

ОТЖИ И ЗНАКИ КАФЕДРЫ СУДОВОЖДЕНИЯ

Морская навигационная стенгазета *** сентябрь 2019 года *** Адм. номер 1961

С НОВЫМ УЧЕБНЫМ ГОДОМ!!!

Сегодня в номере:

Первый сентябрь.....	1
Откройте мешок, посмотрите кота.....	2
Пять для лучших, девять для избранных.....	6
Почти по Радишеву, или Европейский дневник Мирона Иванова (часть 31).....	10

– это те обстоятельства, те паззлы, которые из года в год собираются в картинку «Сентябрьская жизнь первокурсников». Из дня в день хорошая привычка жить по-вузовски и уже чуть-чуть по-морячки крепнет и развивается, и под конец первого учебного месяца «караси» перестают чувствовать себя неуютно и, вопреки традиционному для этого вида рыб направлению жизненного пути, попадают со сковородки в воду.

Новый набор – 2019

ПЕРВЫЙ СЕНТЯБРЬ

Первая морская качка редко переживается безболезненно, только спустя некоторое время организм привыкает, а из зеркала исчезает Шрек. Так и первые недели в вузе уходят на то, чтобы молодые люди привыкли к новым для них условиям обучения, которые во многом отличны от школьных.



Суэта первых дней, стремление передвигаться большими группами (наверное, из-за боязни заблудиться), аншлаги на обедах, первые вахты с «большими глазами»



Как правило, этот адаптационный период заканчивается ярким и незабываемым событием – посвящением в курсанты. Однако в этом году дата мероприятия несколь-

ко сдвинулась на более ранний срок, чтобы два зайца в итоге были все-таки пойманы. Наши барки в преддверии предстоящих масштабных рейсов уходили на подготовку в завод, но без их участия вручение курсантских билетов теряет половину (а то и больше) своей праздничности.



Поэтому торжественная церемония состоялась не в октябре, а во вторую субботу осени – 14 сентября. В этот, еще державшийся за лето день Калининградском морском рыбном порту возле ошвартованных «Крузенштерна» и «Седова» впер-

вые вместе собрались курсанты БГАРФ и КМРК, и было их ни много ни мало 700 человек – молодых людей, начинающих пока с единственным штрихом-курсовкой на рукаве (не будем называть его-ее «минусом») свою морскую карьеру.



Курсантский билет, полученный 14 сентября – это один из первых документов в коллекции будущих моряков флота российского. Дальше появятся зачетка, УЛМ - удостоверение личности моряка, цензовые справки с мест прохождения практики и многие другие бумажные и электронные свидетели пути к профессии, а венцом, конечно же, станут учебный и рабочий дипломы. Но случится это только в еще далеком 2026-м году. А сейчас остается только пожелать нашим первокурсникам счастливого пути через тернии вузовских дисциплин, зачетов и экзаменов к мостику их первой штурманской вахты.

С.Бирюков, фото сайт БГАРФ

По страницам дипломных работ

ОТКРОЙТЕ МЕШОК, ПОСМОТРИТЕ КОТА

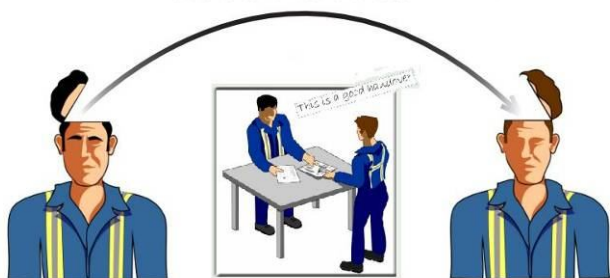
На первый взгляд, смена экипажа настолько банальная процедура, что в ней не должно быть ничего интересного. Ан нет, оказалось, что передача дел – это одна большая проблема. Оказалось тогда, когда один из наших дипломников попытался выяснить все радости и горести общения двух штурманов одной должности,

пребывающих на разных сторонах своего контракта – в начале и в конце. Дипломная работа имела больше постановочный характер (во всяком случае, так сказано в заключении), и тема эта может (и будет) иметь неплохое продолжение. Однако нам интересно не столько всегда пугающий курсантов «инженерный результат» работы, сколько некоторые мысли и моменты, знание которых позволит избежать ошибок при приеме дел и, более то-

го, предотвратит перевоплощение «юно-го» штурмана в клоуна-невежу.

Вначале хотелось бы обратиться к одной большой цитате, которую для интриги можно прокомментировать известной фразой: «Было бы смешно, если бы не было так грустно». Итак, старший помощник капитана рассказывает...

