебелью кафе Гуманитарного института, студенческое международное кафе на втором этаже главного корпуса, кафе в новом корпусе и кафе-кают-компания в общежитии № 1.

В 2009 г. начато внедрение в жизнь проекта «Студенческая республика НУК», который направлен на развитие студенческого самоуправления на основе созданного студенческого парламента, профкома и клубов. Для этого были выделены три помещения первого этажа блока «Д». Начато внедрение проекта «Студенческое телевидение «НУК-TV», который с 2010 г. является главным телевизионным Интернет-каналом НУК. Одаренная молодежь имеет возможность заниматься любимым делом в разнообразных кружках студенческого клуба «Корабел», участвовать в состязаниях команд КВН.

Создан сайт студенческого парламента — www.student.nuos.edu.ua, а в 2009 г. начаты работы по созданию нового формата сайта университета (www.nuos.edu.ua). В 2012–2013 гг. разработаны и внедрены новое поколение сайта НУК, который содержит подробную информацию о жизни вуза и кораблестроительной отрасли. Он стал популярным источником информации для абитуриентов и других групп целевой аудитории университета, а также представителей средств массовой информации.

В 2009 г. для улучшения научной и учебной работы в корпусах НУК им. адм. Макарова установлена система Wi-Fi, обеспечивающая доступ к интернету.

За последние пять лет выпущено 78 номеров университетской газеты «Кораблестроитель». Кроме уже традиционных черно-белых текущих номеров, готовятся цветные спецвыпуски по случаю праздников и знаменательных событий из жизни университета. Изменился формат работы газеты: теперь она доступна и на электронном

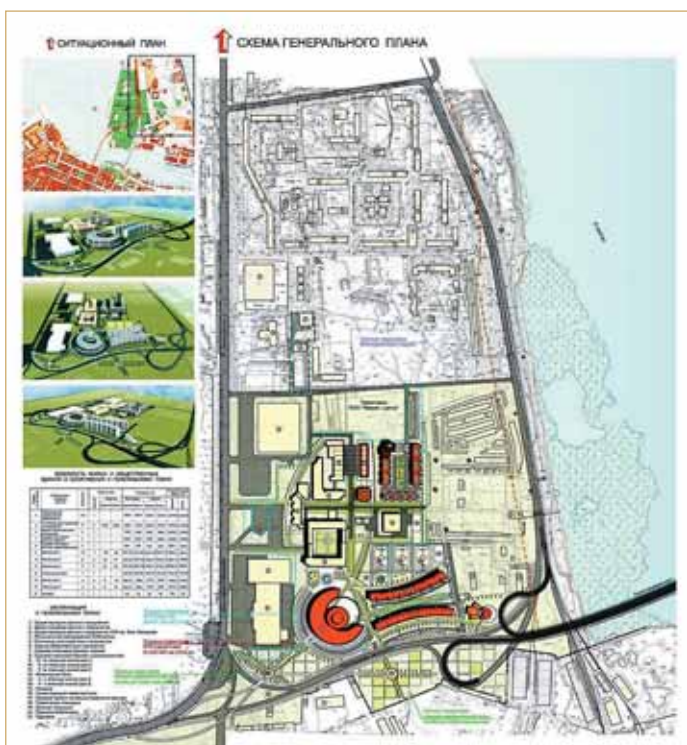


Схема Генерального плана развития НУК



*Заседание ученого совета в актовом зале
нового учебного корпуса*



Спортивно-оздоровительный комплекс «Корабел»

сайте НУК, где можно ознакомиться как с последним выпуском, так и с архивом за прошлые годы.

В 2011 г. увидела свет книга «Имени адмирала. Университет. Музей. Фонд ценной книги», которая повествует об истории создания Национального университета кораблестроения и Музея адмирала Макарова при нем, рассказывает о коллекции редких книг и журнальных сборников по истории судоходства и флота, собранных сотрудниками музея в 70-е гг.

В НУК проводится большая спортивно-массовая работа. Уже 48 лет вуз организует Спартакиаду среди профессорско-преподавательских коллективов и сотрудников. В 2012 г. она объединила семь видов спорта. В ней приняли участие 224 работника университета во главе с ректором, мастером спорта С. С. Рыжковым. Кроме того, ежегодно организуются спартакиады по 14 видам спорта и показательные спортивные выступления — массовые, зрелищные соревнования с награждением победителей ценными подарками.

