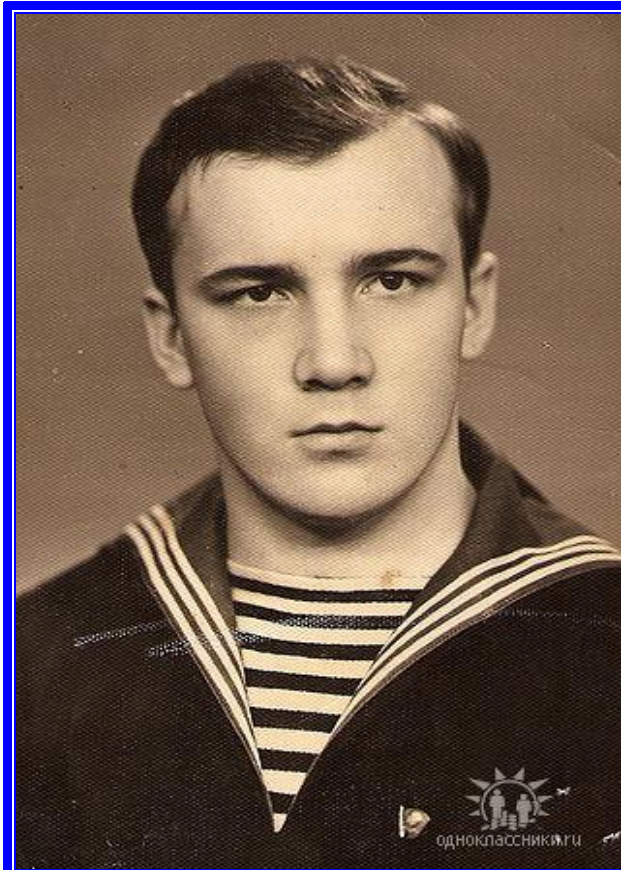




Фадеев Виктор



Виктор Фадеев 68 год



Херсон

Виктор Фадеев. Краткая биография. Родился 21 июля 1949 г. в городе Краснокамск Молотовской области (сейчас Пермский край). После окончания 8 класса продолжил учиться в вечерней школе и начал свою трудовую деятельность. Поступил работать на Камский кабельный завод "Камкабель" учеником слесаря-инструментальщика. Через полгода присвоили 2-й разряд. Завод был новый, построенный с нуля совсем недавно, работа нравилась. Но родители решили переехать жить на Кубань. Так я оказался в Новороссийске. Первый раз увидел море в мае 1967 года, а в июле уже сдал вступительные экзамены в РМУ. В 1971 году окончил РМУ РП, получил направление в , в последствии переименовали "Новороссийскрыбпром". Первый рейс сделал на РТМ-А "Михаил Корнитский" 4-м помощником. Учебную практику проходил на УС "Метеор", производственную практику проходил в Севастополе на ТР "Амурский залив". Это были два первых рейса транспорта после постройки. После уничтожения объединения "Новороссийскрыбпром" работал на река-море, под каким-то флагом "три банана". Общий стаж морской практики 30 лет. как-то так получилось 15 лет помощником, 15 лет капитаном. В январе 2005 по семейным обстоятельствам уехал на постоянное место жительства США. Виктор Фадеев. Извини, Володя. Забыл одну деталь, заочно, между рейсами, окончил НВИМУ (Новороссийске высшее инженерное мореходное училище). Сейчас это Новороссийская морская академия им. Ушакова. Первый рейс на промысловом судне.

РМУ
1953-1987

РОСТОВ - РМУ



Первый рейс РТМ-А "Михаил Корнитский"
4-м помощником.

И пластик в каюте белый, и рубашка белая, ладно хоть борода как-то контрастирует. Но очень уж к месту фото. Я вспоминаю себя мотористом второго класса на БМРТ «Узбекистан», а потом и на «Камчатской Правде»: ни в какое сравнение!.. Тут уже вполне зрелый мариман, а я... Собственно, можно глянуть в этой же книге....
В. Паркаев



РТМС «Темрючанин» Новороссийск

РМЛ
1953-1987



Штурманы



60 тонн!.. Возможно больше. Помнится, много шворок делали...



Встреча с китобоями

PMU
1953-1987

РОСТОВ - РМУ



Атлантический океан С.В.А. РТМ "М. Борисов" июнь 1975г. Поиск косяков.



Александр Максимочкин

Это на РТМ «М. Корницкий» на Оркнейских островах на криле в 1979г ориентировочно.
У меня такая же фотка была.



Антарктида



День рыбака. Торжественная часть. А потом...



РОСТОВ - РМУ



Маслов Юрий, Мелентьев Владимир



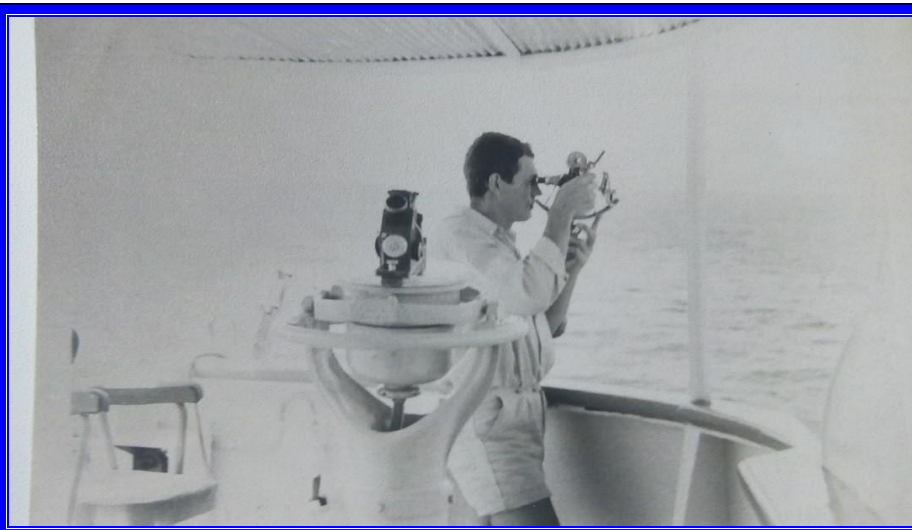
Для того и пиво существует,
чтобы его пить. И не просто
пить, а получать удовольствие.
Да если ещё под ростовских
раков.
Это случаем, не на Братском?..



Штурманы



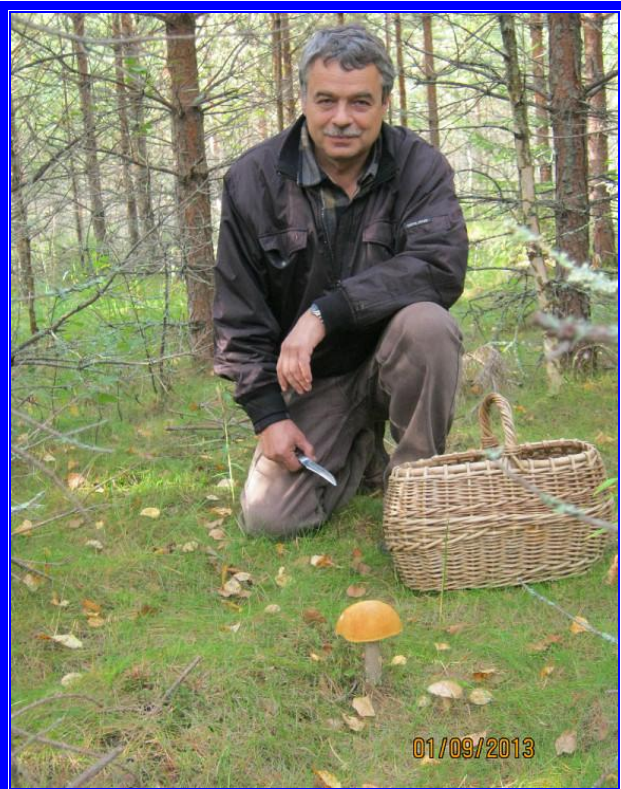
Мелентьев Владимир
Трудно штурманам обой-
тись бес пис.. то есть, сек-
станта... Он должен быть
постоянно под руками...



Судя по шлангам под ногами – возможно, это бункеровка. Но что-то много народу набралось, да ещё с сигаретами в зубах. Или мелочь из трюма рыбонасосом выкачивают...

РМУ
1953-1987

РОСТОВ - РМУ



Мелентьев на грибной рыбалке



В домашней обстановке



Чувствуется – давненько капитанский китель не одевал...

РМЛ
1953-1987



Бондаренко Виктор

Постоянного командира роты не было, все временные, заправлял ротой старшина роты Саня Малиевский (царствие небесное), классным руководителем группы была преподаватель экономики Попова Тамара Петровна. При поступлении начальником училища был Кипариди А.В., со второго курса начальником училища стал Зиновьев Н.М., начальником специальности был Кустов Эрнест Дмитриевич. Размещались в экипаже №1.

Первая учебная практика, 6 месяцев, прошла в Севастополе на учебном судне СРТ "Руслан" и частично на паруснике баркентина "Кропоткин" с сентября 69г. по март 70г. (2 курс).

На 3 курсе производственную практику проходил самостоятельно в Севастополе на РТМ Тропик "Салгир" в должности матроса 1 класса с ноября 70г. по май 71г. (первый заграничный рейс и заход в Лас-Пальмас).

