

Кадровые верфям

№ 28-29 (2418-2419)
НОЯБРЬ 2009 ГОДА

ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

ИЗДАЕТСЯ
С СЕНТЯБРЯ 1932 ГОДА

Выпуск посвящается выдающимся выпускникам Корфака



29 марта 2009 г. – открытие клуба ФКО «Что, где, когда?». Игра четырех команд ФКО «Корабельное дело».

12 апреля 2009 г. – заседание Оргкомитета фестиваля. Совместный концерт студенческих хоров: хора Политехнического университета «Полигимния» и хора ФКО «Гаудеамус».

17-18 июля 2009 г. – юбилейная автобусная экскурсия преподавателей и студентов ФКО «Морской фестиваль» по маршруту Мандроги – Лодейное Поле. Участие студенческих команд ФКО «Болотные сяськи» (комары) и «Гидравлические тормоза» в двухдневной игре «Адмиралтейское дело».

30 августа 2009 г. – торжественное открытие копии бюста Петра I в Петровском зале (скульптор Г.В. Змитриенко).

9 октября 2009 г. – выпуск праздничного номера газеты «За кадры верфям» № 22-23 (2412-2413), посвященного 110-летию Корфака.

13 октября 2009 г. – торжественное вручение памятных именных медалей «Выдающийся выпускник Корфака» сотрудникам университета.

15 октября 2009 г. – научно-практическая конференция «Состояние, проблемы и перспективы развития отечественного судостроения».

Конференцию вел проректор по международному сотрудничеству в области науки и образования, профессор К.В. Рождественский.

С приветствием к участникам конференции обратились: ректор университета, профессор К.П. Борисенко и председатель Оргкомитета фестиваля «Корфак-110», генеральный директор ОАО «Адмиралтейские верфи» профессор В.Л. Александров.

С докладами выступили:
• Директор – научный руководи-

ХРОНИКА ФЕСТИВАЛЯ «КОРФАК-110»

ное судостроительное предприятие: проблемы адаптации и развития».

• Генеральный директор ОАО СПМ БМ «Малахит» Владимир Николаевич Пялов: «Проектная школа СПМ БМ «Малахит» в современных условиях».

• Главный инженер «Северного ПКБ» Александр Леонидович Соколов: «Деятельность Северного проектно-конструкторского бюро в современных условиях».

Алексей Николаевич Крылов (1863-1945 гг.) – академик, автор работ по артиллерии, механике, математике и астрономии, основоположник теории корабля, один из организаторов Кораблестроительного отделения Политехнического института. Первым в мире читал студентам курс «Вибрации судов». Его именем назван ЦНИИ, бассейн в ГМТУ, улица в Приморском районе и кратер на Луне.

• Генеральный директор ОАО «ЦМКБ «Алмаз» Александр Васильевич Шляхтенко: «О современных достижениях в области создания скоростных судов и кораблей».

На конференции присутствовали представители судостроительных, проектных и научно-исследователь-

Секретарь Морского Совета при Правительстве Санкт-Петербурга Татьяна Ивановна Чекалина вручила грамоты Морского Совета работникам ФКО.

Заместитель председателя Морского Собрания Санкт-Петербурга адмирал Виталий Павлович Иванов вручил серебряные медали им. акад. А.Н. Крылова профессорам В.Н. Тряскину, Г.Ф. Демешко, А.А. Ро-

дионову, Р.В. Борисову и А.С. Догадинову.

Главный инженер СПМ БМ «Малахит» Владимир Юрьевич Дорофеев вручил медали им. акад. Н.Н. Исанина ректору К.П. Борисенко, профессорам В.Г. Макарову, Ю.П. Потехину, О.А. Хализеву.

Николай Никитич Исанин (1904-1990 гг.) – академик, окончил Кораблестроительный факультет ЛКИ в 1934 году. Он – участник проектирования крейсеров типа «Киров» и «Чапаев». Главный конструктор ряда проектов подводных лодок. Среди них – самая быстроходная в мире ракетная титановая атомная лодка.

ских организаций и более 600 студентов ФКО и других факультетов.

22 октября 2009 г. – торжественное заседание Ученого Совета ГМТУ совместно с Ученым Советом ФКО. Заседание вели ректор вуза, профессор К.П. Борисенко и декан ФКО, профессор, В.М. Журава.

На этом заседании были вручены именные медали ФКО «Выдающийся выпускник Корфака» руководителям судостроительной промышленности.

Иван Григорьевич Бубнов (1872-1919 гг.) – ученый-кораблестроитель, один из организаторов Кораблестроительного отделения Политехнического института (ПИ). Строитель первой отечественной лодки «Дельфин». По разработкам И.Г. Бубнова для Российского флота построено 32 лодки. Работая в ПИ, заложил основы строительной механики корабля.

Главный инженер ЦКБ МТ «Рубин» Андрей Игоревич Баранов вручил медали им. И.Г. Бубнова профессору А.И. Фрумену и доценту А.С. Роганову.

Параллельно с заседанием работала студенческая пресс-группа ФКО, материалы которой размещены в предпоследнем сегодня номере газеты «ЗКВ».

Выступили самодельные коллективы ФКО: студенческий хор «Гаудеамус», команда КВН «Чпок», шоу-группа с отрывком из постановки «Рождение корабеля».

По окончании заседания гости отправились на территорию «Адмиралтейских верфей», где состоялся праздничный банкет, организованный В.Л. Александровым.

20 ноября 2009 г.

• открытие барельефной композиции «Корабль на стапеле» (скульптор Г.В. Змитриенко), подаренной факультету выпускниками Корфака, которые ныне работают на ОАО «Адмиралтейские верфи». Композиция открыта в холле первого этажа корпуса «Б»;

• торжественное вручение памятных именных медалей «Выдающийся выпускник Корфака» работникам судостроительной отрасли на праздничном заседании Ученого Совета ФКО.

До конца текущего года в ЦКБ МТ «Рубин» будут вручены именные медали «Выдающийся выпускник Корфака» сотрудникам КБ.

Именными юбилейными медалями Ученого Совета ФКО «Выдающийся выпускник Корфака» отмечены 300 сотрудников Корабелки и судостроительной промышленности Петербурга, Москвы, Северодвинска и Выборга. Гостям фестиваля были вручены Юбилейные знаки (см. рисунок в этом материале), а студентам – Юбилейные значки.

Организатор фестиваля В.М. Журава выступил с докладом «Факультет Кораблестроения и океанотехники: 110 лет на службе отечеству и флоту». Были озвучены поздравления судостроительных организаций, предприятий и факультетов нашего вуза.



На торжественном заседании 22 октября: профессор Владимир Журава, профессор Константин Борисенко – ректор Корабелки, и Секретарь Морского Совета при Правительстве Санкт-Петербурга Татьяна Чекалина. Фото В. ГОРШЕЛЕВА

тель ГНЦ «ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова» Валентин Михайлович Пашин: «О современных достижениях кораблестроительных наук».

• Генеральный директор ОАО «Адмиралтейские верфи» Владимир Леонидович Александров: «Современ-



Вспоминают выпускники Корфака

Я очень рад, что так сложилась судьба

Генеральный директор ОАО «Адмиралтейские верфи», Герой России, Почетный гражданин Санкт-Петербурга, д.т.н., профессор Владимир Леонидович АЛЕКСАНДРОВ – выпускник Корфака 1967 года – мысленно проходит «ступени» своей трудовой биографии и напутствует будущих кораблестроителей.

– Владимир Леонидович, Вам памятные первые месяцы работы на заводе? Как там встретили вчерашнего студента?

– Мы пришли на производство, и нам сразу удалось довольно быстро влиться в коллектив, потому что мы знали современное состояние дел. Есть сложившаяся практика: когда ты приходишь на производство и на новый проект, то сначала изучаешь ряд руководящих документов и устройство подводной лодки. Мы допускались к работе только после того, как прошли четырехмесячные курсы в качестве помощника мастера. Ведь мы не имели никакой юридической ответственности. За четыре месяца мы сдали, как на море говорят, «на допуск на самостоятельное управление» – зачеты по ряду направлений: технология, сварка,

хороших инженеров, которые строили подводные лодки и имели колоссальный практический опыт.

– И поделились этим с вами...

– Да, да. Очень важно, когда старший товарищ учит тебя. Наверное, любой работник характеризуется не только своими профессиональными навыками, но и, прежде всего, отношением к молодежи. Мне и моим моим товарищам повезло, что мы попали в такой коллектив. Я довольно быстро «вырос» и через семь лет уже стал начальником этого цеха. Безусловно, в этом есть определенный элемент удачи. Я как-то рассказал студентам, как становятся руководителями предприятий, организаций и конструкторских бюро. Надо пройти несколько ступеней на заводе. Первая ступень – примерно десять лет отработать в цехе или отделе и пройти от самой низкой ступени – мастера, технолога – до самой высшей. Для цеха это – мастер – начальник цеха. Это как раз десять лет – классический вариант. Начальник цеха – человек с огромным кругозором, с большим багажом технических знаний. У меня в подчинении было 680 человек. Также это – огромная жизненная школа: заработная плата, условия труда, целый комплекс, связанный с бытовыми условиями подчиненных работников: отпуска, болезни. Начальник цеха не может отказываться, и, как правило, старается найти время для того, чтобы кого-то устроить в больницу, кому-то помочь с жильем.

– Какова примерная численность работников на Вашем предприятии и доля работников молодежного возраста, выпускников, стажеров?

– Сейчас средний возраст работающих на заводе – 46 лет, а в отделе – 54 года. Хороший средний возраст руководителей – 42 года. Число молодежи в возрасте до 30 лет у нас составляет приблизительно 30% от 6 500 рабочих и служащих предприятия.

– Молодежь охотно идет к вам на предприятие?

– Хорошо идет, но у нас есть проблема «отцов и детей». Молодежь хочет, чтобы сразу была высокая заработная плата, социальные гарантии. Мы предоставляем хороший социальный пакет. Самое главное, что мы участвуем во всех мероприятиях, которые проходят в Морском техническом университете, а также – в общегородских. В городе принята программа кадров, в которой мы участвуем. Средняя зарплата по заводу – 30 000 рублей. Платить одинаковую заработную плату молодому специалисту и специалисту с опытом, наверное, некорректно. К сожалению, дать больше денег мы не можем.



В.Л. Александров
Фото Владимира Горшелева

организация производства, охрана труда, техника безопасности...

Я очень рад, что так сложилась судьба – я прошел через все производственные участки цеха. Был мастером участка цеха по сборке прочного корпуса подводной лодки, различных ее элементов, внутренних и наружных конструкций. Большой опыт я получил при изготовлении корпусных конструкций торпедно-ракетного комплекса. Это очень важное дело, потому что, когда ты изготавливаешь корпусные конструкции, ты, вольно или невольно, сталкиваешься с требованием монтажных чертежей. Для чего это сделано? Вот, допустим, лоток. В лотке этом – торпеда. С каким зором она должна ложиться? Что такое волнорезный чип, боевой контур? Монтажные чертежи резко расширяют кругозор. Если это, допустим, элементы легкого корпуса, то – как формируется балластная цистерна, где ставить кингстон, вентиляцию? Для студентов, особенно для мужчин, у которых пока нет семьи, очень важна профессиональная подготовка на производстве. Надо понимать и смысл того, что ты делаешь. Мы пришли в цех, где было очень много

За более чем вековую историю Корфака было выпущено колоссальное число специалистов, многие из которых достигли профессиональных высот. Их так много, что одно только перечисление имен могло бы занять все страницы этого номера. Редакция надеется на понимание тех выпускников Корфака, кто не был упомянут на страницах этого номера.

