

Задры верфям

FOR FUTURE SHIPYARD SPECIALISTS

№ 22-23 (2412-2413)
ОКТАБРЬ 2009 ГОДА

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

ИЗДАЕТСЯ
С СЕНТЯБРЯ 1932 ГОДА



«... созданию такой школы, выпускающей людей, природному уму и таланту которых высшее образование должно указать новые пути открытий и изобретений в области кораблестроительной техники, нельзя не придавать особо важного значения...»

С.Ю. ВИТТЕ

КОРФАК: ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА

Когда матрос-новобранец попадает на корабль, на котором ему предстоит служить, с чем его, в первую очередь, знакомят? Думаете, с камбузом? Нет. Ошибаетесь. С историей корабля.

Тяжело приходится Ивану, не помнящему своего родства. С историей Факультета Кораблестроения и океанотехники нас знакомит декан Владимир Макарович ЖУРАВА.

Для факультета Кораблестроения и океанотехники «вчера» началось в 1899 году с выхода известного указа императора Николая II об открытии Кораблестроительного отделения в составе Санкт-Петербургского Политехнического института. Однако возник факультет не на пустом месте.

Начало истории кораблестроительного образования в России, по-видимому, можно совместить с началом морского образования – открытием по указу Петра I в Москве 14 января 1701 года Навигацкой школы. Наиболее способные из выпускников школы, в основном дворянского происхождения, после длительной плавательной практики ста-



Декан ФКО В.М. Журава

ты на верфях, а также известных российских ученых, занимавшихся разработкой вопросов теории кораблестроения, подготовили все предпосылки для создания в России системы высшего кораблестроительного образования. В составе Санкт-Петербургского Политехнического института возник Кораблестроительный отдел (позднее – отделение).

Кораблестроительное отделение Политехнического института открыло прием студентов в 1902 году. На 25 мест было подано 500 заявлений – конкурс, по нынешним временам, неслыханный.

Первым деканом Кораблестроительного отделения (а с 1921 года – факультета) стал Константин Петрович Боклевский, пользовавшийся большим уважением в кругах специалистов корабельный инженер, профессор, бесменно занимавший эту должность до 1923 года. Под его руководством были разработаны: первый учебный план и учебные программы дисциплин. Разделения на специальности не существовало. Выпускникам присваивалось звание «морской инженер», и они могли проектировать и строить суда, работая с одинаковым успехом в областях корпусостроения и судового машиностроения, а также, например, могли строить мосты.

(Окончание на стр. 2)

О ФАКУЛЬТЕТЕ, ДАВШЕМ ИМЯ КОРАБЕЛКЕ



Константин Сариев, Константин Борисенко, Елена Гладкова.

Фото Н.Б. БОРЗЕНКОВОЙ

– В этом году Корфак отмечает 110-летие. Что Вы, Константин Петрович, можете сказать о деятельности нашего факультета и его достижениях за то время, что Вы работаете в университете?

– Прежде всего, то, что Корфак – это ведущий факультет в нашем университете, и по его имени назывался Кораблестроительный институт. В целом, Корфак под руководством его декана профессора Владимира Макаровича Журавы развивается успешно, решает те задачи, которые перед ним стоят в подготовке кадров. Вообще это уникальный факультет, на котором работает много специалистов из промышленности. Вы, наверное, слышали такие имена, как Валентин Михайлович Пашин, Владимир Евгеньевич Юхнин, Владимир Леонидович Александров. Все они сотрудничают с разными кафедрами Корфака и являются профессорами нашего университета. Ну и, конечно, основой успешной работы факультета являются тесные связи с конструкторскими бюро, такими как «ЦКБ МТ «Рубин», «СПМБМ «Малахит», «ЦМКБ «Алмаз», «Северное ПКБ»; с заводами, прежде всего, с судостроительными предприятиями, такими как «Адмиралтейские верфи», «Судостроительный завод «Северная верфь», «Балтийский завод». Кстати, недавно мы отметили 60-летие генерального конструктора «ЦМКБ «Алмаз» Александра Васильевича Шляхтенко, который тоже является профессором нашего университета.

Мне кажется, что за последние годы Корфак очень похорошел. Мы дали определенные средства для того, чтобы он внешне выглядел неплохо. Там организованы различного рода лаборатории. Я имею в виду, прежде всего, Институт информационных технологий (директор – Алексей Викторович Липис), которые позволяют внедрять в учебный процесс самые передовые методы проектирования и технологической подготовки производства. Сейчас мы выиграли конкурс на создание от-

раслевого центра гибридного инжиниринга; на приобретение уникального оборудования для этого центра выделено 48 миллионов рублей. Это произошло совсем недавно. В течение года-двух мы будем над этим работать, и я думаю, что в связи с этим корфакские дела продвинулись еще дальше.

– А что Вы скажете о ведущих ученых нашего факультета?

– Главные «зубры» науки, профессора, которые работали, но к большому сожалению ушли от нас, это, прежде всего, Валерий Александрович Пестов, Дмитрий Михайлович Ростовцев, который был

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

Константин НЕЦВЕТАЕВ

Чем отличается факт от сенсации? Студенты сдают зачеты и экзамены профессору – это факт. А вот когда ректор сдает «экзамен» студентам – это сенсация. Именно эта сенсация сегодня перед вашими глазами. Пожалуй, впервые в истории газеты «Задры верфям» интервью с ректором Корабелки провели студенты. По мнению редакции, Константин Петрович БОРИСЕНКО «экзамен» с успехом выдержал.

А как считаете вы?

определенные силы для того, чтобы она и дальше развивалась.

– Какие Вы можете отметить научные разработки, ведущиеся на Корфаке?

– Это, прежде всего, то, чем занимается профессор В.Н. Тряскин на кафедре Конструкции судов. Мы создаем на базе Института информационных технологий инжиниринговый центр для гибридного проектирования. Очень хорошо работает кафедра Гидроаэромеханики и морской акустики в области скоростных судов, а также гребных винтов, которыми занимается профессор А.Ш. Ачкинада-



Композиция в холле корпуса ФКО. Автор проекта холла В.М. Журава, композиции Т.Г. Сихарулидзе. Фото В. ГОРШЕЛЕВА

до меня ректором, Ярослав Иосифович Войткунский. Сейчас у вас на Корфаке работают профессор Владимир Николаевич Тряскин (делает очень интересные работы, которые отмечаются на международном уровне), Александр Александрович Родионов, Игорь Валентинович Челпанов, Геннадий Федорович Демешко. Этот список можно продолжить. Это основа Корфака, стеновой хребет, на котором все держится. Нам удалось за эти годы сохранить корфакскую научную школу. И прилагают-

зе, много других достаточно интересных работ.

– Где будет располагаться инжиниринговый центр?

– Он будет принадлежать всему университету, и не только ему. В качестве наших партнеров туда войдут Калининградский государственный технический университет (бывший КТИРПИХ), там работают выпускники Корфака; Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева.

(Продолжение на стр. 3)



Здание ФКО. Лоцманская, 10

новились морскими офицерами, часть из них направлялась учиться на мастерских Адмиралтейства, а наиболее отличившиеся – получать образование в Европе.

Следующий важный этап – открытие в 1798 году в Петербурге и Херсоне высших учебных заведений – училищ корабельной архитектуры. Наследником 210-летней истории Петербургского училища корабельной архитектуры в настоящее время является Военно-морской инженерный институт, более 130 лет размещающийся в здании Адмиралтейства.

Труды флотских и гражданских специалистов, имевших большой опыт практической рабо-



(Окончание. Начало на стр. 1)

Первый выпуск морских инженеров состоялся в 1908 году. В числе выпускников Кораблестроительного отделения – **В.Л. Позднюнин**, впоследствии ставший деканом Кораблестроительного факультета, академиком АН СССР; писатель с мировым именем **Е.И. Замятин**. В 1916 году известный авиаконструктор **Н.Н. Поликарпов** окончил институт и курсы воздухоплавания при Кораблестроительном отделении. На его истребителях И-15 и И-16 советские летчики воевали в начале Великой Отечественной войны, а его легендарный ночной бомбардировщик У-2, позже переименованный в ПО-2, побил все рекорды долголетия серийных самолетов.

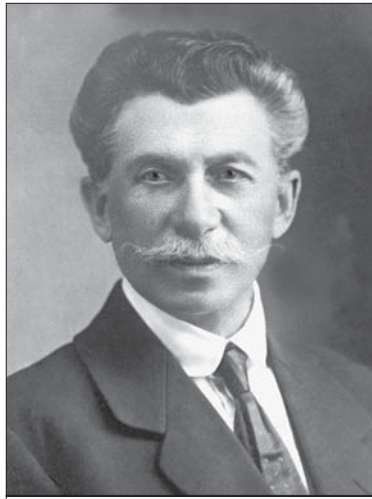
В 1921 году на Кораблестроительном факультете, по инициативе К.П. Боклевского было создано новое направление подготовки инженеров – «авиастроение». Выпускникам факультета с того времени, в зависимости от специальности, присваивались звания: «инженер-кораблестроитель» или «инженер-авиастроитель». Всего с 1908 по 1929 годы факульте-



Здание Политехнического института, занятия в котором начались 3 октября 1902 года. В то время его директором был князь А.Г. Гагарин

том было выпущено 309 морских инженеров и инженеров-кораблестроителей.

В 1930 году Кораблестроительный факультет выделился из Ленинградского политехнического института (ЛПИ), и на его базе был создан Ленинград-



Константин Петрович Боклевский (1862-1928 годы)

ский кораблестроительный институт (ЛКИ) – в просторечии любовно названный Корабелкой, а авиационная часть факультета стала основой для образования не менее известного в стране Московского авиационного института. Так что мы с МАИ – родственники.