В 2012-м, как и в предыдущие годы, с большим успехом прошла традиционная парусная регата университета на кубок адмирала Макарова. В этом празднике приняли участие более 50 парусных судов из всех спортивных клубов Николаева.

В вузе работают спортивные секции по различным видам спорта. Команды преподавателей и сотрудников — активные участники и победители областных и городских спортивных соревнований всех уровней.

Здоровье молодого поколения является приоритетным в рамках всего государства, потому что оздоровительно-физическое направление — одно из важнейших в воспитательной работе университета. НУК имеет большие достижения в спорте, проводит многопрофильную работу по привлечению студенчества, молодежи и населения города к физической культуре.

Организацией спортивной и оздоровительно-массовой работы занимаются кафедры физического воспитания и спорта, теоретических основ олимпийского и профессионального спорта. Студенты университета являются постоянными участниками

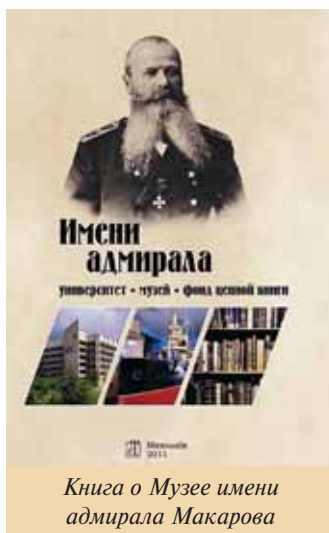
различных спартакиад и турниров, среди них есть чемпионы области, Украины и мира.

Более 2 тыс. студентов, преподавателей и сотрудников ежегодно участвуют во многих спортивных турнирах. Эти мероприятия проводятся с целью популяризации всесторонней деятельности НУК, здорового образа жизни, развития физической культуры и спорта. Созданы реальные условия для реализации возможностей студентов и преподавателей, их направления на физическое становление и самосовершенствование средствами физкультуры и спорта. Традиционным стал баскетбольный турнир памяти проф. М.Н. Александрова, который проводится 21 марта в спортивном зале нового корпуса НУК уже более 20 лет.

В университете осуществляется работа по внедрению физической культуры в повседневную жизнь студентов и преподавателей. На каждый учебный год создан календарь спортивно-массовых мероприятий. Введен в эксплуатацию физкультурно-оздоровительный комплекс, в котором проводятся занятия по физической подготовке студентов, спортивные соревнования, дискотеки и праздничные вечера отдыха.

Развитию спорта также способствует открытая в 2001 г. специальность «Олимпийский и профессиональный спорт». Национальный университет кораблестроения единственный среди вузов юга Украины осуществляет подготовку тренеров высокой квалификации. После того, как

была лицензирована новая специальность, увеличилось количество спортсменов-участников Олимпийских игр. В 2000 г. на XXVII Олимпийских играх в Сиднее принимали участие четыре спортсмена от Николаевской области, в 2004 г. в Афинах — 16 спортсменов, в 2008 г. в Пекине — 22. Среди них были и студенты НУК, которые обучались по специальности «Олимпийский и профессиональный спорт». Например, на Олимпийских играх в Афинах (2004) принимали участие двое студентов университета, в Турине (2006) — трое, в Пекине (2008) — пятеро, в Канаде (2010) — двое. Впервые на Параолимпийских играх в Пекине (2008) участвовало пятеро студентов вуза. В целом с 2008 по 2013 г. участниками Олимпийских игр стало трое студентов



*Книга о Музее имени
адмирала Макарова*

НУК, Параолимпийских игр — десятеро, чемпионатов мира — 30, чемпионатов Украины — 109, чемпионатов Европы — 25, всемирных универсиад — 20.

За последние несколько лет девяти студентам НУК им. адм. Макарова было присвоено звание «Заслуженный мастер спорта Украины», 42-м — «Мастер спорта Украины международного класса», 72-м — «Мастер спорта Украины». 126 студентов входят в состав сборных команд Украины по разным видам спорта.

Гордость университета — олимпийские чемпионы, чемпионы мира, Европы, Украины и призеры международных, всеукраинских соревнований, мастера спорта. Лучшими спортсменами НУК им. адм. Макарова за последние пять лет стали заслуженные мастера спорта Ольга Харлан, Юлия Шеремет, Антон Холязников, Роман Павлик, Игорь Павленко, Елена Буряк, Анна Кравченко, Дмитрий Кирпань, Максим Голубоченко, Юрий Щепанский и Антон Дацко.