«Вот я опять на борту очередного немецкого контейнероносца. Не поверите, я тут уже две недели, но только сейчас появилось свободное время, чтобы написать пару строк. А все дело в том, что сменщик мне попался уникальный лоботряс, лентяй, тунеядец и вообще человек безответственный. Благодаря ему, я уже как две недели навожу порядок на своем участке работы и восстанавливаю из руин судовые спасательные средства. Сие наплева-тельное отношение к работе и подтолкнуло меня на материал о том, что такое передача дел на судне, зачем она нужна и сколько это занимает времени.



Передача дел – это такое увлекательное мероприятие, коим суждено заниматься всем морякам, вне зависимости от должности и зарплаты. Нормальный моряк старается выполнять свою работу качественно и вовремя, чтобы не оставлять своему сменщику гору «хвостов» и прочих недоработок, а по приезду последнего на судно все четко и с расстановкой объяснить: какие есть нюансы, на что обратить внимание, а куда не стоит заглядывать ни в коем случае, чтобы окончательно не подорвать психику.

Офицер согласно современным веяниям относительно безопасности судна имеет в своем распоряжении большое количество документации и прочей бюрократической

писанины. Всю эту писанину нужно вовремя заполнять, контролировать ее наличие и отправлять копии в компанию и чартеру. Он должен лично осуществлять проверки машинного оборудования, сепараторов, судовых систем, дизель-генераторов, спасательных средств, радиооборудования, корпуса судна и т.п. На все есть соответствующая бумажка, и у каждого судовладельца существуют свои специальные формы проверок и отчетов. И желательно, чтобы сменщику рассказали при передаче дел, какой документ где лежит, когда заполнять и куда отправлять. А чтобы он не забыл все вышеперечисленное, при передаче дел составляется соответствующая бумага – hand-over report, где указаны все основные моменты по ведению дел.

На то он и офицер, что закончил мореходку и имеет за плечами багаж знаний. Этот самый багаж при должном его использовании может очень сильно облегчить жизнь сменщику.

На нынешнем моем судне, судя по всему, товарищ использовал свое серое вещество не по назначению. Вот несколько примеров того, как не надо делать – бэлл-бук и карго-бук на мостике пустые, в судовом журнале не записаны проверки, учения по тревогам и даже кто капитан неизвестно; корректура каталога и карт не велась, судно полгода каталось по аннулированным картам. Навигационные книги не корректировались вообще. Такое впечатление, что вот только получили новые, нет ни единой вклейки, вставки, вписки; навигационная прокладка – черт ногу ломает – точки на навигационной карте, точки на электронной карте, точки в GPS, точки в вояж-плане не соответствуют друг другу и все по-разному пронумерованы. Прогнозы погоды считались, по-видимому, происками лукавого и не подшивались в папку, а майнались за борт сразу после прочтения. Папка по навигационным предупреждениям не велась. Проверки радиооборудования не прово-

дились, записи в радио-лог буке по принципу одна страница – месяц (я так кратко не умею излагать свои мысли). Половина радиооборудования была вырублена наглухо. Пожарные гидранты в таком состоянии, что, по-видимому, были уже давно отданы на глумление вандалам. В спасательной шлюпке имущество растащили на сувениры – половина отсутствует...

У нас был случай. Третий помощник утром приехал на судно, вечером отход. Как всегда, отходили очень срочно. Вахтенный третий встретил лоцмана, привел его на мостик. Капитан еще в каюте. Буксиры под бортом стоят. Лоцман вежливо просит потушить свет на мостике. Третий помощник облазил все переборки в поисках выключателя – не нашел. Капитан нашел.

Опытный человек всегда спрашивает про наличие проблем по своему заведованию: что не в порядке, что нужно заказать и что заменить в ближайшее время. Во все остальное при условии надлежащего выполнения своих обязанностей предыдущим человеком можно вникнуть уже в процессе работы. Бывает также, что у старпома, старшего механика и капитана сменщики катаются до двух недель на судне – новые вникают во все дела, документацию и прочее, а бывалые с умным видом передают им нюансы и тонкости своей работы. Это случается, если человек первый раз в должности работает или первый раз в компании.

Новый человек приезжает на судно в надежде, что его сменщик все контролировал и держал руку «на пульсе», что работа велась согласно требованиям и двигалась в правильном русле. Это нормальная морская практика – сдавай свои дела так, как хотел, чтобы сдавали их тебе».

В качестве еще одного примера, который наглядно демонстрирует возможные последствия ненадлежащей передачи дел уже вторым помощником капитана, можно привести случай, происшедший два года назад у берегов Великобритании. По-

сле успешной проводки судна лоцманом на выход из порта, он должен был быть высажен на лоцманский катер. Высота борта была такова, что сделать это без лоцманского трапа не представлялось возможным. Ко всему лоцман осуществлял проводку не один, а в сопровождении кадета. Требования, которые обычно предъявляются к лоцманам в любой стране мира, дают представление о том, что настоящий кадет был капитаном с достаточно большой практикой, а к тому же имел большую массу тела.