Кораблестроительный факультет стал ведущим факультетом ЛКИ. На нем, кроме основной специальности «Судостроение и судоремонт», к 1967 году существовало еще пять специальностей, связанных с проектированием и постройкой судна: «Оборудование и технология сварочного производства», «Гидромеханика корабля», «Динамика и прочность судовых конструкций», «Электронные вычислительные машины», «Экономика и организация судостроительного производства». Судовое машиностроение Кораблестроительного факультета ЛПИ стало предметом пяти специальностей Машиностроительного факультета ЛКИ, а экономическая специальность Корфака ЛКИ стала основой для последующей организации в ЛКИ Инженерно-экономического факультета.

Шестидесятые-восьмидесятые годы – «золотой век» военного кораблестроения в СССР. Тогда интенсивно развивались корабельные науки, технологии, судостроительная промышленность. Заводам, КБ, НИИ требовались в огромном количестве кадры квалифицированных специалистов. Правительство не жалело средств на развитие прикладной науки и высшего образования. Развивалась материально-техническая база факультета, создавались лаборатории и кафедры, открывались новые специальности. Представители промышленности выстраивались в очередь в приемной ректора, чтобы получить заветные кадры для своих предприятий – молодых специалистов по распределению. Из песни слова не выкинешь. Так было.

Девяностые годы развала и хаоса в системе высшей школы вспоминать не хочу. На рубеж 2000 года, когда наметилась некоторая стабилизация, факультет вышел, имея в своем составе 31% докторов наук, 64% кандидатов наук и 5% преподавателей без степени. Неплохие показатели! На Корфаке не понаслышке знают, что такое остойчивость и непотопляемость, и умеют бороться за живучесть. Только, пока боролись, немного постарели. В 2000 году средний возраст профессорско-преподавательского состава на факультете составлял 56 лет, докторов наук – 62 года. В «золотые семидесятые» эти цифры были, по крайней мере, на порядок меньше. Сейчас цифры по числу докторов / кандидатов / без степени составляют, соответственно: 32% / 57% / 11%, по среднему возрасту: 58 лет / 63 года.

На факультете производится подготовка инженеров по семи специальностям, а также бакалавров и магистров по двум направлениям. На кафедрах ведется научная работа, финансируемая из средств предприятий и госбюджета, по созданию и внедрению новых технологий. Некоторые дополнительные доходы преподаватели имеют от обучения студентов-внебюджетников, а также иностранных студентов и аспирантов. Пока держимся на плаву, продолжаем бороться за живучесть, флаг не спускаем. **Это – сегодня.**

А что будет завтра? С 2010 года будет всеобщий переход на двухуровневую систему подготовки (бакалавр-магистр). Готов ли к этому факультет? Да, безусловно, готов. При таком великолепном потенциале научно-педагогических кадров можно одинаково хорошо готовить и по двухуровневой, и по одноуровневой, и по любой другой системе. Вообще, по моему глубокому убеждению, хороший студент инвариантен к системе подготовки. Проблема в том, где взять хороших студентов. Их становится все меньше и меньше. И не только из-за демографической ямы». Поэтому нам предстоит учить таких студентов, какие есть. Инфантильных, немотивированных, со слабой школьной подготовкой и прочими недо-



Дмитрий Михайлович Ростовцев, ректор ЛКИ в 1976-1999 годах, академик транспорта РФ, в те годы – профессор кафедры Строительной механики корабля и завкафедрой Конструкции судов

статками. Других просто нет. То есть, они есть, но их слишком мало поступает в наш университет, чтобы дать работу пяти сотням отличных преподавателям. Ведь судостроение пока не самая процветающая отрасль в современной России.

И, все-таки, перспективы есть. Должны быть. Половина российских границ – морские. Их нужно охранять. У России есть инте-



Уважаемый господин Борисенко, преподаватели и студенты Санкт-Петербургского государственного морского технического университета!

От имени Germanischer Lloyd поздравляю вас со 110-й годовщиной основания факультета кораблестроения и океанотехники. Все эти годы были посвящены самоотверженной работе по технической подготовке и обучению специалистов. Мы рады быть партнером СПбГМТУ и надеемся, что наше сотрудничество поможет дальнейшему развитию университета.

С уважением,
Гидо ФЕРСТЕРЛИНГ,
директор Germanischer Lloyd по России

ресы и в других зонах Мирового океана, которые необходимо защищать. В прибрежных районах российских морей таятся несметные богатства нефти, газа и других полезных ископаемых. Их стоит разведывать и добывать. Для всего этого нужны корабли, суда и другая сложная морская техника. А чтобы их создавать и эксплуатировать, нужны, прежде всего, кадры высококвалифицированных специалистов – морских инженеров. Бакалавры и магистры морской техники и технологи тоже не останутся без работы.

Поэтому на Лоцманской улице, дом 10 добросовестно и самоотверженно несет вахту профессорско-преподавательский состав и учебно-вспомогательный персонал факультета Кораблестроения и океанотехники.

В.М. ЖУРАВА,
декан факультета, профессор

Начиналось все с Кораблестроительного отделения Политехнического института.

Утром 14 февраля 1899 года по старому стилю министр финансов Российской империи статс-секретарь С.Ю. Витте отправился в Зимний дворец со всеподданнейшим докладом – так это называлось в те далекие времена. Вопрос, который предстояло решить в тот день, был его давней мечтой. Мечта выразилась в четырех страницах, написанных каллиграфическим писарским почерком. Не один месяц работали над текстом лучшие сотрудники министерства финансов: мастерски владевший слогом директор Департамента торговли и промышленности, товарищ министра В.И. Ковалевский и известный своей скрупулезной точностью вице-директор департамента, профессор Н.П. Ланговой.

Доклад был невелик потому, что многостраничные записки читать было неудобно: ведь император их выслушивал стоя, что вызывало чувство неловкости у докладчиков. Необходимость в создании высшей технической школы в Санкт-Петербурге давно назрела. Какие чудеса довелось наблюдать на всемирных промышленных выставках в Париже и Чикаго! В России катастрофически не хватало инженеров – старые технические институты не могли обеспечить их подготовку для растущей промышлен-

ности. Предполагалось выпустить инженеров по металлургии, электромеханике, кораблестроению, нужны были также образованные управляющие.

Вначале в Департаменте торговли и промышленности в состав технической части не включили кораблестроительное отделение. Но управляющий Морским министерством вице-адмирал П.П. Тыртов при встрече заговорил о том, как непросто и мало инженеров во флоте. А ведь всякого рода технические новшества имеют решающее влияние на боеспособность флота. Вице-адмирал огорчился: «У Морского ведомства нет средств для увеличения выпуска корабельных инженеров в Морском инженерном училище. А в Германии для кайзеровского флота готовят инженеров в гражданских учебных заведениях. Возможно ли у нас такое?».

С.Ю. Витте идея пришлась по душе. Он вырос в Одессе и питал нежные чувства к морю и кораблям, как большинство жителей приморских городов. К тому же, корабельные инженеры и в торговом судостроении могли найти применение своим знаниям, а положение в нем было плачевным. Поэтому в техническую часть Политехнического института включили Кораблестроительное отделение.

Чаще всего Николай II принимал доклады министров в библиотеке на первом этаже Зимнего дворца. Когда С.Ю. Витте вошел, государь поднялся ему навстречу с благожелательной улыбкой.



Граф С.Ю. Витте

Император был молод, обладал располагающей к себе внешностью и прекрасными манерами. В то время к Витте он относился с полным доверием и доброжелательностью. Позднее их отношения претерпели изменения к худшему.

«С развитием промышленности и торговли в России все более и более ощущается недостаток в лицах, специально подготовлен-

ных для государственной и частной деятельности...», – читал С.Ю. Витте. Взял другой листок и продолжил: «Точно так же чувствуется недостаточность и в лицах с высшим образованием по технической специальности, особенно по некоторым только что зарождающимся отраслям... К ним относятся: машиностроение, судостроение и электромеханика». Далее – министр финансов полагал бы устройство Политехнического института из нескольких отделений. Витте сделал приличную паузу и перешел к заключению: «Ввиду изложенного, министр финансов приемлет долг всеподданнейше испрашивать Вашего Императорского Величества соизволения».

Как свидетельствуют мемуаристы и сам С.Ю. Витте, царь вопросы задавал нечасто. Он с той же благожелательной улыбкой кивнул головой министру, выражая свое согласие, и сказал несколько подбадривающих в таких случаях слов. Министр шагнул к столу и, не присев – ведь Государь стоял – скорописью вывел: «Высочайшее соизволение последовало 14 февраля 1899 года. Санкт-Петербург».

Сани везли Сергея Юльевича в министерство на Васильевский остров. Витте был доволен. Спустя годы он напишет: «Я отнесся к этому делу с полным

увлечением, вследствие этого мне удалось устроить Политехнический институт в смысле помещения прекрасно. Будучи министром финансов, мне было, конечно, легче, чем другим министрам, иметь средства на устройство этого института».

Возникли трудности много порядка: Государственный совет высказался против включения в состав Политехнического института кораблестроительного отделения. Чтобы склонить членов Совета к принятию нужного решения, С.Ю. Витте использовал свое влияние на царя, связи в государственных кругах и общественное мнение. В газетах появились статьи о состоянии коммерческого флота, необходимости его развития и о том, что поощрение отечественного судостроения возможно лишь при условии создания «школы для подготовки инженеров с серьезным научным образованием». Особое влияние имели статьи Д.И. Менделеева. Принятые меры подействовали, и Государственный совет принял устав Политехнического института. По представлению С.Ю. Витте императором на должность первого директора был утвержден князь А.Г. Гагарин.