Студентка НУК им. адм. Макарова Ольга Харлан — олимпийская чемпионка (2008), чемпионка мира (2013) в личных и командных соревнованиях. На Олимпийских играх в Пекине она завоевала золотую медаль, в Лондоне в 2012 г. — бронзовую. Ольга — полный кавалер ордена «За заслуги», получает стипендию Кабинета Министров Украины. Ей присвоено звание «Лучший спортсмен Украины» 2008, 2013 г.

Студент Роман Павлик (легкая атлетика) выиграл две золотые медали, стал рекордсменом Паралимпийских игр в Пекине. В 2012 г. он завоевал в Лондоне две золотые, две серебряные и бронзовую медали, Юлия Клименко (настольный теннис) там же выиграла бронзовую медаль.

Студенты университета с большим успехом участвуют в международных соревнованиях. На Всемирной универсиаде в 2011 г. в Таиланде Ольга Харлан завоевала золотую медаль. Успехи студентов НУК на Универсиаде 2013 г. в Казани такие: Ольга Харлан — золотая медаль, Антон Холязников — серебряная медаль (академическая гребля), Юлия Шеремет, Елена Буряк, Анна Кравченко — бронзовые медали (академическая гребля).

Сборные студентов НУК им. адм. Макарова постоянно участвуют в универсиадах Украины. По итогам 2009 г. вуз занял третье общекомандное место; по итогам 2011 г. команды университета завоевали второе, а по итогам 2013 г. — первое общекомандные места.



*Победа Ольги Харлан на Всемирной Универсиаде.
Казань, 2013 г.*



*Ольга Харлан и ректор НУК С. С. Рыжков
на Универсиаде в Казани, 2013 г.*



Команда НУК на Универсиаде в Казани, 2013 г.

В XI летней Универсиаде Украины команды НУК выступили в семи видах спорта: бокс, бадминтон, плавание, греко-римская борьба, шахматы, настольный теннис, фехтование. В соревнованиях по боксу в полуфинал вышел выпускник университета — участник команды Всемирной серии бокса «Украинские атаманы» Виктор Гоголев, который завоевал бронзовую награду в личном зачете.

Примером для студентов-спортсменов являются преподаватели университета, среди которых заслуженный тренер Украины Л. И. Мигель (академическая гребля), заслуженный тренер Украины, мастер спорта СССР по классической борьбе, почетный работник физической культуры, кавалер ордена «За заслуги» III ст. А. С. Яцунский, заслуженный мастер спорта Украины И. В. Павленко (кик-боксинг), мастер спорта международного класса А. А. Раевский (баскетбол), мастер спорта СССР А. С. Семенов (академическая гребля), заслуженный тренер Украины, кавалер ордена «За заслуги» II и III ст. А. В. Сокол (волейбол), мастер спорта СССР В. М. Фарionova (парусный спорт), мастер спорта международного класса А. А. Шевченко (кик-боксинг), заслуженный тренер Украины, заслуженный работник физической культуры и спорта, кавалер ордена «За заслуги» В. М. Деркач (легкая атлетика), мастер спорта СССР В. Т. Ключко (настольный теннис), мастер спорта международного класса И. В. Колоскова (бадминтон), мастер спорта Украины А. А. Кравченко (фехтование), мастер спорта международного класса

С. Б. Белобаба (греко-римская борьба), мастер спорта СССР В. Н. Воронов (гандбол) и др.

Особой популярностью среди молодежи пользуются мини-футбол, атлетическая подготовка в тренажерных залах, волейбол, баскетбол, теннис, настольный теннис, бадминтон, борьба. Студенты, имеющие заболевания или ослабленное здоровье, проходят обучение в отдельно организованных группах по индивидуальной программе реабилитации с применением средств лечебной физкультуры. Такой подход осуществляется с помощью методических разработок, комплексов упражнений.

Для студентов вуза, которые имеют соответствующую спортивную подготовку, работают секции из 16 видов спорта. Важным условием организации и проведения работы по физическому воспитанию, организации оздоровительно-спортивной работы является наличие спортивно-материальной базы. Коллективы кафедр физического воспитания и спорта, теоретических основ олимпийского и профессионального спорта прикладывают максимум усилий для поддержания учебно-материальной базы НУК в надлежащем состоянии.