ТРИ ЭТАПА РАЗВИТИЯ КОРАБЕЛКИ

Бывший ректор нашего университета, академик транспорта РФ, д. т. н., профессор Дмитрий Михайлович РОСТОВЦЕВ – выпускник Корфака 1953 года – десять лет назад поделился с читателями «ЗКВ» мыслями об истории, проблемах, бедах и победах высшего Морского образования страны, ярким представителем которого является Ленинградский кораблестроительный институт – ныне СПбГМТУ. Его мнение интересно, объективно и актуально и в наши дни.

Прежде всего, надо вспомнить, с чего все начиналось. Почему возникло такое учреждение, как Императорский Политехнический институт и Кораблестроительное отделение и что это означало для страны? Я могу сказать, что история развития высшего образования России была длительной. Создание Петербургского Политехнического института было особенным шагом. Потому что этот вуз был спроектирован как учреждение университетского типа, но нацеленное на политехническое образование, и еще потому, что к проектированию этого учреждения были привлечены действительно лучшие интеллектуальные силы. Во-первых, сам Витте – человек совершенно экстраординарных способностей и ума. А если мы возьмем судостроение: Боклевский, Крылов, Бубнов – даже по мировой шкале являются выдающимися людьми. Они, проектируя это высшее образование, брали за образец опыт военноморской академии. Они и сами окончили эту академию, наряду с училками, конечно. То есть, они имели подлинное высшее образование. Кроме того, они изучили мировой опыт – все работали за рубежом.

И вот эти люди работали над созданием института морских инженеров нового типа. Ведь до того, как появился Политехнический институт, существовала военноморская академия, которая выпускала 5-7 человек в год. Да еще и не каждый год, то есть, по существу, подлинно образованных – с высшим образованием – кораблестроителей Россия имела единицы. Конечно, имелись два училища. По приказу Императора они имели статус высшего, но если даже Крылов окончил Морское училище со званием мичмана флота – это о чем-то говорить? И только к 29-ти годам, пройдя практику на заводе и обучение в академии, он становится кораблестроителем – действительно образованным человеком, а училище он окончил в 21 год. А вот тем, кто окончил Кораблестроительное отделение – П.Ф. Папковичу, В.А. Поздонинову и ряду других выдающихся людей, пришлось еще экстерном сдать экзамены: по минимуму делу, по разным военным дисциплинам. И после этого Папкович дослужился до звания штабс-капитана. Поздонинов имел даже более высокое звание – капитан.

Из этих примеров можно заключить, что в России очень высоко ценилось высшее образование, которое давал Петербургский Политехнический институт. Он был важен и интересен для страны тем, что там создавался коллектив ученых, профессоров, который воспринял идеи высшего политехнического образования, будем говорить для простоты, университетского типа. И Витте в своих воспоминаниях всегда называет Политехнический институт техническим университетом, что очень интересно. Основатель, а по существу – главный идейный вдохновитель этого дела, он сразу называет его техническим университетом. Сейчас трудно даже представить, но в то время выпускники политехнического отделения делали сразу три дипломных работы! Они должны были сделать дипломный проект корабля, корабельной машины и портового сооружения. А еще обязательно надо было написать и защитить исследовательскую работу. Вот такое было образование! Понятно, что это не могло продолжаться слишком долго, потому что требовало очень большой выборки самых способных людей. Освоить такой объем знаний и так подготовиться мог один из пятисот. Такой конкурс и был во время первого приема. Правда, скажем, не один из пятисот, а один из 25-ти. В дальнейшем это должно было уйти,

держат такой стандарт. Для того чтобы делать эту выборку, надо было значительно расширить базовое образование на уровне гимназий, реальных училищ... Это было невыполнимо. Но коллектив профессоров изначально создавался с определенной умственной посылкой, определенным умопостроением, с определенным стандартом, отношением к тому, как должен быть образован человек. Понятно, что пришлось отступить от высочайшего тона, который был задан в Политехническом институте в самом начале. Это естественный процесс. Но профессора сохранили отношение, весь этот дух Политехнического и передавали его, как эстафету, через годы.

Вторым важным событием в Морском образовании, конечно, было выделение Кораблестроительного института. Почему это было очень важно? Потому что Политехнический не мог достаточно развить инфраструктуру для сугубо судостроительного обучения: не было опытового бассейна, не было масштабных лабораторий, не было аэродинамических и кавитационных труб. Количество инженеров было небольшое. Ясно, что индустриализация, которая тогда начиналась, не могла базироваться на таком отношении к подготовке кадров. В конце 20-30-х годов произошел бурный рост судостроительной промышленности. Выделение института в самостоятельный вуз только за 10 лет – от 30-х до 40-х годов – позволило выпустить 1 800 инжене-



Выпускники Корфака 1953 года профессора: Д.М. Ростовцев и А.Н. Холодидин (советник ЮНЕСКО, автор книги об истории нашего вуза «Ленинградский кораблестроительный»). Фото из архива ГМТУ

ров (по сравнению с 250, которые были выпущены за все время со дня основания Политехнического института). Здесь имели значение уже не высокие стандарты образования, которые были достигнуты ранее, а решался вопрос чисто количественный: просто нужны были люди, которые могли проектировать, организовывать строительство и строить корабли.

При этом стандарт выпуска в ЛКИ был довольно высоким. Вот наиболее яркий пример. В 1936 году был выпущен молодой специалист Арвид Людвигович Фишер – имя никому не известно. В 1945 году приказом Сталина он был назначен главным конструктором легких кораблей – эскадренных миноносцев. Через девять лет он – главный конструктор, автор проектов самых знаменитых советских миноносцев – проект «30-бис». Следующий его проект – «56», который строился в начале 50-х годов. Это были шедевры кораблестроения. Этот человек

прожил короткую жизнь; я даже не знаю, когда он умер, но он «исчез из поля зрения» где-то в конце 50-х годов. За очень короткий период по его проектам было построено 95 кораблей. Вы можете сравнить: сегодня программа Балтийского флота – два корабля-фрегаты для Индии. Два эсминца, построенных для Китая, «Северная верфь» представляет, как что-то существенное (данные 1998 г. - ред.). А по проектам А.Л. Фишера было построено 95 кораблей.

Второй пример: был такой главный конструктор В. Никитин. Он окончил в конце 20-х годов факультет еще в Политехническом. Впоследствии стал автором проектов легких крейсеров и других проектов. По его проектам было построено 14 крейсеров. Я говорю об этом потому, что эти имена, как правило, были мало известны. Все знали Туполева, Поликарпова. Это и понятно: их разработки, плод их труда, то есть самолеты,

летали в небе, и их могли видеть все. А работа наших выдающихся инженеров, совершенно выдающихся проектировщиков зачастую была просто засекречена.

Именно в этот период был сделан важный шаг. Мы стали строить корабли на уровне, будем говорить, мировых стандартов. Честно говоря, это произошло уже после войны. Войну мы с этой точки зрения встретили безоружными: мы имели несколько эсминцев 7-й серии, построенных крайне неудачно, легкие крейсера типа «Максим Горький», «Киров» («Киров» – вообще итальянского проекта). То есть страна еще не могла получать по-настоящему высокую продукцию. А вот к концу Второй мировой войны, как это ни странно, мы достигли высокого уровня понимания дела: мы могли соревноваться, то есть выйти на мировые стандарты, и делать конкурентоспособную продукцию.

Вот так и закончился второй период нашей истории. За это время наш вуз накапливал потенциал, несмотря на то, что его в войну эвакуировали – часть в Горький, часть – в Пржевальск. В результате – в Горьком, в Политехническом институте, появился кораблестроительный факультет. А ведь «начинали» его наши профессора.

Этот период я все равно называю подготовительным к серьезной работе. По-настоящему бурное развитие кораблестроения в бывшем теперь уже Советском Союзе началось с 50-х годов. Сталин тогда поставил задачу: в пять раз увеличить выпуск кораблей. Это были фантастические темпы. И вот считайте: 40 лет – приблизительно от 50-го до 90-го года – это годы, когда потенциал вуза реализовался полностью. Можно сейчас поразному к этому относиться. Сейчас нам трудно судить, правильно ли были поставлены политические и стратегические задачи Советского Союза на тот период. Мы прошли всю войну, прошли Европу. Нам казалось, что весь мир враждебен нам. Очень жестоко началась холодная война: американцы взорвали атомные бомбы.

В этих условиях надо было решить проблему безопасности – либо менять всю политику в корне, становясь на почву своих потенциальных противников и отыскивая с ними компромиссы, либо обороняться. Выбрано было второе. Потрясающими темпами строился флот. И в это время наш институт «дает» всех министров, которые руководят отраслью, практически всех главных конструкторов. Я сейчас составил список – за эти 40 лет более 70-ти выпускников нашего вуза стали главными конструкторами. По существу все типы кораблей, стратегические подводные лодки, ракетносцы, лодки многоцелевые, крейсера, корабли науки, атомные ледоколы были спроектированы главными конструкторами – выпускниками нашего института. Мы контролировали науку проектирования, а вот производство – в меньшей степени.

После 1945 года ЛКИ был тоже уникален: мы были единственными, кто получил право готовить специалистов по морскому оружию. А заводы и КБ морского вооружения были «раскиданы» по стране: часть их была в Киргизии, Молдавии, Украине, Дагестане. Этот период я считаю звездным периодом для вуза и кораблестроения как такового. И опять-таки не будем пытаться с позиции сегодняшнего дня осуждать те решения, которые принимались в начале 50-х. Обстановка – политическая, моральная – и наша идеология требовали именно такой политики. Мы в ней участвовали и играли в ней огромную роль. С уверенностью могу сказать, что океанский флот, который был построен в эти 40 лет, был спроектирован и создан выпускниками этого вуза, несмотря на то, что количественно мы давали меньше половины выпускников из тех, которые шли в отрасль.

Это и есть три этапа истории становления и развития нашего вуза.

Фрагмент из последнего интервью Е. Фомичевой с Д.М. Ростовцевым, «ЗКВ» № 5 (2178), июнь 1999 г.

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ КОРПУСА «Б»

Совет Министров СССР 12 июля 1962 г. принял постановление о строительстве нового комплекса Ленинградского Кораблестроительного института. Еще ранее было принято решение о сносе жилого дома по Лощманской ул., 10 и о строительстве на этом месте нового лабораторного корпуса. Проектирование корпуса взял на себя Ленпроект. Над проектом здания работали архитекторы В.Ф. Белов и Л.И. Шамановский. Геодезические работы и инженерные изыскания проводил трест ГРИИ. Забегая вперед, отметим, что работники треста



Проект корпуса «Б»

ошиблись на 15 м при замере расстояния от дома по Лощманской улицы до «красной линии» проектируемого здания по ул. Витебской. К несчастью, ошибка была обнаружена только после укладки фундамента. Перекладка его не только задержала бы строительство, но и обошлась бы институту в крупную сумму денег. Поэтому институт вынужден был согласиться на уменьшение протяженности здания на 15 метров, что, при ширине 15 м, привело к потере площади в 225 кв. м на этаже, или в 1 350 кв. м на все здание. Такой оказалась цена арифметической ошибки, допущенной при геосъемке.