После сдачи госэкзамена, в 72 году, военная стажировка в г. Потти, Грузия, на МПК 183, по распределению попал в г. Севастополь, сразу же начал свою штурманскую карьеру в должности 4 пом. капитана.

Карьерный рост шел хорошо, но, по семейным обстоятельствам, вынужден был уволиться и переехать на постоянное место жительства в Ростов. Работал в должности зам. начальника ГИМСа Ростовской области, закончил ГИИВТ, перешел работать в ВДРП, был откомандирован в Мариуполь на курсы повышения квалификации и получения международного сертификата допуска к работе капитаном смешанного река-море плавания. Последнее место работы НИС в должности капитана. Имею диплом КДП и капитан-механика судов речного флота.

В настоящее время (ветеран труда) - работающий пенсионер в ОАО РЖД.





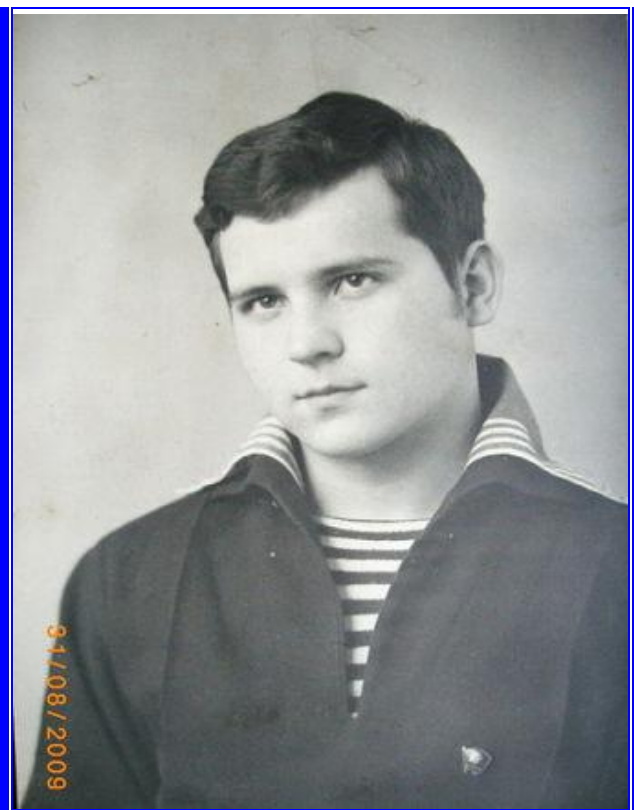
РОСТОВ - РМУ



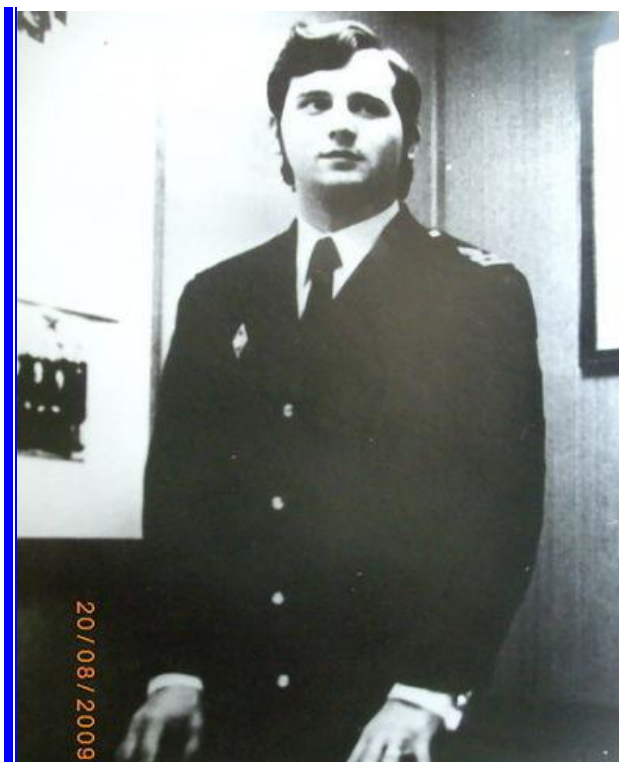
3-пом. капитана РТМ «Ялта»



Виктор Бондаренко КДП



Александр Шаповалов



Шаповалов при исполнении...



Штурманы



Эльман Пономарёв



**Он же капитан дальнего
плавания**



Гарик Якунин



**Якунин
2-ой помощник капитана**

РМУ
1953-1987

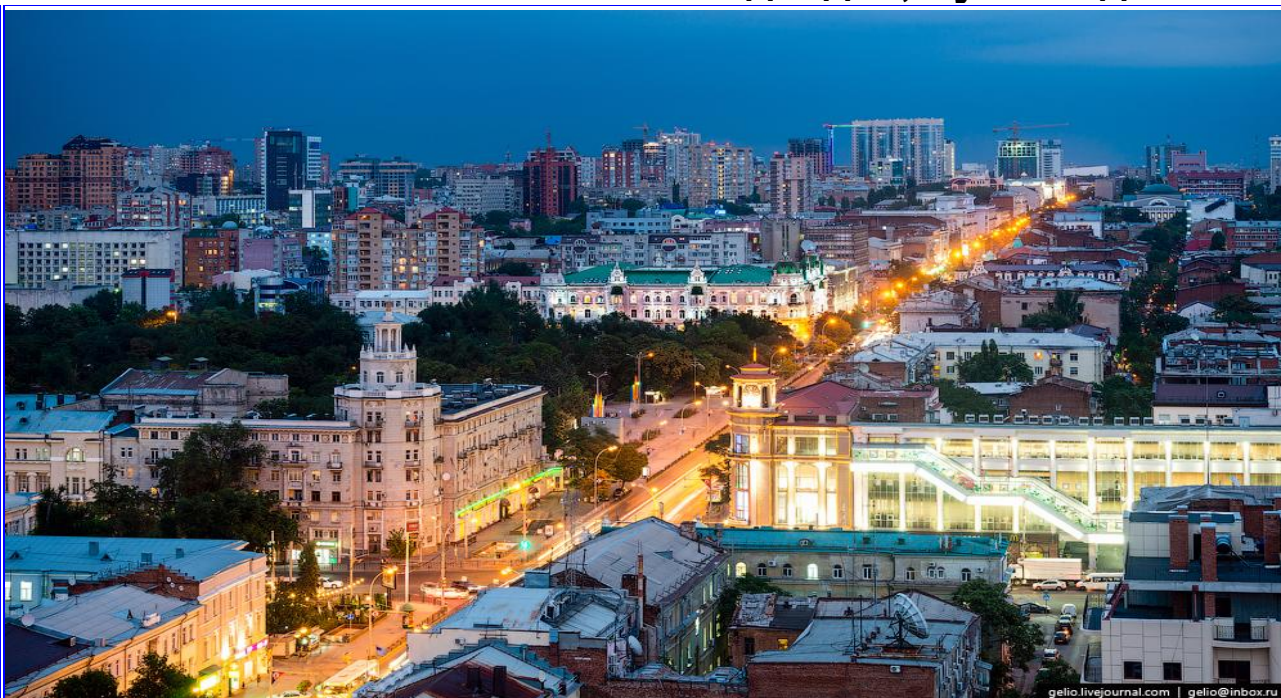
РОСТОВ - РМУ



Якунин, Иващенко



**Якунин, Филиппов, Иващенко,
Медведев, Хусаметдинов**



Вечерний Ростов

ЕМУ
1953-1987

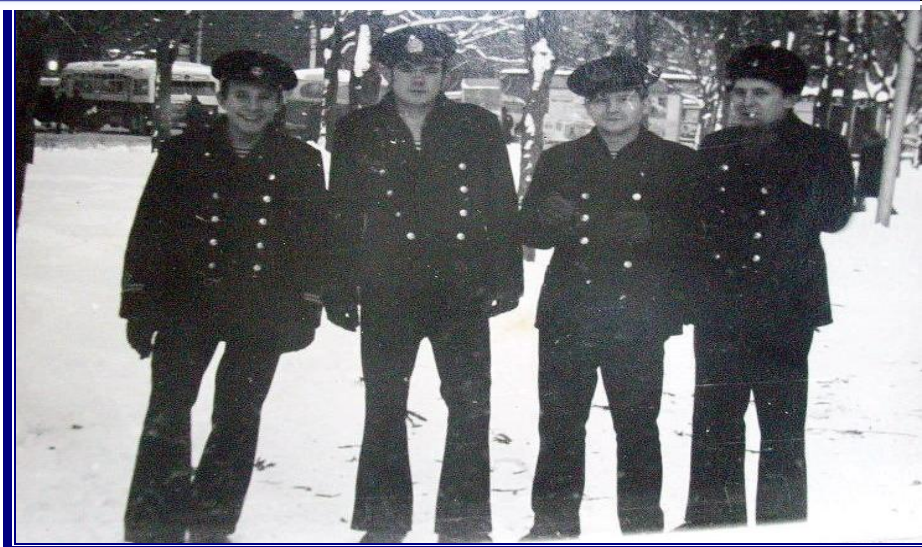


Штурманы



Прогулка одноклассников по зимнему Ростову.

Первый слева Коля Горин, третий слева – Саша Шаповалов



На учебной практике УС "Руслан", стоит Саня Васильев.