С 2009 г. в университете проводятся спортивные соревнования по пяти видам спорта среди студентов, проживающих в общежитиях НУК. Они участвуют в турнирах по мини-футболу, волейболу, баскетболу, настольному теннису и бадминтону на кубки студенческого профкома. С каждым годом все больше иностранных студентов становятся участниками массовых соревнований по различным видам спорта.

Одно из главных мероприятий НУК — День спорта и здоровья. Этот праздник проходит уже во второй раз. Его основателем стал Гуманитарный институт (кафедра физического воспитания и спорта). К проведению праздника привлекаются студенты не только этого института, а и других подразделений университета. В различного рода соревнованиях вместе со студентами принимают участие сотрудники вуза.

Ежегодно в осеннем семестре в холле главного корпуса проводится фотовыставка «Спортивные достижения НУК», в которой также принимают участие студенты и сотрудники университета.

В 2013–2014 гг. планируется создание в университете совета по физической культуре и спорту и спортивного центра, который объединит все физкультурно-спортивные и оздоровительные секции вуза и будет координировать их деятельность. НУК им. адм. Макарова — единственный университет на юге Украины, обеспечивающий обучение и тренировки спортсменов с недостатками физического развития, которым нужны особые условия для повышения спортивного мастерства.

В состав национальных сборных команд Украины по приказу Министерства молодежи и спорта Украины на 2013 г. включены 126 спортсменов университета.

Благодаря плодотворной и преданной работе тренеров, преподавателей, сотрудников, студентов-спортсменов НУК занимает одну из лидирующих позиций в рейтинге самых спортивных вузов Украины.

Достигнув многих высот в учебной, научной, общественной, культурной и спортивной жизни, вуз был удостоен ряда высоких наград.

Так, за весомый личный вклад в развитие отечественной науки, укрепление научно-технического потенциала Украины и многолетний плодотворный труд Указом Президента Украины № 329 от 18 мая 2012 г. за работу национального масштаба — «Создание универсальных транспортных судов и средств океанотехники» коллективу ученых, сформированному в НУК им. адм. Макарова, было присвоено звание лауреата Государственной премии Украины в области науки и техники. Этой награды удостоены: д. т. н., проф., ректор НУК С. С. Рыжков; д. т. н., проф., проректор НУК В. С. Блинецов; д. т. н., проф. В. Ф. Квасницкий; д. т. н., проф. К. В. Кошкин; академик НАН Украины, заместитель директора Института электросварки им. Е. О. Патона И. В. Кривцун; д. т. н., проф. В. А. Некрасов; к. т. н., директор департамента Министерства инфраструктуры Украины В. В. Севрюков; д. т. н., генеральный директор ООО «Морское инженерное бюро» Г. В. Егоров; д. т. н., проф. Ю. Д. Жуков; помощник президента ПАО «Николаевский судостроительный завод «Океан» Ю. В. Солониченко.

Среди результатов исследований этих ученых такие достижения: разработка и реализация новой методологии проектирования и конструирования судов на основе теорий технической устойчивости, надежности, эффективности и новейших компьютерных технологий; создание отечественной нормативной базы классификации и постройки судов, которая обуславливает мировой уровень их надежности; разработка и освоение современных металлообрабатывающих и сборочно-сварочных технологий и оборудования для постройки судов, обеспечивающих их конкурентоспособность на мировом рынке; создание нового обеспечения управления отечественными верфями

на базе разработки и внедрения компьютеризированных интегрированных производств; обеспечение высокого уровня экологической безопасности при строительстве и эксплуатации судов, охраны жизни человека; создание теоретических основ проектирования высокоэффективных средств океанотехники, постройка и внедрение в морскую практику телеуправляемые подводных аппаратов для изучения и освоения морского шельфа и мониторинга технического состояния морских и портовых инженерных соору-



*Диплом лауреата
Государственной премии
Украины в области науки
и техники*



*Монографія «Создание
универсальных транспорт-
ных судов и средств океанотехники»*

жений. На основе полученных результатов построены современные универсальные транспортные суда мирового уровня.

