



ХОБОТОВ Виктор Аркадьевич

Выпускник кораблестроительного
факультета (1971 г.)

Начальник управления судов в эксплуатации
ФГУ «Российский морской регистр
судоходства»

Родился 9 мая 1949 г. в Москве. Как вспоминали родители, я появился на свет под гром праздничных салютов, посвященных Дню Победы. В честь этого великого праздника получил имя «Виктор» (лат. — «победитель»).

На выбор высшего учебного заведения повлияли, прежде всего, его звучное название — «Институт инженеров морского флота», ведомственная принадлежность к Министерству морского флота СССР и, конечно же, легендарный город Одесса. Поскольку родители очень осторожно относились к моей мечте — стать капитаном дальнего плавания, — то в 1966 г. я выбрал кораблестроительный факультет. Если бы тогда знал, какие усилия потребуются для освоения специальности «Судостроение и судоремонт» и получения квалификации «Корабельный инженер или корабельщик», то поступал бы на эксплуатационный.

В конце 60-х годов самым любимым и популярным среди студентов-корабелов был преподаватель по общесудовым системам А. М. Лебедев. Старательно конспектируя его блестящие лекции, мы сожалели, что нельзя было записать его бесконечные рассказы-мемуары и морские «байки». Огромными авторитетами для нас были декан факультета М. И. Спитковский и его заместитель Ю. Л. Воробьев, отличными преподавателями и настоящими воспитателями — профессора А. А. Костюков, Я. И. Нудельман, В. В. Козляков, доценты Л. И. Календарьян и К. В. Кохановский. Поскольку и предметы, и система преподавания на кораблестроительном факультете были тесно связаны с Правилами классификации и постройки морских судов Регистра СССР, а многие педагоги в прошлом были сотрудниками этой организации, у меня еще в студенческие годы возникло стремление попробовать себя в сфере классификации судов.

Любимые предметы ассоциировались с любимыми преподавателями: сопротивление материалов — это доц. Л. И. Календарьян, теория корабля — ст. преп. Ю. Л. Воробьев, строительная механика — проф. В. В. Козляков. Учиться было очень сложно и это могут подтвердить все студенты кораблестроительного, которые откровенно завидовали студентам других факультетов. Зато фундамент

знаний и навыков, который был заложен в те годы, стал основой для последующего профессионального роста.

Среди наиболее запомнившихся событий студенческой жизни — судовая практика на борту пассажирского лайнера «Иван Франко» под командованием легендарного капитана М. И. Григора (1967). Тогда со мной произошел интересный эпизод, который вполне мог бы быть описан знаменитым писателем-маринистом В. В. Конечким. В рейсе на популярной в то время Крымско-Кавказской линии я стоял в ночной вахте на ходовом мостике со вторым помощником капитана. Была чудесная южная ночь, полный штиль, параллельным курсом мористее шли еще два пассажирских судна. Второй штурман демонстрировал мне оборудование и устройства на крыльях ходового мостика. При этом он обратил внимание на кнопку звукового сигнала-ревун с предостережением, чтобы я не смел прикасаться к ней, ибо судовой ревун такой мощный, что мертвого разбудит. А спустя пару минут, закуривая сигарету, помощник капитана отвернулся от встречного потока воздуха и присел «пятой» точкой как раз на эту кнопку... Раздался страшной мощности звуковой сигнал, который продолжался добрых полминуты, так как он от неожиданности никак не мог «оторваться» от злополучной кнопки. Соответственно правилам МППСС шедшие параллельно суда резко изменили курс и добавили ход во избежание непредвиденных маневров, о которых извещал ревун с «Ивана Франко». Тут же на мостик поднялся капитан. На его вопрос о том, что случилось, помощник с самым честным выражением лица доложил, что разгильдяй-практикант нечаянно нажал на кнопку ревун. Я на всю жизнь запомнил взгляд капитана и до сих пор не понимаю, как я не провалился через все 11 палуб лайнера. Он молча покинул мостик, еще раз одарив меня выразительным взглядом. На мое возмущение по поводу вранья штурман ответил, что капитан никаких санкций ко мне (практиканту) не применит (мол, что со студента спросить?), зато разбудивший среди ночи всех пассажиров помощник капитана избежал начальственного разноса. В качестве компенсации я получил от него полпачки недоступных тогда сигарет «Marlboro».

