

neither to read, nor to write in Greek. Pavel Egorovich punished his children for such knowledge, withdrew them *from* Greek school and sent them to male classical grammar school.

Being already a famous writer, Chekhov often visited Pokrovsky, he spoke of him with warmth, sent him books with grant inscriptions. Archpriest F. Pokrovsky stood out amongst Taganrog inhabitants. He was rather a well-educated person, good orator with beautiful voice, he was a deft practical person, and he knew how to impress. Exactly Pokrovsky rewarded Chekhov with a funny nickname «Antosha Chekhonte», which he further made his literary pseudonym.

In the house of Andrey Drossy, a schoolmate of Chekhov, eager theatergoer, a real amateur theatre was organized. They played real theatrical presentations and Anton Chekhov always took part in it. On this stage he played Neschastlivcev in «Wood» of Ostrovsky; the mayor in «Auditor»; Chuprun in the operetta Kotlyarevsky «Moskal-charivnik». Anton mastered the best to play the roles of old women.

Taganrog's theatre was the center of cultural life of the town. The theatre was founded in 1827. The building of the theatre was built in 1866 on the draft of the Italian architect K. Landerone. A. P. Chekhov contributed to all cultural projects in the life of Taganrog: regional museum, town library, urban garden, town drugstore, remarkable monument to the founder of the town Peter I, all this appeared upon his interested, active participation. Having heard that the inhabitants decided to install the monument to the founder of the town Peter I, A. P. Chekhov called to gathering donations for the monument among wealthy citizens, agreed in Paris with famous sculptor M. Antokolsky about making the monument, spread the subscription sheets on gathering of donations for the monument, chose the place where to install it.

ДИНАМИКА ЦЕН НА НЕФТЬ И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИКУ РОССИИ

Ильенко И.В., Кислова Л.П.

Авиационный колледж

Таганрог, Россия

В работе представлен анализ современного состояния в период экономического кризиса. Нефтяная промышленность сегодня — это крупный хозяйственный комплекс, который живет и развивается по своим закономерностям. Ситуация в нефтяной отрасли в значительной степени определяет состояние всей экономики России. Динамика цен нефтяного рынка влияет на уровень издержек практиче-

ски во всех производственных отраслях. Сегодня, при существующей нестабильности экономической ситуации, нефтедобыча остается базой, ресурсы которой длительное время будут «подпитывать» экономический потенциал и обеспечивать относительную стабильность социальной сферы.

Рынок «нефтедолларов» - это сосредоточение имеющейся американской валюты в совокупности с возможностями по реализации имеющихся нефтяных запасов. Значение «таких» долларов – это крайне нестабильная величина, характеризующаяся попеременным изменением, как в сторону падения, так и в сторону подъема. Причина роста цен на нефть, актуальная на сегодняшний день – экономическая (при снижении курса доллара США цены на нефть увеличиваются и, наоборот). Но уже сейчас аналитики говорят об отказе от такой зависимости – существующий кризис показал неспособность долгосрочного планирования из расчета на высокие цены на нефть, а именно на этих основах строятся бюджеты многих стран.

Развитие любой значимой экономической структуры невозможно без мирового воздействия. Тоже наблюдается и с рынком нефти: организация стран-экспортеров нефти (ОПЕК) - негосударственная организация, создана нефтедобывающими державами для контроля за мировыми ценами на нефть. Ее членами являются страны, чья экономика зависит от доходов от экспорта нефти. По оценкам российских экспертов цена на нефть должна составлять от \$70 до 100 за баррель, иначе строительство новых мощностей станет невозможным. Однако представители ОПЕК констатируют, что и \$40-50 за баррель весьма неплохо. На долю же стран ОПЕК приходится всего около 35% мирового предложения, но Россия, не состоящая в ОПЕК, дает еще 11,5%. Более того, страны Персидского залива, доминирующие в ОПЕК, обладают самыми крупными резервами при самых низких издержках производства, поэтому им проще всего закручивать и откручивать вентили.

Еще недавно, можно было говорить, что мировая экономика вступила на путь, который будет определяться галопирующими ценами на нефть. Экспорт нефти и нефтепродуктов на сегодняшний день составляет 40% стоимостного объема российского экспорта. Сумма налогов, сборов и пошлин с нефтяного сектора составляет от 25 до 50% российского бюджета. Основной показатель, из-за которого каждый год идут ожесточенные споры — это стоимость барреля российской нефти, из расчета которой и считается весь бюджет.