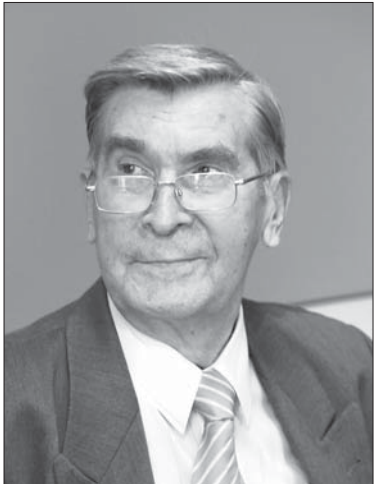
В.А. ГРИБОВСКАЯ,
сотрудник Музея истории кораблестроения и кораблестроительного образования СПбГМТУ

Сто десять лет тому назад



(Продолжение. Начало на стр. 1)

Один из блоков будет предназначен для практической работы с предприятиями. Главный сервер будет установлен в Институте информационных технологий, расположенном в Ульянке, а оптоволоконные связи, оконечные устройства для изучения тех или иных вопросов будут доступны всем факультетам и ряду предприятий.



Профессор кафедры СМК Валерий Александрович Постнов (1927-2008 гг.), был проректором по научной работе ЛКИ

Оконечные устройства, позволяющие замерять реальные параметры объектов и состоящие из компьютеров и соответствующих наборов датчиков, будут переносными и могут мобильно располагаться в любом месте, где это необходимо. Конечно, будут выделены соответствующие помещения.

– И, в продолжение темы, о связи нашего университета с производственными объединениями. Как известно, университет и наш факультет, в частности, поддерживает тесные отношения с германским классификационным обществом «GL». А с какими еще фирмами у Корфака налажены деловые отношения и ведется активное сотрудничество?



Профессор Ярослав Иосифович Вайткунский (1919-1996 гг.), завкафедрой Гидромеханики с 1955 по 1988 гг.

– У нас есть очень серьезные связи в азиатском регионе. Китай, Мьянма (в прошлом – Бирма), Малайзия, Вьетнам – это страны, с которыми ведется сотрудничество в области образования. Мы сотрудничаем с Китайской судостроительной корпорацией, на долю которой приходится 50% китайского рынка. Наши преподаватели и профессора выступают в ней в роли консультантов, часто ездят с установочными лекциями, с обзором технических новинок и так далее. Мы являемся корпоративным членом международного Института морских инженеров (Institute of Marine Engineers) со штаб-квартирой в Лондоне. Здесь у нас есть отделение этого международного Института, его возглавляет проректор, профессор Кирилл Всеволодович Рождественский. Определенные связи есть в Латинской Америке, в частности – Перу. Этим занимаются специалисты на кафедрах Вычислительной техники и информационных технологий и

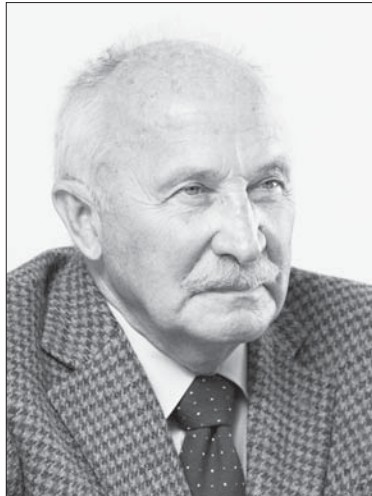
О ФАКУЛЬТЕТЕ, ДАВШЕМ ИМЯ КОРАБЕЛКЕ



Профессор Александр Шамильевич Ачкинадзе, завкафедрой ГАММА, лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники, лауреат премии Stanley Grey «Института морского инжиниринга, науки и технологии», Лондон

Проектирования судов. Так что деловые отношения Корфака достаточно широкие, и этот факультет хорошо известен на международной арене. Наши выпускники работают везде, включая США, Англию, Францию, Германию...

– Планируется ли посылать студентов на стажировку в крупные международные компании?



Профессор Геннадий Федорович Демешко, зам. завкафедрой Проектирования судов

– Возникают иногда такие возможности, но они, к сожалению, эпизодические. У нас нет пока достаточного количества средств, чтобы сделать это постоянной практикой. Но отдельные вещи делаются. Например, в прошлом году наши ребята ездили в Италию на остров Сицилия. Есть идея и возможность организовать такую же школу по вопросам кораблестроения в Германии. Это очень интересные поездки, которые позволяют обменяться не только какой-то технической информацией, но и установить личные контакты.

– Пятый этаж корпуса «Б» находится в плачевном состоянии: отвалившаяся штукатурка, оторванная плитка, полумрак на этаже. Планируется ли изменить эту ситуацию и когда?

– Конечно, планируется. Я думаю, у вас нет в этом сомнений. Если бы вы посмотрели на этот корпус лет пять назад, то увидели бы нечто другое. Мы сделали хороший вестибюль, теперь не стыдно войти в корпус, привели в порядок третий этаж – проход в библиотеку, там было вообще не зайти. Будем делать и пятый этаж. У нас же не только Корфак. Все хотят всё и сразу, но так не бывает. К сожалению, нас не очень хорошо финансируют, и мы не получаем от государства достаточных средств, чтобы содержать вуз.

– Накануне очередной годовщины Великой Победы вышла в свет книга Валерия Борисовича Образцова «Не уходит из памяти» (очерки жизни ЛКИ в годы Великой Отечественной войны), которая была подготовле-



Профессор Владимир Николаевич Тряскин, завкафедрой Конструкции судов

на к печати сотрудниками Корфака профессором Р.В. Борисовым и С.С. Савиным. Кроме того, прошлым летом в холле корпуса Кораблестроительного факультета установили мраморную мемориальную доску и скульптурную композицию в память о студентах и преподавателях нашего вуза, защищавших Ленинград в составе 264-го ОПАБ. На наш взгляд, очень правильно, что в Корабелке так относятся к своим героям! Как продолжают традиции чествования памяти героев?

– Естественно, традиции будут продолжены. К сожалению, у нас немного осталось участников Великой Отечественной войны. Годы берут свое, люди уходят, но мы всегда собираем ветеранов в актовом зале, рассказываем им, в каком состоянии находится институт, они нам говорят, что еще нужно сделать. У них, несмотря на возраст, взгляд остается весьма острым и критичным, поэтому интересно общаться с ними в этом отношении. Единственное, чего бы мне хотелось в развитии этих традиций: чтобы не просто ректорат, ректор или его заместители встречались с ветеранами, а и вы, студенты, «тащили» их к себе. Ведь у них есть чему поучиться и есть что послушать. Если бы это происходило, было бы просто замечательно. Это для вас нужно больше, чем, скажем, для меня, потому что я уже давно все это знаю и люблю своих ветеранов. Они бы вам рассказали очень



Профессор Александр Александрович Родионов, завкафедрой Строительной механики корабля

много интересного, хотя временами бывает тяжело слушать. Они любят поговорить, соскучились, бывают несколько затянутые выступления, это все естественно. Но то, что они знают, что они накопили за эти долгие годы, было бы лучше передать и вам. Призываю вас к таким встречам. Вы своих ветеранов тоже должны знать, некоторые из них работают до сих пор, может быть, не так активно, в силу своего возраста, как это делали раньше.

– Может, организовать в нашем институте что-то вроде волонтерских отрядов, которые будут помогать ветеранам и учиться у них?

– Прекрасная идея. Им надо помогать, хотя бы в тех же домашних делах, с которыми пожилому человеку трудно справиться. Было бы здорово, если бы вы взяли за такую работу.

– Какие перспективы у Корфака в области образования и науки на ближайшие годы, десятилетия?

– Наши задачи состоят в том, чтобы не уронить уровень и качество той подготовки, которую мы даем сегодня. Это достаточно сложные задачи. В ближайшие годы мы должны будем перейти на новую систему работы. Законода-



Директор Института информационных технологий Алексей Викторович Липиц. На базе этого Института предполагается создание ресурсного центра гибридного инжиниринга

тельно со следующего года вводится многоуровневая система подготовки, так называемая система «бакалавр-магистр», то есть основное количество наших студентов-бакалавров будет учиться четыре года. При этом существенно теряется учебное время, и наша цель – попытаться сделать так, чтобы это не отразилось на качестве образования.

Мы прилагали усилия, чтобы сохранить у себя по ряду специальностей пятилетнее образование. Нас поддерживала в этом промышленность, академики, работающие в судостроении: Игорь Дмитриевич Спасский, Сергей Никитич Ковалев, Владимир Георгиевич Пешехонов, Валентин Михайлович Пашин и другие. Но пока не ясно, чем закончатся эти усилия, потому что соответствующее постановление будет принимать правительство. Все, что могли, мы сделали, сказали о том, что корабелов, особенно для оборонного комплекса, надо готовить пять лет. Но, тем не менее, пока ситуация неясная. Тенденции таковы, что наших усилий, впрочем, как и усилий других вузов, вероятно, окажется недостаточно, и мы вынуж-



BUREAU VERITAS

Уважаемые господин ректор, господин декан, преподаватели и студенты!

Прежде всего, хотим поблагодарить вас за приглашение принять участие в церемонии празднования 110-летия основания Факультета кораблестроения и океанотехники. К сожалению, наши профессиональные обязанности не позволяют нам лично принять участие в церемонии. Тем не менее, примите наши искренние поздравления.

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет – один из ведущих университетов России, который готовит специалистов различного уровня, от бакалавров до кандидатов и докторов наук в области морской архитектуры, арктических и океанских морских сооружений, а также является важной базой для научных исследований.

Бюро Веритас и СПбГМТУ понимают важность объединения усилий в подготовке квалифицированных кадров и проведении исследовательских работ для судостроения. Осознавая важность совместной работы, несколько лет назад мы объединили наши силы в области судостроения и океанотехники, что в настоящее время подкреплено Договором о сотрудничестве. Мы рады сообщить, что в рамках нашего сотрудничества лучшим студентам будут присуждаться премии, и в настоящее время два выпускника вашего факультета успешно работают в головном и локальном офисах Бюро Веритас.