В работе также была решена важная научно-техническая проблема общегосударственного значения — разработаны научные, методологические, конструкторские и технологические основы создания и серийного производства универсальных транспортных судов и средств океанотехники, в результате чего на отечественных и зарубежных верфях построено более 180 судов и 20 средств. Обоснованно направление развития Украины как морского государства путем создания отечественных универсальных транспортных судов и средств океанотехники нового поколения, отвечающих требованиям эффективной коммерческой эксплуатации в условиях рынка, сформулирована концепция определения эффективности и безопасности морских судов всех районов пла-

вания, разработаны методы оценки эффективности морских транспортных судов неограниченного района плавания и безопасности их эксплуатации. Также разработана методология проведения экспериментальных исследований характеристик ходкости судов, что существенно повышает точность получаемых экспериментальных данных при их пересчете. Для этого с помощью Института гидромеханики НАН Украины создана новая схема и осуществлена модернизация исследовательского бассейна Национального университета кораблестроения, проведено насыщение его современной высокоточной силовой и измерительной микропроцессорной техникой, что обеспечило полную автоматизацию процессов экспериментальных исследований и обработки их результатов.

Разработаны и экспериментально проверены с помощью Института гидромеханики НАН Украины методы бассейновых и морских натурных испытаний созданных средств океанотехники; разработаны теоретические основы автоматического управления пространственным движением нового средства океанотехники в составе «малоразмерное судно-носитель—необитаемый подводный аппарат-робот—кабельная лебедка» на основе применения элементов искусственного интеллекта, созданы теоретические основы расчета реально достижимых проектных параметров и эксплуатационных характеристик телеуправляемых подводных аппаратов (ТПА); разработаны теоретические основы функционирования и принципиально новые виды ТПА для экологически чистого выполнения дноуглубительных работ.

В 2011 г. вуз получил квалификационную награду Европейской бизнес-ассамблеи — знак «Европейское качество» — и лицензию на его использование на пять лет.

В 2013 г. НУК вошел в международный реестр Европейской бизнес-ассамблеи (Оксфорд, Великобритания)



Статический суфлер газотурбинных двигателей



Подводный робототехнический комплекс

и получил звание «Лучшее предприятие Европы» в области науки и образования, соответствующий сертификат и лицензии на пять лет, а ректору Сергею Рыжкову был вручен почетный знак «Manager of the Year». За значительный вклад в развитие экономики Украины и высокоэффективное руководство решением экспертного совета Международной имиджевой программы «Лидеры XXI века» ректор НУК удостоен почетного звания «Лучший руководитель года».

В списке наград Национального университета кораблестроения им. адм. Макарова — диплом победителя Всеукраинского конкурса-выставки «Лучший отечественный товар 2008 г.», почетное звание «Лидер национального образования» (2008, 2011), серебряная медаль в номинации «Организация студенческой научно-исследовательской работы» (2009), почетная грамота «За творческую организаторскую работу по развитию современной национальной системы образования» (2010), благодарность «За многолетнюю инновационную педагогическую деятельность по модернизации образования Украины» (2010), гран-при в номинации «Информационные ИТ-технологии в вузе» (2011), золотая медаль в номинации «Международное сотрудничество в области образования и науки» (2011), высшая награда «Национальное признание» в Международной презентационно-имиджевой программе «Признание года — 2012», золотая медаль в номинации «Достижения в трудоустройстве выпускников высшего учебного заведения» XXII Международной специализированной выставки «Образование и карьера» (2012), диплом победителя Всеукраинского конкурса качества продукции «100 лучших товаров Украины» (2012), награда «Топ-менеджер высшего специализированного образования страны» (2013), диплом победителя регионального этапа в номинации «Товары производственно-технического назначения» (2013).



В опытовом бассейне университета



Ректор НУК С. С. Рыжков докладывает о получении награды «European Quality Award», 2011 г.

Университет награжден почетным дипломом за высокий профессионализм, весомый вклад в социально-экономическое, научное и культурное развитие Украины, создание позитивного имиджа государства и содействие развитию международного сотрудничества. В рамках международной презентационно-имиджевой программы был выпущен альманах «Деловой имидж Украины. Международное партнерство и сотрудничество», в котором представлена информация о вузе.

В 2011 г. Ассамблея деловых кругов Украины проводила ежегодные XI сборы национальной элиты под лозунгом «Украина и мир: инновационный потенциал и инвестиционная привлекательность». В том же году университет стал лауреатом рейтинга «Лучшее предприятие Украины» в номинации «Образование».

Кроме того, НУК впервые получил международные награды — отличие Европейского фонда управления качеством «European Quality Award» (2011) и Европейской деловой ассамблеи «Лучшее предприятие Европы в области образования и науки» (2013).

В 2010 г. была установлено высшее отличие университета «За заслуги». Штатные сотрудники, награжденные этим отличием, согласно коллективному договору каждый месяц получают денежное вознаграждение в размере 10% от должностного оклада.



