

Задры Верфям

FOR FUTURE SHIPYARD SPECIALISTS

№ 1 (2465)
ЯНВАРЬ 2012 ГОДА

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

ИЗДАЕТСЯ
С СЕНТЯБРЯ 1932 ГОДА

ФАКУЛЬТЕТ КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ И ОКЕАНОТЕХНИКИ ВСТРЕЧАЕТ АБИТУРИЕНТОВ РОССИЙСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ НАЧИНАЕТСЯ ЗДЕСЬ



О, море, ветры
и волнение,
И флот, стране
снискавший славу!
Санкт-Петербург,
судостроение
Обречены крепить
державу!

О, молодое поколение,
Флаг в руки и «ура»
в атаке!
Как боевое пополнение
Вас ожидают
на Корфаке!

Константин Нецветаев,
зав. лабораторией
кафедры Теории корабля



Корпус ФКО
на ул. Лоцманской, д. 10

О факультете Кораблестроения и океанотехники (ФКО) рассказывает декан, член-корреспондент Академии инженерных наук им. А.М. Прохорова, профессор, д.т.н. В.Н. Тряскин.

— Владимир Николаевич, почему факультет, которым Вы руководите, считается системообразующим для СПбГМУ?

— ФКО — старейший и ведущий факультет. Он был основан раньше, чем сама Корабелка. В 1899 году император Николай II учредил Кораблестроительный отдел в Петербургском политехническом институте. Он, ставший позже Кораблестроительным факультетом, явился основой для создания в 1930 г. Ленинградского кораблестроительного института, переименованного в 1990 г. в СПбГМУ.

За более чем 110-летний период подготовлены десятки тысяч специалистов по проектированию, строительству и эксплуатации российского флота.

Мы гордимся своим выпускниками. Среди них — руководители судостроительных и судоремонтных предприятий, ведущие специалисты организаций, связанных с морской техникой.

Известна знаменитая научная школа ФКО. Ученые факультета внесли большой вклад в общее проектирование и конструкцию судов, строительную механику корабля, гидромеханику и теорию корабля, сварку и технологию судостроения. Вот несколько имен: академики — В.Л. Поздунин, Ю.А. Шиманский, член-корреспондент Академии наук П.Ф. Папкович. В настоящее время на факультете работают академики РАН и ряда общественных академий В.М. Пашин, Ю.И. Нецаев, В.Л. Александров, А.В. Шляхтенко, Г.Ф. Демешко, Ю.Н. Кормилицин и А.И. Гайкович. Широко известны работы профессоров факультета, работавших в XX веке: Л.М. Ногида, В.В. Ашика, В.В. Семенова-Тян-Шанского и С.Н. Благовещенского. Список лучших специалистов не исчерпывается только этими именами. Подробности — на сайте факультета <http://www.smtu.ru/korfak/fko.htm>.

— Насколько удается поддерживать такую «высокую планку» в наше непростое время?

— Сегодня на ФКО работают около ста преподавателей. Более 50% из них имеют степени кандидатов наук, а около 30% — докторов наук. Таким образом, более 80% наших преподавателей имеют ученую степень. Это высокая цифра.

Среди них — специалисты мирового уровня, не жалеющие сил на развитие и передачу студентам знаний, накопленных нашими знаменитыми учителями, не только на учебных занятиях, но и вне них. Например, зав. кафедрой Прикладной математики и математического моделирования, профессор К.В. Рождественский, проректор в области международного сотрудничества и образования, организует стажировки и технические визиты для наших студентов в Италию, Францию, Германию, Китай. А профессор кафедры Проектирования судов Б.А. Царев, стоявший у истоков создания факультетской яхты «Хортица», руководит студенческой секцией проектирования яхт.

— Где может применить свои знания выпускник ФКО?



Студентов приветствуют замечательные выпускники Корфака (слева направо): Генеральный директор ОАО «Адмиралтейские Верфи» с 1984 по 2010 гг., Герой России, академик, профессор кафедры Технологии судостроения В.А. Александров, декан ФКО, зав. кафедрой Конструкции судов профессор В.Н. Тряскин, проректор по международному сотрудничеству в области науки и образования, зав. кафедрой Прикладной математики и математического моделирования, профессор К.В. Рождественский. Фото Владимира ГОРШЕЛЕВА

— Мы выпускаем специалистов, которые востребованы на судостроительных и судоремонтных заводах, в проектно-конструкторских организациях, научно-исследовательских институтах, морских инженерных бюро и классификационных обществах. Мы готовим не только морских инженеров, но и специалистов по информационным технологиям, математическому моделированию, способных решать сложные инженерные задачи судостроения.