Желаем здоровья, успехов и процветания всем профессорам, научным работникам, студентам, сотрудникам и выпускникам университета!

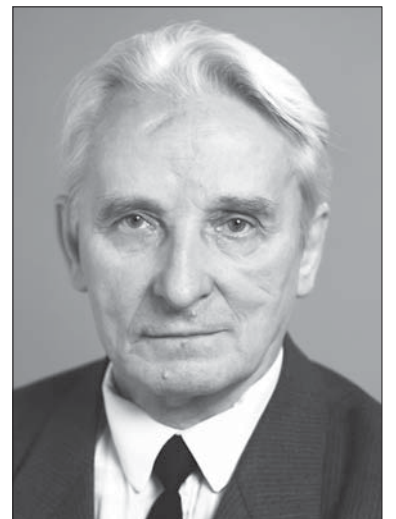
Пьер де ЛИВУА, старший вице-президент, заместитель управленческого директора, Пьер БЕСС, директор Исследовательского отдела

дены будем работать по этой схеме. И вот этот четырехлетний цикл нужно будет соответствующим образом организовать.

– Как эта система скажется на военной подготовке?

– Хороший вопрос. У нас открыт, как вы знаете, Военно-учебный центр. Мы теперь занимаемся подготовкой офицеров для действительной службы в связи с сокращением большого числа мест в военных училищах. И, естественно, эта подготовка базируется на пятилетнем цикле гражданского образования. Придется пересматривать какие-то образовательные подходы.

(Окончание на стр. 8)



Игорь Валентинович Челпанов, профессор кафедры Проектирования судов



Сотрудники музея СПбГМТУ: С.С. Савин, председатель Совета ветеранов СПбГМТУ, ведущий инженер КТК; доцент В.А. Капонен, завлабораторией динамики и управляемости КТК; в первом ряду: В.А. Грибовская, сотрудник музея; научный руководитель Музея Р.В. Борисов, проф., завкафедрой Теории корабля; А.В. Букшев, директор музея, доцент кафедры Проектирования судов

ИСТОРИЯ КАФЕДРЫ ТЕОРИИ КОРАБЛЯ

Теория корабля – это теория его мореходных качеств: плавучести, устойчивости, непотопляемости, ходкости и управляемости.

Одним из авторов идеи об учреждении Кораблестроительного отдела в составе Политехнического института был А.Н. Крылов, академик, Герой Социалистического труда, научная и военно-морская карьера которого в начале XX века лишь начиналась.

При этом отдельных кафедр не создавалось. А.Н. Крылов был первым руководителем специальной дисциплины «Теория корабля», которая появилась в учебном плане в 1904 году. В дальнейшем этот курс читали профессора: А.П. Фан-Дер-Флит, В.Т. Струнников, Б.Г. Харитонович.

В 1930 г. в составе нового Кораблестроительного факультета ЛКИ была организована кафедра Теории корабля (ТК), руководителями которой в разное время были профессора: Г.Е. Павленко, В.Г. Власов, В.В. Семёнов-Тян-Шанский, А.Н. Холодильник, В.В. Рождественский и В.В. Луговский. При ней были созданы лаборатории: опытный бассейн, зал малых установок, мастерские для изготовления моделей, они модернизированы к 1961 г.

В опытовом бассейне был выполнен комплекс работ по исследованию сопротивления воды движению



Опытный бассейн кафедры Теории корабля. Заведующий лабораторией К.Г. Нецветаев. В 1939 г. этой лаборатории было присвоено имя акад. А.Н. Крылова

судов. Исследования кавитации производились под руководством проф. В.В. Рождественского. Важные результаты при исследовании методов расчета спуска и динамической устойчивости были получены проф. В.В. Семеновым-Тян-Шанским. Большое место занимало изучение продольного спуска судов. Безопасность спуска перво-

го в мире атомного ледокола «Ленин» отрабатывалась в нашем бассейне. Спуск с крылом, исследованный в бассейне, впервые в мировой практике был применен на плавбазе «Восток».

Проф. С.Н. Благовещенский разработал теорию динамической устойчивости судов в условиях ветра и волнения, которая послужила ос-

новой для новых норм устойчивости Регистра СССР.

Исследования характеристик нелинейной бортовой качки проводились профессорами: С.Н. Благовещенским, В.В. Семёновым-Тян-Шанским. Гидродинамическая теория качки конечной амплитуды, учитывающая взаимосвязь отдельных видов качки, была разработана проф. В.В. Луговским. Методы успокоения качки исследовались проф. А.Н. Холодильником.

Качка буровых судов и платформ на ходу и на стоянке, а также динамическое позиционирование изучались под руководством проф. Р.В. Борисова.

Исследования проектирования судовых движителей, управляемости, гидродинамики подводных технических средств освоения океана выполнены профессорами В.М. Лаврентьевым, К.К. Федяевским, А.Ш. Ачкинадзе, Л.С. Артюшковым, Г.В. Соболевым и доцентом Г.И. Зильманом.

Научные результаты нашли свое отражение в учебниках, основные из которых: «Статика и динамика корабля» В.В. Семёнова-Тян-Шанского, «Качка корабля» С.Н. Благовещенского, «Справочник по теории корабля. Ходкость и управляемость» Я.И. Войткунского, «Гидродинамика нелиней-



ной качки судов» В.В. Луговского, «Управляемость судов и автоматизация судовождения» Г.В. Соболева и «Кавитация» В.В. Рождественского. В учебниках, изданных профессорами В.Б. Жинкиным «Теория и устройство корабля», В.В. Луговским «Качка корабля», под редакцией Р.В. Борисова в соавторстве с В.В. Луговским, В.В. Рождественским и Б.В. Мирохиным «Статика корабля», под редакцией Р.В. Борисова в соавторстве с В.Ю. Семёновой «Качка корабля», уделено внимание решению задач статики и динамики с помощью компьютеров.

С 1961 г. кафедра Теории корабля совместно с кафедрой Гидромеханики стала выпускающей по специальности «Гидромеханика».

По инициативе кафедры воссоздан и работает Музей кораблестроения и кораблестроительного образования.

Р.В. БОРИСОВ,
завкафедрой ТК, профессор,
член президиума
Профессорского собрания
г. Санкт-Петербурга



Академик РАЕН, профессор кафедры ВТИТ Юрий Иванович Нечаев, кавалер ордена Святого Станислава, заслуженный деятель науки и техники

Середина восьмидесятых. Развитие судостроения невозможно без использования вычислительной техники и информационных технологий. Это поставило перед ЛКИ задачу подготовки инженерных кадров, владеющих вычислительной техникой.

Для этого в 1984 г. на КФ из кафедры Прикладной математики была выделена кафедра Вычисли-

тельной техники, позже переименованная в кафедру Вычислительной техники и информационных технологий (ВТИТ).

Вместе с создателем кафедры и ее заведующим проф. В.М. Журавой на новую кафедру перешли доценты А.В. Высицкий, Ю.Э. Резников, Н.А. Федорова, Л.Е. Товстых, Н.М. Краснов, А.Н. Чурилов (ныне – профессор), Т.С. Горавнева, В.А. Семёнова-Тян-Шанская, В.Ю. Павлов, с кафедры КС – доц. О.М. Березанский, с кафедры ССК – завлабораторией А.А. Осипов, пришли молодые инженеры – выпускники кафедры ПМ О.С. Шифрина и Е.Е. Юдина. Эти замечательные люди приняли на себя бремя разработки методического обеспечения дисциплин кафедры и организационных забот. В 1986 г., одновременно с ЛЭТИ и ЛПИ, мы открыли новую специальность 220400 (ныне – 230105) «Программное обеспечение вычислительной техники и автоматизированных систем».

Вскоре на кафедру пришел выпускник ЛЭТИ с опытом работы в радиоэлектронной промышленности доц. Е.А. Муравьев. Его аспирант А.Э. Шамаев первым из выпускников кафедры защитил диссертацию и стал самым молодым доцентом. Из Военмеха на кафедру пришли молодые ученые, к.т.н.: А.В. Спиридонов, Н.В. Ухина. В девятых годах на кафедре появились доценты А.В. Липис и А.В. Машин. Они осно-

ДВА КРЫЛА ДЛЯ ВЗЛЕТА



X Международная конференция по устойчивости судов «СТАВ-2009». Организатор – проф. кафедры ВТИТ А.Б. Дегтярев на открытии

вали направление подготовки, связанное с использованием больших общемашиностроительных САПР и других сложных программных продуктов, обеспечивающих информационную поддержку на всех этапах жизненного цикла судна. Вскоре на базе двух кафедр, ВТИТ и ПМ-ММ, было создано новое подразделение – Институт информационных технологий.

В настоящее время важнейшие учебные дисциплины ведет выпускник кафедры, ст. преп. К.А. Высицкий. Подготовку по информатике на ЭФ обеспечивает ст. преп. И.В. Воронковская.

Большую педагогическую и научную работу в области систем искусственного интеллекта со студентами, магистрантами и аспирантами ведет заслуженный деятель

науки и техники, академик РАЕН, проф. Ю.И. Нечаев. Его аспирант О.Н. Петров недавно защитил диссертацию и стал самым молодым нашим преподавателем.

Новое направление в научной работе кафедры в области высокопроизводительных вычислительных систем развивают проф. А.В. Богданов и А.Б. Дегтярев. Кафедра имеет несколько учебных лабораторий современных компьютеров. Их обновление и поддержка осуществляется благодаря высокой квалификации зав. лаб. И.Н. Акуненко и ведущего программиста О.С. Шифриной.