После принятия решения о строительстве ректор ЛКИ создал комиссию, курирующую строительство лабораторного корпуса по Лощманской ул., д. 10. Комиссия готовила рабочие материалы по размещению помещений и принимала конкретные решения в процессе проектирования здания. Председателем комиссии был ректор ЛКИ Е.В. Товстух, заместителем – А.Н. Холодидин, чле-

нами – Д.М. Ростовцев и другие. Работа была трудоемкой и кропотливой. Проектная организация Гипровуз накопила большой опыт строительства институтов, в том числе для многих зарубежных стран, и потому советы этой организации часто оказывались очень полезными. В частности, удачное композиционное решение лестничных пролетов было подсказано этой организацией. Сложнее обстояло дело с согласованием проекта ленинградскими организациями и инспекциями. На последнем этапе проект должен был быть согласован с Архитектурно-планировочным управлением Ленинграда, где большую помощь институту оказали архитекторы М.И. Саркизов и В.Г. Александровская. Окончательный вариант проекта представлял собой восьмиэтажное здание, на седьмом и восьмом этажах которого размещались три поточные аудитории (по типу аудитории, носящей сейчас аббревиатуру «Б-401»). Решение по проекту должен был вынести экспертный совет под председательством главного архитектора города (в то время им был В.А. Каменский). Советом был утвержден шестизэтажный вариант.

Закладка корпуса «Б», как его сейчас называют, по Лощманской улице, д. 10/12 состоялась 3 декабря 1962 года именно на том месте, где когда-то был «дом лощманов», давший название улице. Студенты ЛКИ подхватили эстафету поколений моряков. Строительство было завершено в ноябре 1964 г., и учебный корпус вступил в строй.

В 1967 г. была открыта первая в ЛКИ автоматизированная поточная аудитория «Б-401». Созданием технического проекта и его осуществлением руководил Б.С. Тараторкин – выпускник Приборостроительного факультета. В этой удивительной для того времени по техническому оснащению аудитории можно было продемонстрировать 16-ти и восьмимиллиметровые учебные фильмы и показывать диапозитивы. Каждое место было оборудовано системой обратной связи с преподавателем, так что лектор мог в любой момент провести мини-прос студентов и оценить уровень восприятия читаемого материала.

Перемещение досок было механизировано; раздвигаясь, они открывали экран. Механическая система зашторивания окон применялась при демонстрации фильмов и диапозитивов. Лектор мог пользоваться беспроводным микрофоном, прикрепляемым к нагрудному карману.

В 1970-1971 гг. ЛКИ посетили английские профессора Дж. Конн и М. Ливингстон, а позднее – профессор из США и других стран. Выступая в этой аудитории, они отдавали должное ее техническому оснащению; в то время такие аудитории были в новинку и для передовых, технически развитых стран. К сожалению, по мере возрастания численного состава отдела технического обеспечения учебного процесса пропорционально уменьшались возможности этой аудитории. Исчезла будка с киноаппаратурой, перестала действовать автоматика, были демонтированы и наглухо забиты пазы для обратной связи. Вместо этого появились дорогостоящие телевизоры с черно-белым изображением, практически бесполезные в учебном процессе.

Из книги А.Н. Холодидина «Ленинградский кораблестроительный», СПб, «Судостроение», 1992 г., с. 285-287.



Вид корпуса «Б» от угла ул. Витебской

О КОРАБЕЛКЕ МЕЧТАЛ С ДЕТСТВА

Декан ФКО, заведующий кафедрой Конструкции судов, профессор, д.т.н. Владимир Николаевич ТРЯСКИН – выпускник Корфака 1972 года – делится приятными воспоминаниями о своих студенческих годах.



Владимир Тряскин, 1966 г.
Фото из Архива ГМТУ

– Владимир Николаевич, по какой специальности Вы учились на Корфаке?

– «Судостроение и судоремонт» – общий поток.

– Почему Вы избрали именно эту специальность?

– У меня не было сомнений. Мне кажется, что я всегда хотел учиться в Корабелке. Я приехал из небольшого поселка Красное на Волге Костромской области. Занимался судомоделизмом, по-моему, со второго класса. Затем в 9-10 классах руководил этим кружком. Наша команда занимала призовые места на первенстве Костромской области по судомоделизму.

– То есть, Вы с детства увле-

кались судостроением?

– Да, это так.

– Вы жили в общежитии?

– Да. На пятом этаже, пр. Стачек 88.

– А в свободное от учебы время чем занимались?

– Серьезно занимался борьбой самбо, был членом сборной команды института и в конце учебы в институте – сборной студенческой команды Ленинграда.

– И каковы достижения?

– Выполнил норматив мастера спорта СССР, кажется, в 1971 году.

– Когда Вы учились на старших курсах, доводилось ли работать?

– Нас привлекали к работам в лаборатории прочности кафедры СМК. Там мы изготавливали модели конструкций различных судов (кораблей), проводили эксперименты и помогали обрабатывать результаты. Руководил нашими работами очень хороший преподаватель В.С. Гарбуз.

– Вы работали только в институте? А в КБ?

– В КБ тогда было не принято работать студентам. По крайней мере, я не помню, что кто-то работал. Я работал еще тренером по самбо, тренировал мальчишек, которые жили в районе Лоцманской улицы.

– Считаете ли Вы целесообразным для студентов старших курсов работать на предприятии неполный рабочий день?

– Главная задача: учиться, конечно. Работать можно только тогда, когда имеешь возможность и способен совмещать. Это следует



Заместитель председателя Морского Собрания адмирал Виталий Иванов вручает серебряную медаль им. акад. А.Н. Крылова профессору В.Н. Тряскину. Фото Владимира ГОРШЕЛЕВА

разрешать не всем.

– Расскажите, пожалуйста, немного о развитии Вашей кафедры.

– По этому поводу был опубликован большой материал в первом юбилейном номере газеты «ЗКВ». В 2007 году кафедре исполнилось 75 лет. С самого начала кафедра готовила специалистов по трем направлениям: конструкция корпуса, судовые системы, судовые устройства. Эти направления подготовки остаются и сейчас. И наши выпускники очень требуются в судостроении.

– А что нового на кафедре появились в последнее время?

– Многолетний опыт существо-

вания кафедры позволил выработать систему преподавания, определить состав базовых дисциплин, и мы придерживаемся этого. В настоящее время, конечно, появились новые дисциплины, например, такие как «Автоматизированное проектирование судовых конструкций, систем и устройств». По-существу, мы преподаем теоретические основы и практические методы проектирования конструкций, систем и устройств с использованием современных информационных технологий. По этому направлению на кафедре проводятся серьезные научные исследования. Мы приглашаем студентов, кому это интересно, при-

нять участие в научных работах кафедры.

– Что интересного Вы можете вспомнить из тех лет, когда жили в общежитии?

– По-моему, эти годы были прекрасными. Об общежитии у меня только приятные воспоминания. У нас было самоуправление – студенты сами были хозяевами в своем доме, на пятом этаже общежития на пр. Стачек, 88, где проживали только студенты Корфака. Сами контролировали условия проживания, была чистота и порядок, никаких проблем. По крайней мере, ничего плохого не помню.

– А студенческая жизнь была такой же безоблачной?

– Что может быть лучше, чем студенческая пора? Когда все зависит от тебя – самое прекрасное время в жизни!

– Что Вы хотели бы пожелать нынешним выпускникам?

– Несмотря на то, что ситуация сейчас в стране сложная и в судостроении пока, можно сказать – застой, тем не менее, когда-то должно начаться его возрождение. При этом специалисты, имеющие глубокие профессиональные знания, будут востребованы. Хотелось бы пожелать, чтобы нынешние студенты проявляли стремление к получению этих знаний. Как, например, вьетнамские студенты. Я с ними работаю, наверное, лет десять. Из года в год они качественно прогрессируют. Они, можно сказать, сражаются за знания. Пожелал бы нашим студентам вот такого отношения к учебе. Очень обидно, что не наши, российские, студенты так учатся. Вы согласны с этим?

– Да, согласен. Спасибо Вам.

Константин КОВАЛЕВСКИЙ,
гр. 6410

Вспоминают выпускники Корфака

Я очень рад, что так сложилась судьба

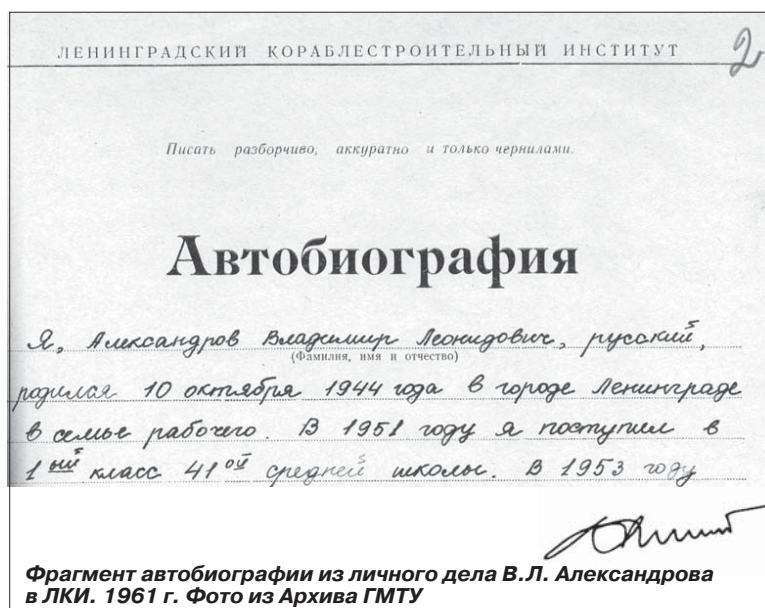
(Окончание. Начало на стр. 1)

Примерно 70% продукции нашего завода составляет оборонная техника. Сегодня от сложившейся видоизмененной плановой экономики мы переходим на контракты, по которым заказчик платит нам деньги и больше не вмешивается в наши дела, ни в стоимость нормо-часа, ни в контроль за покупками материалов, оборудования. Все это, в общем-то, не очень здорово, порождает излишнюю бюрократию и определенные нарушения, о чем часто пишут в газетах. Мы сегодня находим определенный порядок.

Очень быстро бежит время. Я чувствую себя еще молодым, а мне уже 65 лет, пенсионер. Конечно, трудно прожить на пенсию 7-9 тысяч рублей, когда вы не работаете. Особенно, когда у нас нормальный начальник отдела, начальник цеха получает от 60 000 до 100 000 рублей. Получая такую заработную плату, сложно перейти на 7 000 рублей пенсии. Одна из главных задач сейчас, чтобы пенсия составляла в среднем, как это положено, примерно 50-55% от заработной платы – 30 000-35 000 рублей. Если нам это удастся решить, не ущемляя в социальном и моральном плане старшее поколение, то больше денег будет выделяться на молодежь.

– Скажите, пожалуйста, Вы оканчивали Корфак как инженер, а сейчас Вы – руководитель предприятия. Трудно ли нарабатывать этот опыт с экономической, социальной точек зрения?