После подачи лоцманского трапа первым на него ступил лоцман и без каких-либо проблем спустился на палубу катера. Однако через некоторое время после того, как движение вниз начал кадет, трап оборвался, и будущий специалист по проводке судов упал на палубу и получил повреждения средней тяжести.

В результате расследования было установлено, что из-за ненадлежащего обслуживания трап, обветшав, пришел в негодность, и его разрывная прочность уже не соответствовала массе человека, который по нему пытался спуститься.

Лоцманский трап являлся заведованием второго помощника капитана, но при приеме дел у своего коллеги он не произвел детального осмотра этого элемента. Причины для этого было две. Во-первых, на судне было два постоянных экипажа, и моряки сменяли друг друга по кругу, глаз замыливался. Прием дел осуществлялся быстро и под честное слово, без фактической проверки имущества. На первый взгляд, это было оправдано – через время короткого контракта имущество «возвращалось» его предыдущему «владельцу».

Во-вторых, в силу некоторых причин, второй помощник капитана в предыдущем рейсе провел все-таки проверку и надлежащее обслуживание лоцманского трапа, и был в нем абсолютно уверен. Однако в процессе расследования выяснилось, что проверенный трап, который хранился на баке, был в какой-то (не выясненный при

расследовании) момент заменен на аналогичный, но не отвечающий установленным требованиям. Последствия этой ситуации были уже описаны выше.

Повреждения, полученные кадетом лодмана, не были столь критичны, и здоровье поправилось достаточно быстро. Во всяком случае, намного быстрее, чем второй помощник капитана закончил «отписываться» от различных инстанций. Несмотря на все обстоятельства, предъявленные фотодоказательства того, что в предыдущем рейсе был другой трап, а по документам замена не производилось, вина полностью легла на второго. На любой его аргумент инвентаризатор отвечал риторическим вопросом: «Your responsibility?».

Другой наглядный пример связан с утерей имущества. Старший помощник капитана, работающий на судах одной рижской компании, после окончания контракта уже как месяц находился в отпуске, когда ему позвонил менеджер. По его информации при последней передаче дел старший помощник не передал своему коллеге одну рацию, о чем последний доложил капитану, а тот в офис компании. Вместе с тем, штатная процедура передачи в свое время была проведена полностью, претензий со стороны принимающего не лично, не в присутствии капитана высказано не было. Однако какого либо документального подтверждения надлежащей передачи (например, акта приема-передачи, подписанного капитаном) на руках у сдавшего не оказалось. В итоге компания без подробного расследования и формально заняла позицию тех, кто находился на борту судна, и привлекла к финансовой ответственности сдававшего дела.

Большое значение при передаче дел имеет внешняя организация смены экипажа. Офицерский (или более узко – штурманский) состав может меняться либо все вдруг, либо по должностям. При этом нередко случается так, что транспорт, доставивший к борту судна вновь прибывших (или прибывшего), забирает и убывающих

моряков, т.е. вся процедура передачи дел должна уложиться в очень короткий промежуток времени, чтобы избежать простаивания транспорта и лишних расходов со стороны судовладельца.

Аналогичные ситуации складываются и с перелетами, когда билеты, трансферы организуются судовладельцем таким образом, что одновременное нахождение на борту сменяющего и сменяемого занимает порой даже минуты, которые необходимы для рукопожатия.

По сути, проблема передачи дел имеет прямое отношение к человеческому фактору и включает в себя невнимательность, усталость после перелета, излишнюю самоуверенность и халатное отношение к обязанностям. К большому сожалению, несмотря на наличие действующего рабочего диплома, являющегося подтверждением наличия компетентности, требуемого от вахтенного помощника Кодексом ПДНВ, прибывающие на борт судоводители не всегда имеют необходимый даже для надлежащего приема дел объем знаний, умений и навыков. В итоге таким специалистам бывает трудно проверить как фактическое наличие получаемого в заведование имущество, так и его целостность и работоспособность. Как можно проверить работу того, в отношении чего ты не знаешь – как оно должно работать.

Следующий момент – из-за продолжительного многочасового перелета и последующего за этим утомления принимающий дела не может должным образом концентрировать внимание, воспринимать и оценивать информацию и делать адекватные выводы.

И, наконец, личные отношения, складывающиеся на судах, где экипажи работают и меняют друг друга годами, приводят к передоверию – принимающий верит сдающему на слово и подписывает все документы. Возможна и обратная ситуация, также имеющая отношение к этой, коммуникативной, составляющей процедуры передачи дел. Языковой барьер, различ-

ные подходы к процедуре, как и различное видение своих обязанностей приводит к неверной трактовке информации и ошибкам при принятии имущества в заведение.