Нижний ряд слева: Леша. Кабир Хвсаметдинов. Жора Цапков, Саня Жерехов...



И тоже на «Руслане». В плавках старшина роты Малиевский, сидит с веслом (не путать с «девушкой с веслом») Юра Полетаев



РМУ
1953-1987

Ростов - РМУ



Впереди выпуск
– СВ-1972
Бондаренко В.
Прйменко С.
Костицын С.
Друзья во всём.
И даже жили в
одном кубрике...



Слева направо:
Якунин, Хусамет-
динов



Якунин, Цапков



Штурманы



**Якунин с секстан-
ном**



**Якунин, кажется,
что-то поймал...**

На всех хватит!..



**В рулевой рубке
РТМ "Симеиз". Вик-
тор Бондаренко –
2-ой пом. капитана и
радист.**



РМУ
1953-1987

Ростов - РМУ



Гриснюк Григорий (2-ой слева), Валера Гуменюк (по центру) слева от него Гена Мухин, справа положил руки ему на плечи Виктор Бондаренко, с повязкой дежурного по судну Туркин Анатолий, справа от него Костицын Вячеслав ...

УПС "Руслан" 1-я учебная плавпрактика, порт Севастополь 1969-70гг.
Салажата - но моряки в доску...



Зам. начальника областной
навигационно-технической
инспекции по маломерному
флоту Ростовской области...



РТМ "СИМЕИЗ" на нем я работал в СЗА на Джорджес банке ...



**2-ой пом капитана
РТМ-А «Сапун гора»**



2-ой ПКМ РТМ-А «Союз-3»,



**Двойной Кемберленд,
Остров Святого Георгия**



Перегруз с БАТ-М «Невенское» на ТР «Ливадия», (где я был КМ). Фарерские острова



РОСТОВ - РМУ



Мои однокашники



**Встреча у меня через 40 лет. Слева Гарик Якунин (живёт в Абинске),
справа Саша Казачков (живёт в Аксае).**



**Встреча через 40 лет у Саши Казачкова
с Геной Мухиным из Владивостока.**



Штурманы



Вася Письменов



Михаил Петрушечкин. Проживал в Керчи.



Однокурсник старшина группы 145 Толик Голосков. Работал капитаном, проживал и похоронен в Преображении (умер 30 ноября 1994 года.

РМУ
1953-1987

Ростов - РМУ



Саша Казачков - 2-ой пом. к-на.



Лёша Потеряхин - РМУ



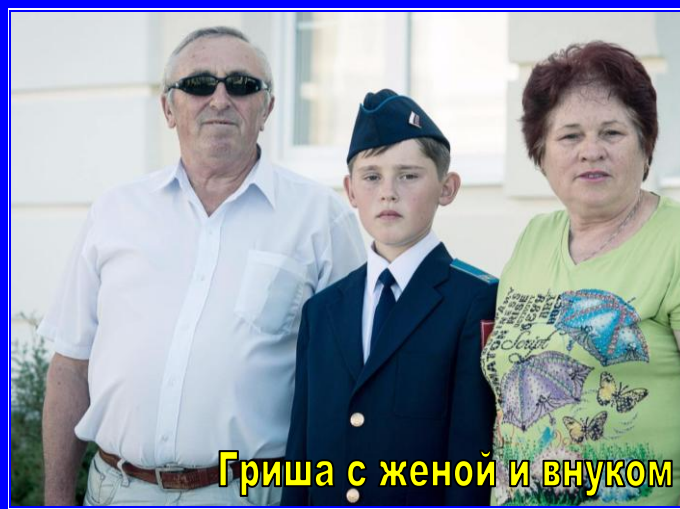
Лёша Потеряхин 3-ий пом к-на



Он же капитан дальнего плавания



КДП Гриша Гриснюк



Гриша с женой и внуком



Штурманы



Цапков Георгий

Виктор Иванович Бондаренко ответил Владимиру

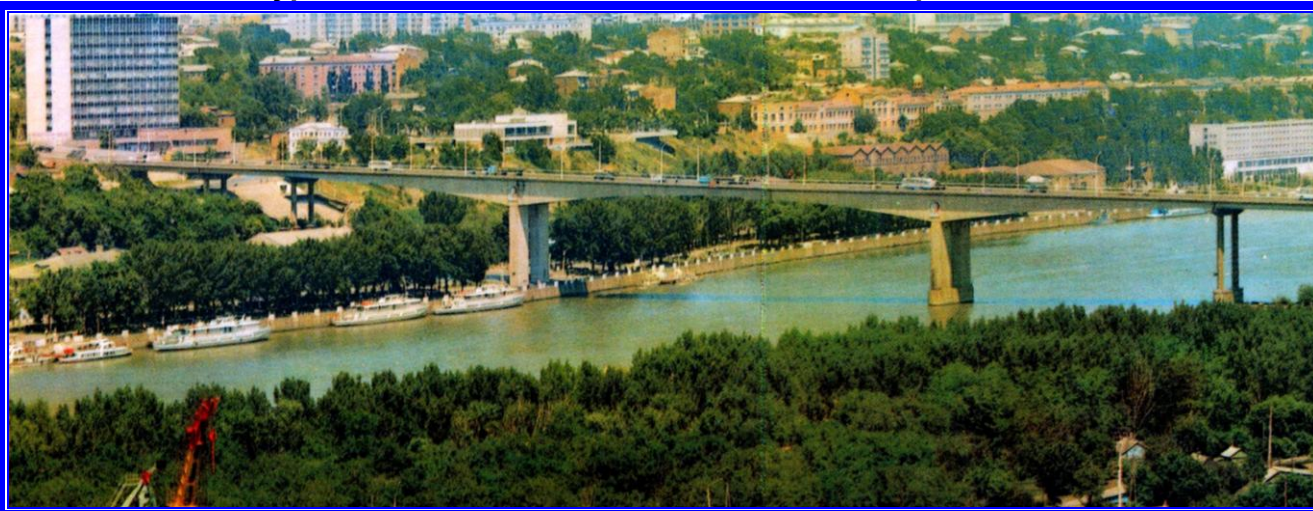
Мы с ним (Цапковым) с одной роты -16 выпуск 1968-72 года обучения, отделение " Морское судоходство" начальник отделения Кустов Эрнест Дмитриевич, при поступлении - начальник училища Кипариди, выпустились - начальник училища Зиновьев Н.М. Старшина роты - знаменитый Саня Малиевский... Классные руководители: преподаватель математики Лапина С.Г., преподаватель экономики Попова Т.П., и преподаватель литературы Солоненко А.Т. На выпускном фото: Жорик в самом нижнем ряду первый справа, я в верхнем ряду второй справа...



1-ый курс



Цапков справа



РМЛ
1953-1987

РОСТОВ - РМУ





СТРУНАЧЁВ-ОТРОК ГЕННАДИЙ

ГЕННАДИЙ СТРУНАЧЁВ-ОТРОК: БОРЕЦ, БОЕЦ И РОМАНТИК

22.05.2013 05:41

Часто бывает так — познакомишься с творчеством интересного писателя, и сразу хочется узнать, какой он человек. А вот с писателем Геннадием Струначёвым-Отроком я познакомилась совершенно наоборот — сначала был человек, спортсмен, обладатель черного пояса каратэ сётокан. И уже потом я с удивлением узнала, что Геннадий Яковлевич, оказывается, еще и пишет удивительные стихи и прозу. Две его книги — «Порванные звенья» и «Топорки летят на Алеуты» — сейчас стоят у меня на книжной полке с автографом автора. А на днях к ним прибавилась и еще одна — к 60-летнему юбилею, который писатель отпраздновал 1 мая, вышел его сборник повестей и рассказов «Надо быть спокойным на «Упрямом».



РМУ
1953-1987

Ростов - РМУ

ПО ЗАКОНАМ ЧЕСТИ

Морской волк, журналист, писатель и поэт, казачий атаман, мастер боевого единоборства, отец семейства – послужной список у Геннадия Струначева-Отрока весьма внушительный. С детства в нем сидел дух первооткрывателя. И открыв для себя что-то новое, он уходил в это дело с головой.

— Я родился в селе Гречихино, на реке Медведице, впадающей в Дон, — рассказывает Г. Струначев-Отрок. — Окончил школу, поступил в Ростовское мореходное училище рыбной промышленности Министерства рыбного хозяйства СССР. Казаки – народ, как известно, морской, но у меня в семье моряков не было, если не считать дядьки, который в Великую Отечественную войну воевал на флоте. А меня вот потянуло в море. Наверное, приключенческих романов начитался. А еще мы с приятелями во дворе организовали матросскую команду — носили тельняшки, строили плоты на озерах, устраивали абордажные бои. Детство у нас было вольное, солнечное. И вот это детское увлечение в дальнейшем стало моей первой профессией.



Ростовское мореходное училище рыбной промышленности было в то время настоящей кузницей кадров – выпускники его долгие годы работали на флотах, и до сих пор по Дальнему Востоку трудятся капитаны – выходцы из той мореходки. Преподаватели умели привить своим ученикам любовь к морскому делу. Без этой преданной любви к морю не остался и Геннадий Струначев-Отрок.