Это актуально для нашей страны, как никогда ранее. Правительством принят ряд документов, определяющих пути развития российского судостроения: целевая комплексная программа «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 гг., Программа инновационного развития ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» и целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)».

Морская доктрина РФ определяет долгосрочные задачи в Арктическом регионе до 2020 года. Обслуживание терминала Варандей и шельфового месторождения Приразломное в Печерском море диктует создание флота судов-газовозов. До 2020 года только для Штокмановского месторождения требуется построить 12 газозовозов, для месторождений Кумжинское и Коровинское — 6, для Южно-Тамбейского месторождения на полуострове Ямал — 12. Нужны суда-контейнеровозы для транспортировки никеля из Дудинки. Наши выпускники без работы не останутся!

— Сопоставимы ли знания выпускников с зарубежными требованиями?

— Нехватку специалистов-судостроителей сейчас испытывает не только Россия, но также Европа, Азия и Америка. Зарубежные организации принимают наших выпускников. Трое из них работают в подразделениях французского классификационного общества Бюро Веритас (Алексей Дудаль — Париж, Ксения Хокконен — Роттердам, Тан Лам Нгуен — Шанхай). Выпускник кафедры Проектирования судов Павел Гольшев трудится в Германском Ллоиде (Гамбург). Крупнейшая нефтяная корпорация British Petroleum (BP) финансирует научно-исследовательские проекты наших преподавателей и студентов по проблемам освоения Арктики. Германский Ллойд и Бюро Веритас с 2007 года награждают наших студентов денежными премиями за лучшие дипломные работы и вручают свои сертификаты.

— Каких специалистов готовит факультет сегодня?

— ФКО первым в университете начал готовить бакалавров и магистров в области кораблестроения и вычислительной техники.

Сейчас мы принимаем студентов на восемь бакалаврских профилей:

- 180100.62.01 Кораблестроение,

- 180100.62.02 Техническая эксплуатация судов и судового оборудования,
- 180100.62.03 Океанотехника,
- 151000.62.01 Морские нефтегазовые сооружения,
- 150700.62.01 Оборудование и технология сварочного производства,
- 161700.62.02 Гидроаэродинамика,
- 230100.62.02 Программное обеспечение средств вычислительной техники и автоматизированных систем,
- 231300.62 Компьютерное и математическое моделирование в науке и технике.

Первые три профиля — это наше «ноу-хау». Университет и факультет являются по ним базовыми в России.

Подготовка по другим программам согласована с базовыми Российскими университетами: МГТУ им. Н.Э. Баумана (150700, 231300, 230100), Московским авиационным институтом (161700) и РГУ нефти и газа им. И.М. Губкина (151000), но акцент в них — на проблемах кораблестроения и океанотехники.

В рамках направления «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры» факультет планирует также готовить бакалавров по профилям:

- 180100.62.04 Теория корабля и гидродинамика,
- 180100.62.05 Строительная механика и прочность корабля.

Судостроительные НИИ и КБ испытывают значительную потребность в таких специалистах-исследователях.

Для их подготовки факультет располагает мощной компьютерной техникой — кластером, позволяющим выполнять трудоемкие вычисления с использованием «облачных» технологий. Например, стало возможным моделировать движение судна на волнении. Можно изучать возникающие при этом колебания жидкого груза в огромных танках нефтеналивных судов.

— Ну а что ждет выпускника-бакалавра, если после четырех лет обучения он решит учиться дальше?

— Сейчас ведется подготовка по двум магистерским программам:

- Проектирование судов гражданского флота,
- Проектирование конструкций корпуса и устройств судов и плавучих инженерных сооружений.

Возможна подготовка по другим программам магистратуры:

- Проектирование судов с динамическими принципами поддержания,
- Современные математические методы и системный анализ в проектировании судов,
- Проектирование и конструкция судов и технических средств освоения океана для работы в ледовых условиях,
- Автоматизированные системы проектирования конструкций, оценки и прогнозирования технического состояния корпуса судна,
- Проектирование технологий постройки морских судов и морских инженерных сооружений,
- Техника и технологии освоения ресурсов Мирового океана,
- Техническая и экологическая безопасность морских технологий,
- Обеспечение мореходности и маневренности судов и средств океанотехники,
- Современные проблемы гидродинамики морской техники,
- Обеспечение прочности и надежности морской техники при проектировании и постройке,
- Методы и средства информатики в жизненном цикле сложных технических систем,
- Интеллектуальные системы.