– И да, и нет, ведь я прошел большую цеховую школу. Хочешь или не хочешь, мастер, начальник участка, начальник цеха занимается экономической работой. Начинается с простейших вещей – организации труда и заработной платы. Когда я пришел в цех, как раз были извес-



Фрагмент автобиографии из личного дела В.Л. Александрова в ЛКИ. 1961 г. Фото из Архива ГМТУ

тные в 1964 году элементы хозяйственного расчета. Тебе говорили: вот детали, вот столько ты должен потратить электроэнергии, сварочных материалов; формировались накладные расходы. Мы прошли определенную школу. Потом так получилось, что я работал заместителем начальника производственного отдела. Там – тоже вопросы экономики, соотношения заработной платы, реализованного товара и договорной компании. Конечно, я довольно рано стал директором, в 40 лет. Я говорил вам: десять лет был начальником цеха, пять лет – главным специалистом, пять лет – заместителем директора. Через 20 лет работы на предприятии в возрасте примерно 42-43 года имеешь моральное право сказать, что ты уже освоил свою специальность. В то время была плановая система. Когда у страны возникали проблемы, нам говорили: это не ваше дело, ва-

ша задача – строить и сдавать... Сегодня, конечно, больше занимаются внешними вопросами экономики и организации, в основном, вопросами не своего завода, потому что там есть заместители и помощники по экономике. Мы вынуждены тратить уйму времени на переговоры, научиться уважать требования, выполнять все нужные сроки... Требуется согласовать конструкторские, технологические требования, закупку материалов и оборудования, контрагентские работы...

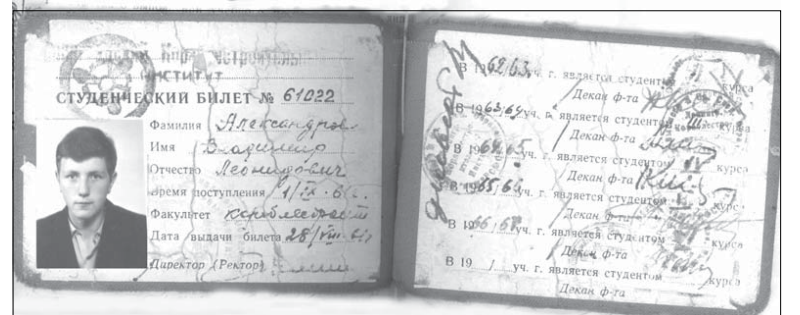
– Что Вы думаете о перспективах развития нашего судостроения?

– Надеюсь, что все будет хорошо, для этого есть много предпосылок. Сегодня идет дискуссия о роли и месте государства в этом процессе. Государство ни в коем случае не должно устраняться на этом этапе. Все ссылаются на рыночные отношения, на мировой опыт. Это, конечно, хорошо. Но прошло уже 18 лет. Мы не можем похвастаться, что мы далеко ушли от плановой экономики имен-

но в области судостроения. К сожалению, все плохое, что есть в рыночных отношениях, мы быстро освоили. Мы определяем цену на поставку для экспорта, ориентируемся на образцы цен, на рынок, беседуем с заказчиком и тогда уже, вместе с компаниями, которые имеют лицензию на продажу техники, формируем какую-то цену. Естественно, мы запрашиваем поставщиков, согласны ли они с такой ценой. Есть письма, устные соглашения. Мы формируем эту цену. Подписали контракт, и тут же начинается: нет, я не могу выполнить поставки, надо за такую-то цену. Мы все время задаем государству такой вопрос: «Ну, а что дальше-то делать? Долго так продолжаться не может». На Западе в ряде стран, в частности, в Швейцарии, исходя из прогноза на увели-

по сравнению с Японией, Китаем, Кореей и рядом других стран. Сегодня, на мой взгляд, правительство все больше и больше склоняется к тому, что это тоже дело государства, и будет найдено какое-то понимание. Сегодня премьер-министр В.В. Путин на одном из совещаний по судостроению сказал, что если бы было 50% на 50%, то есть 50% дал бы частный капитал, акционеры... Но в последнее время резко звучит критика, что наши русские бизнесмены не хотят вкладывать капиталы в отечественные дела. В этом я вижу проблему.

Что касается техники, технологии, квалификации, то у нас есть уверенность, что мы достаточно конкурентоспособны и, самое главное, с теми нашими ребятами, которые ездят работать за границу, на практики, мы разговариваем на равных.



Студенческий билет В.Л. Александрова. Фото из Архива ГМТУ

чение стоимости энергии и другие элементы, вводится коэффициент на следующий год, допустим, 3%. Больше никто не имеет права что-то увеличить, надо иметь соответствующие основания... Поэтому у нас такой большой разрыв по сравнению с другими странами. Если мы эту задачу решим, будет огромный шаг вперед.

Далее – техническое перевооружение судостроительных комплексов. Ряд заводов имеют устаревшую технологию, поэтому нам просто экономически не победить, не быть конкурентоспособными

– Что Вы пожелаете нашим студентам?

– Поздравляю всех с праздником, успехов во всех делах! Наверное, скажу простую истину: ребята, надо учиться хорошо и осваивать свою специальность. Сегодня в новых экономических условиях на высоте будет тот специалист, который предметно владеет делом, хорошо знает свою специальность, знает информационную технику, технологии...

– Спасибо.

Алексей АЛЕКСЕЕВ,
гр. 1240

У ЮЖНОЙ КОРЕИ ЕСТЬ ЧЕМУ ПОУЧИТЬСЯ

Вспоминают выпускники Корфака

Проректор СПбГМТУ по международному сотрудничеству в области науки и образования, заведующий кафедрой Прикладной математики и математического моделирования профессор, д.т.н., Кирилл Всеволодович РОЖДЕСТВЕНСКИЙ – выпускник Корфака 1969 года – рассказывает о своей «одиссее», делится своими творческими планами.

– Кирилл Всеволодович, с чем была связана Ваша недавняя заграничная поездка и над чем Вы работаете сейчас как проректор по международному сотрудничеству в области науки и образования?

– В сентябре я ездил в отпуск, путешествовал по Европе на автомобиле. Что же касается зарубежных командировок, могу сказать, что в течение ряда лет СПбГМТУ совместно с Санкт-Петербургским отделением Института морского инжиниринга, науки и технологии успешно занимался организацией технических визитов российских судостроителей и морских инженеров в развитые зарубежные страны. Посетили немало различных известных фирм, исследовательских центров и университетов в Великобритании, Австралии, Соединенных Штатах Америки и Южной Корее.

– Что это дает нашему университету и промышленности?

по кораблестроительному образованию, экранопланам, судовым двигателям, подводной технике, скоростным судам. Кстати, в марте этого года в Лондоне прошла организованная с участием Корабелки российско-британская конференция по судостроению, где было заслушано более 15-ти докладов. В этот же период российская делегация посетила Портсмутскую верфь корпорации BVT, которая является некоторым аналогом нашей вновь образованной Объединенной судостроительной корпорации, хотя и специализируется только на строительстве надводных кораблей. Кстати, с совместной конференции начался и недавний технический визит в Южную Корею, где представители российского судостроения смогли познакомиться с современными технологиями строительства супертанкеров, газозовозов и других судов. Мы убедились в том, что у Южной Кореи есть чему по-

учиться. Посещение передовых зарубежных предприятий коммерческого судостроения полезно с точки зрения подготовки кадров, которые университет готовит для нашей промышленности, в том числе для строящихся и планируемых к строительству новых российских верфей, пред-



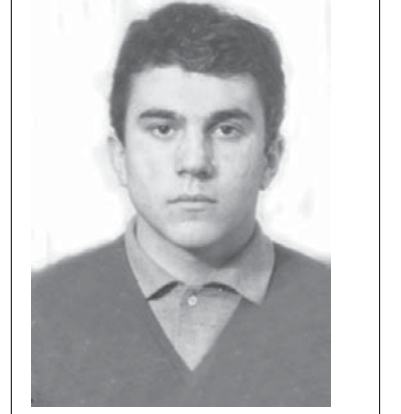
К.В. Рождественский на конференции 15 октября. Фото Сергея ДОВГЯЛЛО

назначенных для коммерческого судостроения. Как известно, одна такая верфь, ориентированная, в частности, на создание платформ для добычи углеводородов на шельфе, будет построена в Выборге. Другие, как сообщила пресса, предполагается построить в Дальнем Востоке совместно с предприятиями Южной Кореи и Китая.

– Вы – заслуженный деятель науки Российской Федерации. А еще мне и моим товарищам интересно знать, за что Вы получили золотую медаль английского морского научно-технического общества?

– Это произошло в 1997-м году. Думаю, что шума было больше, чем это событие заслуживало. Но смысл в том, что в Лондоне есть Институт морских инженеров. Там практически ежегодно устраивают семинары с выступлением одного докладчика. На такой семинар однажды был приглашен и я. Доклад был посвящен перспективным «летающим» судам-экранопланам. По его результатам в научных трудах этого английского института была опубликована обзорная статья, а примерно через год я узнал, что за эту статью, как лучшую публикацию

дования от замечательного ученого и профессора, основателя КПВМ Александра Николаевича Шебалава. Поскольку в то время я занимался гидроаэродинамической теорией, то считал, что знаю математику. Однако пришлось серьезно потрудиться, чтобы освоить новые курсы по кафедре ПВМ. Рад, что удалось



Кирилл Рождественский – студент первого курса. 1963 г. Фото из Архива ГМТУ

вписаться в замечательный коллектив кафедры, работать здесь стало для меня большой жизненной удачей, хотя случившийся в 90-х годах кризис высшего образования в нашей стране в течение ряда лет плохо влиял на настроение. Однако я никогда и не думал бросать преподавание и научную работу.

– Я увлечена прикладной математикой. В каком направлении мне стоит двигаться, какие программы, пособия, разделы изучать?

– На нашей кафедре Прикладной математики и математического моделирования, как Вы уже знаете, обучение построено по принципу триады «модель-алгоритм-программа». На первом месте стоит математика с ее методами, которые мы в данном случае в среде корабельщиков рассматриваем, как методы решения задач, полезных для судостроения и морского инжиниринга. В морской инженерной среде возникает очень много приложений математических методов. Например, при решении задачи оптимизации при проектировании судовых конструкций, или задачи минимизации сопротивления воды движению судна. В то же время при решении прикладных задач нередко создаются математические методы, которые получают развитие в академической математике. У нас есть выпускники, которые идут именно по линии развития математических методов. Например, доктор физико-математических наук, профессор Владимир Борисович Хазанов, который много лет под руководством выдающегося математика, профессора Веры Николаевны Кублановской занимался спектральными методами алгебры. Что касается рекомендаций: думаю, что полезно изучать общие математические подходы и методы, выбрать себе предметную область для приложений, освоить пакеты прикладных программ. Тогда Вы станете нужными и всегда найдете себе работу.

– Спасибо. В связи с тем, что у нас учебный план меняется, сейчас у нас практика должна быть на третьем курсе. Как и что будет? Вы не могли бы немножко приоткрыть занавес?

– Практика проводится по-разному. Как правило, сегодня не удается организовать такую стандартную практику, которая из года в год проводилась в прошлом. Нередко при содействии кафедры сам студент ищет место проведения практики и руководителя, что в ряде случаев получает успешное развитие. Помню одну студентку, которая в свое время прошла практику на предприятии, занимавшемся проблемой использования в торговле штрих-кодов. Позднее, эта студентка успешно защитила диплом по математическим аспектам генерирования штрих-кодов.

– Расскажите, пожалуйста, об организациях, которые обращаются в наш вуз по поводу кадров.

– Таких организаций много. Это научно-исследовательские институты, конструкторские бюро, инженерные центры судостроительных заводов. Хочу отметить, что выпускники нашей кафедры без работы не остаются, на них всегда большая спрос. Прикладная математика – отличный выбор.