— За время учебной практики я побывал на всех европейских морях и к окончанию училища решил, что пора бы уже начать осваивать моря дальневосточные, — вспоминает Г. Струначев-Отрок. — И отправился на Камчатку. Направили меня в колхоз «Красный октябрь», год я проработал матросом, а в 25 лет стал уже капитаном. Но как быстро я им стал, так же быстро и слетел с этой должности. Потому что начал писать. И не просто писать, а сразу резать правду-матку – о том, что в нашей рыбной отрасли процветает коррупция. В 1986 году в журнале «Дальний Восток» вышла моя статья «Суд совести», в ней



я описал, как наши ведущие капитаны приобретают рыбу за деньги, подкупают капитанов плавбаз, чтобы сдавать продукцию в первую очередь, и многое другое. Меня вся эта ситуация очень возмущала – ты работаешь, а здесь, видите ли, любимчики в чести! Вот и написал я тогда статью. Что тут началось! Засуетились все: Министерство рыбного хозяйства, «Дальрыба», «Камчатрыбпром», меня начали таскать по партийным собраниям. В итоге, исключили из партии. Но в это же время к нам приехала комиссия с проверкой и увидела, что все, описанное мною в статье, — не выдумка и наговор, а самая что ни на есть реальность.

Началось расследование. И меня стали восстанавливать в партии. Но к тому моменту я уже был настолько разочарован во всей этой системе, что, получив назад партбилет, тут же вернул его им обратно. Из партии вышел. Не остался я и на работе – начальство



Штурманы



жить не давало, да и я уже на все это смотреть не мог. Так и закончилась тогда моя капитанская карьера.

Но закончив карьеру капитана, Геннадий Струначев-Отрок начал новую – карьеру журналиста. Специально для него в газете «Камчатская правда» была создана должность – собственный корреспондент по рыболовному флоту и водному транспорту.

— Тут уж я начал громить всех подряд, — смеется, вспоминая то время, Геннадий Яковлевич. — Что ни статья – то разборки. А в то время, если ты пишешь что-то разоблачительное, у тебя должны быть документы, подтверждающие твои слова. И если уж они у тебя есть, то тут головы начальников летели только так. На меня и в суд подавали, но их я выигрывал, потому что предоставлял доказательства. Я даже 3 месяца проработал редактором этой газеты, а потом создал свое издание — «Камчатские ведомости». Правда, моя газета просуществовала около полугода. И затем, в 1994 году, я снова ушел в море.

Геннадий Струначев-Отрок – потомственный казак и, как он сам признается, всю жизнь живет по законам казачества, когда важнее честь и справедливость, а не нажива и личная выгода. В феврале 1993 года он вступил в камчатское казачество, а с 2001 года является атаманом Всекамчатского союза казаков Союза казаков России.

— Я своим казакам всегда говорю, — отмечает атаман Струначев-Отрок, — надо жить так, чтобы и другие тебя уважали, и ты — сам себя.

КАПИТАН — ФИЛОЛОГ

— К рифме я был приучен с детства – мой отец писал стихи и даже публиковался в районной газете, — рассказывает Г. Струначев-Отрок. — С практики в мореходке я приводил стишки, в которых описывал свои впечатления, причем в довольно вольной манере. Однокурсники слушали мои опусы и хохотали. Но на Камчатке я посерьезнел, в море стали появляться хорошие стихи. Там ведь сама обстановка располагает – пейзажи, тоска по родной земле. И в 1980 году в «Камчатской правде» было опубликовано мое первое стихотворение. И в 1980 же году поступил на филологический факультет нашего педагогического института, чем немало удивил своих коллег по морскому делу. «Как, ты, капитан, и – на филфак?!» — недоумевали они. В институте тоже сомневались, смогу ли я учиться. Но оказалось, что из 6 мужчин, поступавших тогда на заочное отделение, закончил институт только я один.



Прибытие Благодатного огня на Камчатку...

Завершив работу в море и став корреспондентом «Камчатской правды», Геннадий Струначев-Отрок к своим стихам стал добавлять прозу, и не только публицистическую, но и художественную. В журнале «Дальний Восток», где нашего писателя уже знали по



РОСТОВ - РМУ



известной статье «Суд совести», вскоре вышла и его первая повесть «Надо быть спокойным на «Упрямом». За ней появилась повесть «Топорки летят на Алеуты», а следом — рассказы, очерки. Эти произведения и составили вышедшую недавно книгу.

— Я рассказывал о жизни моряков и рыбаков — о том, что знал сам не понаслышке, — говорит Г. Струначев-Отрок. — В каждом из моих героев можно узнать простого трудягу, которому несладко пришлось в море — работа у них не из легких.

СЕМЕЙНЫЙ СТИЛЬ

Каратэ — еще одна большая часть его жизни. «От белого до коричневого» — так называется одна из книг, написанная Геннадием Струначевым-Отроком. В ней и путь его самого как бойца, и сочетание всего изученного на тему боевых искусств.

— С каратэ я познакомился случайно, в 1980 году. Мы пошли тогда на сайру на остров Шикотан, — вспоминает писатель. — Сайру ловят особым способом — на свет, и в команду дали мне электрика, который оказался мастером спорта по боксу, еще и увлеченным боевыми искусствами. Каждый раз, пока мы на берегу сдавали рыбу, он уходил в сопки тренироваться. Мне стало интересно, и я начал присоединяться к нему, когда была возможность. Но рейс закончился, и он больше в море не пошел, остался на берегу, открыл свою секцию. Между рейсами я приходил к нему в зал, тренировался. Потом узнал, что в Петропавловске появилась секция по каратэ сётокан, я начал изучать этот стиль каратэ под руководством Сергея Лебединкина. Там же познакомился с Алексеем Крошкиным, который затем основал свою школу и пригласил меня. Так, за 20 лет я дошел от белого пояса до 2-го дана. Последние 12 лет еще и тренирую малышей в детском саду. У меня и супруга с детьми тоже знакомы с каратэ. Так что сётокан — это наш семейный стиль.

Екатерина НИКИТИНА



Фото из архива Геннадия СТРУНАЧЁВА-ОТРОКА

Ныне директор, главный воспитатель и вдохновитель лагеря «Раздольный круг» **Геннадий Яковлевич Струначёв-Отрок** родился 1 мая 1953 года в Сталинградской области.

После окончания в 1973 году судоводительского отделения Ростовского-на-Дону мореходного училища МРХ СССР был направлен на Камчатку, в систему рыболо-

вецких колхозов, где 18 лет проработал на всех корабельных должностях: от матроса до капитана сейнеров и траулеров рыбодобывающего флота.

В 1985 году окончил филологический факультет КГПИ и с 1989 по 2001 годы работал в камчатских СМИ журналистом. Был редактором газет: «Камчатская правда», «Камчатские ведомости», «Деловая Камчатка», выпускал собственную журнал-газету боевых искусств «Сётокан — путь безоружной руки». Написал и издал 8 книг (стихи, проза, пособия для занимающихся восточными единоборствами). Член Союза журналистов СССР, член писательских сообществ: Международной Ассоциации писателей баталистов и маринистов и Российского Межрегионального союза писателей. Инструктор Камчатской федерации Сётокан каратэ-до, замыкающей на «Джапан каратэ сётокай»: чёрный пояс (2 дан) по версии JKS.



Штурманы



С 2001 по 2012 годы трижды избирался казаками на должность атамана Всекамчатского Союза казаков. Полковник Союза казаков России. В настоящее время – 1-й товарищ Наказного атамана Главного Управления казачьих войск Дальней России, подчиняющегося Союзу казаков России и атаман-советник при Всекамчатском Союзе казаков.

Геннадий Струначёв-Отрок

Человек за бортом (рассказ в стихах)

1.

Два земляка работали на судне:
Матрос и штурман. Трудовые будни
Они встречали вместе на «Нерете».
И не было друзей дружней на свете.

Но вот, однажды утром, после сдачи,
Когда тащило судно первый трал,
Матрос в работе что-то напортачил,
и так его тралмейстер отчитал,
что тот, как говорил: «Нэ чё нэ бачил».

И всё, что лезло под ноги – пинал.
А Мишка – пёсик судовой лохматый,
Который никому не делал зла,
Разнежился под солнцем на канатах...

- Кто взял на судно этого козла?
Не пёс он – так! С него одни убытки... –
Матрос одной единственной попыткой
Всё мнение о себе перечеркнул:
Он взял и Мишку в море зашвырнул.

2.

Серёга – штурман – друг матроса школьный,
как раз в иллюминатор посмотрел.
И он один свидетель был невольный,
как Мишка за борт, дёргаясь, летел.

Пёс не визжал, не лаял, не скулил
(И сердце у Серёги больно сжалось) –
За уходящим судном молча плыл,
Слезая тоскливым взглядом грусть и жалость...

О чём Серёга думал в этот миг? –
Спроси – он и теперь не всё постиг:
Как «Человек за бортом» проиграл,
Как за собакой с мостика нырял.

3.

А что земляк? В каких мечтах парил?
Представив мигом суд команды строгий,
Он понял: вгорячах, что натворил,
И следом кинулся, крича: «Держись, Серёга!»...

...Три тела выбивались вон из сил,
Пытаясь поддержать, спасти друг друга.
А траулер спокойно уходил...
И не было спасительного круга.

4.

РМУ
1953-1987

Ростов - РМУ



Никто на судне, никогда на свете,
Не сможет спутать позывные эти,
Спокойно не останется у дел,
Когда ревун ревогу прогудел.

