

# ОТЖИ И ЗНАКИ КАФЕДРЫ СУДОВОЖДЕНИЯ

Морская навигационная стенгазета \*\*\* май 2020 года \*\*\* Адм. номер 2069

Сегодня в номере:

Хештег для мая: #нутакое.....	1
Морем к победе.....	4
Защита диссертации.	
Как это было.....	8

## О главном

### ХЕШТЕГ ДЛЯ МАЯ: #НУТАКОЕ

Государственный экзамен отменен. На этой фразе можно было бы и закончить проковидовские кафедральные новости мая. За всю историю существования вуза такое случилось впервые. Впрочем, за тот же период впервые и страна оказалось без преувеличения в осадном положении. А ведь в начале 80-х гг. прошлого столетия в приложениях к диплому под госэкзамены выделялось целых восемь строчек. Сейчас трудно представить, что одну из них занимал «Научный коммунизм», а вот ту же мореходную астрономию сдавали отдельным экзаменом. Такие были времена. Сейчас времена, наверное, более тяжелые. Вирус поражает не просто людей, но и весь их привычный жизненный уклад. В двадцатых числах апреля с надеждой на лучшее госаттестация была перенесена более чем на месяц. Однако 12 мая ситуация изменилась – «Судовождение» осталось в одиночестве, для всех остальных специальностей экзамен был исключен из состава государственной итоговой аттестации. Правда, иначе, чем агонией это назвать было нельзя. С каждым днем перспектив провести экзамен в традиционной форме становилось все меньше, и в некоторый момент они вообще обнулились. Конечно, можно было бы проэкзаменовать наших курсантов и дис-

танционно, но на 90% смысл государственного экзамена состоит именно в непосредственном общении флотских опытных специалистов и наших выпускников. Потому решение об отмене госэкзамена (или точнее о его исключении из структуры ГИА), принятое ректором 25 мая, было единственно правильным при существующих обстоятельствах и условиях плавания.



Неудивительно, что новость об отмене госэкзамена была воспринята нашими выпускниками с некоторым воодушевлением. Однако есть индивидуумы (не будем показывать на них пальцем), которые прям салют пускали, потратив на пиротехнику всю зарплату. «Лучшая новость за пять лет», – такой не очень аккуратной фразой обозначил свою реакцию на отмену госэкзамена один из пятикурсников. Почему не очень аккуратной? А Вы сами подумайте – из года в год без исключения лучшей новостью пятилетки было получение диплома, а наш любитель салютов уже нечаянно обозначил, что для него та-

ковой не будет. Шутки шутками, но, между прочим, все к этому и идет.

Таким образом, первый «вывод мая» – в структуре ГИА остается только защита ВКР, которая: а) случится в последнюю неделю июля; б) будет происходить исключительно в дистанционной форме. Но об этом мы расскажем уже в следующем номере.

Однако на защиту ВКР еще надо успеть. Понятно, что здесь речь идет не об общественном транспорте, седьмом автобусе и пробках в Балтрайоне (тем более при дистанционной защите). Возникшая с началом пандемии и как снежный ком увеличивающаяся с каждым днем глобальная проблема смены экипажей, естественно, коснулась и наших выпускников. К сожалению, «ОиЗ» опять перестали успевать за календарем, и настоящая передовица майского номера публикуется только в конце июня. Несмотря на это и на название заметки, редакция не видит смысла обращаться только в прошлое, а будет оперировать и актуальной информацией.

На момент публикации у 30% моряков, находящихся сейчас на борту судов, уже истекли контракты. Более того, каждый двадцатый уже начал отсчет второго года рейса. Многие заинтересованные международные организации уже давно бьют во все колокола, предупреждая правительства государств и судовладельцев о существующем гуманитарном кризисе и о близости точки невозврата: «Необходимо учитывать не только то, что эта неприемлемая ситуация наносит тяжкий вред ментальному здоровью и благополучию моряков, но и реальный риск, который уставший и измотанный экипаж представляет для безопасности операций».

Прогнозировать, когда мир вернется к докарантинному процессу смен моряков, пока невозможно – в ту или иную сторону ситуация может поменяться в любой день.

Очень интересное решение в свете проблемы ротации экипажей приняла недав-

но ИТФ – с 15 июня моряки мирового флота получили право на оплачиваемый отпуск без убытия с судна, т.е. прямо в рейсе. «В том случае, если у моряка закончился трудовой договор, но он не может сойти с судна по причине действующих в порту захода ограничений, моряк, по желанию, имеет право стать пассажиром с начислением и выплатой основной ставки до момента возвращения домой».

Среди указанных выше 30% до сих пор есть и наши дипломники – как курсанты-дневники, так и заочники, но осталось их не так уж много, при этом вероятность своевременного возвращения уже близка к единице. Понятно, что до годовщины контракта не добрался никто, но были среди ребят и свои рекордсмены. Так, уже вернувшийся Лаврентий Маркевич на момент списания имел самый «старый» контракт на судне – остальные, включенную в судовую роль коллеги, прибыли на судно позже Лавра.

Заслуживают отдельного рассказа и те зигзаги, которые выписывали наши курсанты и другие моряки на пути со своих судов домой (чтобы нечаянно не нарушить корпоративную этику компаний, мы не будем указывать их имена).



