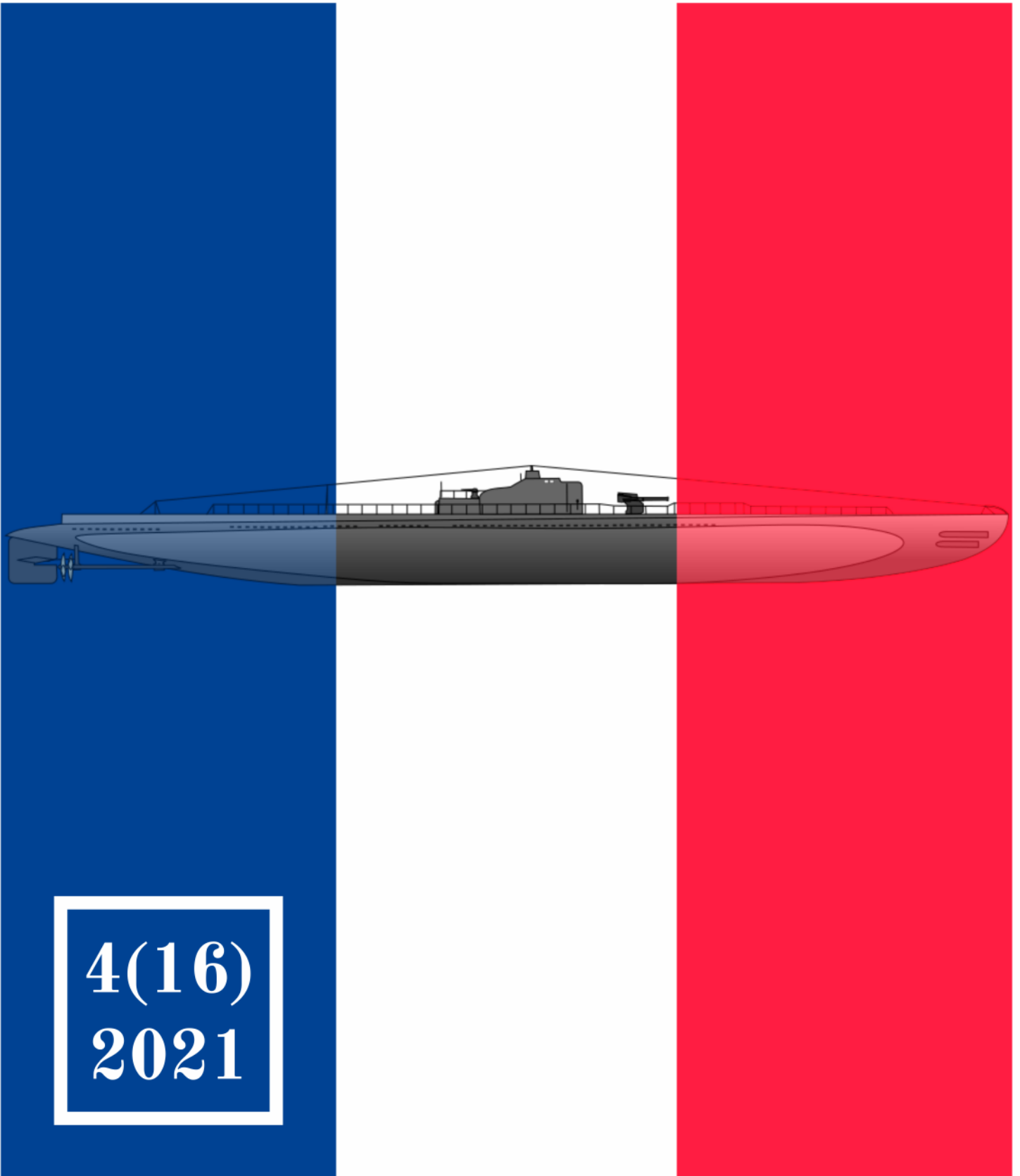


VIII VII VI V IV III II I

РУБЕЖИ

ИСТОРИИ

I II III IV V VI VII VIII IX X



4(16)
2021

РЕДАКЦИЯ:

Главный редактор:	Ливенцев Дмитрий Вячеславович д.и.н. профессор, г. Воронеж
Заместитель главного редактора	Бахтин Виктор Викторович к.и.н. доцент, г. Воронеж
Заместитель главного редактора	Ефремов Дмитрий Александрович к.пед.н. доцент, г. Воронеж

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

Валери Ив Роже Мамбетов преподаватель Франция, г. Бордо
Гостев Руслан Георгиевич д.и.н. профессор г. Воронеж
Джорджо Скотони д.и.н. профессор Италия, г. Модена
Кротов Павел Александрович д.и.н. профессор г. Санкт-Петербург
Македонская Вера Александровна д.и.н. профессор г. Москва
Павел Кркош PhD доктор философии, Польша г. Краков
Савушкин Леонид Михайлович д.и.н. профессор г. Воронеж
Третьяков Александр Викторович д.и.н. профессор г. Курск

СОДЕРЖАНИЕ:

ДЕНЬ В ИСТОРИИ

Ливенцев Д.В.

11 ИЮЛЯ 2003 г. – ПЕРВЫЙ ОФИЦИАЛЬНЫЙ ВИЗИТ ИНОСТРАННОЙ
ФРАНЦУЗСКОЙ АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ В РОССИЮ.....стр. 3

ИСТОРИЯ РОССИИ

Воробьева С. А.

ТРАГИЧЕСКАЯ КАТАСТРОФА НА РЕКЕ КУРА 6 ЯНВАРЯ 1892 г.....стр. 8

Ливенцев Д. В.

ПИСЬМО ПЛЕННОГО РОССИЙСКОГО МАТРОСА ИЗ ЯПОНИИ (НА МАТЕРИАЛАХ
ГАЗЕТЫ «ДОН»).....стр. 13

Лысак Т. Н.

К ВОПРОСУ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ МОРСКИХ ВЫСТАВОК КОМИТЕТОМ МОРСКИХ
ЭКСКУРСИЙ.....стр. 19

Сиволапова Е.А.

ОСОБЕННОСТИ РАЗРАБОТКИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ БАКАЛАВРИАТА
СОГЛАСНО ФГОС ВО 3++.....стр. 24

Федулов С. В. / Мизиркина Н. Н.

РАЦИОНАЛИЗАТОРСКАЯ И ИЗОБРЕТАТЕЛЬСКАЯ РАБОТА НА
БАЛТИЙСКОМ СУДОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ.....стр. 28

УДК 359:947.08
ББК 68.53 (2) 5-1

11 ИЮЛЯ 2003 г. – ПЕРВЫЙ ОФИЦИАЛЬНЫЙ ВИЗИТ ИНОСТРАННОЙ ФРАНЦУЗСКОЙ АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ В РОССИЮ



Ливенцев Дмитрий Вячеславович

Доктор исторических наук, профессор.
Воронежский государственный аграрный
университет имени императора Петра I
[г. Воронеж].

E-mail: liva2006@yandex.ru

Liventsev D.V.

Doctor of historical sciences, professor.
Voronezh state agrarian University
name of Emperor Peter I [Voronezh].

Аннотация: *Статья рассматривает случай первого официального визита французской иностранной подводной лодки в город Североморск. Исследуется история международного военно-морского сотрудничества.*

Кроме того, уделяется внимание истории взаимоотношений Российской Федерации и Французской республики.

Ключевые слова: *военно-морское сотрудничество, город Североморск, атомная подводная лодка, российский флот, французский флот, военно-морские учения.*

JULY 11, 2003 – THE FIRST OFFICIAL VISIT OF A FOREIGN FRENCH NUCLEAR POWER PLANT SUBMARINES TO RUSSIA

Abstract: *The article considers the case of the first official visit of a French foreign submarine to the city of Severomorsk. The article examines the history of international naval cooperation.*

In addition, attention is paid to the history of relations between the Russian Federation and the French Republic.