Получается, что часто новые штурмана получают от своих предшественников кот в мешке, хранят его и передают дальше,

даже не заглядывая.

Говорить о проблемах передачи дел можно часами, но мы остановимся только ради того, что бы дипломнику следующего года было что писать и защищать.

С.Бирюков

Учеба

ПЯТЬ ДЛЯ ЛУЧШИХ, ДЕВЯТЬ ДЛЯ ИЗБРАННЫХ

На страницах «ОиЗ» уже не раз обсуждалась одна особенность нашей специальности, которую, положив руку на сердце, следует признать ее большим достоинством. Абитуриенты подают документы в приемную комиссию, чтобы через пять лет встать на мостик и дорасти впоследствии до капитана, а не для высшего образования как такового. В итоге почти все наши выпускники применяют свой диплом по прямому назначению, а не для анкетных строк про образование при трудоустройстве на должность, например, «продавец-консультант». Однако у этого достоинства есть и свой небольшой минус – сгитировать наших курсантов на поступление в аспирантуру в разы труднее, чем в случае неморских специальностей. Любое вроде бы аргументированное красноречие почти всегда упирается в убивающий наповал вопрос «Зачем?». Это «зачем» можно расписать и подробнее: «Я закончу академию, получу сначала учебный, а затем рабочий диплом, стану зарабатывать честным и интересным трудом не одну тысячу нерусских денег, видеть своими глазами десятки стран, каковы причины для того, чтобы я изменил свои желания и планы и скорректировал жизненный путь? Я иду в магазин за сладким тортом, и убедите меня вместо него купить полезную булочку». Если бы ответ был прост, то в отдел аспирантуры стояли бы очереди. Вместе с тем, ответ, действительно, прост. Учеба в аспирантуре и следующее за ней

научно-педагогическое будущее нужна поступающему как минимум для того, чтобы реализовать по максимуму свой интеллектуальный потенциал, а не консервировать мозги в баночке с рассолом. Очевидно, такая перспектива и такой аргумент очень редко перевешивает денежное и романтическое морское профессиональное будущее. Но часто и не надо, только единицы способны к обучению в аспирантуре, только избранные в дополнение к интеллекту имеют исследовательскую и преподавательскую жилку (или хотя бы одну из них), но и для этих талантов поставить «стрелку» на их дороге в будущее стоит невероятного труда. Здесь вспоминается наш выпускник Олжас Есембаев, которого не в обиду другим можно назвать самой светлой головой факультета как минимум за последние 5-7 лет. Олжасу сам Бог велел делать великие научные открытия, но молодой человек так и не изменил своему желанию сделать карьеру моряка (и надо отдать должное – карьера свою он строит более чем удачно).



Говоря о побудительных мотивах и о причинах продлить обучение в вузе с пяти до

девяти лет, нельзя, конечно, упомянуть об отсрочке от службы в вооруженных силах на все аспирантское время. Видимо, именно этот мотив нередко делает списки поступающих в некоторой части довольно занимательным документом, который включает в себя фамилии людей, для которых привычка мыслить на протяжении всех предыдущих лет обучения была плохой. Однако поступить в аспирантуру – это не дорого перейти на зеленый свет и, слава Богу, эти фамилии больше нигде в связи с аспирантурой больше не появляются.

Целью сказанного выше было отнюдь не реклама аспирантуры и не желание привести безапелляционные аргументы в ее пользу – только потому, что будь эта цель таковой, ее вряд ли бы можно было считать достигнутой (и, более того, достижимой). Все это – некоторый пролог к методическим указаниям тем курсантам, кто без какого-либо давления извне и исходя только из внутренних побуждений все-таки примет (или уже принял) судьбоносное решение оставить диплом о высшем образовании в приемной комиссии нашего вуза. Итак, аспирантура от поступления до выпуска – такова тема следующего ниже ликбеза.

Если до 2013 года аспирантура считалась послевузовским образованием, то сейчас она – третья степень высшей школы. Отчасти поэтому процедуры поступления, обучения и выпуска несколько повторяет аналогичные процедуры нашего родного специалитета.

Документы в аспирантуру подаются в ту же самую приемную комиссию вуза и в традиционное летнее время приемной кампании. Далее, в последней декаде августа претендентов ждет два вступительных экзамена – иностранный язык и специальность (программы экзаменов, включая экзаменационные вопросы, находятся в свободном доступе на сайте КГТУ). С 1 октября начинается учебный год, в течение которого аспирантов ждут знакомые

уже лекции, семинары и экзамены, но их объем много меньше, чем у курсантов. Основная работа – самостоятельная, и связана она с выбранным после поступления направлением исследования. Впрочем, эта работа хоть и самостоятельная, но без анархизма. У каждого аспиранта есть свой руководитель, а на каждый учебный год составляется индивидуальный план, о выполнении которого необходимо держать отчет по окончании года.