Момент, и капитан взлетел на мостик,
И что же? Видит – в рубке никого,
Руль прямо. Эхолот молотит...
Туда... Сюда... Где штурман? – Нет его.

А с палубы кричат: «На борт! На пра...
Вон! По корме! Три головы маячат!»...
Маневр не сделать – тянут ваера*...
А что «верёвки» против жизни значат?!

«Руби!» - команда с мостика звучит.
И метрономом пульс в мозгу стучит.
Вот струнами вззвенели ваера, –
Рывок, – как с плеч свалилась прочь гора.

И траулер, как будто бы очнувшись,
Встряхнулся, закачался, словно кит,
И вот уже, на пятке крутанувшись,
Он к месту происхождения летит...

5.

Их всех троих спасли, но долго
Потом мне снились Мишкины глаза,
Когда он на матроса рвался волком,
Иль нежно руку штурману лизал.

март – июнь 1985 г.

Тихий океан – Петропавловск-Камчатский





Штурманы



Здравствуй, Владимир.

Прошу извинить, но не помню, какую книгу стихов я тебе отправил. Напомни, чтобы я знал о каких стихах идёт речь. Про шурина - нет вопросов: пусть звонит. Начал читать твою «Мореходку». Хочу заметить: в слове про начальника училища, я бы вставил "... начальник училища, грек Кипариди, огромный, как скала - одна из самых громоздких скал "Трёх Братьев", что охраняют покой Авачинской губы на Камчатке..." Но это будет не в тему: тогда ты ещё не знал, что будешь на Камчатке. Кстати, Кислов был и нашим командиром роты, под подпольной кличкой "Факир". Он имел уникальную способность появляться в роте незамеченным, и входить именно в тот кубрик, где только что разлили по стаканам и подняли за курсачёвское здоровье "Агдам". На третьем курсе наш казачок из станицы Каневской, Олег Пожидаев, заехал ему в рыло и был отправлен в армию. А после дембеля возобновил обучение в роли старшины роты, снова, блин, в его же роте. После механиков Кислову втулили штурманов, а потом тралмейстеров, когда механиков упразднили. Он всё время стонал, что штурманы по сравнению с механиками - варвары. Если он не умер - дай Бог ему здоровья!

И на третьем курсе Кипариди сняли и назначили "троцкиста" Зиновьева. Небольшого толстенького человечка непонятного разума: спокойного и бессловесного. Греком мы хотя бы гордились. Он меня два раза не выгнал, хотя и собирался. Один раз за пьянку в карантине, на первом курсе, второй раз за массовую драку всего первого курса на ЖД вокзале в конце 1 курса. И ещё, кстати, мы тоже жили во втором экипаже на первом курсе, вместе с механиками. Администрация решила ставить эксперимент - оградить первокурсников от влияния старших курсов. И мы - первые курсы, до третьего, жили, сначала во 2-ом, потом в 3-ем экипаже, на Станиславского, и всё равно оказались такими, что и от нашего влияния ограждали первокурсников, уже в 1-ом экипаже. Ну, бывай здоров.

Атаман. (из переписки с В. Паркаевым)



Три Камчатских брата



РОСТОВ - РМУ



От Одессы до Находки
Нету круче мореходки.
Чем в Ростове-на-Дону,
Но и та... пошла ко дну
В «перестроечное» время,

Не схватив судьбу за стремя.
Мы – её выпускники.
Разом все осиротели.
Как любимую отпели
И развесили венки...



Открытие Казачьего ключа в Петропавловске-Камчатском



Штурманы



Чучалин Николай





РОСТОВ - РМУ



ЕМУ
1953-1987



Штурманы



Чучалин Николай с
друзьями-курсантами в
Ростове.

Деревья на вид доволь-
но мощные, но всё же
хоть кому-то надо под-
ставить своё крепкое
курсантское плечо...



На Сахалине, кроме мор-
ской рыбалки, есть и
просто рыбалка на реке,
то есть, на матушке-
Природе. А это значит
поплавок, удочка и за-
мирение сердца, когда
средишь за начинающим
шевелиться поплавком...



А потом костерок, ушица
и всё остальное прила-
гательное.

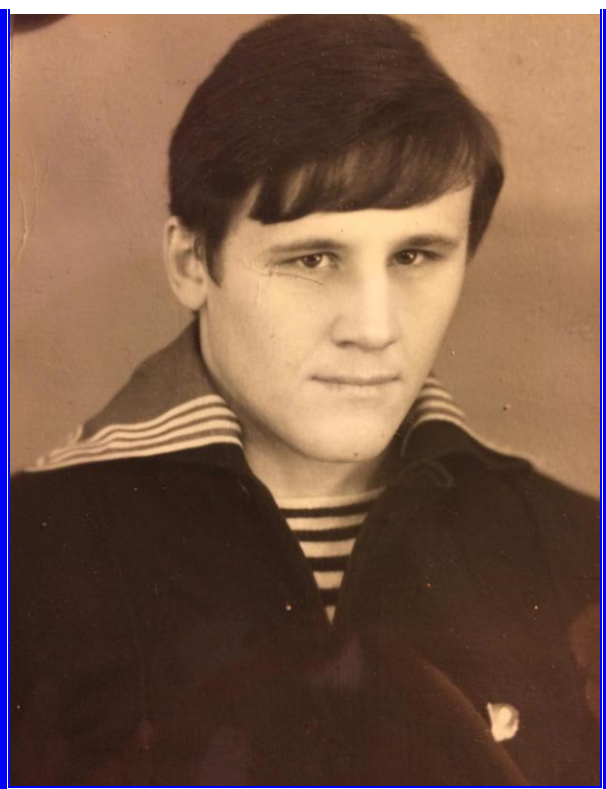
И главное - гитара с пес-
ней, а курсанты, кото-
рые, как известно, быв-
шими не бывают, осо-
бенно флотские, это все-
гда умели...

РМУ
1953-1987

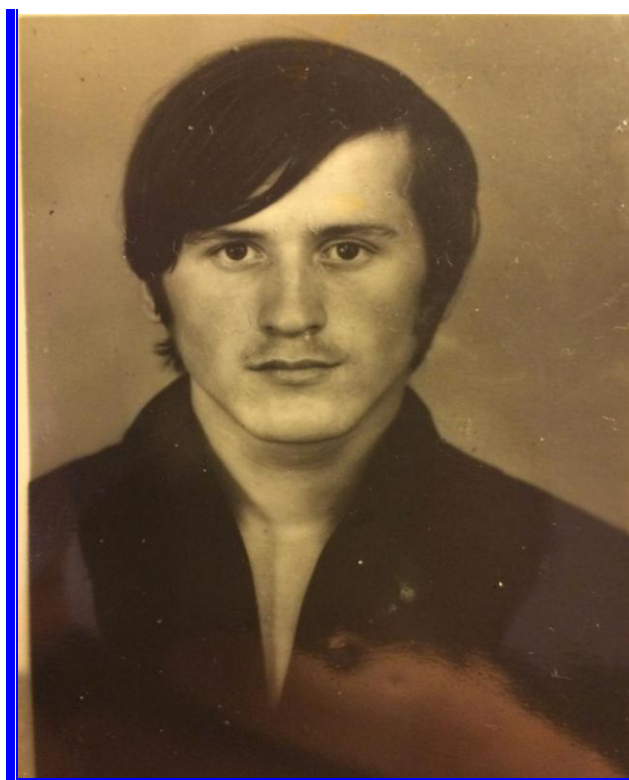
РОСТОВ - РМУ



Это тоже на Сахалине, но
уже где-то на верхних
палубах большого паро-
хода...