Первые тропы домой пролегли через белорусские земли, благо для моряков минский аэропорт принимал и отправлял самолеты. Сменившись где-нибудь в голландском порту и пролетев по маршруту Амстердам-Минск, моряк-калининградец на такси добирался до границы с Россией, переходил ее, брал новую машину и на ней уже доезжал до Шереметьево. Некоторые компании, правда, заказывали прямой (без пересадки) трансфер. Несколько позже подобная (кстати, уточним – за-

конная) схема стала работать и с Латвией. Здесь путь полегал, минуя Москву – наземный транспорт прибалтийских республик довозил наших соотечественников из Риги прямо к границе с Калининградской областью.

Оказалось возможной смена и в Польше, где противоэпидемиологические меры были не просто жесткими, они же жестко и исполнялись. До карантина организовать смену у наших соседей было почти также просто, как и в калининградских портах: только микроавтобус ехал немного дольше. Сейчас же при закрытой границе польская сторона разрешила пересечь ее только экипажу, а т.к. беспилотные микрики пока являются только концептами, то за рулем автобуса должен был сидеть... второй помощник капитана, или кадет, или «дед». Пересекли, приехали, припарковались, поменялись, старый экипаж сел в автобус (да, да – за рулем опять кто-то из моряков) и с радостью домой, где, в первую очередь, ждала двухнедельная изоляция.

А представьте смену в США. Вроде, все просто – один-два перелета по самой Америке, далее Европа и уже описанные выше способы возвращения, но это если есть виза. Однако изначально компании предполагали сменять моряков (среди которых были и наши курсанты) не в американских портах и не требовали при заключении контракта соответствующую визу. Выход был найден и здесь. Для транзита по территории США к морякам, не имеющим виз, власти прикрепляли «пограничника» – лицо, сопровождающее иностранных граждан по территории США. Кстати, услуга это платная и недешевая.

Жизнь понемногу налаживается – не то, чтобы все возвращается на круги свою, просто люди привыкли к маскам, ограничительным мерам, и, что самое главное, к необходимости постоянно принимать нестандартные решения.



В отличие от апреля сейчас в академиилюдно, и эхо уже не живет в коридорах часами. Правда, посещать корпуса сейчас имеют право только сотрудники (и то не все), а учебные аудитории до конца лета еще будут пустовать. Вся учеба, включая зачеты и экзамены, только дистанционно – посещение академии обучающимися запрещено. Совсем. Даже если очень хочется...



Будем надеяться, что вирус выгорит в ноль на нашем летнем солнышке!

Всем удачи и добра!

С.Бирюков

## МОРЕМ К ПОБЕДЕ

По существу в Великой Отечественной войне был только один Герой – наш многонациональный народ. Именно он свалил и уничтожил фашистского колосса, возомнившего себя хозяином мира и вершителем судеб. Денно и ношно Великую Победу творили рядовые-пехотинцы на передовой и токари у станка, партизаны в белорусских лесах и сталевары у домны, танкисты экипажей легендарных «тридцать четверок» и трактористы на полях.

Свой огромный вклад в Победу внес и флот, но традиционно вспоминают и чтят только военных моряков, многие из которых, кстати, вышли из флота гражданского (например, Александр Маринеско). Однако роль транспортов, перевозивших под градом свинца стратегические грузы, переоценить трудно. Также как невозможно не считать героями штурманов, механиков, радистов, боцманов, матросов, которые рисковали своими жизнями и гибли в морской пучине, уходя в нее вместе со своими грузовыми пароходами.

Сегодня нам как раз и хочется вспомнить о наших коллегах из 40-х и о тех немирных рейсах, которые осуществляли транспорта под охраной своих военных коллег, часто не доходя до места назначения.



Во многом благодаря Валентину Саввичу Пикулю, мы знаем аббревиатуру RQ, которой именовались союзнические конвои, доставлявшие из Шотландии и Исландии в

Мурманск, Архангельск и Северодвинск военную технику, вооружение, медикаменты, горючее.



Всего с августа 1941 года по май 1945 года было проведено 78 конвоев, участниками которых стали около 1400 торговых судов (от 6 до 49 за один поход). Путь конвоев пролегал мимо берегов Норвегии, где базировались гитлеровские подводные лодки и находились аэродромы люфтваффе. Поэтому потерь было очень много – более 80 транспортов, а вместе с ними и 3000 моряков, ушли на дно.



Обозначение конвоев буквами RQ восходит к инициалам английского офицера П.К. Эдвардса (P.Q. Edwards), занимавшегося организацией походов. Конвои, следовавшие в обратном направлении имели индекс QR. Однако такая индексация прекратила свое существование вскоре после известной трагедии, случившейся с конвоем RQ-17. Последним с подобным

индексом был конвой PQ-18, а следующий за ним получил более счастливые на взгляд британцев буквы JW-51. Обратные конвои получили аббревиатуру RA.