Заканчивается четырехлетний срок обучения государственным экзаменом, докладом об основных результатах подготовленной научно-квалификационной работы (диссертации) и дипломом об окончании аспирантуры, в котором будет прописана квалификация «Исследователь. Преподаватель-исследователь». Формулировка квалификации предельно коротко описывает то, чем может заниматься выпускник аспирантуры, т.е. научно-исследовательской и преподавательской деятельностью. Впрочем, для занятия первичных преподавательских должностей наличие диплома об окончании аспирантуры не требуется, но перспективы без него никакой.



Упомянутый «доклад о результатах» – это еще не есть защита диссертации. Процедура представления доклада больше схожа с защитой дипломной работы. Диссертация же защищается в специальном диссертационном совете, но у аспиранта нет никакой обязанности это делать.

Кстати, географически ближайший диссертационный совет по нашей специальности – «Эксплуатация водного транспор-

та, судовождение» – работает в Санкт-Петербурге при ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова. В диссовете же нашего университета можно защитить (точнее, защищать) диссертацию по специальности «Безопасность в чрезвычайной ситуации (в морской индустрии)».



Про подачу документов и поступление выше было написано совсем немного, но именно этот начальный этап больше всего интересен курсантам-судоводителям.

Поступить на нашу специальность не просто трудно, а очень трудно. Во-первых, конкурс не маленький. Так, в этом году было выделено всего два бюджетных места, но не на специальность, а на группу специальностей (направление), название которой «Техника и технология кораблестроения и водного транспорта». Иными словами, кроме судоводителей в число претендентов на эти места входили механики, электромеханики и кораблестроители.

Во-вторых, сдав два экзамена на отлично, легко можно оказаться за бортом, как это случилось, например, с Кириллом Артамоновым в прошлом году. Есть такое понятие в правилах приема как «индивидуальные достижения», баллы за которые суммируются с баллами за экзамены. Так, красный диплом оценивается в один балл, так же как и зарегистрированная программа для ЭВМ. Один балл можно также получить за победу в конкурсах «У.М.Н.И.К.» и «СТАРТ». Патент и публикация статьи в журнале из перечня ВАК

добавляет по два балла, а публикация в изданиях, входящих в международные реферативные базы данных и системы цитирования Scopus и Web of science – три балла. Конечно, не наше дело критиковать систему учета индивидуальных достижений, но из-за наличия в ней множества парадоксов держать мнение за пазухой тоже не хочется. Реализуемая схема значительно умаляет ценность вступительных экзаменов. Например, тот же Кирилл Артамонов, получив итоговых 10 баллов, уступил место в аспирантуре конкуренту, у которого еще до сдачи экзаменов был восьмибальный гандикап. Подобная начальная расстановка допускала, что претендент, получив на вступительных две тройки, все равно был бы на два корпуса впереди нашего Кирилла. Такая практика существует и при поступлении на первый уровень высшего образования (т.е. на первый курс), когда результаты ЕГЭ за особые заслуги увеличиваются на 5-10 баллов, но прибавляют то их к 200, а не к 8-10. Понятнее было бы, если дополнительные баллы при поступлении в аспирантуру принимались бы во внимание в случае одинакового результата на вступительных экзаменах.

Другой момент. Красный диплом, к которому студент или курсант шел шаг за шагом пять лет, прилагая весь этот срок немалые усилия, приравнивается, например, к программе для ЭВМ, которую написать, думается, проще, чем заслужить красный диплом. Тем более, умение писать такие программы не является профильным умением для судоводителей, электромехаников и др., а оригинальность алгоритма при регистрации программы никем не оценивается. Иное дело патент.

Тот же красный диплом дает меньше баллов, чем статья в журнале из перечня изданий, в которых Высшая аттестационная комиссия рекомендует публикацию результатов диссертационных исследований, но потенциальный аспирант только пытается добиться права начать эти ис-

следования. При этом, публикации в студенческих научных изданиях (например, «Вестник молодежной науки») могут учитываться только при равенстве баллов.

Однако критика критикой, но к системе нужно приспособливаться, «зарабатывая» заветные бонусные баллы заранее. Самый «простой» вариант – это красный диплом. Простой – потому что понятный. Для его получения необходимо: а) не «поймать» на сессионных экзаменах двоек и троек; б) иметь по дисциплинам, выносимым в приложение к диплому, среднюю оценку не менее 4,75; в) сдать государственный экзамен и защитить дипломную работу на «отлично».