Кудряшов



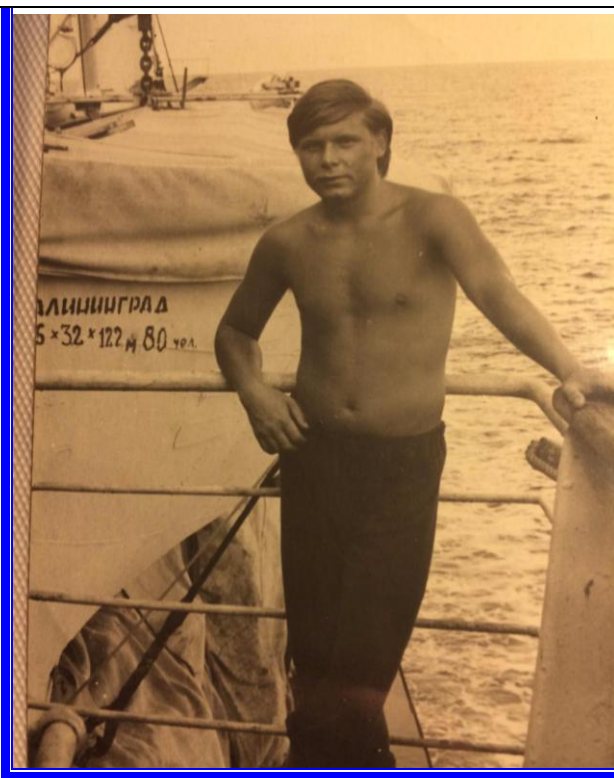
Тюлькевич



Штурманы



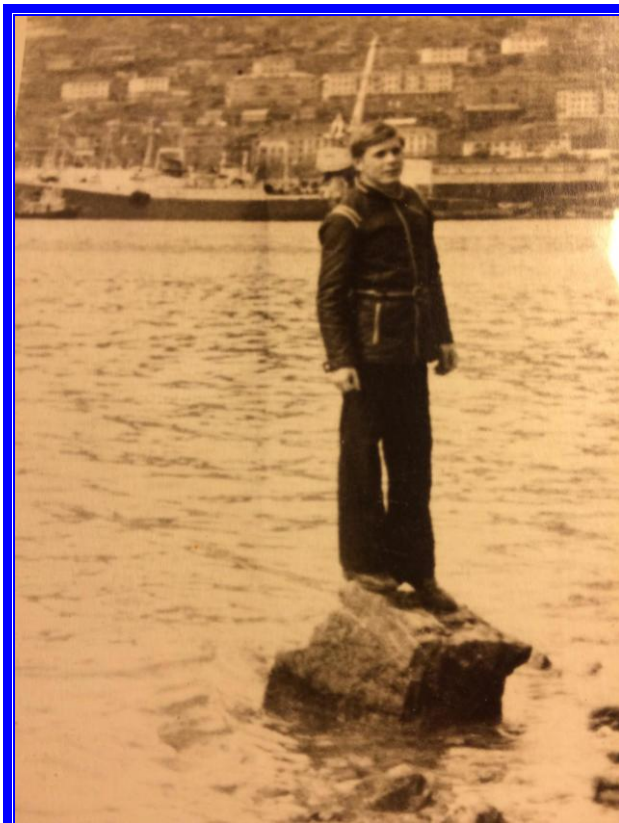
Пожидаев



На рабочей практике РТМ «ОРИОН»



Чучалин Николай



Он же в Петропавловске-Камчатском

М
1953-1987

РОСТОВ - РМУ



Мы в 60-х подобную обстановку создавали в кафе возле кинотеатра «Прибой» на набережной



Надежда флота – выпускники Ростовской мореходки в Находке



Курилы.
Их не минуешь, если со-
брались рыбачить в юж-
ных широтах и по пути
домой...



Волга.
Т/Х «ГТ-18».
Сменный капитан



Только что лето,
а тут снега с головой...



РМУ
1953-1987

РОСТОВ - РМУ



Поймал или нет?.. Тут главное – ожидание, сам процесс. Да, если ещё в кармане «пляжка»



Но вот «чуть позже» из чего-то же делаются шашлыки!...



В кругу семьи...

РМД

1953-1987



Штурманы



РОСТОВСКОЕ - НА - ДОНУ МОРЕХОДНОЕ УЧИЛИЩЕ МРХ - СССР

ВЫПУСК ШТУРМАНОВ ДАЛЬНОГО ПЛАВАНИЯ



1970.

1974.

Ростовское мореходное училище ВЫПУСК ШТУРМАНОВ ДАЛЬНОГО ПЛАВАНИЯ г.р. 465, 466



1978 - 1979

5 РОТА

РМУ
1953-1987

РОСТОВ - РМУ



**ВЫПУСК СУДОВОДИТЕЛЕЙ
ГРУППЫ
№ 480**

КОМАНДА КОМАНДИРА
ОТ МЫСА ПОВОРОТНЫЙ ДО ЗАЛИВА РЫЦА
Масштаб 1:100 000 по параллели 40°
Глубина и ширина прохода и поворотов пути судна
Матрица координат: широта - 46°00' ; долгота - 41°00' ; высота - 10 м.

Портретные фотографии выпускников группы № 480:

- Морганев А.В.
- Павленко Н.Н.
- Бова А.С. КОМАНДИР РОТЫ
- Набандян М.А. КЛАСОВЫЙ ПРЕДСЕДТЕЛЬ № 480
- Маведов О.Н.
- Потосяниц В.М.
- Сувотин Н.В.
- Иванков Н.Е.
- Костромеев В.Д.
- Юнгович А.И.
- Костюченко Ю.И.
- Резцов С.Е.
- Рыжков А.И.
- Бомдырев А.И.
- Аксенов Е.И.
- Матвеев В.А.
- Паланов О.В.
- Ламинин А.В.
- Карповичев Э.А.
- Иванов С.К.
- Мисалян В.А.
- Петрович А.И.
- Кузин В.В.
- Кипа В.В.

Вот тут пробел подряд с 1974-го до 1978 года включительно.
А чем его заделать – давайте думать вместе...



РМЛ
1953-1987



Штурманы



ВЫПУСК СУДОВОДИТЕЛЕЙ ГРУППЫ № 481



05/01/2013 15:26





Ростов - РМУ





Штурманы



Панов Александр

Судовождение или как его ещё называют кораблевождение – наука о том, как провести корабль из одного пункта в другой безопасным и наивыгодным путём. Актуальной наука является и в наши дни, поскольку зная её, можно избежать многие опасности, которые могут попасться судну.

Практическая сторона судовождения отрабатывается в процессе личного освоения методов и приёмов вождения судов и управления ими.

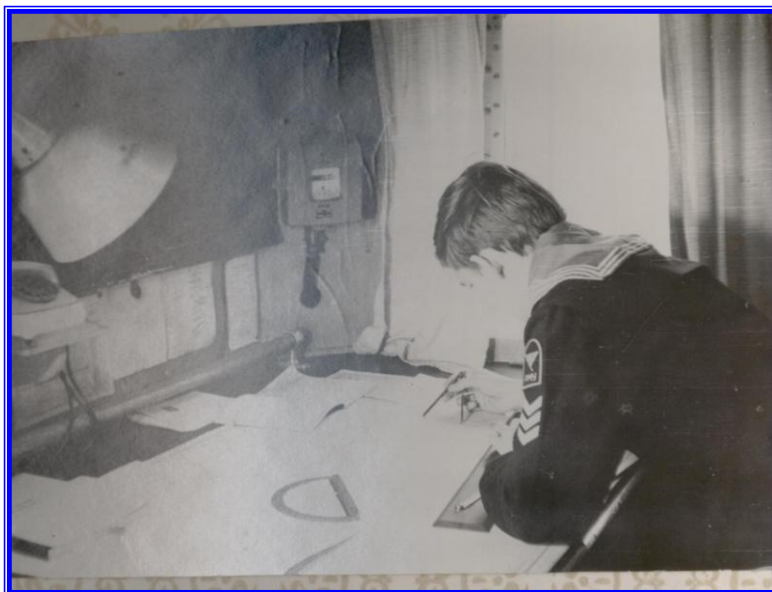
В судовождение входят следующие дисциплины: навигация, лоция, технические средства судовождения, гидрометеорология, мореходная астрономия и др.

На реке, в морском прибрежном и шхерном плаваниях, при проходе узкостей судоводитель маломерного судна выбирает курс и определяет свое местоположение визуально (на глаз), т. е. пользуется методом лоцманской проводки — лоцманский способ судовождения. Основа этого метода — хорошее знание лоции района плавания и личный опыт судоводителей.



РМУ
1953-1987

Ростов - РМУ



Моря, прилегающие к странам, подробно описаны, произведены промеры их глубин, наиболее опасные места обставлены маяками и иными знаками. Такое подробное описание морей и океанов, с указанием того, как пролагать по ним путь корабля, чтобы не только миновать опасности, но и примениться к господствующим ветрам и течениям, составляет предмет лоции. Совокупность способов определения места корабля на карте, пользуясь компасом и лагом, составляет предмет навигации. При продолжительном плавании вне вида берегов, определение места по приёмам навигации бывает ненадежно и неточно, в виду погрешностей компаса и лага, а главным образом — неизвестности скорости и направления морских течений, зачастую меняющихся от ветра, поэтому в плавании определяют по крайней мере раз в сутки, если погода не мешает, широту и долготу корабля из астрономических наблюдений. Совокупность служащих для этого способов и приёмов составляет предмет мореходной астрономии.

1. Судовождение как особый вид производственной деятельности

Судовождением называется наука, состоящая из комплекса дисциплин, знание которых необходимо для практики ведения судна кратчайшим и безопасным путем из одного географического пункта в другой. Она состоит из трёх основных отделов: лоции, навигации и мореходной астрономии.

Будучи прикладной наукой, судовождение включает в себя несколько разделов:

Лоция — часть науки о судовождении, дисциплина, предметом которой является изучение рек, озер, морей и океанов применительно к нуждам мореплавания и



Штурманы



судоходства как по конкретным направлениям, так и по отдельным районам.