Экипажи торговых судов конвоя формировались только из добровольцев и были интернациональными. Большинство судов имели британский флаг, но включал конвой и советские транспорты (семь из них вошли в число погибших). Несмотря на свою малочисленность среди моряков конвоя, именно наши соотечественники неоднократно проявляли настоящий героизм. Достаточно вспомнить то, что произошло с лесовозом по рождению «Старый большевик» – советским пароходом, участвовавшим в конвое PQ-16. Подвиг экипажа вызвал искреннее восхищение у союзников и бешеную ярость у фашистов.



«Старый большевик» с самого начала был участником арктических конвоев. Чтобы обеспечить защиту судна от атак вражеской авиации, на нем смонтировали два зенитных орудия и несколько зенитных пулеметов.

В конце марта 1942 года «Старый большевик» прибыл в Нью-Йорк, где принял на борт свыше четырех тысяч тонн боеприпасов и полтора десятка самолетов. В начале мая судно вышло в открытое море и взяло курс на Рейкьявик, где формировался конвой PQ-16.

Первые пять дней пути прошли спокойно: гитлеровские самолеты или подводные лодки не добирались до каравана. Но утром 25 мая, когда конвой достиг

острова Ян-Майен, его атаковали два десятка бомбардировщиков и торпедоносцев. И начался ад. Атаки следовали одна за другой, а короткие майские ночи не приносили судам и кораблям конвоя большого облегчения. Самым тяжелым для PQ-16 стал день 27 мая – тот самый, который навсегда изменил судьбу «Старого большевика» и его экипажа.

Волею судеб советский транспорт оказался в хвосте ордера, и потому подвергался особенно яростным атакам немецких самолетов. До поры до времени от крупных неприятностей его спасал плотный огонь собственных зенитных орудий и пулеметов, а также очень активное и точное маневрирование. Судно буквально уворачивалось от пикировавших на него «Юнкерсов», и главная заслуга в этом принадлежала его капитану – моряку с 20-летним стажем, опытному северному мореходу Ивану Афанасьеву, и рулевому – бывшему военному моряку-балтийцу Борису Аказенку. Именно стараниями рулевого «Старый большевик», искусно маневрируя, трижды сумел избежать роковой встречи с торпедами.

Однако как ни маневрировал транспорт, как ни ставили огневой заслон на пути атакующих самолетов его зенитчики, одна из 47 воздушных атак закончилась успехом гитлеровцев. Одновременно «Старый большевик» атаковали девять вражеских самолетов, и одному из них удалось попасть прямо в полубак судна, непосредственно перед надстройкой. Взрывом был убит расчет переднего зенитного орудия, а само оно разбито. Взрывной волной задело и капитанский мостик, контузив Ивана Афанасьева. Но самое страшное, что та же бомба вызвала пожар в трюме, где располагался груз боеприпасов. Чтобы не допустить немедленного взрыва, Борис Аказенок и первый помощник капитана по политической части Константин Петровский выстроили людской конвейер, по которому снаряды вручную переправили из горящего

отсека в безопасное место.

Заметив, что на «Старом большевике» разгорается пожар, и хорошо представляя себе, какой именно груз находится у него на борту, командование конвоя PQ-16 предложило советским морякам покинуть грозящее взорваться судно. К нему уже подошел английский эсминец, чтобы забрать экипаж советского транспорта, а затем затопить поврежденный пароход: это была обычная практика конвоев. Но экипаж «Старого большевика» на предложение эвакуироваться ответил одной фразой: «Мы не собираемся хоронить судно». И тогда конвой, огрызаясь на продолжающие атаки самолетов, пошел дальше, а горящий транспорт остался один на один с холодным морем.

Восемь часов экипаж «Старого большевика» боролся за спасение судна и победил! Пожар удалось погасить, на пробоины поставили пластырь, и транспорт двинулся вдогонку за конвоем. Он нагнал его на следующий день, когда возвращения советского судна уже никто не ожидал. Увидев, как израненный, с пробоиной в борту, фактически снесенной трубой и обгоревшей палубой лесовоз подходит к ордеру и занимает свое место в нем, командир конвоя приказал поднять на леерах флагманского корабля охранения сигнал «Сделано хорошо». На скупом на эмоции языке морских сигналов это означает восхищение действиями экипажа, которому адресована эта фраза.

Вечером 30 мая, когда основная часть конвоя PQ-16 вошла в Кольский залив, дымивший изуродованной трубой «Старый большевик» встретил артиллерийский салют стоявших на рейде кораблей. Старший офицер эскорта передал командованию флотом следующую телеграмму: «Разрешите передать вам мое личное восхищение, восхищение всего нашего офицерского состава и всех английских моряков героическими дейст-

виями вашего теплохода «Старый большевик». Так могли поступить только русские». А вскоре в адрес командования советского ВМФ пришла новая телеграмма – из британского Адмиралтейства: «От имени Королевского военноморского флота хочется поздравить ваши суда по поводу прекрасной дисциплины, храбрости и решимости, проявленных во время боя в течение шести дней. Поведение команды «Старого большевика» было великолепным».

