



НОВОСТИ МАИ

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Министр промышленности и торговли РФ в гостях у маёвцев



В конце февраля 2013 года в Московском авиационном институте (национальном исследовательском университете) состоялась открытая лекция «Перспективы авиации: вчера, сегодня, завтра» министра промышленности и торговли Российской Федерации Дениса Мантурова.

301 аудитория Главного административного корпуса не смогла вместить всех желающих послушать Дениса Валентиновича. Такой интерес маёвцев к обозначенной теме лекции вполне понятен. Ведь МАИ — кузница кадров для авиационной промышленности страны.

Денис Мантуров начал лекцию с общей характеристики авиационной промышленности, которая, являясь одной из ключевых отраслей мировой экономики, даже в условиях затяжного экономического кризиса, сохраняет высокие темпы роста: до 2025 года объем мирового рынка авиационной техники увеличится более чем в 2 раза. Характеризуя положение отечествен-

ной авиационной промышленности на мировом рынке, Денис Валентинович подчеркнул, что на текущий момент «мы по-прежнему сохраняем устойчивые позиции в военном сегменте, но слабые — в гражданском, за исключением вертолётостроения, некоторых видов авиационной техники и компонентов».

«Однако, — продолжил Д.В.Мантуров, — поддержка отрасли в период кризиса позволила сохранить положительную динамику и обеспечить устойчивость предприятий авиационной промышленности.

Нам удалось многое сделать. Запущен в серию самолёт SSJ-100 — первый гражданский самолёт, разработанный в постсоветский период. Проект строился на принципах масштабной международной кооперации, с ориентацией на мировой рынок. Впервые в России проектирование велось полностью «в цифре», для этого самолёта был разработан со-

вместно с французскими партнерами новый двигатель SaM-146. Разработан и проходит государственные испытания военнотранспортный самолёт Ил-476, ведутся работы по созданию истребителя пятого поколения. Был поставлен на вооружение новейший ударный вертолёт Ми-28Н». Затем Д.В.Мантуров представил планы по поддержке отечественного авиапрома в рамках Государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности». По окончании лекции глава Минпромторга России от-



ветил на многочисленные вопросы студентов, а так же пообещал в скором времени снова посетить МАИ с новой лекционной программой.

**Ксения Рагозина,
Галина Снедкова.
Фото Ксении Рагозиной**

Заседание МАН ИПТ

21 февраля в зале Ученого совета МАИ состоялось выездное расширенное заседание президиума Международной академии наук информации, информационных процессов и технологий — МАН ИПТ.

Одним из ключевых моментов этого мероприятия было избрание нового члена Академии и нового



члена-корреспондента данной организации. Прежде всего, были заслушаны выступления претендентов на эти научные звания: А.Я. Якушenkовой и А.М. Качалина.

Доктор медицинских наук А.Я. Якушenkова, работающая в ЦКБ, вкратце, но довольно интересно, рассказала об использовании информационных технологий, в частности, в области ларингологии.

Директор РЦ НИИТ МАИ А.М. Качалин постарался проинформировать членов президиума Академии о деятельности руководимого им Ресурсного центра научных исследований и информационных технологий.

В прениях выступил ректор МАИ, доктор технических наук, профессор А.Н. Герашенко. Анатолий Николаевич с большим воодушевлением рассказал об огромном значении проводимой нашим институтом работы с общеобразовательными школами, и о том, какую огромную роль в решении этой задачи, направленной на привлечение абитуриентов в МАИ, играет РЦ НИИТ МАИ.

После бурного обсуждения прозвучавших выступлений, прошло тайное голосование, в результате которого выдвинутые кандидатуры были утверждены в звании: А.Я. Якушenkова — действительного члена МАН ИПТ, а А.М. Качалин — члена-корреспондента МАН ИПТ.

Редакция газеты «Пропеллер» поздравляет Анатолия Михайловича Качалина с присвоением звания члена-корреспондента Международной академии наук информации, информационных процессов и технологий.

Флора Калинко

Лауреаты премии Правительства

Высокие достижения учёных Московского авиационного института (национального исследовательского университета) вновь по достоинству оценены Правительством России. Сразу две научные работы, участие в которых принимали маёвцы, получили премии Правительства Российской Федерации в области науки и техники за 2012 год.

Борис Иванович Каторгин, академик РАН, руководитель научно-образовательного центра «Энергофизические системы», заведующий кафедрой МАИ, удостоен премии за разработку инновационных водородных и сверхпроводниковых технологий для энергетики. Борис Владимирович Дзюбенко, доктор технических наук, профессор МАИ, и Анатолий Анатольевич Коротеев, академик РАН, директор научно-образовательного инновационного центра «Новые космические технологии и наземные высокотехнологичные процессы» МАИ, стали лауреатами правительственной премии за разработку эффективных устройств и вихревых технологий для энергетики.