— Какие возможности у студентов для связи с промышленностью?

— Специалисты наших кафедр имеют прочные контакты с ведущим научным центром России — ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова, лидирующими проектно-конструкторскими организациями: Северным ПКБ, ЦМКБ «Алмаз», ЦКБ Морской техники «Рубин», СПМ БМ «Малахит» и др. В первых трех из них имеются базовые кафедры ФКО, как места для прохождения производственной практики студентов.

— Видно, что факультет с оптимизмом смотрит в будущее! Желает реализовать все свои возможности в подготовке кадров для современного Российского судостроения.

Алексей АЛЕКСЕЕВ
Фото Владимира ГОРШЕЛЕВА



Студенты третьего курса Корфака на инаугурационной лекции 1 сентября 2011 года



Зав. лабораторией кафедры Теории корабля, капитан 1-го ранга В.Г. Луговых ведет опыты кренования судов со студентами-гидроаэромеханиками в зале малых установок



Проектирование и строительство корабля или океанского судна — одна из самых грандиозных и сложных задач современного мира. Ее можно осуществить только используя мощные ИТ-технологии, теоретические знания и практический опыт, накопленный специалистами-корабелами.

Корфак — ведущий в России и признанный в мире факультет, готовящий высококвалифицированные кадры судостроителей, будущих руководителей производственных и научных подразделений, играющих решающую роль в судостроительной промышленности.

Студенты могут изучать компьютерные системы мировых лидеров в производстве вычислительной техники и программного обеспечения: IBM, Computer Associates, Dassault Systemes в Институте информационных технологий, тесно связанном с ФКО.

Сферы деятельности выпускников ФКО в России и за рубежом необычайно широки:

- проектно-конструкторские и морские инженерные бюро,
- судостроительные и судоремонтные предприятия,
- научно-исследовательские институты,
- классификационные общества,
- судоходные компании,
- морские и речные порты,
- службы военно-морского флота,
- коммерческие структуры судоходства и морской ресурсодобычи,
- заграничные представительства морских пароходств, компаний,
- сюрвейерские бюро,
- учреждения системы образования,
- другие государственные и коммерческие организации.

На ФКО ведется подготовка **бакалавров техники и технологии (4 года)** по престижным, востребованным направлениям.

180100.62.01 Кораблестроение. Старшекурсники специализируются по темам: «Проектирование кораблей и судов»; «Проектирование конструкций корпуса, судовых устройств и систем»; «Автоматизация технологических процессов постройки судов» и «Подводное кораблестроение».

Студенты приобретают фундаментальные знания по математике, физике, механике, изучают специальные дисциплины: конструкцию и проектирование корпуса надводных и подводных кораблей и судов, проектирование судовых систем и устройств, технологические процессы на судостроительных предприятиях и другие. В компью-



Студенты-океанотехники на экологической практике на яхте Корфака «Хортица»

терных классах изучаются системы автоматизированного проектирования: КОМПАС, AUTOCAD, CATIA, TRIBON.

В 2007 году Германский Ллойд (GL) открыл для студентов компьютерную аудиторию «GL Auditorium» при кафедре Конструкции судов, оснащенную профессиональным программным комплексом POSEIDON. В 2009 году аналогичное соглашение по подготовке студентов заключено с французским Бюро Веритас.

180100.62.02 Техническая эксплуатация судов и судового оборудования. Старшекурсники специ-

СТРОИТЕЛИ КОРАБЛЕЙ



Ректор К.П. Борисенко и замдекана ФКО Н.Н. Юрков вручают диплом магистра. Фото Владимира ГОРШЕЛЕВА



Лабораторная работа для студентов-кораблестроителей по исследованию продольной качки модели судна в опытном бассейне им. акад. А.Н. Крылова кафедры Теории корабля. Фото Сергея ДОВГЯЛЛО



Буксировка буровой платформы к месту установки

ализируются по темам: «Управление технической эксплуатацией конструкций, систем и энергокомплексов морской техники» и «Сюрвейерское обслуживание в судоходстве» (надзор за судами в эксплуатации и контроль грузовых операций в портах).