В условиях мировой кооперации и разделения труда университет развивает международные связи со многими научными учреждениями мира (Германии, Китая, Франции, Голландии, США, Ирана, Вьетнама и др.), принимает участие в общих научных разработках. За границей стажировались ведущие специалисты и аспиранты вуза, а также обучаются студенты.

С 2012 г. впервые в истории НКИ-НУК осуществлен прием китайских студентов (100 человек) на направление «Корабли и океанотехника» по программе «4+0», согласованной между НУК и Университетом науки и технологий г. Чжансу (Китай), и по программе «2+2», принятой НУК и Морским колледжем г. Джоушань (Китай).

В рамках Национального университета кораблестроения им. адм. Макарова создан Международный консультационный пункт НУК в г. Батуми (Грузия), осуществлен первый набор студентов (153 человека).

Национальный университет кораблестроения им. адм. Макарова как старейшее высшее учебное заведение города имеет высокий рейтинг у молодежи. В его стенах сложились присущие лишь этому учреждению учебные, научные, культурные и спортивные традиции.

Начиная с 1920 г. и до настоящего времени, НКИ-УГМТУ выпустил тысячи инженеров разных специальностей. Эти люди составили «золотой фонд» судостроения и других отраслей промышленности Украины. Да и не только Украины! Сотни выпускников университета успешно трудились и ныне трудятся на судостроительных заводах севера России, Дальнего Востока, Прибалтики и других стран. Многие из них возглавили ведущие кораблестроительные предприятия, конструкторские бюро, стали директорами заводов, главными конструкторами уникальных проектов, главными строителями кораблей, руководителями судостроительной отрасли или просто мастерами и конструкторами, чей каждодневный труд заложил основу достижений отечественного судостроения.

Судьбы многих выпускников НКИ-УГМТУ-НУК им. адм. Макарова представлены в этой книге. Сегодня среди бывших студентов славного

учебного заведения — не только судостроители, а и политики, руководители предприятий, ведущие специалисты банков и т. д. Перечислять выпускников, которые занимают активную позицию в различных отраслях промышленности, и тех, кто оставил заметный след в истории, можно достаточно долго. Но обязательно стоит вспомнить и те выдающиеся личности, которые сделали весомый вклад в развитие экономики и культуры СССР и Украины в частности. Это:

Андрианов Владимир Николаевич — выпускник 1936 г., главный инженер судостроительного завода им. А. А. Жданова (г. Ленинград), директор судостроительного завода им. 61 коммунара, директор Николаевского филиала Северного ПКБ.

Аптекарь Александр Иосифович — выпускник 1970 г., строитель тяжелых авианесущих крейсеров «Киев», «Минск», научно-исследовательского судна «Академик Сергей Королев», главный строитель Черноморского судостроительного завода, заместитель директора по маркетингу ГАХК «Черноморский судостроительный завод».

Архангородский Александр Григорьевич (1909—1977) — выпускник 1931 г., доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой строительной механики КТИРПХ (г. Калининград), заслуженный деятель науки и техники РСФСР.

Балабаев Георгий Матвеевич (1925—1993) — выпускник 1951 г., кандидат технических наук, профессор, главный инженер Черноморского судостроительного завода, директор судостроительного завода им. 61 коммунара (1976—1986), Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии СССР.

Боград Владимир Михайлович — выпускник 1972 г., доктор экономических наук, профессор, академик Академии национального прогресса Украины, руководитель группы компаний «Шисол» и председатель наблюдательного совета ПАО «Илличевский масложир-комбинат».

Вишубский Игорь Михайлович — выпускник 1973 г., доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой охраны труда и охраны окружающей среды, директор ООО «Эко-ойл».

Войткунский Ярослав Иосифович — выпускник 1943 г., доктор технических наук, профессор ЛКИ, член комитета МКОБ, эксперт ЮНЕСКО.

Ганькевич Анатолий Борисович — выпускник 1938 г., директор судостроительного завода им. 61 коммунара, директор Черноморского судостроительного завода, Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии СССР, почетный гражданин г. Николаева.

Горбатенко Николай Константинович — выпускник 1931 г., главный конструктор по корпусной части ЦКБ «Айсберг» (г. Ленинград), лауреат Ленинской премии.

Горбенко Ефим Маркович — выпускник 1925 г., главный инженер завода им. 61 коммунара, главный инженер Черноморского судостроительного завода.