Получить «+1» при помощи программы для ЭВМ тоже выполнимая задача, а вот опубликоваться в журнале ВАК... Здесь в разы труднее, и в моноавторстве (т.е. с указанием только одного автора) это вряд ли получится. Очень сомнительно, что авторитетный журнал, где среди авторов доктора и кандидаты наук, примет статью человека, который даже аспирантом еще не является (заметим, что «серые» платные схемы мы не рассматриваем – нельзя начинать с обмана). Если такая публикация и осуществима, то только в соавторстве с авторитетным руководителем. Естественно, что статья должна иметь научную ценность и не страдать реферативностью, т.е. в ней должны быть представлены результаты научного исследования. Кстати, оптимальным для будущего ученого видится следующий путь. Где-нибудь курсе на втором-третьем курсант «цепляется» за определенную тему и конкретное направление исследования, выступает на студенческих конференциях и развивает эту тему в дипломную работу, получая некоторый прообраз (начало) кандидатской диссертации. Поступив в аспирантуру, он из этих начал растит понемногу полноценную работу, используя полученные знания и умения в части, касающейся проведения научных исследований. Однако и защитой дело не стоит заканчи-

вать, а использовать кандидатскую диссертацию как отправную точку к более глобальным исследованиям, результаты которой в перспективе могут лечь в основу диссертации докторской. Однако, насколько эта траектория оптимальна и красива – настолько же и маловероятна.

Итак, вывод из сказанного для желающих стать аспирантом только один – готовиться к поступлению необходимо не после получения диплома о высшем образовании, а много загодя, создавая себе необходимый «балльный» задел для успеха.



Поступить на бюджетную аспирантуру вполне реально, были бы мозги

И, все-таки, еще раз хотелось бы вернуться к мотивации. Настоящее счастье ученого ждет только того, кто двигает себя простым, идущим изнутри исследовательским интересом, не обремененным «денежной морковкой». Вспоминается одна фраза, авторство которой, к сожалению, позабылось: «Там, где появляются деньги – исчезает наука». Однако, наука ради науки – это удел гениев, а Эйнштейн, все-таки, это штучная продукция природы, и в современном рациональном мире открытия делаются только при должном материальном обеспечении. Даже самые изначально бредовые идеи получают свой бюджет. Главное – дерзнуть, т.е. сделать то, что свойственно молодым, и кажущаяся сейчас проигрышной в материальном плане аспирантская перспектива, потом превратится в предмет для доброй зависти и гордости однокурсников. Недаром

слово «аспирант» в переводе с латыни означает «стремящийся».

Не выдержав высокой конкуренции на бюджетные места, претендент может обратиться в аспиранта, заключив договор на платное обучение. Однако это удовольствие не из дешевых. Цена вопроса в случае первого года обучения – 200800 рублей.

В настоящее время в аспирантуре Университета учатся несколько наших выпускников. Если Валерий Глушков, Стас Данильчук и Андрей Крицкий уже приближаются к окончанию, то Дарья Кузнецова только начала свой аспирантский путь.

В заключение хотелось бы процитировать несколько пафосные, но от этого не менее красноречивые слова начальника отдела аспирантуры Российского нового университета Ларисы Викторовны Яковлевой: «Аспиранты – это интеллектуальная элита общества! Если, будучи студентом, вы серьезно заинтересовались ка-

кой-то областью знаний, или вас привлекает работа преподавателя, то поступление в аспирантуру – самый верный путь. Аспиранты становятся высококлассными специалистами, и для потенциальных работодателей они интересны и конкурентоспособны. Но аспирантом может стать не каждый. Обучение в аспирантуре – это время очень интенсивной интеллектуальной работы. Поэтому нужно иметь не только желание, но и данные, необходимые для научно-исследовательской деятельности. Исходя из опыта работы с аспирантами, можно сделать вывод, что успешно заниматься научными исследованиями может оптимистичный и стремящийся к успеху человек, обладающий незаурядными волевыми качествами и такими личностными характеристиками как честолюбие, жизнелюбие, самокритичность, самоотверженность, креативность и целеустремленность».

В.Бирюков

Дороги выпускников

ПОЧТИ ПО РАДИШЕВУ, ИЛИ ЕВРОПЕЙСКИЙ ДНЕВНИК МИРОНА ИВАНОВА (ЧАСТЬ 31)

Вот и все. Спустя без малого три года, как закончилось длительное велопутешествие нашего выпускника Мирона Иванова из Калининграда в Марокко и обратно, заканчиваем и мы повествование о нем, а точнее, публикацию путевых дневников Мирона. Тридцать один номер газеты представлял свои квадратные сантиметры для «проживания» занимательным историям и фотографиям. Спасибо, Мирон! Удачи тебе!