Награда лучшим

С 1 сентября 2012 г. на 2012/13 учебный год стипендии Президента Российской Федерации назначены следующим студентам Московского авиационного института (национального исследовательского университета):

Владимиру Павловичу Киселеву, студенту 5-го курса (специальность «Проектирование авиационных и ракетных двигателей») и Ольге Владимировне Семёновой, студентке 5-го курса (специальность «Проектирование, производство и эксплуатация ракет и ракетно-космических комплексов»).

С 1 сентября 2012 г. на 2012/13 учебный год стипендии Правительства Российской Федерации назначены следующим студентам Московского авиационного института (национального исследовательского университета):

Михаилу Юрьевичу Алексеевичу, студенту 5-го курса (специальность «Проектирование авиационных и ракетных двигателей»); Александру Александровичу Гончаренко, студенту 4-го курса (специальность «Проектирование, производство и эксплуатация ракет и ракетно-космических комплексов»); Георгию Андреевичу Сапожникову, студенту 6-го курса (специальность «Интегрированные системы летательных аппаратов»).

ИнформПропеллер

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

За безопасность пешеходов

20 февраля МАИ посетила представительная делегация, в составе которой были: С.А. Аганеев, заместитель начальника управления транспорта, связи и гаражного хозяйства префектуры САО; В.А. Иванов, заместитель главы управы района «Сокол»; Н.Н. Кодряну, главный специалист управы района «Войковский». В работе делегации активное участие приняли сотрудники таких организаций, как: ОБДПС ГИБДД УВД по САО ГУ МВД России по Москве, 4 СП ДПС на спецтрассе ГУ МВД России по Москве, ГКУ Центра организации дорожного движения правительства Москвы, службы движения ГУП «Мосгортранс», ГБУ «Гормост» и т.д. Эта встреча была организована ректоратом МАИ, чтобы решить неоднократно поднимаемые сотрудниками и студентами многие вопросы, касающиеся безопасности движения транспорта и пешеходов по близлежащим к институту территориям.

После детального, продолжавшегося более полутора часов осмотра опасных участков проезжей части и переходов, состоялось серьезное обсуждение ряда проблем: демонтажа и переноса расположенного на улице Царева, около входа на радиофакультет, информационного щита ГИБДД; улучшения регулировки светофора на пересечении ул. Царева и Ленинградского шоссе; демонтажа размещенного рядом второго светофора, основание которого мешает проходу пешеходов; косметического ремонта и улучшения освещения пешеходной галереи через мост Победы; нанесения разметки или установки светофора у пока что стихийного перехода после спуска с моста к ж/д платформе «Ленинградская»; установки защитного экрана для безопасного прохода пешеходов по мосту «Победы»; установки «лежащего полицейского» на проезжей части Факультетского проезда, около дома 3/7; организации остановки общественного транспорта (троллейбусов №№ 43, 6, 86 и автобуса № 105) «по требованию» на Ленинградском шоссе, около 4-й проходной МАИ, ремонта светофоров на Волоколамском шоссе, около Гидропроекта, и т.д.

Хочется надеяться, что посетившие наш институт официальные представители органов власти САО и районов Москвы смогут помочь маёвцам в решении перечисленных проблем.

Флора Калинко

Начало положено

Сколково. Это малоизвестное раньше слово теперь на устах у всех россиян хоть как то связанных с образованием и наукой. Инновационный центр Сколково - строящийся современный научно-технологический комплекс по разработке и коммерциализации новых технологий. В этом комплексе будут обеспечены особые экономические условия для компаний, работающих в приоритетных отраслях модернизации экономики России. Центр строится в тесном сотрудничестве с правительствами, исследователями и образовательными центрами многих стран мира.

В составе инновационного центра Сколково в октябре 2011 года был создан Сколковский институт науки и технологии. Как известно, его президентом стал профессор аэронавтики, аэронавтики и инженерных систем Массачусетского Института Технологий (MIT) Эдвард Кроули. Эдвард Кроули - давний друг Московского авиационного института, не раз бывал в гостях, осенью 2011 выступил на заседании Ученого совета МАИ с