Гулый Григорий Афанасьевич (1932—2000) — выпускник 1961 г., доктор технических наук, профессор, директор ПКБ электрогидравлики АН УССР, заслуженный машиностроитель Украины.

Донченко Александра Николаевна (1910—1983) — инженер-капитан I ранга, кандидат технических наук, руко-



Вручение награды участника выставки «Образование и карьера», 2013 г.

водитель группы проектировщиков военных кораблей и подводных лодок.

Егоров Евгений Павлович (1908—1982) — выпускник 1930 г., генеральный директор Северного машиностроительного предприятия (г. Северодвинск, 1952—1972), директор ЦНИИ «Румб» (г. Ленинград), доктор технических наук, профессор кафедры технологии судостроения НКИ (1975—1982), Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии.

Ентис Михаил Лазаревич — выпускник 1940 г., главный строитель судостроительного завода им. 61 коммунара, лауреат Ленинской премии.

Иваницкий Константин Федорович (1910—1979) — выпускник 1933 г., главный инженер ЦКБ «Черноморсудопроект» (1961—1971).

Ковалев Сергей Иванович — выпускник 1930 г., главный конструктор ЦКБ (г. Ленинград), дважды Герой Социалистического Труда.

Ковалев Сергей Никитович — выпускник 1943 г., главный конструктор ЛПМБ «Рубин» (г. Ленинград), трижды Герой Социалистического Труда.

Коваленко Анатолий Васильевич — выпускник 1971 г., главный конструктор ГП НПКГ «Заря»—«Машпроект» — директор ЦНИОКР «Машпроект» (2002), первый заместитель генерального директора ГП «НПКГ «Заря»—«Машпроект», лауреат Государственной премии Украины в области науки и техники, заслуженный машиностроитель Украины.

Козлов Сергей Митрофанович — выпускник 1950 г., главный инженер судостроительного завода «Океан» (1961—1965), начальник — главный конструктор ЦКБ «Черноморсудопроект» (1965—1990), лауреат государственной премии СССР.

Колодяжный Евстафий Сергеевич — выпускник 1956 г., кандидат технических наук, директор и генеральный директор Феодосийского судостроительного завода «Море» (1965—1979).

Коренюгин Владимир Николаевич (1928—2003) — и. о. мэра Николаева (2013 г.).

Кочанов Юрий Петрович — выпускник 1959 г., доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой строительной механики корабля НКИ (1991), заслуженный деятель науки Украины.



Крючков Юрий Семенович — выпускник 1952 г., доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой динамики и прочности судовых машин НКИ (1975–1990), профессор этой кафедры (с 1993 г.), заслуженный деятель культуры Украины, почетный гражданин г. Николаева.

Купенский Борис Израйлевич (1916–1982) — выпускник 1940 г., главный конструктор проектов Северного проектно-конструкторского бюро (г. Ленинград), лауреат Ленинской премии.

Лебедь Николай Григорьевич (1935–1993) — выпускник 1960 г., доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой судовых энергетических установок (1983–1993), академик АИН Украины, заслуженный деятель науки и техники СССР.

Мазуровский Борис Яковлевич — выпускник 1953 г., доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой ТЭ и импульсных технологий НКИ (1994), главный конструктор ПКБ электрогидравлики АН СССР, заслуженный изобретатель Украины, лауреат премии Совета Министров СССР.

Макаров Юрий Иванович (1930–2002) — выпускник 1958 г., главный инженер, директор Черноморского судостроительного завода, академик АИН Украины, почетный гражданин г. Николаева.

Малярчук Алексей Александрович — выпускник 1950 г., главный инженер судостроительного завода им. 61 комму-

нара, директор судостроительного завода «Океан», лауреат Государственной премии.

Матгес Наталья Викторовна — выпускница 1929 г., доктор технических наук, профессор, заведующая кафедрой теоретической и строительной механики Горьковского политехнического института им. А. А. Жданова.

Меладзе Валерий Шотаевич — выпускник 1987 г., известный эстрадный певец, заслуженный артист Российской Федерации (2006), народный артист Чеченской республики (2008).

Меладзе Константин Шотаевич — выпускник 1986 г., украинский композитор и музыкальный продюсер, заслуженный деятель искусств Украины.