Сегодня, имея такой замечательный состав специалистов, кафедра готовит инженеров, бакалавров, магистров и аспирантов (в том числе из иностранных студентов) по направлению 230100 «Информатика и вычислительная техника».

Значение вычислительной техники и информационных технологий во всех сферах деятельности современного общества будет возрастать, и выпускник вуза, имея знания в этих областях, будет обладать крыльями для уверенного полета в будущее.

В.М. ЖУРАВА,
завкафедрой ВТИТ, профессор

КАФЕДРА ГИДРОАЭРОМЕХАНИКИ И МОРСКОЙ АКУСТИКИ

Из состава кафедры Теории корабля в 1948 году была выделена кафедра Гидромеханики под руководством специалиста по двигателям В.М. Лаврентьева и начата подготовка по специальности «Гидроаэродинамика».

Кафедрой гидромеханики 33 года заведовал профессор Я.И. Войткунский (1919-1996 гг.), много сделавший для воспитания научных кадров и обеспечения специалистов технической и учебной литературой. Его книги переведены на иностранные языки.

Объединившись с кафедрой морской акустики, кафедра Гидроаэромеханики и морской акустики (ГАММА) сохраняет свой потенциал. На ней работают 4 профессора и 8 доцентов, имеется 3 лаборатории, в том числе аэродинамическая труба. Кафедра ведет разработку с применением методов CFD-компьютерной системы динамики жидкости. Студенты проходят практику на базе ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова.

Первый выпуск по специальности «Гидроаэродинамика» был произведен в 1954 г. С тех пор подготовлено примерно 600 инженеров. Из них 200 защитили кандидатские диссертации и 40 – докторские.

Четыре выпускника удостоены звания Заслуженный деятель науки и техники: И.К. Бородай, В.В. Луговский, Н.Н. Рахманин, К.В. Рождественский. Пять выпускников получили государственные премии в области образования, науки и техники: Н.В. Алешин, А.Ш. Ачкинадзе, А.В. Пустошный, И.Г. Фролова, А.А. Хомяков. Ряд выпускников занимают руководящие должности в судостроении: С.П. Павлов, А.В. Пустошный, Ю.В. Носовский, О.П. Орлов и В.Н. Шелия. А.В. Пустошный избран членом-корреспондентом РАН. Несколько выпуск-



Дозвуковая аэродинамическая труба кафедры ГАММА вступила в строй в 1961 г. Заведующий лабораторией П.Н. Замятин. Мощность силовой установки трубы 250 кВт, диаметр сопла 1 750 мм, расчетная скорость потока в рабочей части 60 м/с.

ников волею судьбы оказались за границей, там они продемонстрировали свою конкурентоспособность: И.Н. Дмитриева, Б.Н. Доломанов, Г.И. Зильман, Н.В. Корнев, В.И. Красильников, В.Г. Мишкевич, К.Н. Полухин, С.В. Сутуло и Я.С. Ходорковский.

Есть надежда, что и будущие выпускники окажутся достойны своих предшественников. В настоящее время есть студенты-отличники, например, Дмитрий Понкратов, который за успехи в учебе был удостоен звания «Лучший выпускник СПбГМТУ 2005 года» и получил диплом из рук губернатора В.И. Матвиенко. Д. Понкратов окончил аспирантуру и защитил кандидатскую диссертацию.

За последние пять лет на кафедре защищено три кандидатские диссертации и издан учебник «Гидромеханика». Среди молодых вы-

пускников немало окончивших с отличием и принятых в аспирантуру или подписавших контракт с ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова. Кафедра ГАММА, используя последние достижения в технике эксперимента и в компьютерных методах расчета сложных течений, дает хорошую базу знаний в области корабельной гидродинамики.

Турбулентность и кавитация – фундаментальные физические процессы, изучение которых выходит далеко за рамки корабельной гидродинамики и составляет предмет исследований на кафедре ГАММА.

А.Ш. АЧКИНАДЗЕ,
завкафедрой, профессор,
Лауреат премии
правительства РФ в области
науки и техники



Заседание Ученого Совета ФКО в Петровском зале корпуса «Б», открытом 8 февраля 2005 года. Автор проекта зала – В.М. Журава. Фото В. ГОРШЕЛОВА



Отсчет времени существования кафедры строительной механики корабля (СМК) ведет с момента образования Кораблестроительного отделения, открывшегося в 1902 г. в Политехническом институте. Она создана по инициативе крупнейшего ученого, математика и кораблестроителя А.Н. Крылова.

ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ

Первым ее заведующим был выдающийся кораблестроитель, главный конструктор и строитель первых отечественных подводных лодок и надводных кораблей Иван Григорьевич Бубнов. Он основал строительную механику – науку о прочности корабля, позволившую впервые создавать корпусные конструкции стальных судов на базе математической теории. Определяющее значение имели написанные им курсы «Теория упругости» и «Строительная механика корабля». Наряду с И.Г. Бубновым и А.Н. Крыловым, лекции на кафедре читал Степан Прокофьевич Тимошенко, ставший заведующим кафедрой в 1917 г. В последующие годы кафедрой руководил Петр Федорович Папкович – выдающийся ученый, создавший научную школу в области строительной механики корабля. Юлиан Александрович Шиманский, сменивший П.Ф. Папковича на должности руководителя кафедры, хорошо известен как крупнейший ученый-кораблестроитель, академик, участвовавший в рассмотрении практически всех вопросов, связанных с прочностью корпусов кораблей.

Далее кафедру последовательно возглавляли известные ученые Александр Александрович Курдюмов и Валерий Александрович Постнов, воспринявшие традиции развития новых направлений. Каждый из них создал свою научную школу, обеспечивая при этом сохранение преемственности наряду с постоянным движением вперед. Немало внесли в развитие строительной механики корабля известные своими работами сотрудники кафедры: Дмитрий Михайлович Ростовцев, Виталий Васильевич Козляков, Сергей Владимирович Петин.

Кафедра постоянно развивалась, особенно в последние годы. Была создана и оснащена уникальным оборудованием лаборатория, производящая модельные и натурные испытания прочности конструкций. Научные труды, монографии, справочники стали настольными книгами для проектантов и строителей всех отечественных судов и признаны в мире. Достижения ученых позволяют сегодня уверенно определять характер и величины воздействий внешних нагрузок на корпус во всех условиях эксплуатации и процессы восприятия этих нагрузок конструкцией, вплоть до предельных состояний, включая и механизмы разрушения.

Более десяти лет кафедру возглавляет проф. Александр Александрович Родионов. Основным направлением научных исследований кафедры стало развитие проектно-расчетных расчетов – решение за-

дач создания судовых конструкций с заданными значениями параметров прочности, жесткости, устойчивости, частот, максимальных скоростей и ускорений колебаний. Эта задача, по существу, была провозглашена еще И.Г. Бубновым как основная задача строительной механики корабля. Но ранее ей, в силу сложности вычислений, уделялось мало внимания. В результате решения обратной задачи можно получить рекомендации: какую фор-

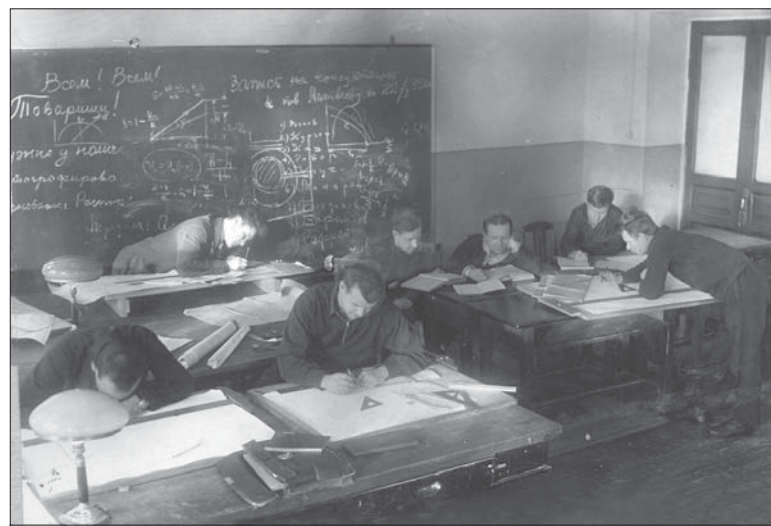
му должна иметь конструкция, как следует модернизировать конфигурацию конструкции, чтобы удовлетворить требованиям прочности, жесткости и другим. Оптимизация конструкций судового корпуса сегодня является важнейшим направлением развития строительной механики корабля и проектирования судовых конструкций. Активно происходит переход от частных задач, посвященных оптимизации отдельных видов конструкции, к оптимизации корпуса судна.

Высокий технический уровень, прочность и надежность создаваемых отраслью кораблей определяются степенью подготовки инженеров-кораблестроителей в годы учебы. А на это влияет творческая атмосфера, расширяющиеся связи с промышленностью и тесные научные контакты СМК с ведущими КБ и институтами.

А.А. РОДИОНОВ,
завкафедрой СМК, профессор



Лекция по математике проф. В.В. Люш.
Середина 30-х годов XX века



Черчение. Середина 30-х годов

ОТ СЛОЖНОГО – К ПРОСТОМУ

История создания Института информационных технологий (ИИТ) нарушает общепринятую последовательность развития «от простого – к сложному». В основе идеи его создания лежал иной принцип – изучать, внедрять, развивать самые современные, самые сложные, самые перспективные информационные технологии. Это позволило бы готовить специалистов, способных перевести отечественное судостроение на новый научно-технический уровень, используя самые эффективные зарубежные разработки в сочетании с уникальной практикой российского кораблестроения.

Такая задача была поставлена еще в 1996 году, когда на кафедре Высокоточных информационных технологий (ВТИТ) начались работы по выбору базового программного пакета для проектирования и постройки сложных технических объектов. Нужно было правильно предсказать основные тенденции развития компьютерных технологий и выбрать компанию-разработчика, способную стать лидером мирового рынка в этом, одном из самых сложных его сегментов. Такой выбор был сделан и, как показала практика, успешно.