Key words: *naval cooperation, the city of Severomorsk, a nuclear submarine, the Russian fleet, the French fleet, naval exercises.*

В 2003 г. произошло историческое событие. Город Североморск как базу Северного флота Российской Федерации посетили два французских военных корабля: эскадренный миноносец «Latouche Treville» и атомная подводная лодка «Casabianca». В свою очередь российский флот выделил для проведения военно-морских учений большой противолодочный корабль «Адмирал Чебаненко» и одну из многоцелевых атомных подводных лодок [3].

Самому событию предшествовали недельные совместные российско-французские учения флотов Российской Федерации и Франции, проходившие в Норвежском море [1].

План российско-французских военно-морских учений включал следующие пункты:

- Отражение воздушной угрозы военно-морской авиации.

- Противолодочная борьба.
- Маневрирование надводных кораблей.

Впервые в совместных учениях с иностранным флотом участвовали подводные лодки. Более того, французский флот стал первым представителем западноевропейских военно-морских сил, согласившийся отработать совместное взаимодействие и опознавание атомных подводных лодок.

Общая продолжительность совместных учений боевых кораблей французского и российского ВМФ составило пять дней. Финальным аккордом российско-французского военно-морского сотрудничества стал дружеский визит 11 июля 2003 г. в город Североморск боевых кораблей флота Французской республики.

Надо отметить, что данный визит по праву можно назвать историческим событием. Дело в том, что впервые в истории Российской Федерации ее военно-морской порт посетила иностранная атомная подводная лодка [2].

Произошедшие в 2003 г. совместные российско-французские военно-морские учения свидетельствовали об определенном преодолении социально-экономических проблем отечественного флота, которые были свойственны ему, как и всей стране, в 1990-е гг.

В начале 2000-х гг. постепенно улучшилась ситуация с финансовым обеспечением личного состава кораблей российского флота. Одновременно размораживается ряд проектов по строительству военно-морских кораблей. Начинают звучать мнения о переоборудовании боевых кораблей более современными системами защиты и нападения. Конечно, не все упомянутые проекты были реализованы впоследствии. При этом нельзя не отметить, что отечественные Вооруженные силы в начале XXI в. начинают поступательно выходить из десятилетнего кризиса, связанного с распадом Советского Союза, разделом военного имущества между бывшими советскими республиками и полным отсутствием финансирования в эпоху ельцинских экономических преобразований.

Таким образом, совместные российско-французские учения, а затем и дружеский визит эскадренного миноносца «Latouche Treville» и атомной подводной лодки «Casabianca» стали закономерным результатом возвращения интереса иностранных военно-морских держав к возможностям российского флота.



Рис. 1. Атомная подводная лодка "Касабьянка".



Рис. 2. Большой противолодочный корабль "Адмирал Чебаненко".



Рис.3. Норвежское море, место проведения российско-французских военно-морских учений в 2003 г.



Рис.4. Причалы города Североморска.



Рис. 5. Эскадренный миноносец "Латуш Тревиль".

ЛИТЕРАТУРА

1. Гудков В. В Североморск зашла французская подлодка / В. Гудков // Kommersant daily. – 12 июля 2003. – №121. – С.3
2. Военно-морской флот. День за днем. Календарь 2018. – МСТ, 2018. (2 марта).
3. Ядерный контроль. – 2003. – № 24. // <http://www.pircenter.org/static/yadernyj-kontrol-24-2003>.

REFERENCES

1. Gudkov V. A French submarine entered Severomorsk / V. Gudkov // Kommersant daily. – July 12, 2003. – №. 121. – С. 3
2. The Navy. Day after day. Calendar 2018. – MST, 2018. (March 2).
3. Nuclear control. – 2003. – № 24. // <http://www.pircenter.org/static/yadernyj-kontrol-24-2003>.

УДК 93/94
ББК 63.3(2)5

ТРАГИЧЕСКАЯ КАТАСТРОФА НА РЕКЕ КУРА 6 ЯНВАРЯ 1892 г.



Воробьева Светлана Анатольевна

Соискатель.

Курский государственный университет
[г. Курск].

E-mail: nauka@rags.vrn.ru

Vorobyova S.A.

Job seeker.

Kursk state University
[Kursk].

Аннотация: *Статья рассматривает катастрофу, произошедшую на реке Кура 6 января 1892 г. в день Святого Крещения. Исследуются действия членов Тифлисского окружного общества спасания на водах. Отдельно отмечается работа добровольных спасателей.*

Кроме того, уделяется внимание истории формирования отечественного движения спасения на воде.

Ключевые слова: *спасатели, утопающий, река Кура, трагическая катастрофа, обрушение моста, Святое Крещение, Тифлис, всероссийское общество.*

TRAGIC ACCIDENT ON THE KURA RIVER JANUARY 6, 1892

Abstract: *The article considers the disaster that occurred on the Kura River on January 6, 1892, on the day of Holy Epiphany. The actions of the members of the Tiflis District Water Rescue Society are investigated. The work of volunteer rescuers is also noted separately.*

In addition, attention is paid to the history of the formation of the national water rescue movement.

Key words: *rescuers, drowning man, Kura River, tragic accident, bridge collapse, Holy Baptism, Tiflis, All-Russian society.*

В истории деятельности Тифлисского окружного общества спасания на водах наиболее трагичной страницей является катастрофа, произошедшая на реке Кура 6 января 1892 г. в день Святого Крещения [1, с. 10].

В этот день для армяно-григорианской духовной процессии, отправившейся из Ванского собора в сопровождении толпы народа к месту Иордани, т.е. освящения в проруби, специально перекинули временный деревянный мост. Конструкция моста оказалась неподготовленной к такой многочисленной массе людей, что привело к ее обрушению в средней части. В результате значительное количество богомольцев оказалось в холодной январской воде реки Кура.

На помощь утопающим пришли три лодки спасательного поста Тифлисского окружного общества спасания на водах под общим руководством старшины Ивана Водопьянова. Перед спасателями стояла сложная задача десятки богомольцев были погребены под обломками серединой части моста. Более удачливые беспомощно барахтались в воде и шли ко дну под тяжестью намокавшей одежды [1, с. 11].

Профессиональные спасатели во главе со старшиной спасательного поста Иваном Водопьяновым смогли вытащить из воды 20 тонущих человек и нашли впоследствии 13 трупов утопленников.

Весьма впечатляют результаты и двух других начальников спасательных постов Е.И. Доланова и И.А. Лоскутова. Первый спас 115 человек, а второй 32 человека. Оба в тоже время смогли найти в реке Кура 30 трупов утопленников [2, с. 22].

Нельзя не остановиться и на героических поступках, так называемых добровольных спасателей, т.е. людей, не имевших непосредственное отношение к Тифлисскому окружному обществу спасания на водах. Среди отличившихся добровольных спасателей присутствовали:

- 1) Пристав 8-го полицейского участка коллежский секретарь Кохановский.
- 2) Кадет Тифлисского кадетского корпуса Константин Макаров.
- 3) Наборщик тифлисской губернской типографии Илья Нерсесов.
- 4) Полицейский Тегиль Льянов.
- 5) Полицейский Зураб Льянов.
- 6) Полицейский Ахмед Мамай оглы Рамазанов.
- 7) Полицейский Магомед Мамай оглы Рамазанов.
- 8) Вольноопределяющийся 6-й легкой батареи Кавказской гренадерской артиллерийской бригады Иван Зверев [1, с. 12].

От добровольных спасателей получили своевременную помощь около 30 человек, тонущих в холодной январской воде реки Кура.

Трагическая катастрофа на реке Кура, случившаяся 6 января 1892 г., продемонстрировала эффективность всероссийского движения спасания на водах. Необходимо отметить, что лодки трех спасательных постов заранее дежурили при проведении массового религиозного мероприятия на реке Кура для предотвращения несчастных случаев на воде. Конечно, спасатели не могли предположить, что столкнуться с такой масштабной катастрофой. Однако действия членов Тифлисского окружного общества спасания на водах отличались профессионализмом, что позволило сохранить жизнь 167 человек. Нельзя не остановиться и на подвигах добровольных спасателей, вытащивших из холодной январской воды реки Кура около 30 человек. Подвиги добровольных спасателей свидетельствуют о распространении среди населения Тифлисской губернии знаний по спасению утопающих, которыми занималось окружное общество спасания на водах.