Марина ГЕЛАШВИЛИ, гр. 1300



Лучшие студенты ФКО 2009 года с выдающимися выпускниками Корфака – руководителями организаций судостроительной отрасли и университета. 15 октября. Фото Сергея ДОВГЯЛЛО

– На мой взгляд, такие визиты весьма полезны, с точки зрения ознакомления с опытом зарубежных передовых организаций, инновационных решений в области создания морской техники, расширения контактов с иностранными коллегами, использования материалов в учебном процессе. Например, в военно-морском отделении компании «Роллс-Ройс» в Бристолье нам продемонстрировали тогда только что прошедшую испытание газовую турбину морского применения MT30 мощностью 36 мегаватт. На фирме Alstom мы посетили наземный макет системы обеспечивающей полное электродвижение перспективного эсминца 45 проекта. На судовой верфи Incat Tasmania нас познакомили с проектом модернизации гигантских скоростных катамаранов с длиной более ста метров. Мы побывали в Центре подводного оружия США, исследовательском центре MOERI в Таджоне, посетили огромные судостроительные верфи южно-корейской корпорации Hyundai, Daewoo, Samsung и STX. Мы узнали о подходах к проблеме сертификации военных кораблей в Морском регистре Ллойда и Американском бюро судоходства, подробно познакомимся с лабораториями и особенностями организации учебного процесса в таких известных учебных заведениях как американская Военно-морская академия в Анаполисе и Чосунский университет Южной Кореи. Контакты и материалы, полученные во время таких зарубежных визитов, успешно используются при организации в нашем университете международных конференций.

– Расскажите, пожалуйста, о работе в этом направлении.

– Международными конференциями занимаемся достаточно давно. Вам, как студентке нашей специальности, будет интересно узнать, что еще в середине 90-х годов кафедра Прикладной математики и математического моделирования успешно провела конференции по асимптотическим методам механики AiM94 и AiM96. С тех пор мы в СПбГМТУ провели международные конференции



Студенческий билет Валентина Пашина, 1954 г. Фото из Архива ГМТУ

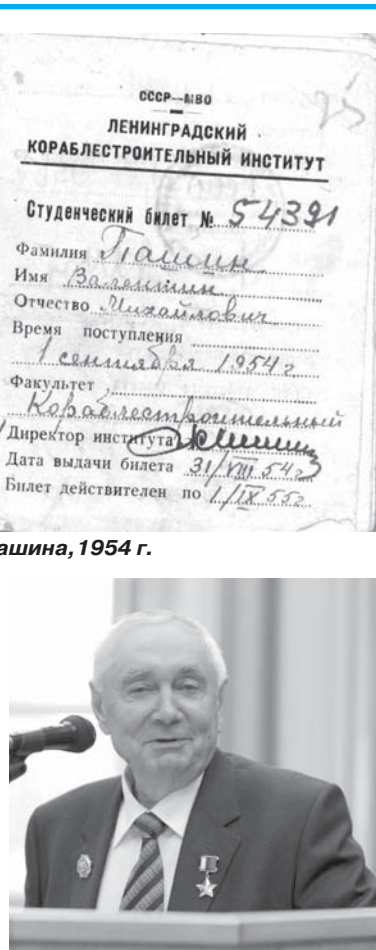
Валентин Михайлович ПАШИН – научный руководитель – директор Государственного научного центра «ЦНИИ имени академика А.Н. Крылова», действительный член Российской Академии наук, Герой России, лауреат Государственной премии СССР, д.т.н., профессор, завкафедрой Проектирования судов ГМТУ.

Родился в 1937 г. в поселке Алексеевка Хвалынского района Саратовской области. Окончил с отличием Корфак ЛКИ в 1960 году.

Специалист в области гидродинамики и аэродинамики скоростных неводоизмещающих судов на подводных крыльях, на воздушной подушке и экранопланов, прогнозирования развития судостроения, методов оценки экономической эффективности судов и флота.

В настоящее время В.М. Пашин – научный руководитель президентской программы «Российские верфи», направленной на обеспечение конкурентоспособности судов гражданского флота.

В.М. Пашин – член консультативного совета Международной организации опытовых бассейнов,



В.М. Пашин на конференции 15 октября. Фото Сергея ДОВГЯЛЛО

действительный член Института морских инженеров Великобритании и Европейского инженерного совета с правами Международного эксперта проектов. Обладатель десятков научных почетных званий и титулов.

Депутат Государственной Думы Федерального Собрания России третьего созыва (декабрь 1999 г. – декабрь 2003 г.).

1998 года, мне присудили эту медаль. Это большая золотая медаль Денни. Денни был одним из первых всемирно известных кораблестроителей, который проектировал и строил суда на верфях Шотландии.

Не в порядке самовосхваления, хочу отметить, что другая, тоже известная английская организация – Королевский институт кораблестроения RINA – в середине прошлого века присудила золотую медаль академику Алексею Николаевичу Крылову за работу по линейной теории корабельной качки. В свое время по этому поводу мы совместно с ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова и RINA организовали специальный семинар, посвященный Алексею Николаевичу и его знаменитой работе.

– Какие планы у Вас были при выпуске? Ведь Вы окончили наш университет, только по другой специальности.

– Планы были простые: аспирантура – докторантура – работа на кафедре. Институт окончил с «красным» дипломом по специальности «Гидроаэродинамика». В почете и в моде было стать аспирантом, защитит кандидатскую и докторскую диссертации. Поступил в очную аспирантуру кафедры Гидромеханики тогда Ленинградского кораблестроительного института. Посчастливилось готовить диссертацию под руководством выдающегося ученого, профессора Ярослава Иосифовича Войткунского. Примерно через три года защитил кандидатскую диссертацию по вопросам аэродинамики крыльев. Таким образом, первый пункт плана вступил в силу. Потом, в течение последующих лет десяти, работал на кафедре гидродинамики. Защитил докторскую диссертацию, тоже посвященную теории несущих систем скоростных морских аппаратов с динамическим поддержанием. После защиты хотел стать профессором. В ту пору было очень трудно получить такую вакансию на моей кафедре, поэтому перешел на кафедру Прикладной и вычислительной математики (КПВМ), где и стал профессором, а через некоторое время получил эстафету заве-



125 years and more

Генеральный директор ЗАО «Концерн МОР-ФЛОТ» Григорий Дмитриевич ФИЛИМОНОВ – выпускник Корфака 1981 года – рассказывает о становлении своего «детища».

– Григорий Дмитриевич, как известно, Ваш Концерн появился не так давно, но успел себя хорошо зарекомендовать. Над каким направлением в данное время Вы работаете?

– Над проектами по развитию технологий судостроения на всех заводах Северо-Запада России и по защите судов и кораблей от коррозии. В наш Концерн входят несколько дочерних предприятий. Например, известная фирма «Мюльхан МОРФЛОТ». Занимаемся практически всеми вопросами, касающимися финансирования строительства гражданского флота, поиском инвесторов, проектах по предпортовому строительству и воплощаем их в жизнь.

Я был директором Морского пароходства. Сейчас такой компании не существует. В 1996 году пароходство было продано государством, и я с партнерами создал свою частную компанию. Она является закрытым акционерным обществом «Концерн Морфлот» и существует уже десять лет. Одна из компаний «Мюльхан МОР-ФЛОТ» существует уже 20 лет. Как раз в 1989 году я был первым



Г.Д. Филимонов вручает подарок факультету. Фото Сергея ДОВГЯЛЛО

думаю, что кто-то из наших рабочих откажется от такой зарплаты. У них хорошие высокие технологии. Очень хорошо работает финансовая система кредитования верфей, правильные и разумные законы с точки зрения налогообложения бизнеса. Все это дает широкие возможности для развития. А у нас как раз условия производства очень сложные, учиты-

во многих государствах существует поддержка судовладельцев. В чем заключается поддержка? Мы только недавно вошли в рыночную экономику, и у нас практически большинство законодательной базы к этому не готово. В Германии, США и многих других странах, например, в Англии и Японии, существуют определенные налоговые вычеты для судовладельцев. То, чего нет у нас. Поэтому, пока мы не приведем свое законодательство в финансовой сфере к мировому уровню, ниче-



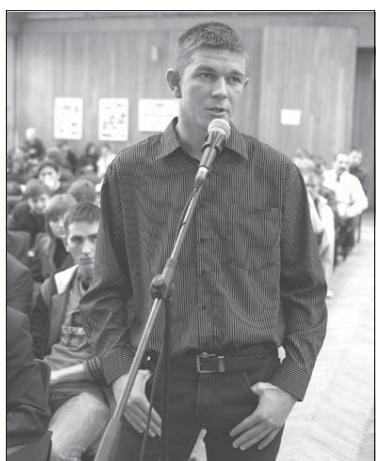
Студент первого курса Григорий Филимонов, 1975 г. Фото из Архива ГМТУ



задал вопрос Главному инженеру «Северного ПКБ» Александру Леонидовичу Соколову – выпускнику Корфака 1992 года: «Нашу группу заинтересовали проекты судов вашего КБ. Можете ли Вы устроить экскурсию для нас на «Северное ПКБ»?

А.Л. Соколов: Да, конечно. Подойдите ко мне позднее. Я свяжу Вас с нашими сотрудниками, которые это организуют. Мы ждем молодые кадры.

А.Л. Соколов – специалист в области мореходных качеств и гидромеханики, проектировал судовые двигатели. Руководил работами по формированию облика многоцелевых боевых надводных кораблей. При его участии в СПКБ ведется проектирование перспективных судов для перевозки сжиженных природных газов (СПГ).



На конференции 15 октября студент гр. 1210 Константин Бережной, «Мистер Корфак-2008»,

директором, создал ее вместе с немецким партнером – фирмой Мюльхан (Гамбург), этой фирме уже 125 лет. Мы работаем на: ОАО «Адмиралтейские верфи», ОАО «Балтийский судостроительный завод», ОАО «Выборгский судостроительный завод», ОАО Судостроительный завод «Северная верфь», ОАО «ПО «Севмаш», ОАО «Центр судоремонта «Звездочка»...

– Вы сказали, что работаете с западными странами, в частности, с Германией. На Ваш взгляд, велико ли отставание современного гражданского флота России от них?

– Да, я читал доклад на эту тему в Англии. В 1986 году до перестройки транспортный Российский флот составлял 5 600 единиц вымпелов, сегодня – 153 единицы. В рыболовецком флоте примерно такое же падение с 5 000 единиц. Причем эти оставшиеся 150 судов раньше считались свыше 1 000 тонн дедвейта, а теперь – свыше 100 тонн. Остались одни маленькие лодочки и старые ржавые суда, уже почти непригодные. Мировое судостроение России занимает сегодня весьма не почетное место: 0,4% от мирового тоннажа строим мы, 40% строит Корея. То есть в 1972 году Корея построила первое в своей истории судно, а сегодня – занимает 40% рынка. Теперь вам понятно, в каком состоянии сейчас находится наше судостроение?

– Их суда дешевые?

– Нет, у них довольно высокая заработная плата – средний рабочий получает 2 000 долларов. При сегодняшнем курсе валюты не



Е.И. Юхнин, начальник ЦКБ-5, фото 80-х годов

вая законодательную базу. – В этом году я был в Северодвинске на практике на «Звездочке». Там как раз стоят несколько рыболовецких траулеров, которые попросту никто не покупает. Они говорят, что современным судовладельцам гораздо выгоднее взять старое судно, немножко реставрировать его и пустить на два-три года, а потом сдать в утиль.