Мурко Валентин Васильевич — выпускник 1964 г., выпускник Академии народного хозяйства СССР (1985), директор судоремонтного завода «Нерпа» (Мурманская область, 1972–1983), начальник Главного управления Министерства судостроительной промышленности (1985–1991), лауреат Государственной премии СССР.

Немиров Борис Степанович (1934–2013) — яхтмен, заслуженный мастер спорта СССР. Возглавил первое в СССР кругосветное путешествие на яхте «Икар» с экипажем из семи человек (1987–1988).

Носенко Иван Исидорович — выпускник 1929 г., нарком судостроительной промышленности СССР.

Овдиенко Игорь Николаевич — выпускник 1961 г., ответственный сдатчик тяжелого авианесущего крейсера

«Новороссийск», главный инженер Черноморского судостроительного завода, генеральный директор судостроительного завода им. 61 коммунара, генеральный директор Черноморского судостроительного завода, академик АИН Украины, академик и вице-президент АНСУ.

Осадчий Анатолий Федорович — выпускник 1936 г., главный строитель ледокола «Отто Шмидт».

Осташеня Николай Дмитриевич — выпускник 1958 г., директор завода «Теплотехник» (г. Николаев), генеральный директор ПТО «Экватор», заслуженный машиностроитель Украины.

Павлов Станислав Сергеевич — выпускник 1958 г., кандидат технических наук, начальник, директор ПКБ «Прогресс», академик Академии наук национального прогресса Украины, заслуженный машиностроитель Украины.

Подбельцев Виктор Иванович — выпускник 1952 г., главный инженер, генеральный директор ПО «Севастопольский морской завод имени С. Орджоникидзе», лауреат Государственной премии СССР.

Романчук Николай Павлович — выпускник 1976 г., украинский промышленный деятель, Герой Украины.

Рыбалко Виктор Андреевич (1911–1994) — выпускник 1933 г., главный конструктор судостроительного завода им. А. Марти (1931–1941), главный инженер Николаевского судоремонтного завода (1955–1960), главный конструктор ПКБ «Прогресс» (1964–1971).

Рыжков Сергей Васильевич (1927–1995) — выпускник 1950 г., доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой ТОТ и СПГ НКИ (1968–1992), академик Академии наук технической кибернетики Украины, заслуженный работник высшей школы УССР.

Садьков Валерий Аняевич — выпускник 1958 г., начальник отдела ЦНИОКР «Машпроект» (1986), лауреат Государственной премии Украины.

Стеблин Павел Григорьевич — выпускник 1976 г., выпускник Академии Генерального Штаба (1994 г.), директор судоремонтного завода «Нерпа» (г. Снежногорск, Мурманская обл., 1989), лауреат Правительственной премии РФ.

Товстых Евгений Васильевич — выпускник 1933 г., кандидат технических наук, профессор, директор Ленинградского Балтийского судостроительного завода им. С. Орджоникидзе, ректор Ленинградского кораблестроительного института, доктор наук Гданского политехнического института, доктор наук Ростокского университета, заслуженный деятель науки и техники Дагестанской АССР.

Трубач Валентин Николаевич — выпускник 1956 г., заместитель генерального директора Херсонского судостроительного завода, лауреат Государственной премии УССР.

Хальнов Сергей Михайлович — выпускник 1975 г., главный конструктор ГАХК «Черноморский судостроительный завод».

Хотлубей Олег Иванович — выпускник 1958 г., главный конструктор Черноморского судостроительного завода.

Цыбань Николай Григорьевич (1915–1987) — выпускник 1958 г., главный инженер ЧСЗ (1963), генеральный директор ПО «Заря» (1963–1978), Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии СССР, почетный строитель г. Комсомольска-на-Амуре, почетный гражданин г. Николаева.

Чайка Владимир Дмитриевич (1948–2013) — выпускник 1976 г., кандидат технических наук, мэр Николаева (2000–2012).

Чернышев Георгий Николаевич — выпускник 1943 г., начальник и главный конструктор СПМБ машиностроения «Малахит» (г. Ленинград), Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии СССР.

Чубов Ефим Федорович (1903–1983) — выпускник 1931 г., кандидат технических наук, доцент, директор НКИ (1937, 1940–1965).

Чумаков Игнат Романович — выпускник 1959 г., директор завода «Океан».

Эйдельман Лев Шлемович — выпускник 1943 г., главный конструктор Приморского ЦКБ (г. Владивосток).

*Авторы очерка по истории:
С. С. Рыжков, Б. А. Бугаенко, А. Ф. Галь*