Рис. 1. Авлабарский мост в Тифлисе.



Рис. 2. Ванский собор в Тифлисе.



Рис. 3. Катастрофа 6 января 1892 г.



Рис. 4. Празднование Иордани на реке Куре.

ЛИТЕРАТУРА

1. Случаи спасания на российских водах внутренних и внешних // Спасание на водах: орган состоящего под Высочайшим покровительством Ея Императорского Величества государыни императрицы Марии Федоровны Общества спасания на водах. – 1892. - № 3. – С. 22.
2. Отчет Тифлисского окружного правления Императорского Российского общества спасания на водах за 1891 – 1892 г. – Тифлис, 1893. – 44 с.

REFERENCES

1. Cases of rescue on the Russian waters of internal and external // Rescue on the waters: the body of the Society of Rescue on the Waters consisting under the Highest patronage of Her Imperial Majesty the Empress Maria Feodorovna. – 1892. – №. 3 – P. 22.
2. Report of the Tiflis District Board of the Imperial Russian Water Rescue Society for 1891 –1892 – Tiflis, 1893. – 44 p.

УДК 359:947.08
ББК 68.53 (2) 5-1

ПИСЬМО ПЛЕННОГО РОССИЙСКОГО МАТРОСА ИЗ ЯПОНИИ (НА МАТЕРИАЛАХ ГАЗЕТЫ «ДОН»)



Ливенцев Дмитрий Вячеславович

Доктор исторических наук, профессор.
Воронежский государственный аграрный
университет имени императора Петра I
[г. Воронеж].

E-mail: liva2006@yandex.ru

Liventsev D.V.

Doctor of historical sciences, professor.
Voronezh state agrarian University
name of Emperor Peter I [Voronezh].

Аннотация: *Статья рассматривает письмо уроженца Воронежской губернии, матроса с крейсера 1-го ранга «Рюрик» Ивана Подгорного из японского плена.*

Отдельно уделяется внимание событиям русско-японской войны 1904 – 1905 гг.

Ключевые слова: *Воронежская губерния, Российская Империя, Япония, русско-японская война 1904 – 1905 гг., японцы, военнопленные, крейсер 1-го ранга «Рюрик».*

LETTER FROM A RUSSIAN PRISONER A SAILOR FROM JAPAN (BASED ON THE MATERIALS OF THE NEWSPAPER «DON»)

Abstract: *The article examines a letter from Ivan Podgorny, a native of the Voronezh Province, a sailor from the cruiser of the 1st rank «Rurik» from Japanese captivity.*

Special attention is paid to the events of the russian-japanese war of 1904 – 1905.

Key words: *Voronezh province, Russian Empire, Japan, russo-japanese war of 1904 – 1905, Japanese, prisoners of war, 1st rank cruiser «Rurik».*

21 октября 1904 г. воронежская газета «Дон» опубликовала письмо пленного матроса Никиты Подгорного, уроженца слободы Лизиновка, Острогожского уезда, Воронежской губернии. Известие получили его отец Игнат Подгорный и жена Мария Подгорная, которые крестьянствовали по указанному адресу. По утверждению редакции газеты на малой родине Игната Подгорного не знали о том, какая постигла его судьба после гибели броненосца «Рюрик». Конечно, автор газетной статьи демонстрирует свою техническую неграмотность, называя крейсер 1-го ранга «Рюрик» броненосцем [2]. Вероятно, Иван Подгорный попал к японцам в плен после последнего боя крейсера 1-го ранга «Рюрик» с японским крейсерским отрядом, возглавляемым вице-адмиралом Хиконодзе Камимура [1, с.67].

Давайте посмотрим, что писал матрос Иван Подгорный своему отцу и жене в Воронежскую губернию из японского плена: «Город Химедзи, 18 августа.

Дорогому папаше и дорогой жене Мане, – посылаю вам привет с берегов Японии и

уведомляю вас, что я жив и здоров, чего и вам желаю от Господа Бога.

Затем прощайте; остаюсь известный вам Никита Подгорный.

Адрес мой: Япония, город Химедзи, приют военнопленных, Н.Подгорному.

«Рюрик» потонул в море» [3, с.3].

Последняя фраза письма, по свидетельству отца военнопленного матроса, была написана им собственноручно при помощи карандаша. В то время как основную часть послания писал чернилами и крупным подчерком, вероятно, кто-то из сослуживцев Никиты Подгорного.

На конверте полученного письма были проставлены две японские печати с иероглифами и сделаны пометки от руки на японском языке. Скорее речь идет о японской службе военной цензуры, действовавшей в период войны с Российской Империей. Помимо этого на конверте находились два штемпеля французского Красного креста:

- 1) «Japаn».
- 2) «Service des prisonniers de guerre».

В переводе с французского языка штемпеля означают «Япония» и «Служба военнопленных». Общеизвестно, что в период русско-японской войны 1904 – 1905 гг. Французская республика представляла российские интересы у неприятеля. Одной из обязанностей французской дипломатической миссии стала переписка русских военнопленных.

Если рассматривать само содержание письма матроса крейсера 1-го ранга Никиты Подгорного, то необходимо уделить внимание дате написания послания – 18 августа 1904 г. Получается, что Никита Подгорный написал свое письмо из японского плена родственникам практически через четыре дня после гибели крейсера 1-го ранга «Рюрик». Подобный факт может быть подтверждением гуманного отношения японской власти к русским военнопленным во время русско-японской войны 1904 – 1905 гг.



Рис. 1. Последний бой крейсера 1-го ранга Рюрик у острова Ульсан.
Картина японского художника.



Рис. 2. Адмирал Хиконодзе Камимура на почтовой открытке.



Рис.3. Группа матросов в японском плену.



Рис.4. Е.А. Трусов, командир крейсера 1-го ранга Рюрик.