Студенты изучают историю развития и создания морской техники; технологию, организацию и управление техническим обслуживанием и ремонтом конструкций, судовых систем и устройств, судового механического оборудования и электрооборудования; методы оценки технического состояния и остаточного ресурса морской техники на различных сроках ее эксплуатации.

180100.62.03 Океанотехника. Выпускник подготовлен к деятельности по созданию и эксплуатации средств освоения Мирового океана и его шельфовой зоны.

Студенты изучают морские технологии, технику освоения моря, морскую экологию, правила проведения морской инспекции. Среди специальных дисциплин: технические, экологические, инспекционные, правовые, в том числе международные. Предусмотрено углубленное изучение иностранного языка и вычислительной техники.

180100.62.04 Теория корабля и гидродинамика. (Этот профиль выделяется из профиля «Кораблестроение» по итогам обучения на первом курсе).

Теория корабля — комплексная наука, изучающая мореходные качества судов и морских плавучих объектов различного назначения: их способность плавать, не опрокидываясь под действием ветра и волн, способность развивать необходимую скорость хода и совершать маневры при движении в воде. При этом студенты используют знания математики, механики твердого тела, вычислительной техники.

Гидродинамика изучает течение жидкостей. Особое внимание уделяется внешним силам, действующим на судно. Студенты обучаются на компьютерных пакетах «FLUENT», «STAR CD» и «FLOW VISION».

180100.62.05 Строительная механика и прочность корабля. (Этот профиль выделяется из профиля «Кораблестроение» по итогам обучения на первом курсе).

Строительная механика корабля — наука, рассматривающая методы расчета прочности и жесткости корпусных конструкций судна. Она базируется на положениях сопротивления материалов, теоретической механики, теории упругости и пластичности. Студенты изучают воздействие внешних сил на конструкции корпуса, исследуют напряжения и деформации, возникающие в них под действием ветра и волнения, что позволяет наилучшим образом спроектировать корпус судна.

150700.62.01 Оборудование и технология сварочного производства. Студенты изучают современные способы сварки — лазерную, электронно-лучевую и другие, позволяющие получать сварочные соединения между трудно свариваемыми материалами, технологию сварки судовых конструкций, коррозионную стойкость сварных соединений, сварочные материалы и технологии для подводной сварки.

Студенты пользуются профессиональным компьютерным пакетом «Вертикаль» для изучения тепловой обстановки в сварном соединении, прочности сварных швов и их деформаций.

151000.62.01 Морские нефтегазовые сооружения. Выпускники ориентированы для работы в организациях нефтегазовой промышленности. ФКО — единственное подразделение на Северо-Западе России, готовящее таких специалистов.

Среди специальных дисциплин: проектирование, технология разработки, сварка конструкций, прочность, оценка рисков, надежность плавучих морских нефтегазовых сооружений, инженерная геодезия, экологическая безопасность, менеджмент на морских месторождениях, морские информационные комплексы нефтегазопромыслов, подводно-технические работы и водолазное дело.

161700.62.02 Гидроаэродинамика. Старшекурсники специализируются по темам: «Гидроаэродинамика корабля», «Гидроаэромеханика», «Гидромеханика и мореходные качества корабля», «Гидроаэродинамика и акустика корабельных конструкций» и «Динамика судов и инженерных сооружений во льдах».

Гидроаэродинамика изучает закономерности в течениях жидкостей и газов. Она лежит в основе судостроения, космонавтики, авиации, экологии, гидротехники, океанологии. Студенты обучаются моделировать на компьютере, в том числе, на кластере, сложные задачи взаимодействия тела с жидкостью.

230100.62.02 Программное обеспечение средств вычислительной техники и автоматизированных систем. Здесь готовят специалистов по самой востребованной профессии — программистов. Студенты получают знания по вычислительной математике, изучают устройство вычислительной техники, языки программирования и технологии разработки программного обеспечения, структуры и алгоритмы, принципы создания систем искусственного интеллекта. Они овладевают способами применения информационных технологий для решения научных, технических и экономических задач и бизнес-процессов.

Возможно дополнительное обучение в Институте информационных технологий ГМТУ, имеющем тесные контакты с американской фирмой IBM: студенты изучают ИТ-менеджмент на предприятиях и проектирование судов на одной из самых совершенных универсальных CAD/CAM/CAE систем — «CATIA».