В 1996 году СПбГМТУ становится первым в России вузом – участником академических программ компаний IBM и Dassault Systemes

(DS) и начинает освоение универсальной CAD/CAM системы высокого уровня CATIA. За прошедшее с этого памятного момента время сменились версии системы, сама CATIA стала элементом комплекса программных продуктов для управления жизненным циклом объектов сложной техники (PLM). Компания DS превратилась в признанного лидера мировой ИТ-индустрии. А ФКО СПбГМТУ получил один из самых современных в стране учебных центров – Институт информационных технологий.

ИИТ был создан в 2000 году на базе кафедр ВТИТ и ПМММ при поддержке компаний: IBM, DS, LMS, Logimatic, MSC, Marvel и других.

Основные задачи Института:

- * подготовка кадров для судостроительной отрасли, обладающих знаниями и навыками применения современных информационных технологий;
- * формирование оптимального состава программно-аппаратного комплекса, наиболее полно отвечающего настоящим и будущим потребностям предприятий судостроения;
- * формулирование и апробация методик применения современных информационных технологий к решению задач кораблестроения;
- * разработка и апробация методик внедрения современных информационных технологий на

предприятиях судостроительной и смежных отраслей;

* адаптация и расширение функциональности программного обеспечения для решения специфических судостроительных задач.

ИИТ оснащен полным комплексом PLM-продуктов компании Dassault Systemes, самым современным оборудованием и программным обеспечением компании IBM, расчетными комплексами: LMS International, MSC, Software, ABAQUS и другими необходимыми программными и аппаратными средствами. Эти ресурсы постоянно обновляются фирмами-производителями по мере появления новых моделей оборудования и версий программного обеспечения с целью поддержания оснащения Института на самом высоком уровне.

Сегодня, как и всегда, ИИТ СПбГМТУ приглашает к сотрудничеству студентов и преподавателей – всех, кому интересны самые современные информационные технологии, внедрение которых в практику наших ведущих научно-исследовательских центров, конструкторских бюро и заводов успешно началось. Надеемся, что это обеспечит отечественному судостроению выход на самые передовые позиции на мировых рынках.

А.В. ЛИПИС,
директор ИИТ, доцент

МАТЕМАТИКА В СУДОСТРОЕНИИ

Кафедра Прикладной математики и математического моделирования (ПМММ) является одним из «пионеров» подготовки специалистов по прикладной математике в стране. В 1964 г. в ЛКИ была образована кафедра Прикладной и вычислительной математики (ПВМ) и началась подготовка по специальности «Электронные вычислительные машины», первый выпуск которой состоялся в 1970 г. С момента появления новой специальности «Прикладная математика» упор стал делаться на фундаментальность математического образования в сочетании с приложениями в области судостроения.

С 1964 г. по 1986 г. кафедрой руководил известный специалист по теории волн проф. А.Н. Шебалов, которому удалось привлечь к преподаванию известных математиков: С.М. Ермакова (ЛГУ), В.Н. Кублановскую, А.П. Осколкова, В.Г. Мазью (Ленинградское отделение Математического института им. В.А. Стеклова АН СССР). На математических семинарах выступали известные ученые: О.А. Ладыженская (ЛГУ, ЛОМИ АН СССР), С.Г. Михлин (ЛГУ), В.М. Бабич (ЛГУ), Е.С. Николаев (МГУ), Х.Д. Икрамов (МГУ), Ю.З. Алешков (ЛГУ), А.А. Корбут (ЭМИ РАН), Н.Г. Кузнецов (Институт проблем машиноведения АН СССР) и другие.

Кафедра ПВМ в 1984 г. разделилась на кафедру ПМММ и кафедру ВТИТ. С 1986 г. заведующим кафедрой ПМММ является заслуженный деятель науки и техники, специалист по применению асимптотических методов, проф. К.В. Родественский. В 1988 г. при кафедре образован Межведомственный инженерный центр математического моделирования в судостроении, который в 2000 г. был преобразован в Институт информационных технологий. В 1993 г. была образована лаборатория Мультимедиа (ныне лаборатория Виртуальной реальности), на базе которой создан ряд электронных тренажеров и учебников.

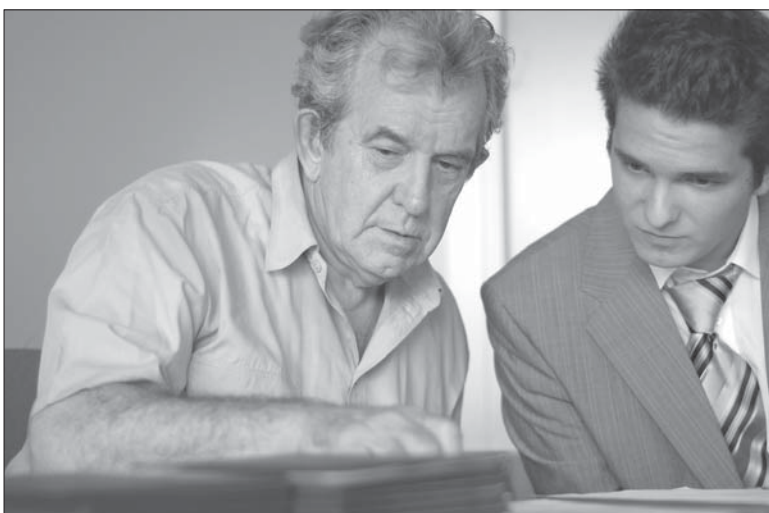
В 1994 г. в Санкт-Петербургском экономико-математическом институте РАН был образован филиал кафедры, заведующим которого являлся директор этого института проф. Л.А. Руховец. На базе филиала готовились специалисты по применению математических методов в экономике и социологии.

Кафедра ведет активную научную деятельность в различных направлениях: методы оптимизации, численные методы, стохастические методы, асимптотические методы в гидроаэродинамике, математическая акустика, гидродинамика взрыва и динамика оболочек, бионика, мультимедиа. Преподаватели кафедры участвуют в работе международных и российских конференций, читают лекции за рубежом, руководят городскими семинарами.

Кафедра привлекает студентов к научно-исследовательской деятельности. С 1999 г. ежегодно проводится студенческая математическая олимпиада имени проф. А.Н. Шебалова. Студенты нашей специальности неоднократно участвовали во Всероссийских компьютерных олимпиадах и занимали там призовые места.

Наши выпускники, получающие распределение в судостроительные НИИ, КБ, заводы, адаптируются быстрее, чем выпускники классических университетов. Высокий уровень фундаментального образования позволяет выпускникам легко адаптироваться и в случае, когда области приложения не имеют ничего общего с судостроением.

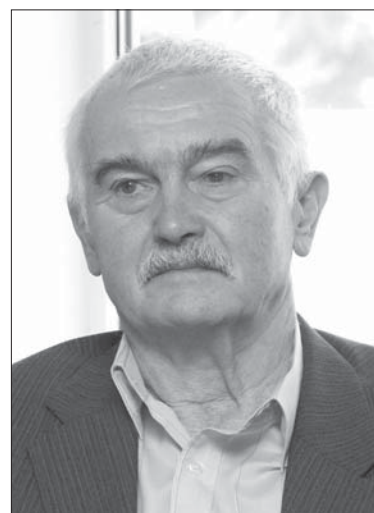
В.Б. ХАЗАНОВ,
заместитель заведующего КПМММ, профессор



Замдекана ФКО по учебной работе доцент кафедры ТК Николай Николаевич Юрков с выпускником ФКО 2007 г. Максимом Сергеевичем Бойко, ныне экспертом Отдела конструкции корпуса и судовых устройств в Главном Управлении ФГУ Российский морской регистр судоходства. Фото В. ГОРШЕЛОВА



Профессор кафедры Теории корабля, ученый секретарь Ученого совета ФКО Виктория Юрьевна Семенова. Фото В. ГОРШЕЛОВА



Замдекана ФКО, доцент кафедры ТС Альберт Сергеевич Роганов. Фото В. ГОРШЕЛОВА



Председатель методической комиссии ФКО, доцент кафедры ОТМТ Алексей Семенович Портной. Фото В. ГОРШЕЛОВА

ТЕХНОЛОГИЯ СУДОСТРОЕНИЯ – НАУКА, ПРОИЗВОДСТВО И ИСКУССТВО

Технология судостроения – одна из основополагающих дисциплин для студентов-кораблестроителей. Уже при разработке первого учебного плана подготовки инженеров-кораблестроителей в 1902 г. были предусмотрены технологические дисциплины.

При создании ЛКИ в 1930 г. была образована кафедра Технологии судостроения, она – одна из старейших в университете.

Основателем и первым заведующим кафедрой был проф. И.Н. Воскресенский. С 1932 г. по 1965 г. кафедрой возглавлял проф. В.К. Дормидонтов, который является автором первого учебника по технологии судостроения.

Большой вклад в развитие кафедры внес проф. В.Д. Мацкевич, который возглавлял кафедру с 1965 г. по 1980 г. В судостроении возникли новые направления: освоение модульного судостроения, повышение эффективности использования построечных мест, механизация и автоматизация производственных процессов и технологической подготовки производства. В ответ на требования времени была организована отраслевая лаборатория технологичности и процессов изготовления судовых конструкций.

По инициативе В.Д. Мацкевича была открыта технологическая специализация «Автоматизация техно-



Завкафедрой Технологии судостроения, профессор Александр Владимирович Догадин. Фото В. ГОРШЕЛОВА

логических процессов постройки судов» и образован филиал кафедры на судостроительном заводе «Северная верфь».