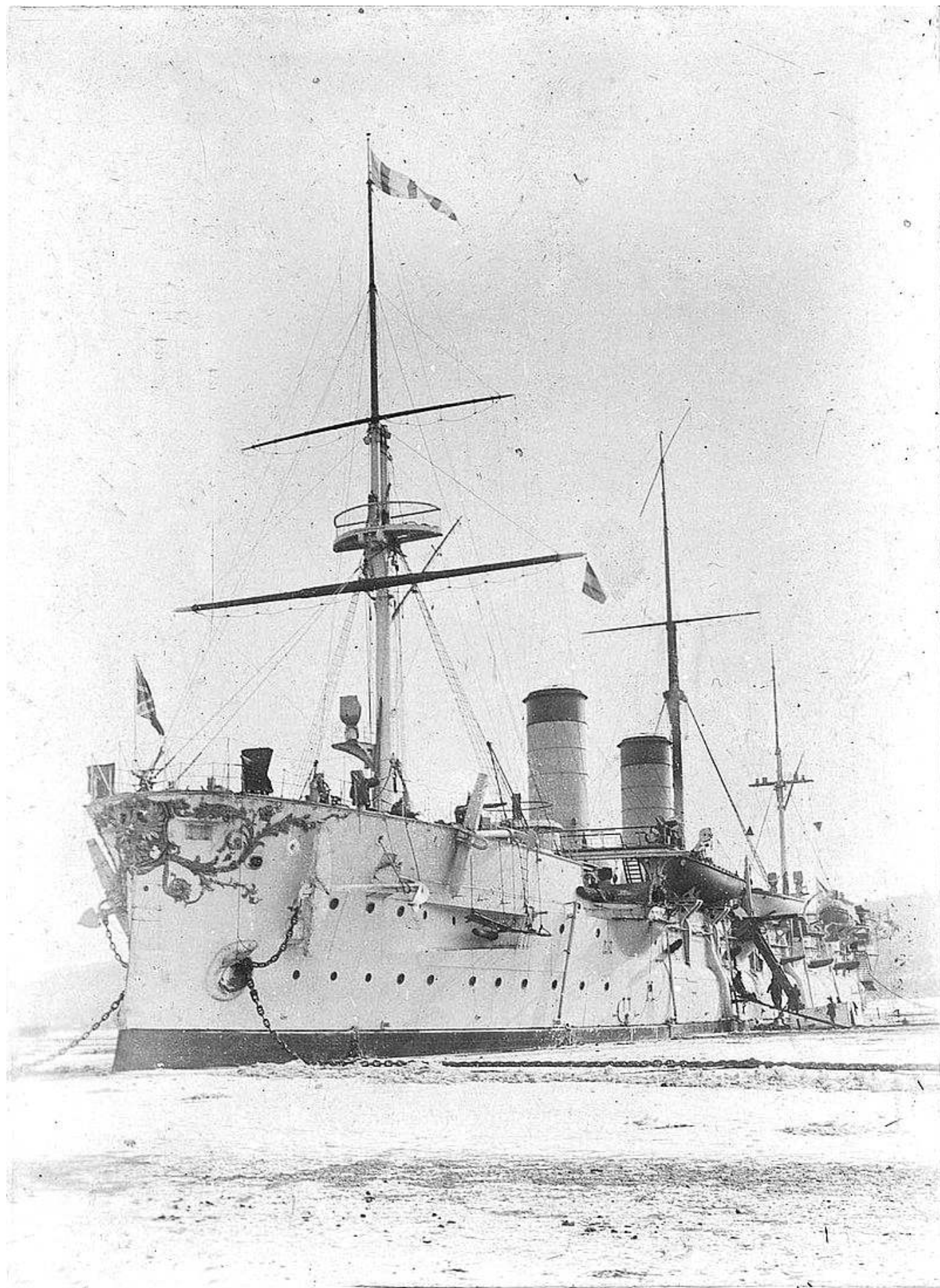


Рис. 5. Крейсер 1-го ранга Рюрик.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гуринов С.Л. Досье японских флотоводцев накануне русско-японской войны 1904 – 1905 гг. / С.Л. Гуринов. – Воронеж: НАУКА-ЮНИПРЕСС, 2019. – 128 с.
2. Гуринов С.Л., Постников Н.А. Разведывательные данные о японском контр-адмирале Камимуре накануне русско-японской войны / С.Л. Гуринов, Н.А. Постников // Ученые записки: электронный научный журнал Курского государственного университета. – 2019. – № 2 (50). – [Электронный ресурс] URL: (дата обращения: 8.07.2019.). (228 кб).
3. Зарицкий С. Письмо матроса, находящегося в плену у японцев / С. Зарицкий // Дон. – 21 октября 1904 (120). – С. 3.

REFERENCES

1. Gurinov S.L. Dossier of Japanese naval commanders on the eve of the Russian-Japanese war of 1904 – 1905 / S.L. Gurinov. – Voronezh: NAUKA-UNIPRESS, 2019. – 128 p.
2. Gurinov S. L., Postnikov N. A. Russian intelligence data on the Japanese rear Admiral Kamimura on the eve of the Russo-Japanese war / S. L. Gurinov, N. A. Postnikov // Scientific notes: electronic scientific journal of the Kursk State University. – 2019. – № 2 (50). – [Electronic resource] URL: (accessed: 8.07.2019.). (228 kb).
3. S. Zaritsky Letter sailors held captive by the Japanese / S. Zaritsky // «Don». – 21 October 1904 (120). – P. 3.

УДК 359:947.08
ББК 68.53 (2) 5-1

К ВОПРОСУ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ МОРСКИХ ВЫСТАВОК КОМИТЕТОМ МОРСКИХ ЭКСКУРСИЙ



Лысак Татьяна Николаевна

Аспирант.

Воронежский государственный
аграрный университет имени императора Петра I
[г. Воронеж].

E-mail: tatyana_lysak@mail.ru

Lysak T.N.

Postgraduate.

Voronezh state agrarian University
name of Emperor Peter I
[Voronezh].

Аннотация: *Статья рассматривает проблемы, связанные с организацией морских выставок Комитетом морских экскурсий, являвшегося общественной военно-морской организацией в начале XX в., постоянно формирующей морские экспозиции выставок. Дело в том, что одной из основной целей общественной деятельности Комитета морских экскурсий была пропаганда военно-морского дела и знаний среди российского населения.*

Кроме того, уделяется внимание истории общественных организаций Российской Империи в начале XX в.

Ключевые слова: *Комитет морских экскурсий, Россия, морская выставка, музейная экспозиция, военно-морское дело, общественная деятельность, правила экспозиции.*

ON THE ISSUE OF ORGANIZING MARINE EXHIBITIONS BY THE COMMITTEE OF SEA EXCURSIONS

Abstract: *The article considers the problems associated with the organization of marine exhibitions by the Committee of Sea Excursions, which was a public naval organization at the beginning of the twentieth century, constantly forming marine expositions of exhibitions. The fact is that one of the main goals of the public activities of the Committee of Sea Excursions was to promote naval affairs and knowledge among the Russian population.*

In addition, attention is paid to the history of public organizations of the Russian Empire in the early twentieth century.

Key words: *Committee of sea excursions, Russia, maritime exhibition, museum exposition, naval affairs, public activities, rules of the exposition.*

Основной общественной деятельностью, сформированного в 1908 г. [1, с.1] Комитета морских экскурсий, стала организация летних учебных плаваний по Балтийскому морю и Финскому заливу для учащихся российских средних учебных заведений [2, с.1]. Однако, помимо обучения молодежи основам военно-морского дела, занималась общественная организация и популяризации знаний о развитии военного и торгового судоходства среди основной массы российского населения.

В данном случае большую роль играли морские выставки, проводимые под руководством Комитета морских экскурсий. В 1910 г. российская военно-морская организация в Санкт-Петербурге провела выставку военно-морской литературы.

Перечисление выставленных экспонатов наталкивает на мысль о серьезной подготовке упомянутого мероприятия. В экспозиции Комитета морских экскурсий присутствовали:

- Отечественная и иностранная специализированная старинная военно-морская литература.
- Отечественная и иностранная специализированная современная военно-морская литература.
- Карты крупных сражений Российского Императорского флота.
- Материалы по истории отечественного торгового судоходства.
- Материалы по истории становления иностранного торгового пароходства.
- Схемы древних российских военных портовых укреплений.
- Схемы современных российских военных портовых укреплений [3, с.2].
- Портреты знаменитых отечественных флотоводцев.
- Портреты известных отечественных государственных деятелей.
- Иллюстрации российских боевых кораблей.
- Иллюстрации российских торговых судов.
- Модели отечественных и иностранных боевых кораблей.
- Модели отечественных и иностранных торговых судов.
- Стенд о деятельности промысловиков на Русском Севере.
- Фотографические карточки об общественной деятельности Комитета морских экскурсий.
- Диаграммы об общественной деятельности Комитета морских экскурсий.
- Отчеты отечественных водных спортивных обществ.

Помимо вышеназванного экспозиция выставки сопровождалась лекциями на военно-морскую тематику и показом прообраза современных диафильмов, т.е. световых картин по истории мирового и российского флотов [3, с.3].

Таким образом, уровень организации морской выставки в Санкт-Петербурге Комитетом морских экскурсий позволяет утверждать, что российская военно-морская общественная организация делала первые успешные шаги по пропаганде военно-морских знаний среди населения Российской Империи.



Рис. 1. Знак Комитета морских экскурсий.



Рис. 2. Краткий каталог морской выставки Комитета морских экскурсий.