– Долгие годы я был в «шкуре» совладельца, на посту начальника пароходства. Проблема здесь не в том, что кто-то хочет работать на старом рыболовецком или транспортном флоте, а в том, что



В.Е. Юхнин, генеральный конструктор СПКБ, фото последнего десятилетия

го и не будет. А сам флот покупатель тоже может растить. Как, например, сейчас с автомобилями. Был кризис в автомобильном секторе – покупателя стимулировали, чтобы ему было выгодно покупать машины. То же самое может происходить и в судостроении.

– Насколько мне известно, все ведущие компании имеют прозрачный открытый бизнес. Легко ли это делать в настоящее время у нас?

– Это очень легко. Конкуренция существует только у шулеров, а у остальных конкуренции нет, потому что, если честно работаешь, это гораздо проще проверить.

«ЗКВ»

Вспоминают выпускники Корфака

Нужны разумные законы!

– Очень приятно слышать. Есть ли у предприятий Концерна кадровые проблемы и как они решаются?

– Есть. У нас договор с университетом, мы берем студентов, которые нам нужны на производствах, на заводах, мы сейчас пытаемся обучать рабочих, потому что ПТУ тоже закрыли. Нам нужны рабочие, эта проблема сейчас существует.

– Какие специальности более востребованы?

– Из рабочих специальностей – маляр, судосборщик, перестройщик, сварщик на корпусные конструкции. Корфак есть Корфак!

– Ваша дочерняя компания заняла первое место в области производства работ по коррозионной защите. Как удается поддерживать такой высокий уровень?

– Высокое качество работ, короткие сроки и разумная цена.

– Святая троица... Сейчас России необходимо строительство очень большого количества судов для разработки месторождений, лесовозы, танкеры, прочие суда обеспечения, платформы. Какое участие Ваша компания будет принимать в этом?

– Мы хотим освоить около 20% этого рынка, потому что именно столько процентов составляют во всех этих проектах коррозионная защита и корпусные работы. Как скоро это будет, не знаю.

– Это перспектива на сколько лет, примерно?

– Все зависит от Правительства. Ведь, когда Петру I захотелось построить флот, он его построил!

– Где же искать средства в период кризиса?

– Бумажные деньги – вещь абсолютно эфемерная. Можно напечатать любое количество денег и дать в любую отрасль. И что из этого выйдет?!

– Ведь это колоссальные средства!

– Во-первых, необходимо выяснить, кому они нужны.

– Добывающей компании.

– Нет-нет, они пока не являются серьезными владельцами на уровне обслуживания флота. У них есть одна или две буровых в Баренцевом море. Если сравнить их место в морской добыче с такими компаниями, как «Шелл», «Бритиш петролеум», «Шеврон», «Тэксако», то им надо начинать практически с нуля.

– Если правительство будет ждать, не упустим ли мы время?

– Поскольку мы работаем в прозрачной правовой зоне, то мы можем использовать только очень разумные законы. Если же их нет, не надо работать, иначе сидеть в тюрьму. Я был в этой ситуации, учитывая, что пароходство обанкротилось. Я знаю, что такое допускать ошибки. Лучше, чтобы этого не могло случиться априори. Нужны разумные законы!

– Спасибо.

– Спасибо Вам.

Константин САРИЕВ, гр. 1610

Группа предприятий ЗАО «Концерн Морфлот», зарегистрированная в Санкт-Петербурге в 1996 г., ведет инвестиционную деятельность в области судостроения и морского транспорта, оказывает услуги по перевозкам автомобильным, речным и морским транспортом. Дочерняя компания концерна – ООО «Мюльхан МОР-ФЛОТ» – занимает заслуженное первое место в области производства работ по коррозионной защите строящихся и ремонтируемых судов.



Проект 1164, главные конструкторы А.К. Перьков, В.И. Мухихин



Проект 11351, главный конструктор А.К. Шныров



Проект 11551, главный конструктор В.П. Мишин



Проект 11442, главный конструктор В.А. Перевалов



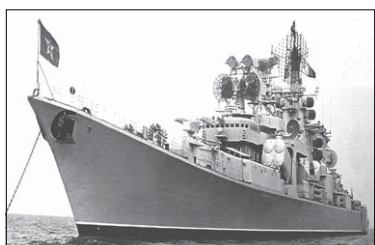
Проект 11356, главный конструктор В.А. Перевалов



Проект 1155, главный конструктор В.П. Мишин



Проект 61МЭ, главный конструктор А.Д. Шишкин



Проект 11364, главный конструктор А.К. Перьков

Фото всех кораблей в номере выполнены В. ГОРШЕЛЕВЫМ с картин, подаренных КБ кафедре Проектирования судов. Конструкторы проектов – выпускники Корфака

КОГДА-ТО МЫ ОПЕРЕЖАЛИ АНГЛИЧАН

Генеральный директор ОАО «Средне-Невского судостроительного завода» Владимир Александрович СЕРЕДОХО – выпускник Корфака 1982 года – рассказывает о родном предприятии и своем трудовом пути.

– Владимир Александрович, каковы, на Ваш взгляд, перспективы у Вашего предприятия?

– Учитывая тот факт, что мы используем новые технологии, особенно, если вспомнить о композитных материалах, перспективы предприятия могут оценить как многообещающие. Ведь кораблестроение является мощным локомотивом технического прогресса. У нашего предприятия существует четыре технологии: обычная судостроительная сталь, алюминий и цветные металлы, маломагнитная сталь. А к композитным технологиям относятся пластики и стеклопластики.

– У вас есть новый специализированный цех?

– Да, у нас новое производство. Развиваем то, что сложилось исторически. Ведь именно на этом заводе в 1967 году был построен первый в мире стеклопластиковый корабль. Мы тогда на восемь лет опередили в этом англичан. Смотрите, как мы развивались хорошо. Сейчас мы делаем на базе этого производства более современные суда, переходим на новые материалы, новые технологии. У нас новая подготовка производства, поэтому у нас сейчас много молодежи, которую привлекаем для проектирования и конструирования. Имеем большие расчетные программы, которые позволяют автоматизировать труд конструктора и технолога. Это очень интересно.

– Выпускники каких специальностей востребованы на Вашем предприятии?

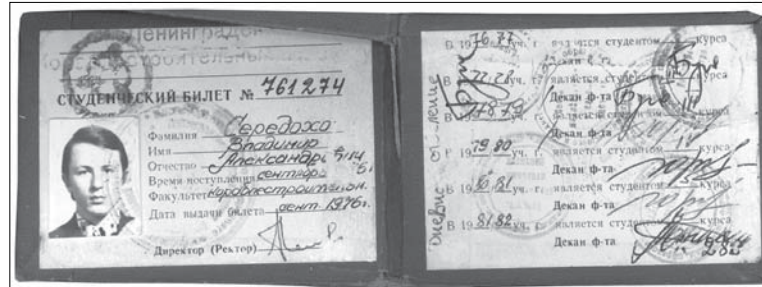
– Считаю, что выпускники по многим специальностям. Нас интересуют, естественно, выпускники, которые получили специальность «Проектирование судов», знакомые с принципами конструкции корпуса. Заинтересованы мы и в технологах. К сожалению, видимо, в Корабелке сейчас нет специалистов, которые могли бы учить по композитным технологиям. С точки зрения Кораблестроительного факультета, необходимо усилить



подготовку ремонтников на кафедрах Конструкции судов, Проектирования судов и Технологии судовых конструкций.

– Будут ли на Вашем предприятии открыты вакансии для студентов старших курсов на дипломный период?

– Нет, мы такие вакансии не



Студенческий билет Владимира Середоха, 1982 г. Фото из Архива ГМТУ

открываем специально, у нас другой подход. Если мы находим талантливых хороших ребят, и они хотят учиться, мы можем уже с четвертого курса привлекать на работу с сокращенным рабочим днем.

– Они могут и в дальнейшем, в принципе, работать?

– Вполне может быть «плавающий» график, как удобно студенту, ведь надо же, чтобы он еще и учился, в этом мы заинтересованы.

– Как Вы считаете, подготовка у наших выпускников достаточная, или Вам приходится их дополнительно обучать?

– Нам приходится много дополнительно обучать выпускников, потому что материальная база вуза немножко отстает по программному обеспечению, от того, чем мы пользуемся. Что касается расчетов, проектирования и технологической подготовки, у нас на предприятии внедрены такие программные продукты, которыми Корабелка на сегодня не обладает.

– Можете рассказать какой-нибудь случай из Вашей карье-

ры, который был самым значимым и помог в дальнейшем?

– Не могу сейчас так точно сказать, потому что это у меня четвертый завод. Начинать я на Балтийском заводе – 17 лет отработал, потом – «Северная верфь» – семь лет, потом на «Алмазе» четыре года и вот сейчас – «Средне-Невский». У меня, в принципе, так получилось, что, видимо, я прошел хорошую школу на Балтийском заводе, участвовал в строительстве серийных судов: атомных крейсеров, атомных ледоколов. Эта школа пригодилась. На «Северной верфи» я уже был в ранге руководителя – первым замес-

воде сборщиком и сварщиком.

– Вам тогда понравилось?

– Поработал полгода, осмотрелся, понял, что это такое. Было интересно.

– Как Вы считаете, если студенты работают на предприятии неполный рабочий день, как будут у них обстоять дела с учебой?

– Считаю, что это самый правильный путь сейчас. Начиная с четвертого курса, подыскивать себе работу на неполный рабочий день. Работать, допустим, с 15:00 часов до 20:00. Такой вариант – наиболее оптимальный.

– Что пожелаете нынешним студентам Корфака?

– Могу пожелать им только одного: чтобы они стремились как можно больше познавать, хорошо посещали лекции, осваивая основы профессии. Выпускников много, а в судостроении их остается очень мало. Ведь профессия судостроителя почетная, но и тяжелая. С точки зрения перспектив, мы будем вынуждены строить много кораблей, поэтому будут нужны специалисты. Несмотря на трудности, наша страна все равно выйдет на новый уровень, поэтому учиться и приходите в профессию.

– Значит, Вы будете ждать выпускников на своем заводе?

– Да, конечно.

– Спасибо Вам большое за интервью.

Татьяна ГРИБАН,
г.р. 1511



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



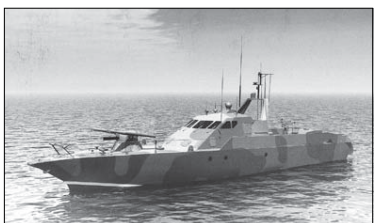
Ракетный катер «Молния», проект 12421, главный конструктор Ю.В. Арсеньев



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



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



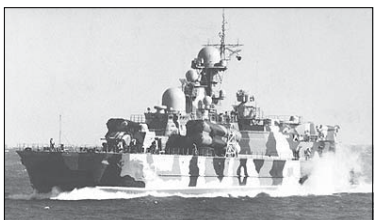
Многоцелевой скоростной катер, проект 12200, главный конструктор Б.А. Лейкис



Служебно-разъездной 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

тителем Генерального директора. Балтийский завод дал мне основную школу.

– На Балтийский завод Вы пришли после окончания института?