В это же время получили развитие связи кафедры с зарубежными вузами; инженеры и аспиранты из Германии, Польши и Болгарии защищали научные работы по тематике кафедры.

С 1981 г. по 1998 г. кафедрой ру-

ководил проф. В.Ф. Соколов, который много лет работал в судостроительной промышленности. Для повышения качества подготовки студентов был создан филиал кафедры в ЦНИИ Технологии судостроения.

На «Адмиралтейских верфях» на базе кафедры Технологии судостроения был создан уникальный научный центр – Институт морской техники и технологии.

С 1998 года кафедрой руководит проф. А.В. Догадин. В 2003 году был издан учебник по технологии судостроения, выпущены пособия по постройке подводных лодок и управлению проектами и другие. Кафедра значительно укрепила свою материальную базу, были переоборудованы и заново оснащены лаборатории и компьютерные классы кафедры.

Дипломные работы, выполненные

под руководством преподавателей кафедры, представляют интерес для предприятий отечественной судостроительной промышленности, судостроения Литвы, Латвии, Эстонии и Вьетнама.

Кафедра участвует в подготовке специалистов для других стран. В 2008 году успешно защитил кандидатскую диссертацию воспитанник кафедры, вьетнамец Чиеу Куанг Фи.

Судостроение – не только наукоемкое и высокотехнологичное производство, но и искусство, требующее высокого уровня подготовки специалистов, который обеспечивается на кафедре Технологии судостроения.

А.В. ДОГАДИН, завкафедрой, профессор И.А. СОКОЛОВА, доцент



Кабинет технологии. Начало XX века



Поход студентов ФКО на яхте «Хортица» летом 2008 г. в Швецию. Начальник яхт-клуба ФКО К.М. Немчинов, капитан яхты М.Ю. Трекало

кие свойства сварных соединений. Ведутся работы по созданию новых конструктивных, хорошо сваривающихся титановых сплавов, обладающих высокой прочностью и коррозионной стойкостью.

В последние десятилетия активно проводятся исследования по созданию новых композиционных материалов на основе полимерных или металлических матриц с наполнителями, повышающими показатели прочности и жесткости материалов. Особенности различных типов композиционных материалов (волоконных, слоистых, дисперсионно-упрочненных) практически исключают применение традиционных видов сварки.

В последние годы сформировалось новое направление – гибридные способы сварки. Данные способы являются комбинацией лазерного пучка и плазменного или дугового процесса в общей зоне сварки.

Не утратит своего значения ремонтная сварка. Дальнейшее развитие получат методы нанесения покрытий: наплавка и напыление. Здесь существует большое поле для деятельности, главным образом, в материаловедческом плане.

Должна совершенствоваться технология наплавки рабочих поверхностей восстанавливаемых узлов,

эксплуатируемых в агрессивных средах. Успешно прогрессирует технология нанесения покрытий напылением с использованием газового пламени, плазмы, детонации, а также на основе электронно-лучевого испарения и конденсации материалов в вакууме. Напыление удачно дополняет наплавку и конкурирует с ней в отдельных областях. Особое значение приобретают технологии пайки и склеивания.

Дальнейшие разработки в области склеивания должны решить проблемы повышения прочности, надежности и долговечности клеевых и клеесварных соединений при различных условиях эксплуатации. Разработки в области пайки будут направлены на создание новых технологий, в которых применяются материалы (флюсы и припой), позволяющие получить высокую прочность соединений.

Создание надежных и долговечных конструкций, работающих в различных условиях эксплуатации, остается важнейшей проблемой. Поэтому актуальным является развитие научно-технических подходов к достоверной оценке остаточного ресурса эксплуатируемых сварных конструкций.

В.В. МУРЗИН, завкафедрой ССК, доцент



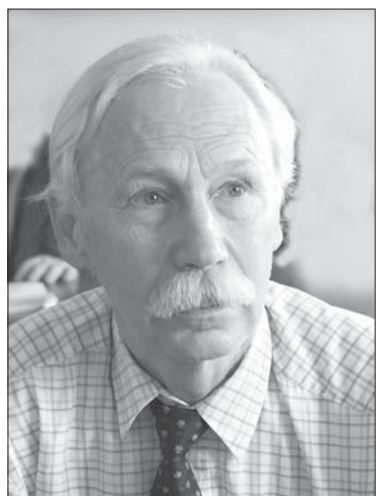
ОСНОВЫ ЭФФЕКТИВНОГО ДОЛГОЛЕТИЯ МОРСКОЙ ТЕХНИКИ

Морская техника – транспортные и промышленные суда, нефтегазодобывающие морские комплексы, различные типы боевых кораблей и подводных лодок – непрерывно усложняется. Для эффективного управления технической эксплуатацией этих групп морской техники необходима комплексная подготовка морских инженеров. Поэтому в 1995 г. впервые в России на ФКО была открыта специальность «Техническая эксплуатация судов и судового оборудования», и создана кафедра Технической эксплуатации и реновации морской техники (ТЭРМТ).

Обучение на этой специальности обеспечивает комплексную подготовку морских инженеров по двум направлениям: управление системами технической эксплуатации различных групп морской техники и сюрвейерское обслуживание в судоходстве (технический надзор за судами в эксплуатации, обеспечение безопасности морских грузоперевозок).

Количество единиц морской техники и организаций поддержки ее эксплуатации в несколько раз превышает число организаций по ее проектированию и постройке. В судостроительно-судоремонтном комплексе РФ около 70% составляют судоремонтные заводы, поэтому востребованность специалистов велика. Выпускники могут работать:

- в морских парокходствах и судоходных компаниях;
- в системе баз технического обслуживания Военно-морского флота;



Завкафедрой ТЭРМТ, профессор Георгий Викторович Бавыкин. Фото В. ГОРШЕЛОВА

- на судоремонтных заводах и мобильных базах технического обслуживания различных групп морской техники;
- в НИИ и конструкторских бюро по созданию и эксплуатации морской техники;
- в наблюдающих и контролируемых организациях судоходства (Морской и Речной Регистр, Морские администрации портов, военные представительства...);
- в коммерческих структурах судоходства и морской ресурсодобычи;
- в заграничных представительствах морских судоходств, компаний и наблюдающих организаций;
- в сюрвейерских бюро, экспертных подразделениях компаний морского страхования и банковских структур морского бизнеса.

Выпускники нашей специальности работают в крупных судоремонтных организациях: Канонерский судоремонтный завод, Российский Морской Регистр судоходства, Речной Регистр, «51-й ЦКТИ судоремонта ВМФ», ЗАО «КАМАК», Гипро-рыбфлот, «Рубин», «Адмиралтейские верфи», ЦНИИ морского флота, а также в компаниях, занимающихся организацией морских грузоперевозок. Кроме того, наши выпускники работают в ряде судоходных компаний зарубежных стран: Индия, Литва, США, Норвегия, Китай, Южная Корея и Эстония.

Г.В. БАВЫКИН, завкафедрой ТЭРМТ, профессор

РАЗВИТИЕ СВАРКИ В XXI ВЕКЕ

Сегодня сварка применяется для неразъемного соединения широкой гаммы металлических, неметаллических и композиционных конструктивных материалов в условиях земной атмосферы, Мирового океана и космоса. Основным конструктивным материалом остается сталь. К началу XXI века ми-

лидирующее положение на рынке будет занимать оборудование для дуговой сварки в основном за счет нового оборудования для сварки порошковой и сплошной проволокой. Оборудование для контактной сварки будет удерживать второе место.

Объем оборудования для газовой сварки и резки будет сокращаться. Создание гибких модулей для плазменной сварки, резки и нанесения покрытий, автоматизация процессов плазменной обработки являются важнейшими направлениями работ.

Материалы для механизированных видов сварки, порошковая и сплошная проволоки теснят по объемам продаж покрытые электроды. Это приведет к стабилизации применения покрытых электродов на уровне 15-25% вместо имеющихся 20-30%.

Будет непрерывно расширяться применение высокопрочных сталей в ответственных сварных конструкциях. Более широкое применение находят высокопрочные алюминиево-литиевые сплавы, сплавы с предельно высоким легированием, а также сплавы, которые содержат в своем составе эффективные модификаторы – скандий, цирконий, одновременно улучшающие свариваемость материалов и механические



Профессор кафедры ГАММА, специалист по гидродинамике стратифицированных сред Валерия Викторовна Васильева. Фото В. ГОРШЕЛОВА



Завкафедрой Сварки судовых конструкций, доцент Виктор Васильевич Мурзин. Фото В. ГОРШЕЛОВА

ровой рынок сварочной техники и услуг оценивается примерно в 40 млрд долларов, из которых около 70% приходится на сварочные материалы и около 30% – на сварочное оборудование.

Основываясь на анализе, проведенном академиком Б.Е. Патонем, выделим основные направления развития сварки и родственных технологий в XXI веке.

Дуговая и контактная сварка останутся по-прежнему доминирующими способами соединения металлов. Предполагается, что доля ручной дуговой сварки покрытыми электродами к 2010 году составит 20-25% от общего объема сварки. Доля механизированных и автоматических способов сварки в защитных газах составит в будущем 50-55% ее объема.

Будет развиваться сварка под флюсом, доля которой к 2010 г. составит примерно 17% в ее объеме.

Доля лазерной технологии сварки в предстоящее десятилетие увеличится и достигнет 6-8% объема сварочных работ. Ближайшей целью разработчиков лазеров является достижение порога в 25 кВт.