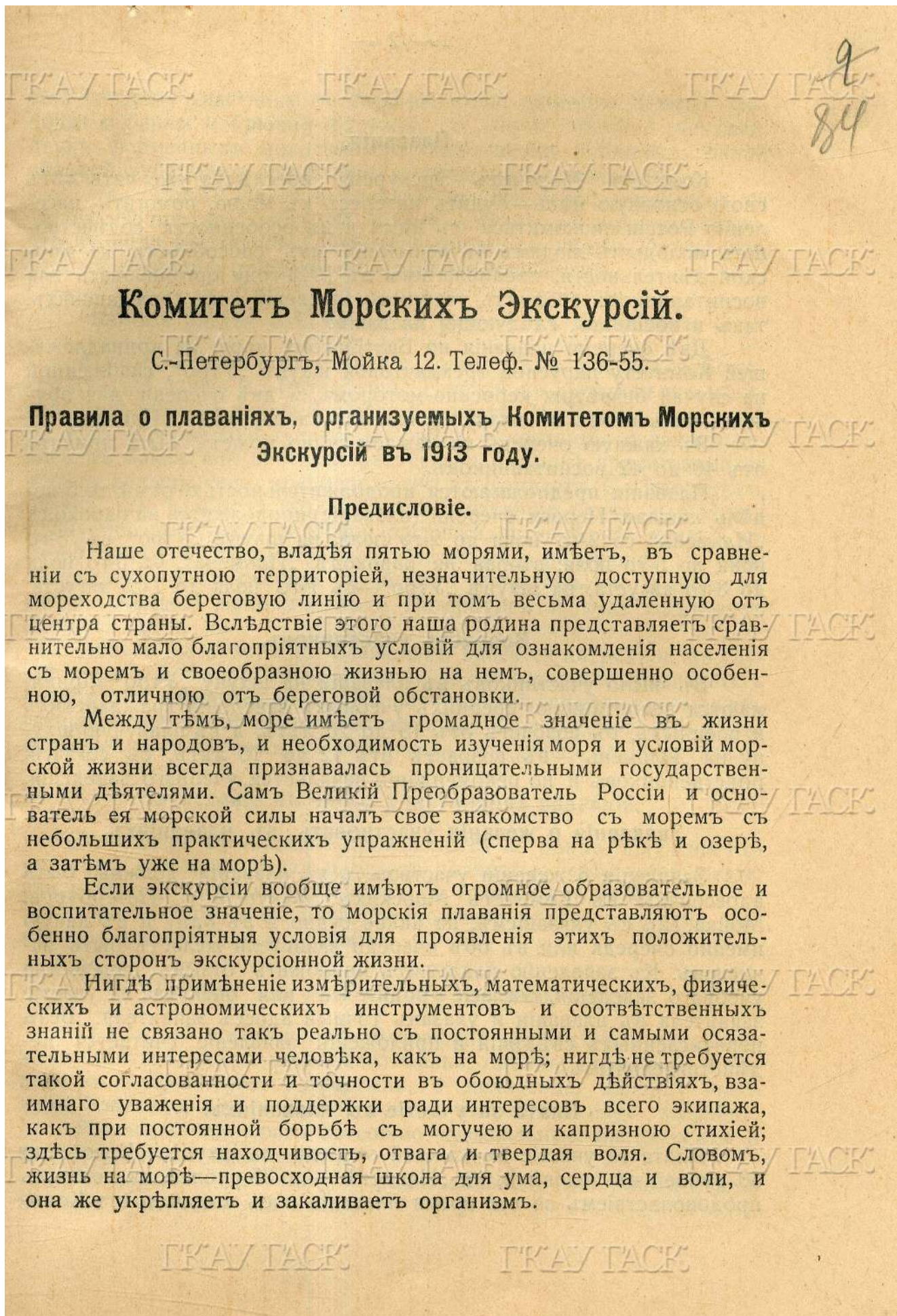


Рис. 3. Правила плаваний Комитета морских экскурсий.

ЛИТЕРАТУРА

1. Выставка морских изданий и видов. Краткий каталог выставки морских изданий и видов, устроенной Комитетом морских экскурсий. – СПб., 1910–11. – 16 с.
2. Устав Комитета морских экскурсий. – СПб., 1909. – 4 с.
3. Отчет секретаря Комитета морских экскурсий за 1910-й год. – СПб., - 1910. – 10 с.

REFERENCES

1. Exhibition of marine publications and species. A short catalog of the exhibition of marine publications and species, organized by the Committee of Sea excursions. – St. Petersburg, 1910–11. – 16 p.
2. The Charter of the Committee of Sea excursions. – St. Petersburg, 1909. – 4 p.
3. Report of the secretary of the Committee of Sea excursions for 1910. – St. Petersburg. – 1910. – 10 p.

УДК 378
ББК 74.48

ОСОБЕННОСТИ РАЗРАБОТКИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ БАКАЛАВРИАТА СОГЛАСНО ФГОС ВО 3++



Сиволапова Елена Анатольевна

Старший преподаватель.
Воронежский государственный аграрный
университет имени императора Петра I
[г. Воронеж].

E-mail: sivolapovaea180@gmail.com

Sivolapova E.A.

Senior lecturer.
Voronezh state agrarian University named after
Emperor Peter I [Voronezh].

Аннотация: В статье рассмотрены особенности Федерального государственного образовательного стандарты высшего образования 3++, структуры образовательной программы бакалавриата согласно новому стандарту.

Ключевые слова: ФГОС ВО, матрица компетенций, учебный план профессиональный стандарт, примерная основная образовательная программа.

FEATURES OF THE BACHELOR'S DEGREE PROGRAM ACCORDING TO THE FEDERAL STATE EDUCATIONAL STANDARD FOR HIGHER EDUCATION

Abstract: The article considers the features of the Federal State Educational Standard of higher Education 3++, the structure of the bachelor's degree program according to the new standard.

Key words: Federal State Educational Standard of Higher Education, competence matrix, curriculum professional standard, approximate basic educational program.

В 2018 году было принято решение актуализировать действующие Федеральные государственные образовательные стандарты высшего образования (ФГОС ВО 3+). Вся система высшего образования постепенно переходит на обновленные Федеральные государственные образовательные стандарты высшего образования третьего поколения (ФГОС ВО 3++).

Напомним, что Федеральный государственный образовательный стандарт – совокупность обязательных требований к образованию определенного уровня и / или к профессии, специальности и направлению подготовки [2].

Стоит отметить, что ФГОС ВО 3++ отличаются от предыдущих стандартов тем, что при разработке программ бакалавриата соответствующих направлений вуз самостоятельно устанавливает профиль, соответствующий направлению подготовки в целом или уточняет содержание программы в рамках направления, основываясь на области, сфере профессиональной деятельности выпускника, типы задач профессиональной деятельности, и, если

есть необходимость, на объекте профессиональной деятельности и области знаний. В бакалавриате возможна реализация программ «широкого» или «общего» профиля.

Таким образом, стандарты ВО 3++ дают возможность образовательной организации при составлении образовательной программы бакалавриата основываться на Примерной основной образовательной программе (при ее наличии) и Профессиональных стандартах, которые определены ФГОС или выбираются вузом самостоятельно.

Примерная основная образовательная программа (ПООП) – учебно-методическая документация (примерный учебный план, примерный календарный учебный график, примерные рабочие программы дисциплин (модулей), иных компонентов, определяющая рекомендуемый объем и содержание образования определенного уровня и (или) определенной направленности, планируемые результаты освоения образовательной программы, примерные условия образовательной деятельности, включая примерные расчёты нормативных затрат оказания государственных услуг по реализации образовательной программы [2].

Профессиональный стандарт – это квалификационные требования, предъявляемые к работнику для осуществления конкретного вида профессиональной деятельности [2].

Выделим особенности ФГОС ВО 3++ нового поколения. Среди которых можно отметить: обучение по программам бакалавриата предполагает не только очную и заочную формы, но еще добавляется очно – заочная форма обучения. Вуз имеет право самостоятельно определять в основной профессиональной образовательной программе (ОПОП) пропорцию между обязательной частью и частью, формируемой участниками образовательных отношений, учитывая рекомендации примерной основной образовательной программы (при наличии). Исключены требования к доли штатных преподавателей. Изменились требования в части профильного образования: становится актуальным соответствие квалификационным справочникам и профессиональным стандартам (при наличии), ведение научной, учебно-методической, практической работы должно соответствовать профилю преподаваемой дисциплины (модуля). Изменился годовой объем образовательной программы, который вне зависимости от формы обучения, образовательных технологий обучения должен составлять не более 70 з.е., а при ускоренном обучении – не более 80 з.е..