231300.62. Компьютерное и математическое моделирование в науке и технике. В подготовке студентов делается упор на фундаментальность математического образования, которое удачно совмещается с прикладными задачами. Среди специальных дисциплин: теория случайных процессов, математическая физика, математическое моделирование, численные и стохастические методы, методы оптимизации, компьютерное моделирование, Интернет-технологии, теория принятия решений и другие. В учебном процессе используется вычислительная техника и средства Интернета.

После окончания бакалавриата выпускник может поступить **в магистратуру (2 года)** по направлениям:

180100.68 Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры;

230100.68 Информатика и вычислительная техника.

Будет вестись подготовка магистров и по другим направлениям, соответствующим бакалаврской подготовке.

На ФКО также ведется прием на подготовку **морских инженеров (5 лет)**.



Малый десантный корабль на воздушной подушке «Зубр», проект 12322, главные конструкторы — Ю.М. Мохов, Ю.П. Семенов, А.Н. Осинкин



Многоцелевой сторожевой корабль (корвет), проект 20380, главный конструктор — И.Н. Иванов



Патрульный катер «Мангуст», проект 12150, главный конструктор — Б.А. Лейкис



Ракетный катер «Молния», проект 12421, главный конструктор — Ю.В. Арсеньев



Многоцелевой скоростной катер, проект 12200, главный — конструктор Б.А. Лейкис



Служебно-разведной катер для Ленинградского ВМБ, проект 121270, главный конструктор — Б.А. Лейкис



Патрульный катер на воздушной подушке «Чилим», проект 20910, главный конструктор — В.А. Абрамовский



Ракетный корабль на воздушной подушке «Самум», проект 1239, главные конструкторы — Л.В. Ельский, В.И. Корольков



Ледокол «Советский Союз»



Частная яхта



Подводная лодка в цеху



Танкер у причала

Фото всех этих кораблей выполнены Владимиром ГОРШЕЛЕВЫМ с картин, подаренных КБ кафедре Проектирования судов. Конструкторы проектов — выпускники Корфака. Генеральный конструктор «ЦМКБ Алмаз» — профессор кафедры Проектирования судов, выпускник ФКО 1972 года А.В. ШЛЯХТЕНКО.

НОВЫЕ КАДРЫ ДЛЯ ВОЗРОЖДАЮЩЕГОСЯ СУДОСТРОЕНИЯ



Нужно сильно любить судостроение



В 2008 году весной третьего курса к нам, студентам специальности «Кораблестроение», на лекцию пришел сотрудник Средне-Невского судостроительного завода (СНСЗ). Он оказался начальником отдела Систем автоматизированного проектирования (САПР) и предложил нам работу. В тот момент такие системы только начинали внедрять на заводе, поэтому нужны были новые сотрудники, которые после обучения в системе AVEVA Marine стали бы конструкторами отдела САПР технического управления СНСЗ.

Так и получилось, что после летней сессии я стала работать в СНСЗ. После 2,5 месяцев обучения меня определили заниматься серийным композитным заказом: разрабатывать и выда-

вать проектно-техническую документацию в цеха.

После четвертого курса и защиты диплома бакалавра на тему «Программа развития российского судостроения до 2020 года и далее, и ее реализация на примере ОАО «СНСЗ», мне открылась возможность устроиться в штат. Ею я, конечно, воспользовалась, получив должность инженера-конструктора. Теперь в мои обязанности входило еще и техническое сопровождение заказа. Надо было отвечать на вопросы рабочих по конструкторской документации, разъяснять, почему надо сделать «по чертежу», а не так, как им хочется, добиваться от проектантов — конструкторского бюро — ответов, извещений, корректировки документации.

После начала строительства нового проекта было решено принять на работу в конструкторский отдел химиков-композитчиков, а мне было поручено быть их наставницей. Этим своим достижением я особенно горжусь, потому что конструкторы из них вышли первоклассные. В 2010 году мне и моим «стажерам» по итогам аттестации дали вторую категорию.

В это время я училась в магистратуре Корабелки на кафедре Проектирования судов, а темой диссертации выбрала: «Исследование особенностей проектирования судов смешанного плавания для перевозки тяжеловесных грузов». Мне хотелось понять процесс создания нового типа судна от замысла до рабочего проекта. Работа была интересной, и в 2011 году я закончила Корфак с «красным» дипломом и рекомендацией

для поступления в аспирантуру.