докладом об особенностях образовательного процесса подготовки инженеров в Америке, в частности в Массачусетском технологическом институте (MIT). Тогда же Эдварду Кроули было присвоено звание «Почетного доктора» МАИ. MIT и МАИ также связывают давние научные интересы. Не случайно поэтому, когда была определена структура СколковоТеха, состоящая, в частности, из 15 исследовательских центров, МАИ получил предложение из Массачусетского технологического института стать одним из партнеров по созданию центра космических исследований. При этом Ларри Янг, профессор MIT, предложил декану факультета самолетостроения, профессору А.В.Ефремову стать содиректором этого центра. Надо сказать, что каждый Исследовательский центр формируется тремя равноправными партнерами: СколковоТехом, российским университетом или исследовательским институтом и зарубежным университетом или институтом. Формируются же они на

основе конкурса, подготовкой документов к которому сейчас и занимаются представители МАИ и MIT. Заявок на каждый тур конкурса подается много. Счет идет на сотни, поэтому сейчас невозможно предсказать результат. Однако в процессе работы МАИ и MIT выиграли небольшой так называемый «посевочный» грант. «Такая поддержка в виде seed-гранта была сделана с тем, чтобы мы не сидели сложа руки, а начинали совместно работать», - рассказывает А.В.Ефремов. - И когда в апреле этого года в МАИ приезжала делегация из MIT, мы сформировали техническое задание на этот грант. В рамках гранта российская сторона будет получать в течение 2 лет по 5 млн. рублей. Конечно, небольшие деньги на несколько проектов. Но это будет такое «семья», из которого должно что-то вырасти. То есть уже начинается работа по созданию центра. Оформление «посевочного» гранта завершается, после чего мы должны получить деньги и начать работу в течение двух лет. И это произой-

дет вне зависимости от того будем мы успешны при прохождении заявки на создание центра, или нет». «Посевочный» грант представляют несколько проектов. Два проекта объединены направлением «биоастронавтика». Они будут связаны с профилактикой неблагоприятных условий пребывания человека в космическом пространстве, в условиях длительного космического полета. Работы этого направления будут связаны с созданием средств искусственной гравитации, которые бы предотвращали негативное влияние длительного пребывания в невесомости на организм человека. Небольшой проект этого направления связан с разработкой нового поколения скафандров, которые позволяют легче и более безопасно перемещаться астронавту на планетах, к примеру, на луне.

«Второе направление включает два проекта. Один из них веду я, - продолжает профессор А.В.Ефремов, - связан он с разработкой нового поколения дисплеев для выполнения задач стыковки

космических летательных аппаратов. Это дисплеи, передающие прогнозную информацию, позволяющую повысить вероятность проведения стыковки с первого раза. И другой проект, руководителем которого является профессор, член. корр. РАН Олег Михайлович Алифанов, связан с исследованием лунной поверхности. Он подразумевает решение двух задач: одна связана с определением места посадки на лунной поверхности, а вторая - с созданием пенитраторов. Это такие устройства, которые выстреливаются в лунную поверхность, позволяют углубиться в нее и провести анализ структуры лунной поверхности. Вот это все проекты, над которыми мы начинаем работу в рамках «посевочного» гранта», подытожил Александр Викторович.

Начало сотрудничеству МАИ и Сколково положено. Остается надеяться, что оно будет развиваться и укрепляться.

Галина Снедкова

20 лет – юный возраст

Кафедре «Экономика инвестиций» недавно исполнилось 20 лет. В сегодняшнем номере «Пропеллера» о ее становлении и развитии рассказывает основатель кафедры и ее бессменный руководитель Александр Николаевич Трошин. А.Н. Трошин - профессор, д.э.н., действительный государственный советник РФ I класса. Вся его жизнь связана с МАИ. Выпускник нашего вуза 1960 года, он в 1965 г. защитил кандидатскую диссертацию, в 1976 г. - докторскую. В 1970 г. избран заведующим кафедрой «Организация машинной обработки экономической информации». С 1979 г. по 1996 г. работал начальником отдела Госплана РСФСР, начальником отдела Госплана СССР, 1-м заместителем Министра экономики СССР и РФ, заместителем секретаря Совета безопасности РФ. Все эти годы работал в МАИ по совместительству в должности профессора. За время работы в МАИ А.Н. Трошин опубликовал более 100 печатных работ; под его руководством подготовлены более 30 кандидатов наук. С 1991 г. является действительным членом Академии естественных наук. А.Н. Трошин награжден Орденом Трудового Красного Знамени и четырьмя медалями, ему присвоены почетные звания «Заслуженный экономист Российской Федерации», «Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации».