Стоит также отметить, что при разработке программы бакалавриата обучающимся обеспечивается возможность освоения элективных дисциплин (модулей) и факультативных дисциплин (модулей). Факультативные дисциплины (модули) не включаются в объем программы бакалавриата

В своей структуре стандарт 3++ содержит набор кодов и наименований универсальных компетенций (УК), общепрофессиональных компетенций (ОПК), профессиональные компетенции (ПК) формируются образовательной организацией самостоятельно

Следующим шагом формирования образовательной программы направления подготовки бакалавриата является составление матрицы компетенций, на основе которой будет просторен

учебный план и разработаны рабочие программы дисциплин (модулей), необходимых для организации обучения.

Матрица компетенций – это системный конструктор, объединяющий результаты обучения разного уровня: профессиональные компетенции, опыт деятельности, умения и знания [2]. Матрица компетенций помогает создавать индивидуальную траекторию обучения обучающихся.

Матрица компетенций состоит из трех групп компетенций: универсальные, общепрофессиональные и профессиональные. Как было выше сказано, первые две группы отражены во ФГОС, третья группа формируется вузом самостоятельно с учетом профессиональных стандартов (при наличии), соответствующих профессиональной деятельности выпускника, при необходимости на основе анализа требований к профессиональным компетенциям, предъявляемых к выпускникам на рынке труда. В программепрописываются индикаторы достижения всех компетенций: универсальных, общепрофессиональных и профессиональных компетенций - в соответствии с индикаторами достижения компетенций, установленными ПООП.

Профессиональные компетенции формируются следующим образом: трудовые функции, которые отражены в профессиональных стандартах, переводятся в формулировку профессиональной компетенции. Для их формирования обучающийся должен получить навыки практической деятельности, в основе которых базируются полученные умения и знания. При этом компетенция делится на несколько практических умений, которыми должен обладать выпускник для достижения профессионализма в конкретной профессиональной области. В свою очередь, каждое умение делится на несколько знаний, составляющих теоретическую базу для выполнения трудовой деятельности в соответствии с заданными умениями.

Соответственно при разработке образовательной программы направления подготовки бакалавриата необходимо привлекать не только преподавателей, заведующих кафедрами, заместителя декана по учебной работе, но и представителей работодателей или объединений работодателей.

Таким образом, при составлении матрицы компетенций включает следующие этапы:

1. Анализ требований стандартов к образовательным результатам выпускника бакалавриата.
2. Изучение и выбор профессионального стандарта, соответствующего профессиональной деятельности выпускника, освоившего программу по направлению подготовки.
3. Формирование профессиональных компетенций из трудовых или обобщенных функций выбранного профессионального стандарта.
4. Составление матрицы компетенций и учебного плана.
5. Выбор предмета оценивания профессиональных компетенций, определение индикаторов оценки.
6. Разработка фонда оценочных средств.

Следующим шагом является создание учебного плана. За основу берётся примерный учебный план, который размещён в примерной основной образовательной программе.

Таким образом, учебный план направления подготовки бакалавриата должен обеспечивать связь между изучаемыми дисциплинами; рациональное и равномерное распределение по годам обучения дисциплин (модулей) и видов учебной работы; результативное использование материально-технической базы кадрового потенциала вуза[2]. Для освоения образовательной программы направления подготовки бакалавриата по годам обучения в плане определены з.е., продолжительность и периоды видов учебной работы обучающихся.

Стоит отметить, что учебные планы, разработанные в соответствии с ФГОС ВО 3++ имеют ряд особенностей: проектируются в соответствии с компетентностным подходом, в мера трудоемкости учебной работы обучающихся определяется зачетными единицами, размер одной зачетной единицы соответствует 36 акад. часам, содержание основной профессиональной образовательной программы высшего образования определяется принципом интеграции.

Таким образом, при разработке образовательной программы направления подготовки бакалавриата согласно ФГОС ВО 3++ вуз самостоятельно устанавливает профиль программы, структура программы включает в себя блоки программы; объем блоков должен составлять не менее 50 % общего объема программы; обязательные дисциплины, обеспечивающие формирование ОПК, а также ПК отнесены к обязательной части. Дисциплины (модули) и практики, обеспечивающие формирование УК, могут включаться в обязательную часть программы бакалавриата и в часть, формируемую участниками образовательных отношений.

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон Российской Федерации «Об образовании в Российской Федерации» № 273-ФЗ (в ред. федеральных законов от 07.05.2013 г. № 99-ФЗ, от 23.07.2013 г. № 203-ФЗ) // Справочно-правовая система КонсультантПлюс. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_140174/ (дата обращения 09.09.2021).
2. Федеральные государственные образовательные стандарты по направлению подготовки бакалавриата [Электронный ресурс] // Портал Федеральных государственных образовательных стандартов высшего образования. – Режим доступа: <http://fgosvo.ru/fgosvo/146/145/19> (дата обращения 09.09.2021).
3. Сиволапова Е.А. Студенческое самоуправление и его роль в формировании культурно-образовательной среды вуза/ Е.А. Сиволапова, А.Ю. Щеголева // Молодежный вектор развития аграрной науки. Материалы 66-й студенческой научной конференции. – Воронеж: Издательство: Воронежский государственный аграрный университет им. Императора Петра I (Воронеж), 2015. – с. 152-158.

УДК 94(47).084.6
ББК 63.3(2)614

РАЦИОНАЛИЗАТОРСКАЯ И ИЗОБРЕТАТЕЛЬСКАЯ РАБОТА НА БАЛТИЙСКОМ СУДОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



Федулов Сергей Валентинович

Доктор исторических наук, доцент.
Военно-космическая академия
им. А.Ф. Можайского
[г. Санкт-Петербург].

E-mail: serg.val.fed.661000@yandex.ru

Fedulov S. V.

Doctor of Historical Sciences, Associate Professor.
Military Space Academy
named after A. F. Mozhaisky
[Saint Petersburg]



Мизиркина Наталия Николаевна

Преподаватель.
Военно-космическая академия
им. А.Ф. Можайского
[г. Санкт-Петербург].

E-mail: nmizirkina@mail.ru

Mizirkina N. N.

Teacher.
Military Space Academy
named after A. F. Mozhaisky
[Saint Petersburg]

Аннотация: В годы Великой Отечественной войны в блокадном Ленинграде работа предприятий была сопряжена с серьезными трудностями, преодолеть которые позволяла изобретательская и рационализаторская деятельность.

В статье показаны особенности этой деятельности на Балтийском судостроительном заводе.

Ключевые слова: Краснознаменный Балтийский флот, Балтийский судостроительный завод, блокада, минные тральщики, изобретательская и рационализаторская работа.

INNOVATION AND INVENTIVE WORK AT THE BALTIC SHIPBUILDING PLANT DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

Abstract: During the Great Patriotic War in the besieged Leningrad, the work of enterprises was fraught with serious difficulties, which could be overcome by inventive and innovative activities.

The article shows the features of this activity at the Baltic Shipyard.

Key words: *Red Banner Baltic Fleet, Baltic Shipyard, blockade, minesweepers, inventive and innovative work.*

С началом Великой Отечественной войны все предприятия, в том числе и судостроительные были переведены на военное положение. Заводы европейской части Советского Союза были эвакуированы на Восток. На оставшиеся и частично эвакуированные ленинградские предприятия легла огромная нагрузка выполнения заказов Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота. При этом на начальном этапе в блокадном городе отсутствовали электроэнергия (на судостроительных заводах ее получали от ремонтирующихся кораблей) материалы, топливо. Голод, бомбежки, артиллерийские обстрелы. Но предприятия работали.

В тяжелые дни блокады Ленинграда судостроительные заводы не только ремонтировали поврежденные корабли, но и строили новые. В короткие сроки конструкторы во главе с С.А. Базилевским, А.Г. Соколовым и А.Н. Кононовым разработали достаточно простой проект 100-тонного тральщика с технологичными плоскостными обводами. Каждый месяц, начиная с 1943 года, флот получал пять таких тральщиков проекта 253Л [2].