Запомнилась мне и работа в Арктике в составе студенческого отряда в порту Диксон (1968), где мы, кроме тяжелой работы в качестве портовых грузчиков, могли ознакомиться с конструкцией самых мощных советских ледоколов, включая атомный «Ленин», и судов высоких ледовых категорий — «ВолховГЭС», «ДнепроГЭС», «Обь», «Индиго», «Амгуэму» и «Наварин». Завершилась наша арктическая эпопея участием в первенстве Таймырского национального округа по волейболу и баскетболу: пятеро из нас играли за волейбольную и баскетбольную команды Диксона. И удовлетворение от того, что в Дудинке мы стали чемпионами по баскетболу и вторыми призерами по волейболу, существенно усиливалось размером гонорара от спорткомитета, почти равнявшемуся той сумме, которую мы заработали за два месяца в порту.

Но самым ярким событием моей студенческой жизни стала свадьба с однокурсницей Людмилой Георгиевны Пеевой (ныне, к сожалению, покойной).

Окончив институт, мы с женой получили направление в Сахалинское морское пароходство. В дальнейшем мне посчастливилось работать с выдающимися выпускниками ОИИМФа и учиться у них. Нашими первыми руководителями были начальник технического отдела Л. И. Тетельбаум и начальник конструкторского бюро пароходства М. М. Чайковский — выпускники кораблестроительного факультета начала 50-х годов.

В 1972 г. после предложения начальника Сахалинской инспекции Регистра СССР Ю. Л. Чепалыги-Болотова (воспитанника ОИИМФа) и письменного разрешения министра морского флота СССР Т. Б. Гуженко (тоже выпускника Одесского Водного) я стал самым молодым инспектором Регистра Советского Союза.

Спустя много лет, в августе 2008 г., когда я ехал в командировку поездом «Санкт-Петербург—Москва», мне позвонили от директора Регистра и сообщили

о том, что предстоящее в Министерстве транспорта совещание отменяется в связи с похоронами бывшего министра морского флота СССР Т. Б. Гуженко. Мне поручили доставить и возложить к его гробу венок от имени Российского морского регистра судоходства. Трудно передать, какие чувства я испытывал, отдавая последние почести тому, кто практически благословил, вопреки существующим правилам, мой переход в Регистр...

Вспоминая о своих учителях и наставниках, прежде всего хочу назвать моего первого руководителя в Сахалинской инспекции Регистра Советского Союза Юрия Леонидовича Чепалыгу-Болотова. Коренной одессит, выпускник судомеханического факультета ОИИМФа, он начал работать в Регистре СССР в 1952 г., сразу после института. Не было на Сахалине моряка или рыбака, который не знал бы его и не гордился бы этим своим знакомством. Мне довелось не только выслушивать различные легенды и морские байки о Юрии Леонидовиче, но и быть свидетелем большого количества поучительных и забавных историй, связанных с ним. Он не был каким-то идеальным человеком, но я на всю жизнь запомнил его наставления и советы.

С 1977 г. был заместителем начальника, а с 1992 г. — начальником Сахалинской инспекции Регистра СССР.

В 1995 г. я возглавил представительство Российского морского регистра судоходства в Сингапуре. Период с 1995 по 2001 г. пролетел как один день в бесконечных командировках и работе на судах, состоящих в классе Регистра. Район деятельности представительства простирался по обе стороны экватора от Даляня в Китае на севере до Австралии и Новой Зеландии на юге, от островов Океании на востоке до Персидского залива и Объединенных Арабских Эмиратов на западе. Никогда ни до того, ни после мне не приходилось так много и с таким интересом работать.

В 2001 г. меня перевели на должность начальника отдела организации освидетельствований судов и судового оборудования в Главное управление Регистра в Санкт-Петербурге. Так завершилась моя более чем 30-летняя работа на островах. Жаль, что не удалось поселиться на Васильевском острове, — а так бы вся жизнь прошла на островах!

У меня есть два сына. Старший, Вадим, в 1995 г. окончил инженерно-экономический факультет ОНМУ. Сейчас он работает в Южной Корее: там у него свой бизнес, семья и двое прекрасных детей.

В феврале 2012 г. исполнится 40 лет моей работы в Регистре. Я испытываю гордость за Российский морской регистр судоходства — единственную организацию, которая не только полностью сохранила зону своей деятельности на территории бывших советских республик, но и существенно расширила ее за рубежом, став настоящим международным классификационным обществом. И я благодарен судьбе за предоставленную мне честь принадлежать к его коллективу.



Виктор Аркадьевич Хоботов и директор Регионального управления РС в Украине Виктор Ильич Любченко