Как известно, в начале 1992 года руководством России был объявлен переход к рыночной экономике. Начался болезненный и сложный процесс экономических преобразований. При этом ставилась задача одновременно демонтировать старую экономическую систему, функционирующую на основе планов и жесткого государственного регулирования, и вводить рыночные механизмы, действующие на базе конкуренции, свободных цен, невмешательства государства во многие экономические процессы. Это была сложная и трудная задача, в первую очередь из-за отсутствия соответствующих кадров. И вот в конце 1992 года ректор МАИ А.М. Матвеев подписал приказ об образовании на факультете № 5 кафедры «Экономика инвестиций». Основная цель создания кафедры состояла в подготовке новых кадров, соответствующих принципиально новой экономической системе, основанной на рыночных механизмах. Эта кафедра не могла быть выделена из действующих кафедр факультета № 5 или создана путем преобразования одной из них. Изначально ставка делалась на новый учебный план, новую специализацию, на подготовку комплекса новых специальных дисциплин. В тех условиях важнейшей задачей был подбор необходимого кадрового состава кафедры. Нужно было заинтересовать преподавателей других кафедр факультета, в первую очередь кафедры 504, которые были энтузиастами и понимали сложность проблемы. Ведь в 1992 году не было самой элементарной литературы по рыночной экономике; не велось необходимых научных исследований, связанных с разработкой рыночных механизмов. Поэтому, в 20-летие кафедры 508, хочу выразить большую благодарность и признательность преподавателям и сотрудникам, которые не испугались и пришли работать

на новую кафедру. Это В.И. Фомкина, Е.В. Тарасова, Е.Н. Никулина, Д.М. Феломешкин. Несколько позже к нам присоединились В.И. Ульянов, А.А. Селезнев, В.А. Солонин. Именно на их плечи легла большая и трудная задача: разработать новый учебный план и программы по большому числу новых дисциплин, подготовить первые учебные пособия, создать самую необходимую материальную базу.

Сегодня можно твердо сказать, что со всеми задачами коллектив кафедры 508 справился. Сейчас у нас есть три сетевых компьютерных класса, причем один из них предназначен для свободного доступа студентов в определенные часы. Что касается цикла специальных дисциплин, то можно утверждать, что кафедра 508 является базовой в институте в области подготовки специалистов по специальности «Менеджмент организации». Нами разработан учебный план специальности и методическое обеспечение по основным дисциплинам, в том числе по таким дисциплинам, как «Финансовый менеджмент», «Экономика инвестиций», «Финансы и кредит», «Банковское дело», «Ценные бумаги». Коллектив преподавателей, авторов учебного пособия «Финансовый менеджмент», стал лауреатом премии имени 25-летия МАИ (первое место) в 2000 г. За последние три года преподавателями кафедры подготовлено и издано два учебника с грифом Министерства - «Финансы и кредит» и «Финансовый менеджмент».

Среди преподавателей кафедры 7 профессоров, докторов наук, специалисты в области банковского дела, инвестиционного проектирования и финансового

менеджмента. Преподаватели имеют международные сертификаты по «Управлению финансами» и «Расчету рентабельности и потребности в инвестициях» по программе «Heinz Nixdorf-Programm», по «Компьютерным технологиям» по программе «Siemens», прошли стажировки в Италии и Франции по программе Tacis.

С 1996 г. на кафедре была начата подготовка по направлению «Менеджмент» с присвоением квалификации бакалавра менеджмента, что дало возможность студентам технических факультетов МАИ получать второе высшее экономическое образование. С 1999 года кафедра предоставляет возможность работникам промышленности, руководителям, менед-

применением дистанционных образовательных технологий.

В настоящее время кафедра ведет подготовку бакалавров менеджмента по направлению 080200 «Менеджмент» по двум профилям - «Финансовый менеджмент на предприятиях высокотехнологичных отраслей промышленности» и «Инвестиционный менеджмент на предприятиях высокотехнологичных отраслей промышленности», бакалавров экономики по направлению 080100 «Экономика» - профиль «Финансы и кредит», магистров менеджмента по направлению 080200 «Менеджмент» - программа «Финансовый менеджмент».

Большое значение на кафедре уделяется научной работе: исследования проводятся в области оценки эффективности инвестиций, обоснования методов финансирования проектов развития авиационной техники, разработки моделей управления проектным финансированием и оценки эффективности управления финансовыми ресурсами предприятий авиационной промышленности.

Кафедра активно участвует в подготовке кадров высшей квалификации. В настоящее время на кафедре проходят подготовку: 1 докторант 10 аспирантов и соискателей. 17 выпускников кафедры защитили диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук.

На кафедре 508 была создана первая на факультете телеаудитория для чтения лекций по дисциплинам кафедры на филиалах МАИ и для проведения телемостов с учащимися выпускных классов школ городов Москвы, Зеленограда, Гагарина по профориентации и привлечению их к поступлению в МАИ.