– Нет, начал работать на Балтийском заводе еще проходя инженерную практику в 1982 году. Еще полгода во время подготовки к защите дипломного проекта работал на Балтийском за-



В.А. Середохо поздравляет проф. В.М. Жураву. Фото В. Горшелева

КОРАБЕЛЬНЫЕ ДИНАСТИИ КОРФАКА

Факультет Кораблестроения и океанотехники – особый. Он более столетия готовит конструкторов кораблей и судов, руководителей судостроительной промышленности нашей страны.

Неудивительно, что здесь зародились и продолжают существовать династии корабелов: деды, отцы, внуки получают образование на нашем факультете, поддерживая славную историю своих семей.

Вот только несколько примеров. Оба сына Генерального конструктора «ЦМКБ «Алмаз» Александра Васильевича Шляхтенко, как и он сам, окончили Корфак. Старший, Максим Александрович, – в 1997 г., сейчас он руководитель проекта на ОАО «Средне-Невский судостроительный завод». Младший, Андрей Александрович, – в 2004 г., сейчас он является заместителем главного конструктора одного из проектов «ЦМКБ «Алмаз».

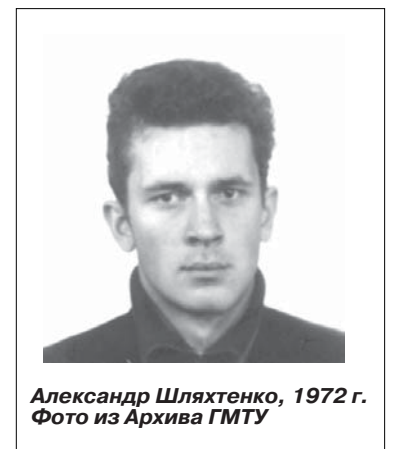
Другой пример: Евгений Иванович Юхнин (см. фото на 5-й полосе этого номера) – Главный конструктор и начальник ЦКБ-5 – предшественника «ЦМКБ «Алмаз» в СССР. Он был руководителем целевой программы, по которой строились первые в мире ракетные катера, оснащенные легкими крылатыми ракетами.

Его сын, Владимир Евгеньевич Юхнин – бывший начальник, а сейчас – генеральный конструктор Северного проектно-конструкторского бюро. Он окончил Корфак в 1960 г., д.т.н., профессор, академик Российской Инженерной академии, известнейший специалист в области современного проектирования крупных надводных кораблей. А сейчас на Корфаке на 4-м курсе специальности «Кораблестроение» учится Владимир Юхнин, – правнук Е.И. Юхнина.

Пожелаем удачи всем продолжателям славной профессии Корабелов.



На конференции 15 октября А.В. Шляхтенко рассказывает о создании скоростных судов



Александр Шляхтенко, 1972 г. Фото из Архива ГМТУ

Александр Васильевич Шляхтенко

– начальник – генеральный конструктор ОАО «ЦМКБ «Алмаз». На предприятии работает после окончания Корфака ЛКИ – с 1972 г. В 1987 - 90-х гг. в качестве государственного консультанта – руководителя группы осуществлял техническое руководство строительством кораблей для ВМС Индии на верфях в Бомбее и Гоа.

Академик Санкт-Петербургской Инженерной академии. За разработку и создание новой техники удостоен Премии Правительства РФ в области науки и техники, Ордена Почета.



КАК СТРОИТЬ КАРЬЕРУ КОРАБЕЛА

Главный инженер СПМ БМ «Малахит» Владимир Юрьевич ДОРОФЕЕВ – выпускник Корфака 1991 года – рассказывает о своей профессиональной карьере и дает советы молодым.

– Владимир Юрьевич, каким был Ваш путь от выпускника Корфака до главного инженера?

– Я окончил университет по специальности «Кораблестроение», по специализации «Проектирование подводных лодок». Сразу после окончания пошел работать в СПМ БМ «Малахит», однако я работал там, еще обучаясь в университете. Это я советую и нынешним студентам. Пройдя практику, еще будучи студентом, я пришел инженером-конструктором третьей категории, в 1996 г. стал начальником сектора, в 1997 г. – заместителем главного конструктора, а полтора года назад – главным инженером.

– Какое основное событие повлияло на Вашу карьеру?

– Не было какого-либо одного события, которое может изменить жизнь человека. Если сидеть и просто ждать, что ваша судьба изменится кардинально, то это путь в никуда. Только тот, кто ежедневно работает о своих делах, работает над собой, может чего-то достичь. Построить себя как специалиста – это ежедневный труд, очень тяжелый.

– Могут ли студенты работать на Вашем предприятии уже сейчас?

– Конечно, мы практикуем прием на неполную рабочую неделю. У нас работают много студентов.

– Какие основные специальности требуются на Вашем предприятии?

– Спектр работ нашего предприятия охватывает все области, которые преподают в Морском университете. Но, что касается Корфака, то, в первую очередь, – конструкторы подводных лодок и надводной техники. Кроме того, мы с удовольствием берем на практику студентов, которые специализируются по гражданской технике, в частности, это буровые платформы. Это направление мы пытаемся развивать в настоящее время. В основном, требуются корпусники, системщики, также – выпускники Приборфака. С Экономфаком – сложнее, конечно, но, в принципе, тоже требуются.



В.Ю. Дороев вручает медаль им. акад. Н.Н. Исанина ректору СПбГМУ К.П. Борисенко. Фото Владимира Горшелева



Тост за процветание Корфака поднял Генеральный директор СПМ БМ «Малахит» Владимир Николаевич Пялов. Руководители предприятий: В.Л. Александров, его референт, тоже выпускник Корфака В.В. Головченко, В.М. Пашин, В.Н. Пялов, декан В.М. Журава. Фото Сергея Довьялло

– Допустим, я выпускник специальности «Вычислительная техника», аспирант. Возможен ли такой вариант, чтобы я пришел и устроился в каком-либо Вашем отделении?

– Это всегда возможно, все зависит от того, какие цели Вы себе ставите. Если – работать четыре часа в день, не будучи студентом, то это, как минимум, вызовет вопрос: почему? Потому что, все-таки, это неполный рабочий день, предназначенный для студентов, которые совмещают обучение с работой. Ну, а после окончания университета это уже более проблематично.

– Молодые преподаватели у Вас могут работать?

– Если обсуждать этот вопрос серьезно, то надо отдавать себе отчет в том, что продукция «Малахита» – это военная техника, и серьезная работа, связанная со сферой проектирования. А это, в свою очередь, связано с определенными ограничениями. Я говорю о том, что у вас должна быть соответствующая форма допуска. Очень многие молодые специалисты и те, кто выбирают работу у нас, должны иметь в виду, что серьезный карьерный рост невозможен без получения серьезной формы допуска и соответствующих ограничений, таких как поездка за границу. Этого не будет в вашей жизни, только лишь служебные командировки.

– Вопрос про форму допуска интересен большинству молодых людей, так как это отталкивает молодых специалистов. Они еще хотят выезжать за рубеж и поэтому предпочитают коммерческие структуры...

– Работы, не требующие оформления формы допуска, ограничивающей права, у нас достаточно много. Но следует учесть, что, если вы решили свое будущее всерьез связать с «Малахитом», и при этом, как любой молодой человек, думать о карьерном росте, то карьерный рост без принятия этого сложного решения невозможен.

– Что Вы можете пожелать выпускникам и студентам нашего факультета, чтобы улучшить их мотивацию, чтобы заинтересовать?

– Выделю принципиально несколько моментов. Первое – стараться как можно раньше сделать свой профессиональный выбор. Для этого нужно искать место работы, ну, в частности, прийти к нам, попробовать устроиться пусть на какой-то ограниченный срок. Вы сможете понять, что такое «Малахит», что это такое в реальности. Любой студент, который захочет, может всегда найти у нас работу. Второе – достижение успеха в жизни связано не с какими-либо однократными героическими усилиями, это по-настоящему тяжелый труд. Особенно в судостроении, которое является, помимо всего прочего, достаточно консервативной областью и требует знания не просто каких-то общих базовых дисциплин, а очень специализированных и фундаментальных. Вот на это я и хотел бы обратить внимание.

– Спасибо за рассказ, успехов Вам в работе.

– Пожалуйста, поздравляю факультет с праздником!

Константин ЗВЯГИН, аспирант ВТИТ



МЕДАЛИ ИМЕНИ КОРФАКОВЦЕВ

В ходе фестиваля «Корфак-110», кроме именной юбилейной медали Ученого Совета ФКО «Выдающемуся выпускнику Корфака», вручали медали и наши гости. Интересно, что все врученные ими медали: серебряная медаль Санкт-Петербургского Морского собрания имени акад. А.Н. Крылова, высшая



Главный конструктор ОАО «ЦКБ МТ «Рубин», – выпускник Корфака Андрей Игоревич Баранов награждает замдекана ФКО А.С. Роганова медалью им. И.Г. Бубнова. 22 октября 2009 г.

награда ЦКБ МТ «Рубин», медаль имени И.Г. Бубнова и медаль СПМ БМ «Малахит» имени акад. Н.Н. Исанина, учреждены в честь ученых, чья деятельность связана с Корфаком. А.Н. Крылов совместно с И.Г. Бубновым создали первую учебную программу по теории корабля и оба преподавали на Кораблестроительном отделении Политехнического института. Н.Н. Исанин окончил Кораблестроительный факультет в 1934 году.



Владимир Дороев, 1985 г. Фото из Архива ГМУ

Вспоминают выпускники Корфака

КОРФАК ГОТОВИТ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ



Заведующий кафедрой Высшей математики Государственного университета экономики и финансов (по-старому – ФИНЭКа), профессор, д.т.н. Геннадий Володарович САВИНОВ – выпускник Корфака 1973 года – рассказывает о возможностях научно-исследовательской работы.

– Геннадий Володарович, применяете ли Вы свои студенческие знания сейчас на практике?

– Да, я получил хорошее образование на специальности Прикладная математика. Дипломный проект был посвящен традиционным методам решения систем линейных алгебраических уравнений. Руководителем была Вера Николаевна Кублановская, профессор кафедры Прикладной математики, д.ф.-м.н., Почетный доктор университета г. Умеа, Швеция. Она – автор QR-алгоритма, который предложила в 1961 г. для решения проблемы собственных значений произвольной матрицы. До сих пор этот алгоритм считается лучшим по устойчивости к ошибкам округления и скорости сходимости среди других алгоритмов, решающих ту же задачу.

– Какими основными качествами должен обладать современный студент Корфака?

– В студентах мы наблюдаем все то, что происходит в нашей стране. На первых курсах это плохое базовое школьное образование. На старших курсах это невозможность

нормально учиться в силу необходимости зарабатывать деньги или работать.

– А вообще, по образованию тогда и сейчас, чем сходны студенты и в чем различия в худшую или лучшую сторону?



Г.В. Савинов – завкафедрой СПбГУЭФ

– Принципиальные различия: в худшую сторону. Дипломы, которые защищались 20-30 лет назад, сейчас являются, недостижимыми уровнем. Единственное, что является прогрессивным, – это применение вычислительной техники. Хотя применение собственно численных методов, так сказать, уменьшилось. Сейчас, как правило, люди не владеют программированием, а используют пакеты программ, в которых заложены неизвестные им алгоритмы. Происходит нестыковка с профессиональными программами, имеющимися в КБ.