В Советском Союзе подвиг экипажа «Старого большевика» оценили не менее высоко. Капитан лесовоза Иван Афанасьев, помполит Константин Петровский и рулевой Борис Аказенок 28 июня 1942 года были удостоены звания Героя Советского Союза, орденами и медалями наградили и всех остальных членов экипажа – как живых, так и погибших (после сражения в море похоронили четверых моряков). Сам «Старый большевик» тоже был награжден – орденом Ленина: его изображение с тех пор украшало флаг судна. С этим орденосным флагом «Старый большевик» в июне 1942 года в составе очередного конвоя ушел в Англию, откуда перешел на Тихий океан и до ноября 1945 года, действуя в составе Дальневосточного морского пароходства, продолжал заниматься доставкой военных грузов из США. Судно оставалось в рабочем строю до 1969 года, пока наконец годы не взяли свое.

Память о «Старом большевике» и его героическом экипаже жива и поныне. В 2011 году Окская судовой верфь сдала азовским морякам универсальный сухогруз «Капитан Афанасьев» (тип RSD44 «Герои Сталинграда», серия из десяти судов). А в Мурманске с 1960 года трудится спасательное судно-буксир «Капитан Афанасьев», прошедшее не одну спасательную операцию в Арктике.

Несколько ранее доблесть и героизм проявил экипаж другого советского судна – ледокола «Красина». «Красин» в со-

ставе конвоя PQ-15 вышел из исландского порта Рейкьявик 26 апреля 1942 года. Караван был атакован вражеской авиацией. Из пяти самолетов, сбитых кораблями и судами конвоя, два были подбиты членами экипажа ледокола, а сам «Красин» чуть не погиб.

Однако арктические конвои – исторический термин, включающий в себя не только союзнические операции по доставке грузов в северные советские порты. На приполярных судоходных путях, подвергаясь не меньшей опасности, чем PQ, в составе внутренних конвоев совместно работали на благо Победы советские моряки военно-морского, торгового и рыболовецкого флотов. Транспортам и траулерам нередко приходилось вместе с военными крейсерами отбивать атаки вражеских надводных кораблей, подводных лодок и авиации. Так что и в истории этих конвоев есть свои и славные, и трагические страницы.

25 августа 1942 года к западу от архипелага Норденшельда в Карском море принял неравный бой с немецким тяжелым крейсером «Адмирал Шеер» и погиб транспорт «Александр Сибиряков». Транспорт шел к северной оконечности Северной Земли для открытия там зимовки полярников, и на подходе к острову Белуха был встречен гитлеровским кораблем. На предложение застопорить ход и сдать, «Сибиряков» ответил огнем своих мелкокалиберных орудий. Немецкий крейсер стрелял обеими башнями из 280-миллиметровых пушек, сделав в итоге 27 выстрелов. «Сибиряков» получил четыре прямых попадания, загорелся, остановился и стал тонуть, продолжая стрелять. Неравный бой длился чуть более 20 минут, судно погибло вместе с экипажем и пассажирами, успев передать в эфир последнюю радиограмму: «Горим, прощайте. 14 часов 05 минут». В этом бою наша страна потеряла 78 моряков и полярников.

И своей жизнью, и своей смертью «Александр Сибиряков» доказал силу духа и си-

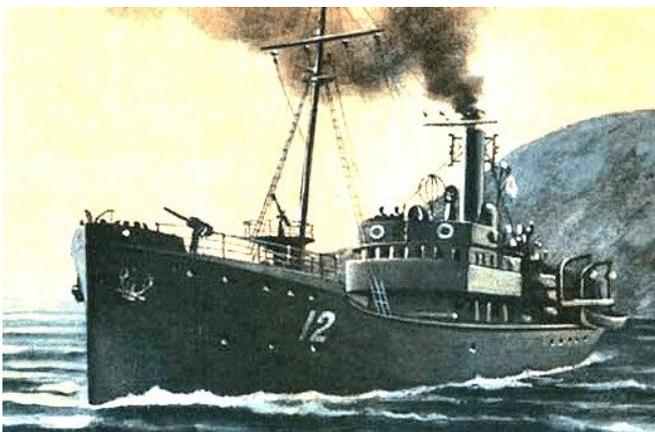
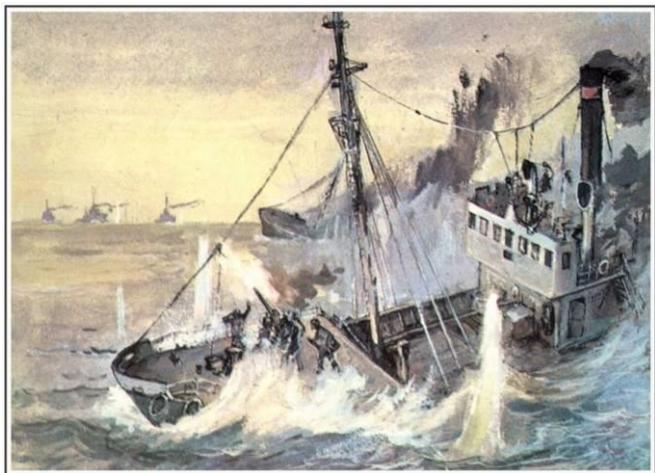
лу воли русских полярников и моряков. Именно ему было суждено первым в мире пройти за одну навигацию суровую трассу Северного морского пути и ценой своей жизни спасти от разрушения полярный порт Диксон – штаб морских операций СМП, сорвав планы гитлеровского командования по уничтожению ледокольных караванов, осуществлявших проводку транспортов с Дальнего Востока в Мурманск и Архангельск.