18 января 2017 года

Ильяс не каучсерфер. Ильяс не особо знает языки. Ильяс не понимает, кто это, и за что ему свалился на голову этот парниша с велосипедом через совершенно незнакомого человека. Но Ильяс отличный парень, который, недолго думая,

вник в ситуацию и принял меня как давно знакомого друга. В очередной раз местные нравы обезоружили. Это был очередной финт «А ну-ка руки вверх, бестолковый эгоцентричный баклажан, смотри, что значит гость у нормального человека». В нашей речи было крайне мало слов соприкосновения, но желание рассказать и обилие жестов восполнили и без того красноречивую картину.



Ильяс, узнав, что у меня есть все необходимые спальные принадлежности, и что-

бы не смущать семью, предложил мне огромный пустующий дом. Марокканский туалет, марокканский газовый баллон, марокканская тепловая изоляция. Я уже приноровился ко всему этому и без труда накипятил себе воды, принял душ, устроил место для сна и спал просто прекрасно. Но перед этим Ильяс проташил меня по своим друзьям и подругам, которые готовили вкуснейшее печенье с ореховой массой на продажу следующим днем и громко раздавали замечания по поводу выполнения домашнего задания непоседливому малому лет тринадцати. Мне очень нравится смотреть, как живут люди, как их поведение и мышление генерирует окружающую среду. Я уже писал, что дома – полноценное продолжение их обитателей. Всегда интересно это видеть.



Следующим утром мы перекусили с Ильясом в кафе, и я покати в сторону Асилы. Но сделав очередную остановку, понял, что мне необходимо просто еще раз прокатиться автостопом, ибо в Испании это будет уже дохлый номер. Я просто поднял руку, и, не простояв трех минут, уже закидывал сумки в багажник каблучка, а железяку крепил на крыше. Подобрал меня рабочий порта, который ехал до Танжера – мы весело болтали обо всем подряд.

Очень хотелось ехать до самого Танжера. После предыдущего дня тело протестовало против любых физических нагрузок. Распознав в этом элементарнейшую лень, я мысленно послал его к черту и попросил

скинуть меня в Асилле (город за 50 км до Танжера), чтобы погулять и потом прокатиться еще немного. Это был заключительный симпатичный и не переполненный туристами городок, ибо в Танжере начинался обычный безликий туристический пейзаж, где одни пытаются как-то культурно пресытиться, рассмотреть в этом страну и людей, а другие – заработать на этом максимальный барыш, впарить нужные и ненужные вещи по суперзавышенным ценам, не стесняясь показать отношение к европейцам как к ходячим кошелькам. Типичный большой город.



Асила понравилась, я там даже застрял, но через пару часов понял, что пора двигаться дальше, и полетел по привычным холмистым дорогам северного Марокко.



В Танжере оказался довольно скоро, но хосты, пригласившие меня, куда-то исчезли. Я побегал пальцами по клавиатуре в Макдональдсе, разослав под пятьдесят запросов. Но это было начало недели с

плотным рабочим графиком. Однако я знал, что все будет нормально. Пять месяцев эта уверенность материализовывалась в совершенно необычных формах, и все действительно становилось нормальным. Особенно когда не боишься остаться без ночлега – все работает просто прекрасно. Сколько раз я уже вслепую ехал в никуда, и все всегда складывалось прекрасным образом. Магия. Точно вам говорю.

Через полтора часа мне прилетело пять предложений ночевки, но поехал я к парню, у которого хостился Арбуз астраханский, если вы его еще помните с предыдущих постов – вписался к Абду. По меркам Марокко у него вообще был инопланетный дом, в супер европейском стиле с большим количеством классных арт-штук.

Следующий день в Марокко был Днем независимости, и почти ничего не работало. У Абду был выходной, и мы почти весь день катались по Танжеру на его скутере, представляя собой двухместный кряхтящий на склонах ураган. Чего стоило жесткое родео по медине, когда проносились в двух сантиметрах от зевак по узким улочкам. И снимать было откровенно страшно, потому что... «Держись тушка, сейчас будет вираж».

Это был предпоследний день в Марокко. Еще одно острое желание прокатиться на мотоцикле или мотороллере было закрыто. Супер.

P.S. Впервые видел, как работают плугом, впрягая в него двух быков.

20 января 2017 года

Быстро сгребая вещички в сумки, я думал, как лучше проложить путь на выезд из Танжера так, чтобы заодно заехать на почту. Черда праздников местных закончилась, и я смог отправить давно приготовленные заключительные марокканские открытки, отдав последние дирхамы за марки и оставив чай дядьке, присмотревшему за великом. Почта была не без оче-

редей, конечно. Я уже говорил, насколько Марокко похоже на Россию?

В Испании меня вызвался hostить Франциско, я оставил ему сообщение с ожидаемым временем прибытия, и рванул в порт Танжер-мед. Эти беспонтовые холмы сжирали кучу энергии на подъемах. Единственное радовало, что те серенькие пейзажи сейчас очень озеленились, и я понял, почему марокканцы любят север страны. Здесь прямо альпийские луга.