О ФАКУЛЬТЕТЕ, ДАВШЕМ ИМЯ КОРАБЕЛКЕ

времена, и по уровню того, что сделали студенческие театральные коллективы, это приближается к 70-м годам. Это не регресс, за это хвалю. Потому что в те годы у нас на Корфаке работал СЭТ, им руководил известный вам, наверное, Юрий Павлович Потехин. Он сам являлся автором слов к постановкам различного рода. Это была практически профессиональная работа. Тогда это было очень здорово. И вот то, что я увидел в ДК им. И. Газа, очень близко напомнило мне те времена. Но, повторяю, только напомнило! Еще на-

Газа, проводил такую ежегодную встречу выпускников, и туда просто невозможно было достать билеты. Билеты мгновенно расхотелись по городу среди выпускников каждого факультета, за ними была погоня. Такой вечер был настоящим праздником. В центре этого праздника была такая же, может, чуть побольше, постановка. Представляете, как это здорово – ежегодная встреча выпускников. Вот это надо вернуть каким-то образом. А базой для этого могут стать именно эти постановки.

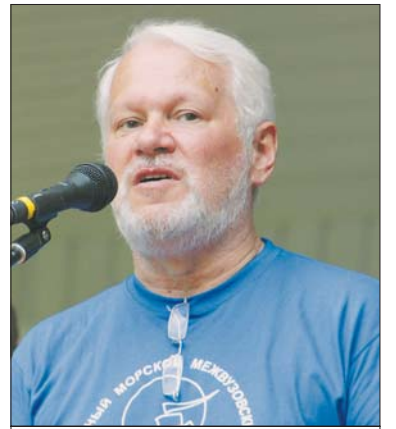
А вообще, должен сказать: год от

фака «Гаудеамус». А как Вы относитесь к классическим произведениям?

– У меня даже в машине есть диск с классической музыкой, которую я очень люблю.

– Просто ни у одного из факультетов нет такой особенности, как хор...

– К этому нужно приучать народ. Культура хорового пения и вообще привычка молодежи к классической музыке очень невелика, по моему мнению. К сожалению, это так. Поэтому предстоит долгий и трудный путь к восста-



Проректор по СКР, профессор Анатолий Николаевич Константинов, организатор экскурсии «Корфак-110» в рамках IV Международного межвузовского Морского фестиваля. Июль 2009 г.



Хор ФКО «Гаудеамус» (дирижер Елена Гаврилова, концертмейстер Дарья Федорова) на конкурсе «Апрельская капель» в Политехническом университете. 2009 год



Участники шоу-программы ФКО «Рождение корабля» на фестивале «Весна на Лощманской-2009»



Команда КВН ФКО на фестивале «Весна на Лощманской-2009», капитан Никита Грегулев

(Окончание. Начало на стр. 1,3)
– Тоже сокращать время обучения?

– Нет, военную подготовку сократить не удастся. Как сейчас ребята учатся у нас в Военно-учебном центре? Они зачислены на гражданские специальности, в частности, и у нас на Корфаке. Имеется симбиоз учебных программ, потому что базой для получения военного образования является гражданская подготовка. Изучаются теоретические и технические дисциплины, а военная часть – это дополнительные 100 часов. Придется что-то делать с гражданской частью, потому что военную вряд ли как-то можно «поджимать». Она и так сжата до минимально возможных пределов. Поэтому тут тоже придется искать какие-то пути решения. Народ у нас изобретательный, толковый, грамотный, свое дело любит, так что найдем выход из этой ситуации!

– Слышала, Вы отметили Корфак грамотой за участие в фестивале «Весна на Лощманской-2009». Грамота грамотой, а что Вы сказали об участии нашего факультета в этом Фестивале?

– В этом году мне действительно очень понравилась шоу-программа в ДК имени И. Газа. Она напомнила мне старые добрые

до работать и работать, дотянуться до них! И текст очень неплохой, потому что он приближен к нашим делам, хорошо адаптирован. Меня это очень порадовало.

Единственное, что мне не нравится в фестивале «Весна на Лощманской»: то, что он проходит зачастую при малом заполнении залов. Ребята, которые непосредственно участвуют в сценических действиях, много, но они это делают как бы сами для себя. Надо, чтобы были зрители. Меня удивляет, почему студенты мало реагируют. Приглашения были разосланы, но почему-то студенты идут слабо, всех больше пока интересует дискотека, а не такого рода зрелища. Я уже сказал об этом и проректору Анатолию Николаевичу Константинову, и организаторам этого мероприятия: нужно как-то преодолеть этот разрыв. Это хороший «продукт», интересный, культурный, социальный, и он должен дойти до потребителя. Мы пригласили в ДК школьников: раздали 350 билетов, но там их было не больше трех-четырех десятков, к сожалению.

Нужно сделать это явление немножечко другим по своему наполнению, таким; как было в прошлые годы. Тогда такая сценическая постановка была как бы центром вечера встречи выпускников факультета. Каждый факультет, снимая Дом культуры, как мы сняли ДК им. И.

года растет уровень того, что ребята готовят. И команда КВН у нас неплохая, и студенческие коллективы появились, и хор у вас на Корфаке привозит зарубежные дипломы. Это все нужно и интересно. Я был только на шоу-программах и на закрытии Фестиваля, но мне Корфак очень понравился. Это было гораздо лучше, чем в прошлом году. Наверное, в следующем году будете победителями. Желаю вам успеха!

– Вы уже упомянули хор Кор-

новлению такой области студенческого творчества. Дорогу осилит идущий. Вот пример: хор у вас появился, значит, есть люди, кому интересно петь в нем, и есть те, кто готов его слушать. А это вселяет определенную надежду.

– Хор «Гаудеамус» участвует в различных городских конкурсах. Я думаю, у них есть будущее. А как Вы считаете?

– Конечно, есть! Мы ему помогаем. Я Анну Ярославовну Войткунс-

кую встречаю довольно-таки часто. Она мне рассказывает, что там у вас происходит, как студенты поют.

– Что бы Вы пожелали нашим студентам и факультету в целом?

– Студентам – учиться, учиться и учиться. Вот что еще можно пожелать – быть ближе друг к другу. Это лучшие годы в вашей жизни, вы потом будете их вспоминать и «кусать локти», что не все взяли от этого кусочка времени. Это самая лучшая часть вашей жизни.

Корфак будет жить, Корфак будет развиваться. У него много задач. У меня нет никаких сомнений в том, что задачи будут успешно решены. Корфак по-прежнему будет ведущим факультетом не только в составе нашего университета, но и в стране. Другого просто не дано. Нельзя утратить судостроительные традиции в нашей стране.

Сложные времена переживает наша судостроительная отрасль. Нужно ставить на ноги гражданское судостроение. Им долгие годы никто не занимался. Мы строили в основном боевые корабли, подводные лодки, а в области гражданского судостроения мы, конечно, сильно отстали. Нужно модернизировать заводы, создавать новые технологии и внедрять их. Выпускникам Корфака – непочатый край работы в нашей стране, просто фантастический! Надо осваивать шельф, строить ледоколы, нефтеналивные суда ледокольного класса, плавучие атомные станции. Все это надо делать, и все это будут делать выпускники Корфака. Успехов вам!

Константин САРИЕВ,
председатель профбюро
ФКО, гр. 1610,
Елена ГЛАДКОВА,
председатель Студсовета
ФКО, гр. 1690



В вестибюле корпуса «Б» установлена историческая модель пассажирского лайнера «Кайзер Вильгельм дер Гроссе». Она подарена Германией графу С.Ю. Витте в память удачных экономических соглашений, заключенных с Россией на Всемирном экономическом форуме в Америке. С.Ю. Витте плыл на этом лайнере из Европы в Америку. Лайнер был построен в 1897 г. Его длина 191 м, ширина 20,5 м, скорость хода 22,5 узла, пассажировместимость 1739 человек. С.Ю. Витте подарил модель Кораблестроительному отделению Политехнического института.



Профессор кафедры Строительной механики корабля, Ученый секретарь Совета ГМТУ, Александр Исаакович Фрумен

Официальный объем научных работ в последние годы не возрос. Хотя, с учетом объема работы сотрудников университета в сторонних ОАО, ООО, ЗАО и других формах предприятий объем

Динамика научных работ ФКО

ФКО всегда активно участвовал в научно-исследовательских работах. Примером может служить статистика в самые трудные годы: 1995-1998 гг. Ориентировочные объемы НИР приведены в таблице:

Объемы НИР (в тыс. р.)	1997 г.	1998 г.	2007 г.	2008 г.
Госбюджетные	194,2	48	480	550
Хоздоговорные	1082	432	7640	10075
Конкурсы	19,5	47,5	600	1100
ВСЕГО	1295,7	527,5	8720	11725
Аспиранты (очн./заочн.)	-	115 (98/17)	8	8

работ увеличивается. Необходима продуманная и скоординированная политика ГМТУ (прежде всего в области использования университетского оборудования, лицензионного программного обеспечения и т.п.), чтобы собрать научные силы факультета в единое целое.

Все логотипы ФКО разработаны Владимиром Тихоновым, работавшим на кафедре Технологии судостроения.

Автор знамени ФКО Герман Сергеевич Дмитриев, выпускник ФКО 1959 года.

Задры ВЕРФЯМ
FOR FUTURE SHIPYARD SPECIALISTS

Учредитель газеты: ГМТУ.
Адрес для писем: 190008, С.-Петербург, Лощманская, 3.
Адрес редакции: С.-Петербург, Ленинский пр., 101
ауд. 314-б. Телефон: 753-56-25. E-mail: ZKV@smtu.ru
Рег. свид. № ПО412 выдано Рег. инсп. по защите свободы печати. Подписано в печать 09.10.2009.

Редакционная коллегия:
Екатерина Судакова;
Наталья Камышева;
Вера Чурляева.
Номер подготовлен при поддержке сотрудников ФКО
Главный редактор Сергей Кукушкин

Газета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.
Отпечатано в ОАО «СПб газетный комплекс». 198216, СПб, Ленинский пр., 139.
Заказ № 220. Тираж 2 000 экз.
Распространяется бесплатно