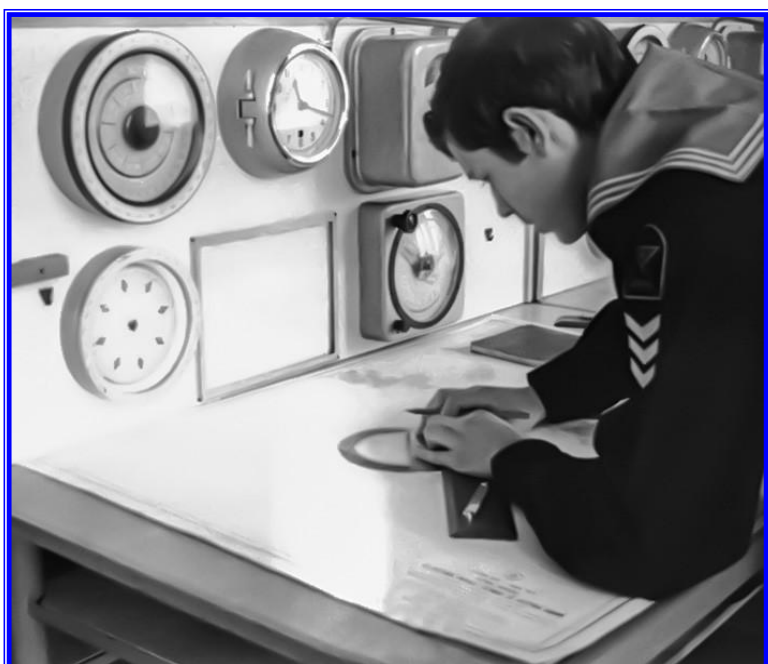
Задача лоции – обеспечить судоводителя необходимыми сведениями для выбора безопасного пути и контроля за движением судна при следовании по данному фарватеру или району в целом. В лоции описываются системы навигационного оборудования морских и судоходная обстановка речных фарватеров, даются различные сведения об естественных и искусственных ориентирах, навигационных опасностях, рельефе дна, данные о наивыгоднейших путях и расстояниях, а также другие сведения, необходимые судоводителю.

Лоция разделяется на морскую и речную. Искусственные внутренние водные пути, водохранилища, каналы и т. п. сооружены на базе той или иной реки и имеют отчасти естественные речные условия, поэтому речную лоцию ещё называют лоцией внутренних водных путей.

От лоции как части науки о судождении, как дисциплины следует отличать специальную лоцию, в которой излагаются специфические условия плавания на каком-либо определенном море, реке, озере. Специальная лоция содержит гидрометеорологические сведения, описание безопасных путей судовых ходов, подводных и надводных препятствий, навигационного ограждения, рейдов и т. д. Такая специальная лоция, изданная дополнительным пособием, прилагается к карте.

По мере удаления судна от берега, когда точное определение места и выбор курса визуально становятся затруднительными, а иногда и вовсе невозможными, судоводитель должен пользоваться приборами, инструментами, картами. Выбор курса и определение места судна при помощи приборов, инструментов и карт на базе соответствующих расчетов называется штурманским методом судождения.

Штурманский метод судождения осуществляет контроль за движением судна при помощи инструментов и объединяет в себе два способа определения места: по земным ориентирам – навигация и по небесным светилам – мореходная астрономия. Навигационные методы судождения изучаются в ведущей дисциплине судождения – навигации. Приборы (компас, лоты,





Ростов - РМУ



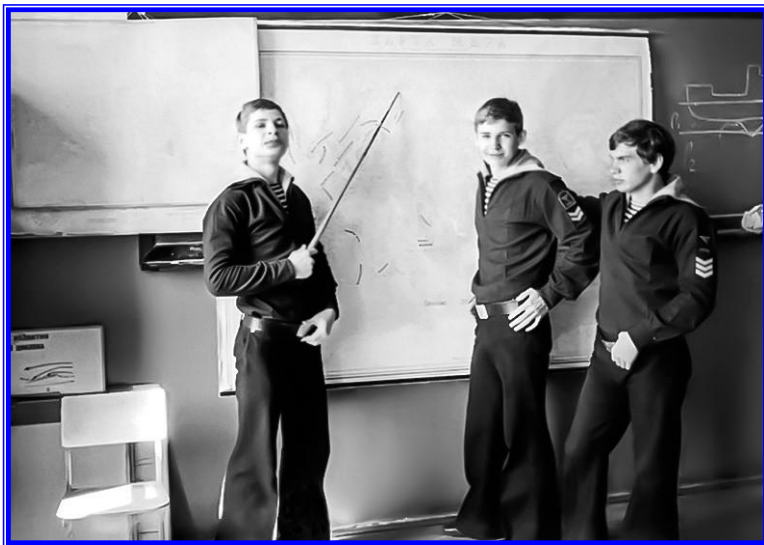
лаги, секстаны, хронометры) и их применение при различных условиях плавания изучает дисциплина, называемая техническими средствами судовождения.

Для судоводителя маломерного судна плавание вне видимости берегов является редким исключением и мореходной астрономией ему пользоваться почти не приходится. Основные части судовождения мы рассмотрим более подробно в следующих подпунктах.

2. Основные составляющие судовождения

2.1 Сущность лоции

Основная задача мореплавания с самого его зарождения - безопасно провести судно из одного пункта в другой. Во время первых недалеких плаваний суда проводил морской проводник - лоцман. Он использовал свой опыт многократных плаваний в одном и том же районе либо устные рассказы моряков и ориентировался по приметному береговому рельефу и небесным светилам. По мере развития мореплавания появилась потребность провести судно из одного порта в другой не только безопасным, но и наиболее выгодным путем. Для этого было необходимо заранее выбрать путь судна и обеспечить его плавание именно по этому маршруту. Подобную задачу не могли осилить даже самые искусные лоцманы, и появилась необходимость создать соответствующие "средства судовождения, первыми из которых были карты и книги лоций, содержащие мировой опыт мореплавания, накопленный к тому времени. С дальнейшим развитием мореплавания и методов судовождения лоцманское искусство, основанное на личном опыте одного человека, превратилось в науку лоцию, имеющую свои методы и теорию.



Лоция как предмет представляет собой часть науки судовождения, в которой рассматриваются вопросы выбора морского пути и навигационного обеспечения судовождения, а также морские опасности и средства оборудования морских путей. Лоциями называются и специальные книги, служащие руководством для плавания, в которых приведена подробная навигационная и гидрометеорологическая характеристика океанов, морей и их частей (заливов, проливов).

В общей лоции океанов излагаются рельеф дна и свойства грунта, температура и солёность вод океана, температура, давление воздуха, характер волн и приливов и отливов, распределение морских и воздушных течений, распределение штормов, пути и времени ураганов, распределение элементов земного магнетизма и применение их к показаниям компаса. В специальной части - все отмели, банки, рифы, отличительные глубины, указания, как располагать курсами судна на переходе от одного пункта к другому, местные течения и ветра, воды берегов и способы распознавания их с моря при различных обстоятельствах, виднеющиеся на пути маяки и знаки как на море,



та, температура и солёность вод океана, температура, давление воздуха, характер волн и приливов и отливов, распределение морских и воздушных течений, распределение штормов, пути и времени ураганов, распределение элементов земного магнетизма и применение их к показаниям компаса. В специальной части - все отмели, банки, рифы, отличительные глубины, указания, как располагать курсами судна на переходе от одного пункта к другому, местные течения и ветра, воды берегов и способы распознавания их с моря при различных обстоятельствах, виднеющиеся на пути маяки и знаки как на море,



Штурманы



так и на берегу, местные отклонения магнитной стрелки, входы в порты и выходы из них, места якорных остановок, лоцманские станции и для каждого порта описание народонаселения, промышленности, торговли, естественных произведений, склады угля, дров, водоснабжение, пути сообщения на берегу, административные и общественные учреждения и т. п. На каждом корабле руководства по лоции необходимы и другие навигационные пособия: карты, атласы, описания средств навигационного оборудования. Перед выходом в плавание судоводитель обязан по лоциям и другим навигационным пособиям тщательно изучить район предстоящего перехода: опасности и навигационное оборудование, ветры и течения, ознакомиться с местными береговыми ориентирами. Если предстоящее плавание будет проходить в узкостях и шхерах, то судоводитель заранее рассчитывает компасные курсы и точки поворота на отдельных участках перехода. Таким образом, можно видеть, насколько велика роль лоции в обеспечении безопасности мореплавания.

2.2 Мореходная астрономия

Астрономия - одна из древнейших наук, заниматься которой учёные стали ещё до н. э.

Среди наук судовождения обязательной является и наука об определении места судна в море астрономическими способами с помощью соответствующих инструментов и получившая название мореходной астрономии, которая является разделом практической астрономии, удовлетворяющей нужды судовождения. Поскольку мореходная астрономия тесно связана с навигацией, её иногда называют астронавигацией.



Предметом мореходной астрономии является разработка способов определения по небесным светилам и навигационным искусственным спутникам Земли места судна в море и поправки приборов курсоуказания.

В мореходной астрономии используют инструменты и методы, отличающиеся от береговых, так как наблюдения приходится выполнять на судне, находящемся в море, а судно является подвижной платформой.

В курс мореходной астрономии входят основы сферической и практической астрономии. Сферическая астрономия изучает методы определения положения светил на небесной сфере, законы видимого движения, светил, вопросы измерения времени. Практическая астрономия рассматривает методы наблюдений для определения координат небесных светил, времени и способы определения места судна в море.