Не менее трагичной, чем у союзнического конвоя PQ-17, была судьба внутреннего конвоя БД-5 (Белое море – Диксон). 8 августа 1944 года транспорт «Марина Раскова» в сопровождении трех тральщиков вышел из порта Молотовск (ныне Северодвинск) в направлении порта Диксон. На борту было более 6500 тонн груза и 420 человек команды и пассажиров. Вечером 12 августа транспорт был торпедирован фашистской подводной лодкой. Во время проведения операции по спасению пассажиров и экипажа из-за попадания торпед погибли два тральщика из трех. Ночью 13 августа транспорт «Марина Раскова» был повторно атакован двумя торпедами и затонул. В общей сложности погибло 376 человек.

Отдавая дань памяти морякам, которые невзирая на гитлеровский смерч из снарядов, бомб и торпед, всегда до конца делали свое дело, нельзя не вспомнить и о судах-ополченцах. С началом войны многие промысловые и транспортные суда «брали в руки» оружие. Так, уже 25 июня был мобилизован и вошел в состав Северного флота сторожевым кораблем рыболовный траулер «Пассат».

12 июля 1941 года «Пассат» вступил в неравную схватку с тремя эскадренными миноносцами. Бой длился один час, по истечении которого из-за прямого попадания на корабле произошел сильный взрыв, и сторожевик начал быстро погружаться носом в воду. Единственное уцелевшее 45-мм орудие, находившееся на корме, вело огонь до тех пор, пока ко-

рабль полностью не ушел в морскую пучину. Из 56 человек в живых осталось только двое. Координаты гибели «Пассата» объявлены местом славы североморцев.



Сторожевой корабль "Туман" (СКР 12)

Год постройки - 1931; водоизмещение - 1150 тонн; основные размеры - 50,8x9,0x4,5 м  
Скорость полного хода - 10 узлов; вооружение - два 45-мм орудия, два 7,62-мм пулемета и глубинные бомбы. Экипаж - 52 человека.

Другой СКР – «Туман», сошедший в свое время со стапелей как рыболовный траулер «Лебедка», 4 августа 1941 года около острова Кильдин встретил три вражеских эсминца и принял бой. Фашистские корабли, имевшие преимущество в артиллерии и ходе, сблизилась с «Туманом» до 5 миль и стали вести огонь на поражение. Сторожевик получил одиннадцать прямых попаданий, погибли командир и комиссар. Из-за повреждения кормового орудия вести ответный огонь «Туман» не мог, однако экипаж пытался героически сражаться за живучесть корабля, пытаясь дойти до своего берега. Во время боя нацистскими снарядами был сбит флаг корабля, но два краснофлотца, втройне рискуя своими жизнями, вернули его обратно. Спустя чуть более часа после начала боя «Туман» затонул. В бою погибло 15 членов экипажа...

Люди!

Покуда сердца стучатся, –  
помните!

Какою ценой  
завоевано счастье, –  
пожалуйста, помните!

С Днем Победы вас!

С Днем Великой Победы!!!

### Аспирантам

#### **ЗАЩИТА ДИССЕРТАЦИИ. КАК ЭТО БЫЛО**

А было это нелегко. Впрочем, так коротко рассказать о том, о чем задумывалось (тем более что пока не совсем понятно – о чем именно) – это удел Твиттера. Я же хочу рассказать свою историю, используя в несколько раз больше предложений, чем это характерно упомянутой «чирикающей» социальной сети. Я – это Ермаков Сергей Владимирович, доцент кафедры судовождения БГАРФ. И позвольте мне вести повествование от первого лица, а не выискивать мифического стороннего автора. Предметом же рассказа будет моя

диссертация, а, точнее, ее защита и предшествующие ей события. Намерения создать «великое учение для будущих диссертантов» нет никакого, это будет больше проза, чем методические указания. Хотя желающие и могут извлечь из нее какие-либо уроки и выводы. Однако пользоваться ими надо со всей возможной критичностью и только потому, что двух похожих диссертационных советов не бывает в принципе (даже если они созданы в одном учреждении), что может быть благом для диссертанта в одном, окажется бесполезным в другом.

Есть две причины, по которым эту историю следует поведать миру читателей

*«ОиЗ» именно сейчас. Во-первых, в настоящее трудное время, когда жизнь в стенах Академии притихла, а учебный процесс перешел в виртуальную среду, число новостных тем устремилось к нулю так быстро, как падают воды Ниагары.*

*Во-вторых, именно в мае (а, точнее, седьмого числа) год назад Минобрнауки РФ издало приказ №428/нк о выдаче вашему покорному слуге диплома кандидата технических наук. С этим приказом защита диссертации, процедура которой де-факто состоялась 18 декабря 2018 года, получила свое логичное завершение.*



МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНОБРНАУКИ РОССИИ)