Но руководство нашего технического управления имело для меня свои планы. Поэтому сегодня я занимаю должность ведущего технолога САПР, а в мои обязанности входит техническое и технологическое сопровождение постройки трех различных стеклопластиковых проектов: корпус, оборудование, системы, напыщение, покраска..., в общем, всё. Также занимаюсь обучением специалистов из других отделов (в настоящий момент — из бюро оснастки) работе в системе AVEVA Marine.

Не могу сказать, что моя работа очень сложная, она, скорее, кропотливая, нервная, безусловно, вредная и грязная — 40% времени каждый рабочий день я провожу в цехе. Но она очень интересная и требует всех знаний, полученных в Корабелке, плюс еще столько же.

Чтобы ею заниматься, в первую очередь, надо действительно сильно любить судостроение и уважать труд простых рабочих, понимать его суть. Иногда приходится самой вставать к станку или лезть в трубу подруливающего устройства, чтобы посмотреть, как производить ту или иную технологическую операцию, не повредит ли это работе самого оборудования.

Как бы пафосно это ни звучало, но мотивом здесь должна служить идея, а только потом зарплата, хотя это тоже важно. Работа должна нравиться, тогда она горит в руках!

Александра КИРЮШКИНА

Вычислительная техника — это прочный фундамент



В 2009 году я с отличием окончил Корфак по направлению 230100 «Информатика и вычислительная техника». Параллельно получал второе высшее образование в СПбГПУ по специальности «Дизайн»: на старших курсах у меня оставалось время, свободное от учебы. И я решил использовать его не для текущих заработков, а для расширения своих возможностей. И, как оказалось — не напрасно.

После учебы начал работать помощником начальника полиграфического отдела Единого центра документов. Думаю, это связано с тем, что в студенческие годы я был сначала председателем Студсовета Корфака, а после — руководителем Студсовета всей Корабелки. Поэтому познакомился со многими интересными и успешными людьми, приобрел опыт организации и руководства. Например, ежегодный творческий конкурс Корабелки «Твое время» создали мы с друзьями.

Через полгода на базе нашего отдела был создан Единый полиграфический центр, вошедший в Холдинговую компанию «Форум» — одну из крупнейших в РФ. В нем меня назначили заместителем генерального директора. А еще через год, благодаря успешному развитию бизнеса, я получил должность исполнительного директора.

Наша компания обеспечивает работой более 5000 человек. У нас уникальные условия труда, полный социальный пакет, стабильная и значительная зарплата, редкая на сегодня.

Университет дал мне многое. С одной стороны — комплексное полное техническое образование, полученное от опытных преподавателей, с другой — широчайший кругозор и логическое мышление, умение решать любую поставленную задачу: техническую или управленческую. Не стоит забывать и про уникальную творческую среду университета. На таком базисе одно удовольствие строить и жизнь, и карьеру!

Виктор РОДИОНОВ

Мне пригодилась строительная механика корабля



Я учился не на Корфаке, а в 2011 году закончил ФЕНиГО по направлению «Прикладная механика». Но специальности нас учили преподаватели кафедры Корфака «Строительная механика».

Сейчас работаю в отделе динамики и прочности статических конструкций в компании Pratt & Whitney Rus.

Моя должность — инженер-расчетчик, я занимаюсь CAE-моделированием. У меня достойная заработная плата, уровень которой выше среднего по Санкт-Петербургу, отличный социальный пакет. Несколько моих коллег —

тоже выпускники Корабелки.

Все знания, полученные в университете, мне пригодились, особенно знания CAE-технологий. Хотя на данном этапе слегка не хватает навыков в чертежных CAD-пакетах. Думаю, это связано с тем, что кафедра начертательной геометрии и графики работала с нами, когда мы были совсем «маленькими» — первокурсниками, — и многого еще не могли освоить. Но я вполне способен сам разбираться в деталях этих пакетов.

Планирую продвижение по карьерной и профессиональной лестнице, думаю о работе за рубежом.

Антон ШИПША

«Пратт энд Уитни-Рус» — дочернее предприятие компании Pratt & Whitney Canada Corp. Ее деятельность — инжиниринговые услуги: проектирование элементов силовых установок, инженерная поддержка при установке двигателей на самолеты и вертолеты в России.

ВНИМАНИЕ: с 2012 года на Корфаке начнут обучаться студенты по профилю 180100.62.05 «Строительная механика и прочность корабля». Это будут студенты, успешно окончившие первый курс по профилю 180100.62.01 «Кораблестроение». Специальные дисциплины включают: теорию упругости и пластичности, механику трещин, вибрацию корабля, математическую оптимизацию, экспериментальную механику, компьютерный инжиниринг и программирование интеллектуальных приложений к CAD/CAM/CAE комплексам.