В марте текущего года правительство временно вернулось к планированию однолетнего федерального бюджета. Оно пересмотрело параметры бюджета на 2009 г.: цена на нефть составила \$41 за баррель, в 2010 г. - \$55, в 2011 г. - \$60. Изначально в бюджете на 2009-2011 гг. было заложено: цена на нефть в 2009 г. \$95 за баррель, в 2010 г. - \$90, в 2011 г. \$88. В существующих условиях цены на нефть играют немаловажную роль для российского бюджета. В 2010 г. бюджет может получить дефицит. Бюджет испытывает дефицит и сегодня, если его считать, не включая нефтяные доходы. Но есть средства Резервного фонда, которые должны быть использованы в случае падения цен на нефть на мировых рынках. При рассмотрении бюджета было учтено, что доля нефтяных доходов должна значительно снизиться. Если в 2008 г. они составляли 50 % бюджета, то в 2011 г. эта цифра составит 36%.

Таким образом, Россия, не вступающая ни в какие международные нефтяные организации, пытается играть на мировом рынке нефти по своим правилам. А цены на нефть всегда будут оставаться многозначимым и переменным фактором экономики любого государства. И в ближайшем будущем подобная тенденция сохранится.

МЕЖДУ НЕБОМ И ЗЕМЛЕЙ (ЭКРАНОПЛАНЫ)

Камалов Э.И., Демонова Т.В.

*Авиационный колледж
Таганрог, Россия*

Существует такое высказывание, что «Человек – царь природы». Якобы он умеет думать и создаёт гениальные творения. Но если покопаться глубже, можно сделать вывод, что человек учится у природы, которая в свою очередь уже давно всё придумала.

Так же вышло и в случае с таким изобретением человечества, как экраноплан. Это транспортное средство соединяет в себе положительные качества самолётов и кораблей. Только представьте себе, как это красиво, когда из иллюминатора виден романтический морской пейзаж, и при этом вы перемещаетесь с довольно большой скоростью.

Своим рождением экранопланы обязаны двум факторам: во-первых, логике развития водных транспортных средств и, в связи с этим, углублённой работе судостроителей по повышению скорости движения; и, во-вторых, военные моряки нуждались в боевых и транспортных средствах, которые обладали бы большими скоростями передвижения и мо-

бильностью. Экранопланы поддерживаются над поверхностью при помощи естественной динамической воздушной подушки, которая возникает от скоростного напора набегающего потока воздуха. При этом всплывает понятие «экранный эффект». Он заключается в повышении аэродинамического качества воздушного крыла при его движении вблизи экранирующей поверхности, а так же в его самостабилизации по высоте движения относительно экрана. Эффект экрана вызван тем, что возмущения от крыла достигают поверхности, отражаются и успевают дойти до крыла. При этом рост давления под крылом получается большим. Скорость распространения волны при этом равна скорости звука, в связи с чем уместна следующая формула:

$$h \leq \frac{l \cdot V}{2 \cdot v}$$

где l – ширина крыла (хорда крыла), V – скорость звука, h – высота полёта, v – скорость полёта.

Экранный эффект известен давно. Человек сначала заметил его в природе (на рыбах и птицах). Позже его можно было разглядеть и в технике (на самолётах при посадке и полётах на малой высоте). Этот эффект долго исследовали, и когда была выявлена его физическая сущность, стали думать, где можно его применить.

Известный авиационный инженер, изобретатель и авиаконструктор П.И. Гроховский в 1932 г. разработал проект экраноплана-амфибии с двумя двигателями, аэродинамическую компоновку которого сохранили некоторые современные экранопланы.

Первый экраноплан был построен в 1935 году финским инженером Т. Каарио. Впоследствии он, разрабатывая идею экранопланов вплоть до 1964 года, создал ряд различных аппаратов и их усовершенствованных модификаций. Активная разработка экранопланов в ЦКБ по судам с подводными крыльями началась в начале 60-х годов. Довольно не просто было подобрать компоновочное решение, но после долгих испытаний остановили свой выбор на классической самолётной схеме (одно несущее крыло – одноточечная схема и хвостовое оперение). Но эту схему нужно было доработать, для обеспечения устойчивости и управляемости вблизи экранирующей поверхности. По такой компоновке в дальнейшем было создано десять экспериментальных экранопланов. Самый большой из этой десятки экраноплан «Каспийский монстр». Это было