ПРИКАЗ

*07.05.2019*

Москва

№ *428/нк*

О выдаче дипломов кандидата наук



*С чего бы начать? Наверное, с 2009 года, когда была сформулирована задача и написана первая строчка диссертации. Правда, дальше целый год, тыкаясь как слепой кутенок, я никак не мог определиться с тем, по какому пути идти, решая эти задачи. И только потом родилась стержневая идея и первая публикация, ее описывающая. Костяк диссертации был создан летом 2012-го, и что интересно – при очень интересной географии – Светлогорск, Новосибирск, Алтай. Дальше этот скелет долго и упорно «обрастал мясом» и, в конце концов, году эдак в 2014-м «оброс». Во всяком случае, так казалось самому диссертанту, т.е. мне. Здесь же*

*как – диссертация готова должна быть... несколько раз. Сначала слово «все» произносишь ты сам. Однако руководитель, снова взяв в руки наждачку (это в лучшем случае), рубанок (это, наверное, самый распространенный вариант) или топор (для обрубания больших сучков-косячков), помогает привести твое творение в то, что можно без натяга назвать научным трудом. Кстати, топор – это не самый худший вариант. Таковым является камин и возвращение к началу пути (бывает и такое). К тому же, даже по идеальной работе, кои, правда, бывают только в сказках, диссертант вряд ли самостоятельно напишет достойный автореферат – такое краткое изложение диссертации, которое в полной мере отражает всю сущность и, что очень важно, красоту работы.*

*И вот «все» сказал уже руководитель – диссертация готова второй раз. Теперь ее должен оценить коллектив кафедры, на которой она выполнялась. Это называется предварительная защита. Предзащита проходит почти по тому же регламенту, что и сама защита, только участвуют в ней не члены диссертационного совета (хотя очень желательно, чтобы они присутствовали), а члены кафедры и все желающие. С одной стороны кафедра «не убивает диссертанта, а помогает ему», с другой – нередко предзащита, как оказывается позже, бывает сложнее самой защиты. Ее нельзя назвать тренировкой, как может показаться на первый взгляд. Это больше процедура признания того, что ты и твоя работа достойны выйти в большой научный свет. Профессора могут «выкатить» такой пул замечаний, на устранение которых может уйти месяцы. А дальше – снова предзащита.*

*В итоге, когда компромисс будет найден, кафедра рекомендует работу к защите. Это, вроде как мы со счету не сбились, – диссертация готова третий раз. Дальше подготовка документов и представление диссертации в совет. К этому моменту не-*

обходимо обязательно сориентироваться с тем, кого можно привлечь в качестве оппонентов.

Впрочем, в своем рассказе я немного тороплюсь. Первая предзащита на кафедре состоялась аж в марте 2017 года (об этом газета в свое время писала). В том же месяце пришлось второй раз сдавать кандидатские экзамены. Второй – это не в смысле пересдачи из-за первой неудовлетворительной оценки. Просто изначально я закончил аспирантуру по специальности 05.22.19 «Эксплуатация водного транспорта. Судовождение». Однако диссертация в процессе своего взросления постепенно «переехала» в специальность 05.26.02 «Безопасность в чрезвычайных ситуациях (в морской индустрии)». Эта одна из специальностей, по которой можно защищаться в диссертационных советах, созданных на базе Университета. Ближайший же совет по судовождению находится в Макаровке. Другая специальность – значит, другие экзамены. Однако работа над диссертацией помогла очень хорошо изучить почти всю терминологию и теорию ЧС, связанные с ними законы и ГОСТы, поэтому экзамены сдавать было больше интересно, чем трудно.

«Смена гражданства» диссертации разбудила вулкан публикационной активности. Дело в том, что результаты диссертационного исследования должны быть опубликованы в научных изданиях, которые удовлетворяют требованиям Высшей аттестационной комиссии и включены в соответствующий перечень (он так и называется – перечень ВАК). Для технических диссертаций таких публикаций должно быть не менее двух.

С момента появления первого перечня (т.е. с 17 октября 2001 года) правила его формирования постоянно менялись. Поначалу это был просто список, и аспирант, работающий над диссертацией по судовождению, мог теоретически опубликоваться в журнале по строительству (и наоборот), причем такая статья не могла

быть не зачтена как ваковская. Нередко соискатели степени публиковали статьи в научных журналах по так называемым смежным специальностям.

Со временем в обязанность журналов вменили определиться со специальностями, которым они соответствует (в общем случае – их должно быть не более трех), а ваковскими для диссертанта могли быть только те публикации, которые состоялись в журналах специальности, указанной на титульном листе диссертации.

Количество моих публикаций по состоянию на начало 2017 года вполне удовлетворяло требованиям ВАК, но в основном это были публикации в судоводительских журналах. И хотя на момент их появления строгой дифференциации изданий по специальности еще не было, и статьи по идеи должны были считаться «зачетными» (ведь закон обратной силы не имеет), но береженого бог бережет – лето 17-го было посвящено проблеме публикаций в журналах по безопасности в ЧС.

Кстати, на различных интернетовских форумах можно найти множество сообщений, что в ваковских журналах аспиранту невозможно опубликоваться иначе, чем за плату. Со всей ответственностью заявляю – это неправда! Исходя из своего опыта, могу сказать, что с момента отправки статьи в издательство до ее опубликования может пройти от трех до восьми месяцев. Финансовых вложений, которые иногда все-таки требовали издатели, заключилась исключительно в оплате номера журнала или услуг по редакционной обработке статьи (бюджетно, честное слово).