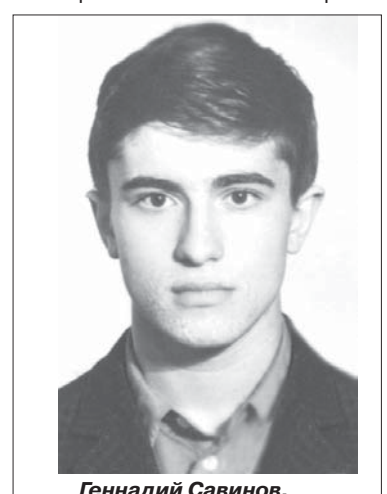
– Какое Ваше мнение о современной двухуровневой системе образования, которая сейчас внедряется у нас в университете: бакалавриат – магистратура?

– Это не является главным моментом в образовании, можно учиться в абсолютно любой системе. Но сроки бакалавриата 4 года, вместе с магистратурой получается 6 лет. А в судостроении это связано, насколько я понимаю, с переходом на подготовку специалистов с меньшим сроком. Поэтому в рамках существующих учебных планов происходит потеря квалификации.

Она и так не очень высокая, так как технические науки и так даются тяжело, их сложно читать. Вот в этом частично и состоят экономические причины кризиса.

– Ну и какие перспективы?

– Судостроение начинает развиваться после застоя, поэтому выпускники Корфака могут устроиться работать по специальности и, в общем, если они потерпят там пару лет, то дождутся достаточно высокой зарплаты. Техническое образо-



Геннадий Савинов, 1968 г. Фото из Архива ГМУ

вание также позволяет работать в смежных отраслях. Оно достаточно добротное, ценное. С учетом всех сложностей, имеющихся в экономике, я думаю, что перспективы технического образования большие, чем скажем экономического или юридического образования. Правда, имеется один такой момент: получая экономическое образование, вы в стенах вуза налаживаете связи, позволяющие вам гораздо проще найти работу. А преодолев этот момент, связанный с поиском работы, специалист с техническим образованием всегда достигает большего, как показывает опыт.

– Какие-то моменты вспоминаете из учебы?

– В момент учебы человека формируется его окружение, те люди, которые будут сопровождать его всю жизнь. Это называется «связи», не очень хороший термин, но круг общения формируется в этих стенах. Я институту благодарен за то, что сформировался круг людей, с которыми я поддерживаю отношения всю жизнь. Несмотря на то, что я сегодня работаю в экономическом институте, я пишу статьи в области судостроения, математики, связи остались на всю жизнь. Вот за это я и благодарен институту.

Михаил МАНИН, гр. 1500



ИМ ПОКОРЯТЬ МОРЯ

Этот материал был напечатан в газете «Ленинградская правда» в № 89 от 16 апреля 1978 года.

он специально к этому готовил. А как-то (они были тогда на 4-м курсе) профессор А.З. Локшин сказал им:

– Обычного учебного задания давать вам не буду, вы уже давно не школьники. Задача сложнее – надо произвести расчеты ортотропных пластин с различными граничными условиями и видами нагрузок. И прошу отнестись к этому с максимальным вниманием. Полученными результатами мы дополним справочник академика Шиманского.

Слав доверия, ответственности и глубокого образования рождал в них инженеров. И полученные ими знания постоянно преломлялись через призму

практического опыта. Когда ленинградское Адмиралтейское объединение попросило ученых ЛКИ рассчитать прочность переборок танкера, они обратились к своим воспитанникам: «Кто возьмется?». Вызвались Сергей с товарищем. Работали отдельно, каждый – своим методом. И результат получили примерно одинаковый. Но расчет Сергея оказался более надежным, лаконичным и красивым.

– Да, именно красивым. Ощущение красоты, изящества – это та живая вода, которая оживляет строгие формулы, вкладывает эмоциональное начало в сухие термины и, в конечном счете, делает инженера творцом, а

не простым исполнителем. «И кораблестроению это относится особенно, – улыбается Сергей, – ведь оно начиналось как искусство. Школы первых корабелов назывались факультетами корабельной архитектуры. И хотя сейчас эта сторона нашей профессии не так бросается в глаза, без нее просто не может быть хорошего инженера-кораблестроителя».

Ощущать красоту они учились, например, на лекциях доцента А.Л. Васильева по курсу конструкций корпусов, когда рядом со специальными терминами, наряду со сложными уравнениями речь неожиданно заходила о том, что такое прекрасное с точки зрения обычного человека, философа и конструктора. Студенты начинали понимать, что в постановке эксперимента, в подходе к расчетам, в логике рассуждений живут не только точность и стройность, но и красота, остроумие, тонкость.

К защите дипломной работы Сергей подошел не просто знающим, но и самостоятельным специалистом, морально готовым взять на себя реальную ответственность, любящим свою профессию, видящим в ней не только ремесло, но и искусство. В Москве, в Комитете по делам изобретений и открытий, к тому времени уже лежала заявка на изобретение, одним из авторов которого был он, Сергей Марков. Поставленная задача не укладывалась в первоначально задуманные рамки, приходилось на ходу перестраивать не только тактику, но и стратегию поисков. Вначале цель была поставлена однозначно: правильно произвести расчеты. Но затвор будущей плотины оказался слишком сложным, чтобы все можно было прояснить с помощью одних лишь расчетов. «Всемогущая» ЭВМ отступила перед старым королем научного поиска – экспериментом. До полуночи Сергей засиживался в лаборатории, выпиливая и склеивая из оргстекла действующую модель... И это тоже был один из элементов воспитания инженера. «Эксперимент требует много времени, сил, энтузиазма и любви – иначе ничего не получится, – говорит ректор ЛКИ, профессор Дмитрий Михайлович Ростовцев. – И такую любовь тоже надо уметь привить. Потому что иной студент охотно готов составить программу для ЭВМ, все просчитать с ее помощью, но только не «убивать время» на трудоемкий эксперимент. А между тем, в судостроении многие процессы пока еще плохо поддаются математическому моделированию – здесь надо создавать физическую модель».

И вот дипломная работа защищена на «отлично» Сергей Марков стал инженером

Вот уже 75 лет высшая школа нашей страны готовит гражданских инженеров-кораблестроителей. Ленинградский кораблестроительный институт является подлинным форпостом подготовки кадров для отечественного судостроения. От члена-корреспондента АН СССР П.Ф. Папковича, академика Ю.А. Шиманского и профессора А.А. Курдюмова, руководивших кафедрой строительной механики корабля, эстафета перешла к профессору В.А. Постнову. Это



одна из научных школ, сложившихся в ЛКИ. Успешно развиваются различные направления кораблестроительной науки видные ученые, профессора: Я.И. Войткунский, А.Н. Шебалов, Н.П. Шаманов, Д.В. Вилесов, В.В. Рождественский, И.Б. Иконников и многие другие. Судьба молодого инженера Сергея Маркова – судьба сотен его товарищей по студенческой скамье.

Высшая школа советских кораблестроителей бурно развивается. В учебных планах появляются названия новых специальностей: «автоматизация технологических процессов», «суда с динамическими принципами поддержания», «прикладная математика», «гидроаэродинамика»... Будущие инженеры в стенах вуза овладевают коллективным стилем работы – ведь успех создания гигантского комплекса, каким является современный корабль, зависит от слаженности работы всех участвующих в этом групп и звеньев.

Еще на студенческой скамье корабли приобщаются к важным государственным делам. Вот, к примеру, письмо от руководства Балтийского завода имени Серго Орджоникидзе, которое получил ректор ЛКИ минувшим летом: «В течение июня 1977 года на заводе проходили технологическую практику 200 студентов Кораблестроительного института. Большинство из них участвовало в выполнении достоянных работ на атомном ледоколе «Сибирь». Своим трудом студенты оказали большую помощь заводу в выполнении социалистических обязательств в честь 60-летия Великого Октября. Администрация завода благодарит студентов ЛКИ и их руководителей за оказанную помощь...».

Бороздят льды наши атомные ледоколы; еще свежи воспоминания об экспедиции ледокола «Сибирь» на Северный полюс. Активно работают плавучие «научно-исследовательские институты» – «Космонавт Юрий Гагарин», «Академик Королев», «Космонавт Владимир Комаров». Трудятся на перевозках наши самые высокопроизводительные суда с горизонтальными методами обработки грузов и контейнеровозы. И все это, в конечном счете, – конкретные практические плоды, итоги деятельности высшей кораблестроительной школы нашей страны.

Споры на семинарских занятиях, тишина читального зала, замершая аудитория, слушающая лектора. Студенты конспектируют, роются в справочниках, ведут эксперименты, работают на ЭВМ. А за окнами вуза, соседствующего с Адмиралтейским объединением, кипит работа. Свесились над строящимися судами стелы кранов, слышен звук удара кувалды о металл, сверкают огни электросварки. Суда строятся, суда ждут, суда зовут.

Е. СОЛОМЕНКО

Публикуется с сокращениями



С.П. Марков, главный специалист Российского Морского Регистра судоходства, на норвежском барке, 2008 г.

Дипломный проект «горел»: научный руководитель неожиданно заболел и оказался в больнице, много осталось невыясненного, и главное – так и не определена до конца задача, которую предстояло решить. Настроение, соответственно, было не из лучших. И тогда Валерий Александрович Постнов сказал ему:

– А что, если взять другую тему? Есть очень интересный вариант...

«Исследование напряженного состояния экспериментального затвора – диафрагмы плотины Саяно-Шушенской ГЭС». Так называлась новая тема его будущей дипломной работы. Это была работа, которую Кораблестроительный институт должен был выполнить для СКВ «Ленгидросталь». В заключенном договоре значилось: ответственный исполнитель – студент С.П. Марков.

Вот так ответственный! И ответственность эта еще более возмужала из-за того, что речь шла именно об экспериментальном затворе, какого еще не создавалось в отечественной практике. Сергею предстояло, применив самые современные методы, рассчитать на ЭВМ несущую способность сооружения, оценить и дать необходимые рекомендации.

Профессора В.А. Постнова, заведующего кафедрой строительной механики корабля, они, будущие «прочисты», впервые близко узнали на третьем курсе, когда он начал читать у них лекции – эмоциональные, захватывающие, глубокие. А нередко преподаватели устраивали свои заседания совместно со студентами, которые не просто присутствовали при обсуждении серьезных вопросов, но и высказывали собственное мнение. Так постепенно стирались прямолинейные грани формального общения, к студентам относились, как к младшим коллегам, исследователям, без пяти минут инженерам. Они – и учителя, и ученики – верили друг в друга, совместно искали и не боялись идти на эксперименты. Так было, например, когда Валерий Александрович однажды, войдя в аудиторию, неожиданно сел за стол где-то сбоку, а лекцию читали трое студентов, которых



Корфак поздравляет Виктора Васильевича Чугунова – вице-президента ОАО «Вадан Ярдс Океан» (Украина), входящего в судостроительную группу Wadan Yards, объединяющую кроме Николаевского завода «Океан», также германские верфи Висмар и Варнемюнде



Начальник учебного Отдела Алла Алексеевна Шибалова 13 октября получает именную юбилейную медаль Ученого Совета ФКО «Выдающийся выпускник Корфака» из рук профессора В.М. Журавы. Фото Владимира ГОРШЕЛЕВА



Творческая группа студентов ФКО поздравляет гостей. Фрагмент постановки «Рождение корабля». Фото Владимира ГОРШЕЛЕВА



Хор студентов ФКО «Гаудеамус» поздравляет собравшихся на торжественное заседание 22 октября. Фото Владимира ГОРШЕЛЕВА