Это было обусловлено тем, что восстановление свободы плавания по Неве к Финскому заливу приобретало первостепенное значение. Для этого флоту нужны были минные тральщики малого водоизмещения, с малой осадкой, но достаточно быстроходные и в большом количестве. Ввезти их с «Большой Земли» еще не было возможности.

Эта задача была посложнее, чем постройка барж и паромов. Хотя главные ужасы блокады и были позади, но недостаток топлива и энергии еще не был ликвидирован. Строить обычные корабли в Ленинграде было еще невозможно, а снижение скорости хода было недопустимо [1, с. 59–60].

Проект малого тральщика, присланный Балтийскому заводу с «Большой Земли», не учитывал специфических условий Ленинграда: его обводы были гнутыми, обтекаемыми, водоизмещение не предусматривало никаких возможностей для перегрузок. Между тем строить надо было из наличных запасов стали разных толщин, оставшихся от других построек, а не специально заказанных для тральщиков. Отступления от чертежей были совершенно необходимы.

И конструкторское бюро Балтийского завода взялось за коренную переделку проекта: водоизмещение было увеличено на 30 тонн, обтекаемые обводы заменены усовершенствованными плоскостными. Первые эскизы были сделаны и утверждены командующим Краснознаменным Балтийским флотом адмиралом В.Ф. Трибуц в течение трех дней. Одновременно приступили к переделке и выпуску в цеха рабочих чертежей и только после этого сделали эскизный проект, посланный на утверждение в Москву. Первые тральщики к этому времени уже были на плаву. Монтаж оборудования и вооружения на них уже заканчивался [1, с. 60].

При рассмотрении проекта минного тральщика начальник управления кораблестроения ВМФ адмирал Н.В. Исаченков спросил у главного инженера Балтийского завода: «Нельзя ли поставить на него еще одну пушку в носу?» Проведя беглый расчет в уме С.А. Базилевский сказал, что это возможно, хотя и вызовет заметный дифферент на нос. Соответствующее указание им были

переданы в Ленинград по радио, а некрасивый дифферент был устранен при постройке второй партии таких же тральщиков, небольшим изменением носовых обводов.

Очень важно отметить, что ни увеличение водоизмещения, ни переход к плоскостному обводу не повлиял на ходкость: при тех же двигателях, которые были запроектированы первыми авторами проекта. Минный тральщик уже заводского проекта развил на испытаниях даже большую скорость, чем было обещано.

В создании минных тральщиков, спроектированных С.А. Базилевским, А.Г. Соколовым и А.Н. Кононовым важную роль, сыграли начальник механического отдела М.Д. Шмелев и его заместитель В.И. Гуляев, заместитель начальника корпусного отдела К.И. Кононов, начальник электротехнического отдела Н.А. Агафонов и его заместительница О.И. Шацилло. Умелое и неутомимое руководство со стороны этих товарищей позволяло всему коллективу решать возникавшие перед ним необычные задачи наиболее правильно и в кратчайший срок [1, с. 61].

Этому во многом способствовала и умело организованная массовая рационализаторская и изобретательская работа. Например, в отчете отдела изобретательства и технической информации Балтийского судостроительного завода «О работе по рационализации и изобретательству» отмечалось, что в 1944 году было внедрено 795 рационализаторских предложений на сумму годовой экономии 4.167.875 рублей. В течении 1945 года по заводу было собрано 1.410 рационализаторских предложений, из них внедрено 1.192. Общая сумма годовой экономии по данным предложениям составила 5.076.213 рублей [3, л. 2].

Большинство предложений были направлены на удешевление и ускорение выпуска продукции. Из наиболее технологически интересных предложений, способствующих досрочному выполнению заводом производственной программы, а также благодаря которым сэкономлены дефицитные материалы, отмечались следующие предложения:

- Инженер Никитиных Н.М. (цех № 12) разработал технологический процесс изготовления жидкого стекла непосредственно на заводе. Из-за значительных затруднений в обеспечении производства жидким стеклом, автором была предложена технология изготовления жидкого стекла непосредственно на заводе. Предложение дало экономию 27.744 руб [3, л. 3].

- Мастер С.С. Вересов (цех № 7) внес изменения в технологический процесс обработки шестерен для тральных лебедок (МТ-2) по чертежу В 41-58 заказ № 51360. До данного предложения конические шестерни тральных лебедок обрабатывались первоначально на токарном станке, затем они отправлялись на фрезерный участок где строгались. С.С. Вересовым было предложено применять специальную фрезу на токарном станке, после чего необходимость обрабатывать шестерни на фрезерном участке отпадала. Данное предложение изменяло технологический процесс, исключало дополнительную обработку изделия и затраты труда сокращались. Экономия от предложения составила 2.469 рублей [3, л. 4].

- Рабочие А.А. Рихтер и Н.П. Тарасов (цех № 12) предложили изменить технологический процесс правки бортовых секций строящихся минных тральщиков без нагрева газом. До

применения предложения, в процессе сборки после сварки получилось большое коробление после чего приходилось производить правку металла при помощи нагрева автогеном. Рационализаторами было предложено производить правку бортовых секций на плите пневматическим толкачом без нагрева. Благодаря внедрению данного предложения экономилась рабочая сила и удешевлялась себестоимость работ. Экономия от предложения составила 6.664 рублей [3, л. 4].

- Рабочий А.Г. Якушенов (цех № 12) предложил применять штампы для гибки обухом трального механизма (деталь 23 чертеж МТ-2 У-76-35) Применение данного приспособления ускорило процесс гибки трального механизма в 3 раза. Экономия от реализации предложения составила 2.300 рублей [3, л. 4].

- Рабочий Е.А. Ефимов (цех № 12) разработал штамп для изготовления обоймы крепления привального бруса минного тральщика МТ-2 (малая механизация). Предложение ускорило процесс гибки обоймы и исключало ручной труд. Внедрение рационализаторского предложения составило экономию в 2.800 рублей [3, л. 4].

- Мастер С.Н. Григорьев и рабочий В.С. Харитонов (цех № 12) применили приспособление для установки фундамента под двигатели и дизель-генератор на секции днища и каркасах (установочные кронштейны по которым проверялась правильность установки балок). Предложение позволило до установки корабля на стапель правильно установить все фундаменты, набор и переработки на днище, что сократило на 15% стапельные работы. Экономия от предложения составила 4.000 рублей [3, л. 5].

- Рабочие В.А. Соколов и К.А. Живулин (отдел главного энергетика) предложили изготавливать сальники для воздушного компрессора №1 из поковки взамен отливки из чугуна по чертежу ЭКМ-13-75. Предложение дало заводу экономию в 27.912 рублей [3, л. 6].

- Рабочий И.Ф. Виноградов (цех № 26) предложил изготавливать змеевики на трубогибном станке, с применением разработанного им приспособления гнуть в холодном виде. Предложение дало экономию в 2.786 рублей [3, л. 7].

- Инженер В.Ф. Щеголев (цех № 4) разработал технологию отливки рубашек гребного вала для минных тральщиков центробежным способом. Разработка дала экономию в 143.538 рублей [3, л. 7].

И это далеко не полный перечень изобретений и рационализаторских предложений, разработанных и принятых ко внедрению на Балтийском судостроительном заводе.