Разрабатываю международные требования проектирования

Скоро буду праздновать уже пятилетие окончания своего обучения. Сейчас моя должность — старший эксперт Главного Управления ФГУ «Российский морской регистр судоходства».

Причин, которые привели меня на Корфак, было много: удобное местоположение, военная кафедра, семейные традиции и, конечно, страсть к кораблестроению. Я заметил, что в процессе обучения предпочтения меняются. Те ребята, которые поначалу мало интересовались корабельными делами и демонстрировали средние способности, к моменту выпуска вошли во вкус и сегодня души не чают в своей работе.

После девятого класса я поступил в Корабелку на Среднетехнический факультет, а затем — на Корфак на направление «Кораблестроение».

Специфика кораблестроительных дисциплин не каждому «по зубам».

кризисные явления затронули и судостроение. Но поводов для паники нет: наш выпуск практически в полном составе нашел работу по специальности. Крупные и мелкие отечественные проектные бюро, судостроительные верфи и заводы с готовностью принимают на работу выпускников Корабелки. Кто-то устроился на работу в зарубежные компании.

После бакалавриата, обучаясь в магистратуре, я стажировался в Российском морском регистре, где стал потом работать. Примерно в это время началось внедрение требований Общих Правил Международной Ассоциации Классификационных Обществ. Меня включили в рабочую группу.

Постепенно мои знания и неплохой уровень владения английским языком привели к тому, что я активно занялся международной работой. Участвую в разработке международных требований при про-



Что такое CAD/CAM/CAE-системы?

CAD — Computer Aided Design — поддержка конструирования. Решают конструкторские задачи, в том числе трехмерным моделированием, и задачи оформления конструкторской документации.

CAM — Computer Aided Manufacturing — поддержка изготовления. Разрабатываются технологические процессы, технологическая оснастка, управляющие программы.

CAE — Computer Aided Engineering — поддержка инженерных задач: расчетов, анализа и симуляции физических процессов. Расчетная часть обычно основана на численных методах решения дифференциальных уравнений.

По материалам <http://ru.wikipedia.org>

Кроме большого объема общеинженерных знаний (математика, теоретическая механика, гидромеханика) для овладения мастерством корабля требуются и специализированные знания: строительной механики и теории корабля, теории проектирования и конструирования судов.

Что ожидает выпускника? Конечно, надо быть честным: системные

ктировании конструкций корпуса. Одновременно заканчиваю обучение в заочной аспирантуре на Кафедре конструкции судов.

Нужно быть готовым к тому, что в судостроении требуется набрать достаточно большой опыт работы, чтобы стать настоящим профессионалом и начать карьерный рост.

Максим БОЙКО

Карьера выпускника-математика



В 2010 году я окончил ФКО по специальности «Прикладная математика и математическое моделирование».

С начала 2010 года по октябрь 2011-го работал в международной компании TRANZAS на должности инженера-моделиста. Занимался разработкой математических моделей для грузовых тренажеров, в том числе для портовых кранов. Зарплата по уровню была выше среднего, предоставлялся полный соцпакет.

Знания, полученные в Корабел-

ке, пригодились полностью. Немного не хватало знаний по программированию, но я смог быстро самостоятельно их «добрать».

Без отрыва от работы в 2010 году поступил в заочную аспирантуру по специальности «Механика жидкости, газа и плазмы». Тематикой своей научной работы я выбрал «Численные исследования движения вязкой несжимаемой жидкости и их приложения в теории корабля».

В 2011 году я подал документы на конкурс в университет Ростка (Германия) и получил правительственную стипендию Германии LGF на исследования. Сейчас занимаюсь научной работой над диссертацией в университете г. Ростка на кафедре LeMoS. После получения кандидатской степени в перспективе — весь европейский рынок труда.

Иван ШЕВЧУК



Студент специальности «Гидроаэродинамика» А. Шалада выполняет прототип крыла в аэродинамической трубе кафедры Гидроаэромеханики и морской акустики. За два года (2010, 2011) из 16 выпускников этого направления четверо поступили в аспирантуру по специальности «Механика жидкости, газа и плазмы», а двое — по специальности «Теория корабля». Фото Владимира ГОРШЕЛЕВА