До порта я ехал очень долго, и оказался там только в районе трех часов. Проехав мимо все очереди машин, помахал швейцарцу, который улыбался больше всех, а он в ответ крикнул «Cheater». Велосипед – супер быстрый способ проходить границы, чуть ли не vip-транспорт. Вы не подумайте, я проскакивал только с разрешения стоящих в очереди.



Пробежав по кассам разных компаний, выбрал ближайший паром, отход которого планировался на 16.00. Несусь сквозь ряды, возле будок таможни, следуя за жестами пограничника, вклиниваюсь между двух мотоциклов. Один обычный испанский турист. А вот мотоцикл второго я видел только на дакаровских гонках. Теперь они называются по-другому, но этап ралли проходил здесь сразу после Нового года. Лицо у человека было до невозможности сторевшим. Пограничник долго шурился в ответ на краснолицую ухмылку, но не стал задерживать. Потом он обратился ко мне, и я открыл одну сумку – этого было достаточно.



Я приехал за двадцать минут до отправления, но не увидел паром. Крутился вокруг причалов, но так и понимал – загружаться. Оказалось все просто. Не уехал я в четыре. Паром с большой задержкой приполз часа через полтора, но и в шесть мы еще стояли у причала. Я снова перебирался затемно, и фоток корабля не осталось.

Просрочив все контрольно-связные точки с Франциско, я написал ему в десять вместо запланированных семи. Но добродушный дядька забрал меня почти от самого входа в порт. Угощал вкуснейшей копченой колбасой и сыром, поил колой. После трех месяцев иной кухни, это были настоящие разряды молний в голове, торнадо и легкие землетрясения отделов мозга, отвечающих за восприятия вкуса. Ну а на следующий день мы обошли Альхесирас.

Я заново учился стоять на красном светофоре, двигаться по разметке, удивлялся, что никто не пытается меня обогнать впритирку, даже когда я задерживаю его уже на целых четыре секунды. И даже не сигналил! Что люди гуляют везде вечером без всяких последствий. В общем, какое-то ощущение безопасного инкубатора появилось. Вот они – контрасты.

20 января 2017 года

Здравствуй, товарищ снег. Здравствуй, ветер и метель в глаза. Здравствуй, уважаемый туман. Вы все прекрасно выглядите. Дайте я вас обниму.

Ползу от Варшавы на север, сегодня сделал тестовые 112 (с тремя остановками на обогрев пальцев), посмотрю завтра, как восстановлюсь, определюсь с погранпереходом и дам более подробную инфу.



Тот, кто греется вакуумом от фур, слегка дрефтит на виражах, у кого под слоем льда на куртке горит Испания, а изо рта летят клубы пара, тот, скорее всего, я.

И всем зимнюю резину, пацаны!

21 января 2017 года

Друзья, заканчивается своеобразная поездка, перевалившая за восемь тысяч километров на велике, и последний маленький этап остается завтра от Багратионовска до Калининграда. Дороги сейчас превратились в реки, и, честно говоря, у меня вся экипировка рассчитана скорее на Африку, чем на нашу область, особенно стертые почти в ноль покрышки.

Будет мокро, грязно и относительно прохладно. Но мне в любом случае ехать, и выбор лишь за тем, что одному или с кем-то. На случай, если кто-то хочет прокатиться воскресным утром, завтра в 10:30 в Баграте можем стартовать и часа за три спокойно доехать (средняя скорость 15-25, впрочем, можно и шустрее, если попадется темповой атлет).

Буду рад компании, потому как по нашим дорогам безопаснее и веселее. В конце

концов, подсесть кому-то на колесо, и укрыться от ветра за широкими плечами – редкое удовольствие...



Ну а затем доедем до пл. Победы, думаю не позже трех. И все. Где все началось, там все и закончится. Кто хочет повидаться – конечно же, подходите. Поотбиваем пятули, пообнимаемся (или что там делают в таких ситуациях), если захотите – покатайтесь на железяке, если она доживет до завтра. Ну а сейчас мне уже очень пора выплывать из Ольштына.



21 января 2017 года

Стойте, ребята, я в Бартошицах, и понял, что если не будет проблем на границе, «гашу» до Калининграда сегодня, если не выйдет и застряну, отпишусь после прохода границы.

Двину по А195, на площади буду часам к девяти. Увидимся.

Update! Границу прошел, еду по трассе, до десяти часов вечера тусить буду на клевере. Подходите, кому не лень!

23 января 2017 года

Встреча состоялась. Было все очень здорово и замечательно. Спасибо всем огромное!

М.Иванов



vk.com/ogniznaki