Мореходная астрономия позволяет определить поправку компаса по наблюдениям небесных светил, рассчитать время восхода и захода Солнца, начала и конца утренних и вечерних сумерек и определить некоторые другие величины во всех морях и океанах



Ростов - РМУ



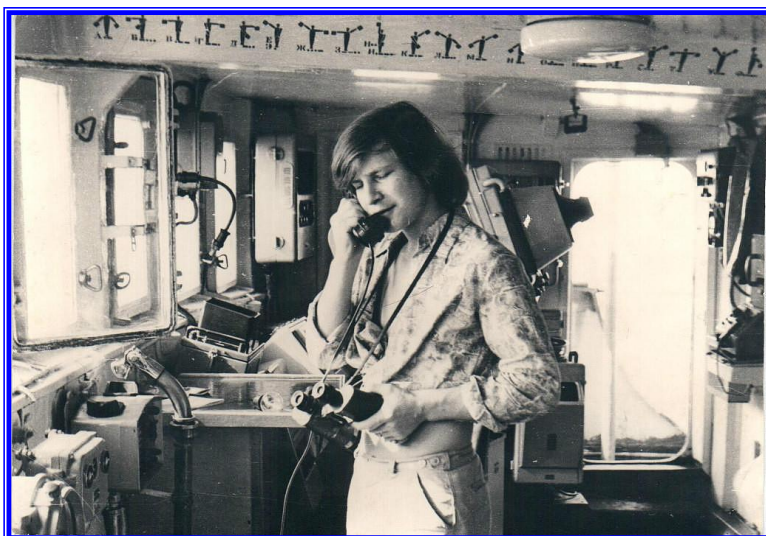
Земли. Принцип астрономических способов определения места судна в море основан на зависимости, которая существует между географическими координатами места наблюдателя на земной поверхности и положением светила на небесной сфере.



Несмотря на развитие радионавигационных средств судовождения, мореходная астрономия не потеряла своего значения и в настоящее время.

Для астрономических наблюдений не нужны береговые сооружения, они не зависят от расстояния до берега, но для проведения астрономических наблюдений необходимы хорошие метеорологические условия, т. е. чистое небо и ясно видимый горизонт.

2.3 Понятие навигации



Долгое время вождение кораблей обозначалось термином «навигация» (лат. navigatio, от лат. navigo – плыву на судне), но с развитием техники и появления дисциплин, изучающих маршруты объектов в воздушном и космическом пространстве, навигация разделилась на множество подразделов.

При Петре I мореплавателей называли навигаторами. В настоящее время слово навигация употребляется в двух значениях: в практическом, как период судоходства, например зимняя навигация, продление навигации, и в более общем – как наука навигация, изучающая вопросы судовождения.



Навигация – ведущий предмет среди других наук судовождения. Она разрабатывает основы судовождения, учёта движения судна в море, который обеспечивает безопасность плавания. Кроме того, рассматривает целый комплекс вопросов: основные понятия о Земле; способы определения мореплавателем основных направлений и расстояний на поверхности Земли; методы определения поправок мореходных приборов; ведение прокладки пути судна на морских навигационных картах; определение места судна навигационными способами. Из них главными



Штурманы



являются: ведение прокладки, т. е. построение на карте пути судна и определение места судна различными навигационными способами – по направлениям на береговые предметы.

Навигация – точная наука, основой для которой является математика, но применяя точные математические методы навигации, не всегда точно можно определить место судна, поскольку в море на него действуют две стихии – водная и воздушная – волны, течения и ветры, сбивающие судно с пути, по которому оно должно передвигаться. Поэтому в навигации, помимо знания теоретических методов, обосновывающих точность судовождения, необходимы опыт и искусство судоводителя. Только знание научных математических основ навигации в сочетании с опытом могут обеспечить безопасность судна в любых условиях плавания.

Заключение

Таким образом, судовождение необходимо для подготовки к управлению маломерными моторными судами, в морском прибрежном и речном плавании.

Хотя нужны не все разделы науки для судоводителя, но знать их также необходимо. Разделы, которые входят в судовождение – лоция, навигация, морская астрономия, искусственные водные пути, гидрометеорология и другие, но основными являются первые три.

У каждого из разделов свой предмет изучения. Предмет лоции – описание морей и океанов, с указанием того, как пролагать по ним путь корабля, чтобы не только миновать опасности, но и примениться к господствующим ветрам и течениям.

Предмет навигации составляет совокупность способов определения места корабля на карте, пользуясь компасом и лагом. При продолжительном плавании вне вида берегов, определение места по приёмам навигации бывает ненадежно и неточно, в виду погрешностей компаса и лага. И, наконец, предмет мореходной астрономии составляет совокупность служащих для этого способов и приёмов. Всё это и входит в такую науку как судовождение.



А здесь тоже музыка, тоже гитары и всякая электроника с микрофонами и динамиками. Любили ростовские курсанты всех поколения повеселиться...



РМУ
1953-1987

РОСТОВ - РМУ



Будущие штурманы и капитаны прокладывают курс пока только в аудитории и под фотоаппарат.



Дирижёр вроде есть, а инструменты что-то не просматриваются. Неужто хором пробуют что-то похожее на «Варяг»... Но судя по мимике хористов, скорее «Яблочко»



Первое что мне бросилось в глаза – это не гитара. Ею в мореходских корпусах не удивишь. А вот одноэтажные койки для меня (выпуск СМ-67) представляют сильное удивление.

РМЛ
1953-1987



Штурманы



Принятие Присяги.

Узнаю Николая Семёновича Кислова.

Странное, правда, место принятия Присяги. Какой-то садик, или скверик. Но Присяга не зависит от места. Главный смысл в её словах!..



Июнь-июль 1967-го рота судомехаников проходила военную стажировку в Севастополе на крейсере «Михаил Кутузов». Там присяга была обставлена несколько по-иному...



РМУ
1953-1987

Ростов - РМУ



Похоже, наша водная станция.
А же больше могут так засе-
дать курсанты РМУ?.. Вот
только причал что-то запущен
до невозможности... Или это
не наша станция?..

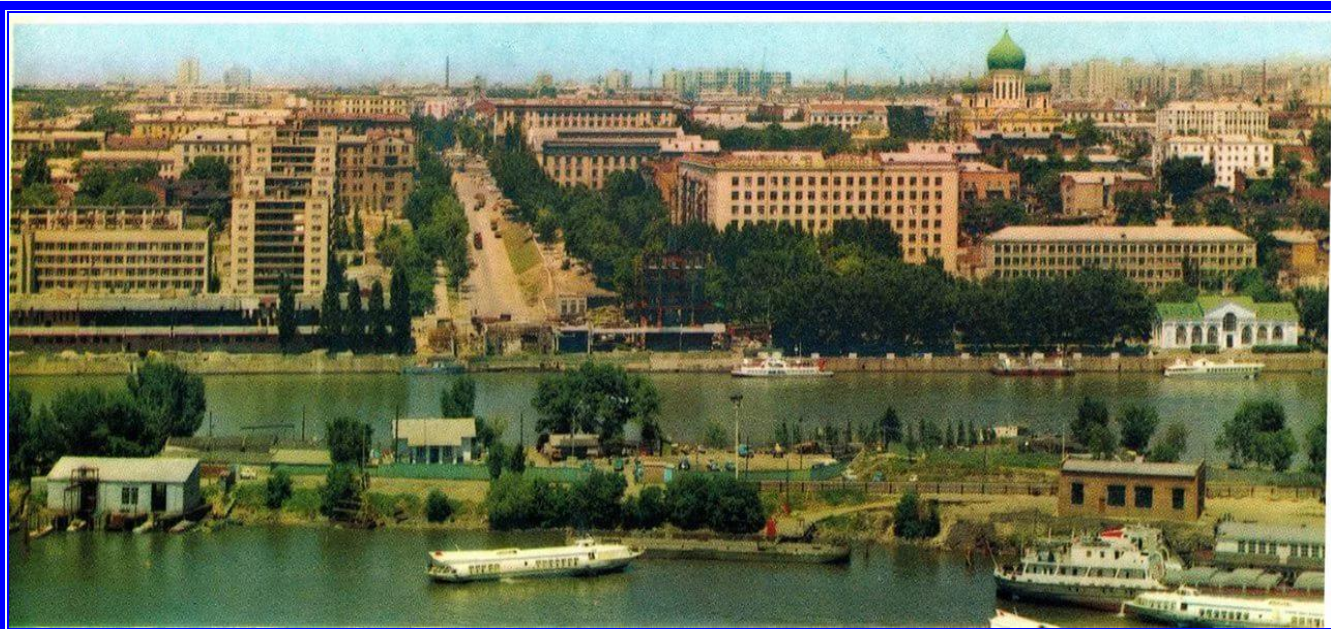
Ну и Тортила!..
А ключик золотой там у неё
нигде не затерялся?.. Поищи
получше...



Штурманы



Шанцевый инструмент выдан всем. Вот только куда с ним, да ещё форма 3?..



Кто-то может себе представить, что именно в этом месте через Дон был перекинут высоководный автогужевой мост. И мы топали в своих ГД через него на водную станцию РМУ, которая находилась в наше время (63-67гг.) вправо по берегу ковша...

Этой фотографии тоже не менее 40 лет, но мост тот ликвидировали как раз в наше время. Правее на Буденовском сквозь зелень просматривается экипаж Седовки, а чуть выше и влево уходит улица Обороны... И милый сердцу старый Морвокзал с буфетом, где можно было остаканиться каким-нибудь портвейном... А потом развесёлые приключения, если повезёт. А нет, так хоть свежий воздух с Дона вперемешку с музыкой от стоящих возле набережной круизных судов.

РМУ
1953-1987

РОСТОВ - РМУ



Экипаж №1. Здесь обитали судоводители. Здесь же была столовая, здесь же медсанчасть и прочие дела... Была как-то эпидемия гриппа в Ростове. Позабавились мы тогда... Но про это смотрите в книге «Вовка Панин в мореходке»...