Таким образом, умелая организация массовой изобретательской и рационализаторской деятельности на Балтийском судостроительном заводе в годы Великой Отечественной войны способствовала решению сложнейших задач в экстремальных условиях. Этому способствовали такие факторы, как, во-первых, в изобретательство и рационализаторскую деятельность были вовлечены все работники предприятия начиная от главного инженера завода С.А. Базилевского до рабочих, включая и инженерно-технических работников. Во-вторых, высокая квалификация, профессионализм и энтузиазм участвующих в изобретательской и рационализаторской

деятельности. В-третьих, отсутствие в экстремальных условиях деятельности предприятия бюрократических преград и волокиты в ходе внедрения изобретений и рационализаторских предложений

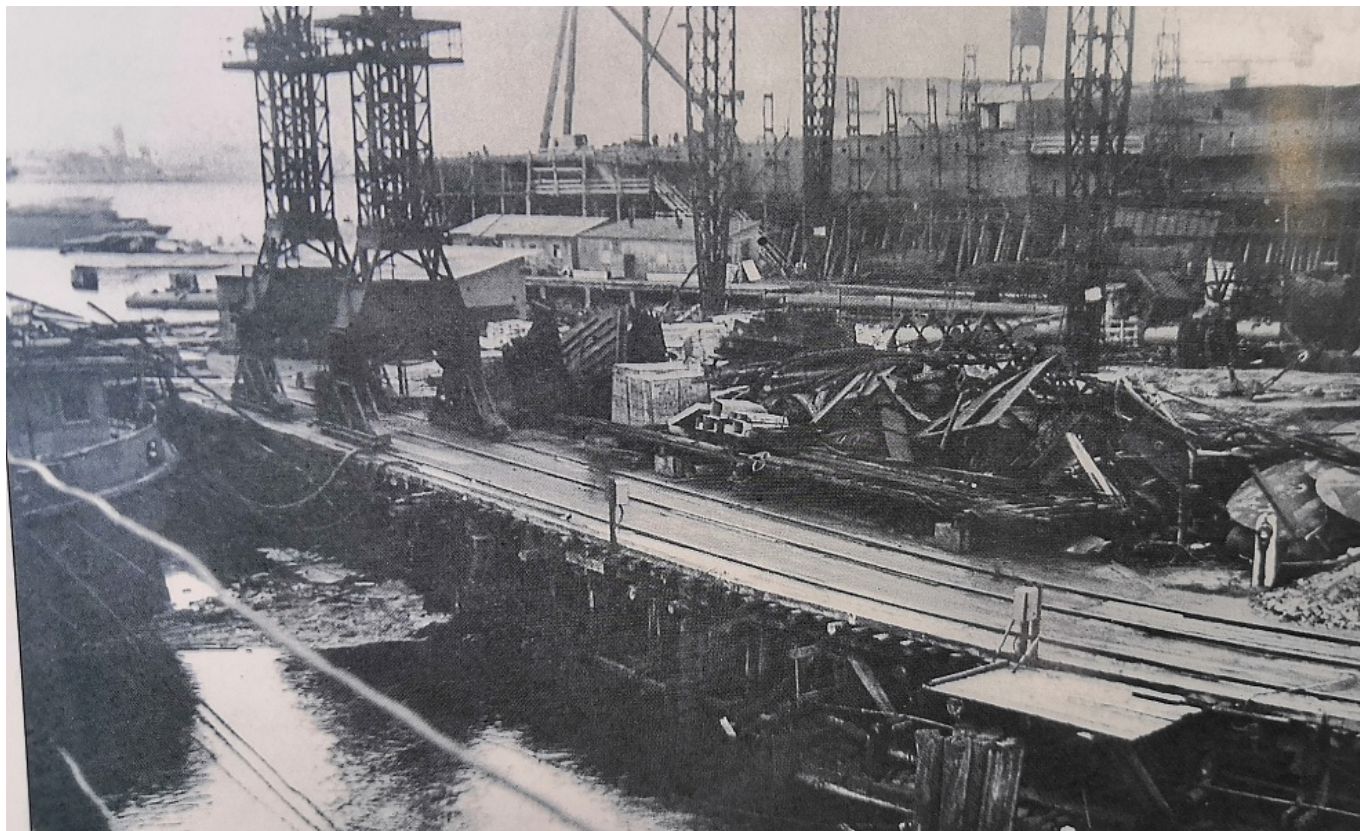


Рис. 1. Балтийский судостроительный завод в годы Великой Отечественной войны.

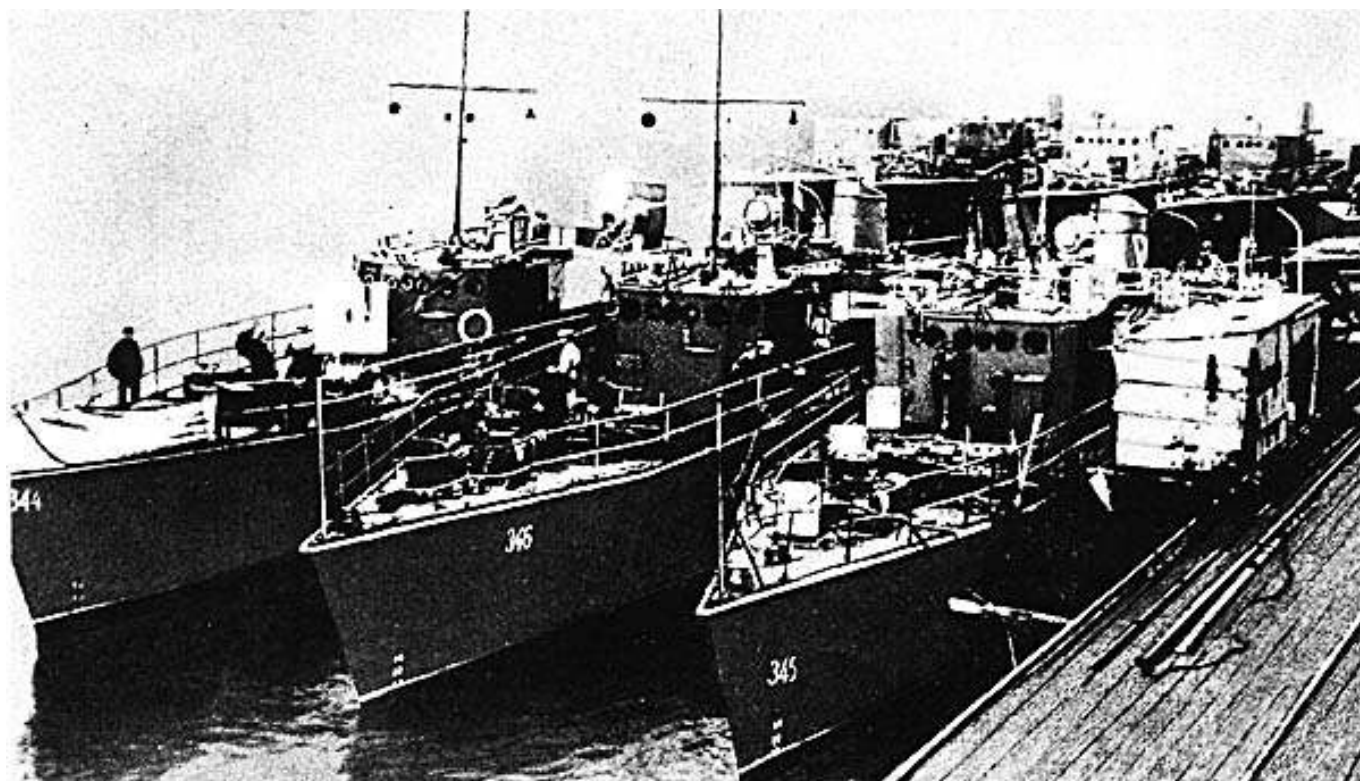


Рис. 2. Тральщики-«стонники» на Балтийском заводе, 1944 год.



Рис. 3. Один из сохранившихся по сей день тральщиков «стотонников».



Рис. 4. Балтийский судостроительный завод в наши дни.

ЛИТЕРАТУРА

1. Базилевский С.А. Из моих воспоминаний. Рукопись. Л.: Крыловский государственный научный центр, 1974. – 109 с.
2. Стругов Л.В. Судостроительная промышленность в годы Великой Отечественной войны и на современном этапе. Интернет-ресурс. <http://federalbook.ru/files/ОПК/Soderjanie/ОПК-6/III/Strugov.pdf>.
3. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга. Ф. 1192. Оп. 25. Д. 6.

REFERENCES

1. Bazilevsky S. A. From my memories. The manuscript. L.: Krylovsky State Scientific Center, 1974. – 109 p.
2. Strugov L. V. The shipbuilding industry during the Great Patriotic War and at the present stage. An online resource. <http://federalbook.ru/files/ОПК/Soderjanie/ОПК-6/III/Strugov.pdf>.
3. The Central State Archive of St. Petersburg. F. 1192. Op. 25. d. 6