Итак, осенью 2017-го состоялась моя первая попытка представить работу в диссертационный совет, который принял документы и назначил экспертную комиссию из трех человек. Эта комиссия проверяет диссертацию по так называемым формальным признакам. Во-первых, соответствует ли тема диссертации специальностям и отраслям науки диссовета.

Чтобы не получилось так: диссертация посвящена особенностям разведения колибри в западной Сибири, а подана по специальности «Эксплуатация СЭУ». Конечно же, такого маразма вряд ли можно где-либо встретить, но бывают диссертации на стыке специальностей, при этом ее автор склоняется к одной, а диссовет имеет право сделать другой вывод. Во-вторых, комиссия оценивает – хватает ли публикаций ВАК и отражены ли в них все научные результаты работы. На первый взгляд – прочитал статьи, посчитал их и сделал резюме. Ан нет, перечень ВАК настолько динамичен, что обязательно надо отслеживать – входил ли в него журнал на момент публикации и позиционировал ли он себя как журнал по специальности диссертации.

В-третьих, экспертная комиссия делает заключение о том, правильно ли оформлены заимствования, и нет ли в работе плагиата.

На все про все экспертам отводится не более месяца (быстрее можно, дольше нельзя). Потом следует снова заседание ДС, где докладываются результаты экспертизы, и на их основе принимается решение о принятии диссертации к защите.

С одной стороны эксперты оценивают работу по известным заранее критериям, но никто не лишал их права как членов совета, где оцениваемая диссертация будет проходить процедуру защиты, высказывать свое неформальное мнение по существу работы, т.е. указывать диссертанту на недостатки, противоречия, косноязычие и пр. Меня общение с экспертами подвигло на снятие диссертации с защиты с целью ее доработки.

Вторая попытка, в феврале-марте 2018 года, тоже оказалась не совсем удачной. На сей раз экспертная комиссия дала добро, и дело почти дошло до голосования о принятии к защите, но как именно оно к нему шло – внушило мне сомнение в конечном успехе. Послушав бурные дискуссии членов диссовета, я взял паузу, по

своей инициативе сняв диссертацию с рассмотрения. Еще раз перекрутив работу, поставив ее с ног на голову, а потом обратно, уже через полтора месяца я готов был зайти на третий круг. Однако большего смысла делать это весной не было – чемпионат мира по футболу несколько изменил привычный ход вещей.

Тот самый третий круг случился уже в октябре, в первый декаде которого совет принял диссертацию к защите и назначил для нее дату – 18 декабря. Дальше понеслось – печать и рассылка автореферата, подготовка доклада, отзывы, рецензии и прочие нервенно-подготовительные мероприятия. Кстати, больше всего я переживал за присутствие оппонентов. Для моей диссертации совет назначил с их согласия докторов наук из Санкт-Петербурга – Василия Ивановича Гуменюка и Владимира Александровича Логиновского, и как минимум один из них по существующим правилам должен был лично присутствовать на защите. В итоге все получилось просто замечательно, и накануне защиты я встречал Василия Ивановича в аэропорту.

И вот он – момент истины – 18 декабря 2018 года, аудитория 255 главного корпуса КГТУ.

Хочешь, не хочешь, а поджилки, конечно, абсолютно не слушаясь команды мозга, тряслись с самого утра. Все усугублялось еще и тем, что защищалось нас в тот в день двое, и не пропустить вперед девушку было нельзя. Отстрелялась она, правда, достаточно быстро – ее защита длилась чуть более двух часов. Закончилась она, кстати, более чем успешно – решение «Присудить ученую степень» было единогласным (17-0).

Небольшой перерывчик и вперед. После вступительного слова председателя и ученого секретаря на трибуну пригласили соискателя, т.е. вашего покорного слугу. С одной стороны, диссертация на тот момент была частью меня, и довести ее до аудитории даже без подготовки и шпарга-

лок не должно было составить никакого труда. Однако есть понятие – регламент, и уложиться в отведенные двадцать минут, заранее не подготовив и не спрятав в эти временные рамки доклад, задачи архисложная. Тем более, опираясь на экспромт, можно упустить важные элементы и утонуть в болоте второстепенного. Так что доклад получился как школьная «троечная» декламация прозы Горького, только в два раза быстрее.



Далее за монологом последовал диалог. Скванность все-таки дала о себе знать, и лучшие ответы на вопросы членов совета пришли уже на следующее утро.

Потом выступали руководитель, рецензент, были зачитаны отзывы второго рецензента, ведущей организации, замечания из отзывов на авторефераты, поступившие почти со всех концов нашей страны. За замечаниями диссовет терпеливо выслушал мои ответы на них.

В последней трети заседания я, по сути, превратился в зрителя, от которого происходящее уже практически не зависело. Совет приступил к дискуссии, в процессе которой высказывались настолько разно-

шерстные мнения, что могло стать плохо от таких качелей. Могло, но не стало – адекватность восприятия происходящего уже нашла свое дно.



*И вот голосование: 14 – «за», 2 – «против», а один бюллетень оказался испорченным. Таким образом, мы вместе с диссертацией получили три «черных шара» (испорченный бюллетень можно, конечно, считать «серым шаром», но он все равно считается голосом «против»).*



*Кстати, о шарах... Эта метафора пришла в настоящее из стародавних времен, когда роль бюллетеней играли шары или камни (белые – за, черные – против). Вот и боятся сейчас соискатели, что им «накидают черных шаров». В советское время защита с черными шарами свидетельствовала о неформальной бурной дискуссии, а их отсутствие как раз считалось плохой приметой.*

*А вот этот абзац – самое то место, где хотелось бы сказать «спасибо» и выразить благодарности (acknowledgement). Моя команда состояла из трех групп. Первая – это, конечно, семья – куда ж отпустят одного. Вторая – это коллеги с кафедры и факультета, созерцание лиц которых во время доклада и ответов на вопросы было сродни успокоительного. Третья же группа – она совсем не третья, а С-31(1). Это ребята, которые не только присутствова-*

*ли на защите, но и оказывали деятельное содействие по ее организации – эдакий диссертационно-добровольческий отряд. Следуя модам речи, их можно назвать волонтерами, но для меня они – Екатерина Норицына и компания – настоящие герои.*

*Однако с объявлением решения диссертационного совета время расслабиться еще не пришло. Работы и нервов предстояло еще выше крыши. Первым после защиты делом было собрать документы (так называемое аттестационное дело) и отправить его в ВАК. Сроком для этого был один месяц, который, кстати, включал в себя новогодние каникулы. Самое муторное – сделать стенограмму, т.е. изложить все четырехчасовые монологи и диалоги на бумаге. Однако в итоге дело было сверстано и 11 января срочной почтой отправлено в Москву.*

*Дальше оставалось только ждать. Чего ждать? – спросите вы. Защищавшиеся десять и более лет назад сказали бы – двух карточек. Раньше вместе с аттестационным делом в ВАК отправлялись четыре почтовые карточки (открытки без картинки, но с марками). На двух карточках указывается адрес соискателя; на двух – адрес диссовета. Первая пара карточек-уведомлений возвращалась тогда, когда ВАК принимал и регистрировал аттестационное дело. Вторая – это уведомление о принятии решения о выдаче диплома кандидата наук. Временная разница между этими посланиями могла достигать многих месяцев.*

*Сейчас карточек нет, но есть Интернет. Вместе с тем тяжелое дело ожидания не стало легче. Что же происходит в это время с диссертацией?*

*Сначала проверяется соблюдение процедурных требований – правильно ли составлено аттестационное дело, как и когда размещена диссертация в Интернете, могут ли оппоненты быть таковыми и пр. Если все нормально – дело передают в состоящий исключительно из докторов наук экспертный совет по области знаний, к*

которой имеет отношение специальность диссертации. Здесь уже диссертация рассматривается по существу и, в первую очередь, оценивается новизна и актуальность результатов исследования. Сначала с аттестационным делом работает конкретный эксперт. Потом его выводы заслушивает и обсуждает непосредственно экспертный совет, формулируя в итоге рекомендации для президиума ВАК, которые могут быть как положительными, так и отрицательными. При этом соискатель может по инициативе экспертного совета быть вызван на заседание (как и может быть вызван позже на заседание президиума ВАК).

На основе этих рекомендаций президиум ВАК дает в Минобрнауки (т.е. еще выше) свои рекомендации. Последний этап проще всего описать опять же выдержкой из Положения о присуждении ученых степеней:

«Министерство науки и высшего образования Российской Федерации принимает решение: о выдаче диплома кандидата наук или доктора наук или об отмене решения диссертационного совета о присуждении ученых степеней и отказе в выдаче диплома кандидата наук или доктора наук».

Последнего абзаца вполне достаточно понять, что после защиты долгое время остается весомый повод переживать. Однако и наконец, 7 мая 2019 года увидел свет уже упомянутый 428-й приказ Минобрнауки, в какой-то мере разделивший

жизнь на «до» и «после». Не считая себя ортодоксальным последовательным нумерологии, но пребывая с цифрами и числами в крепкой дружбе, теперь я ассоциирую число 428 с чем-то хорошим, добрым и светлым.

Где-то на просторах Интернета я прочитал, что человек через кандидатскую входит в науку, а через докторскую вносит в нее вклад. Трудно сказать, насколько точно отражает эта короткая красивая фраза путь человека в науке, но звучит она так, что стимул продолжать «раскидывать мозгами» появляется сам собой. Дай Бог хватит и времени, и идей.

Вот таким сумбурным и несколько абстрактным (без названий и почти без имен) получился рассказ на тему: «Защита диссертации. Как это было...». Хочется думать, что кому-то это было интересно, пусть даже этот кто-то и задаст вопрос: «А корона не жмет?»

И еще одно важное замечание... На нашей кафедре описанная в настоящем опусе защита – очень неординарное событие, т.к. на кафедре защит не было уже очень давно. Хочется надеяться, что среди аспирантов нынешних и курсантов, являющимися аспирантами будущими, есть желающие более качественно и оперативно повторить этот путь и сделать защиту диссертации более обыденным для кафедры событием, чем это есть сейчас.

С.Ермаков



[vk.com/ogniznaki](https://vk.com/ogniznaki)