За 20-летний период кафедрой подготовлено более 200 специалистов по очной форме обучения, 300 - в колледже, в настоящее время более 250 слушателей обучается по очно-заочной и 127 по заочной форме с применением дистанционных образовательных технологий.

Конечно, срок в 20 лет для становления кафедры небольшой. Но за эти годы созданы хорошие основы для ее дальнейшего развития, и коллектив полон сил и энергии для совершенствования учебно-научного процесса.



Коллектив кафедры «Экономика инвестиций»

жерам, аудиторам, инженерам получить второе высшее экономическое образование на базе полного или незаконченного высшего технического. Выпускники получают квалификацию инженера-экономиста или экономиста-менеджера.

В 2000 г. кафедра 508 одной из первых начала подготовку по магистерской программе «Финансовый менеджмент». В 2002 г. первым выпускникам присвоена степень магистра менеджмента. Среди них - финансовые аналитики и консультанты, трейдеры на фондовом рынке, руководители отделов кредитных организаций.

С 2002 г. кафедра проводит большую работу по организации заочного обучения с

ЮБИЛЕЙ

Служу России и авиации!

Г.И. ЖИТОМИРСКОМУ 90 ЛЕТ!

Есть люди, о которых можно говорить не модным сегодня «высоким стилем». А как иначе говорить о человеке, вся долгая и очень не простая жизнь которого посвящена служению авиации и России? Георгию Иосифовичу Житомирскому 90 лет. Возможно, он сегодня единственный из оставшихся в живых после окончания ВОВ, кто прошел весь путь от ефрейтора до полковника в военно-воздушных силах и сумел после ранения совершить много полезных дел, подняться до уровня Заслуженного деятеля науки и техники РФ, профессора, доктора технических наук, лауреата премии Правительства РФ.

Начало пути

В юности он мечтал стать летчиком, но этой мечте суждено было сбыться лишь в начале Великой Отечественной войны, когда он в 18 лет был направлен на учебу в лётное училище. Сначала он успешно окончил училище первоначального обучения, а затем, с отличием, и училище лётчиков-штурмовиков, получив при этом вместо одной звездочки на погоны, сразу две.

Конечно, он, как и все, рвался на фронт, но до исполнения этой своей мечты ему пришлось сделать немало полезного для своего училища, чтобы вырваться из длинной очереди на полёты. Пришлось пройти немало испытаний, чтобы вырваться и из запасного авиаполка, куда выпускников направили вместо фронта, и где меньше всего думали о лётной подготовке попадающих в этот полк офицеров-лётчиков... Так или иначе, но к концу лета 1944 года Г.И. Житомирский, как старший по званию, доставил команду выпускников училища в 766 штурмовой авиационный полк действующей армии!..

В 766 Краснознаменном ордена Кутузова штурмовом авиаполку

Жизнь и боевая деятельность в этом полку практически не отличалась от известного фильма «В бой идут одни старики». Правда, там истребители, а в 766 – штурмовики, поющая 1-я эскадрилья – и там, и там. Но бои в Восточной Пруссии, и особенно при штурме Кенигсберга, которые вёл 766-й, по накалу трудно вообще с чем-нибудь сравнивать.

Начатое наступление наших наземных войск на Восточную Пруссию в начале 1945 г. проходило очень успешно. Когда первая восьмерка штурмовиков очутилась в небе Пруссии, внизу был сплошной дым пожаров. В этой восьмерке (а она состояла из лётчиков 766-го) было шестеро «стариков» и двое «молодых». И одним из двоих был Георгий Житомирский, совершавший свой первый боевой вылет. В последующих боевых вылетах приобретался боевой опыт, который впоследствии широко использовался при разработке проекта штурмовика.



Фото на память.

Но Кенигсберг!.. Там, в превращенном в крепость городе, сосредоточилось все отступающие фашистские войска. Историки говорят: в Кенигсберге было 450 зениток, плюс крупнокалиберные пулеметы и все, что могло стрелять... После войны подсчитали, что в среднем бомбардировщик, пока его не сбивали, совершал порядка 80 вылетов. Ис-

требитель – 104 вылета. Штурмовик – 53.

1-й вылет Георгия на эту крепость прошел удачно, но во втором его самолет подбили, а он сам получил ранение. Ему удалось дотянуть самолет до своей территории, посадить его и спасти своего стрелка. Однако он сам угодил на полгода в госпитали. Всё это время он думал, как, несмотря на полученные стрессы и последствия ранения, вернуться в строй. Думал и о том, как получить необходимые знания – их пока явно не хватало, на то, чтобы сделать что-нибудь стоящее.

...В Калининграде недавно открыли памятник экипажу ИЛ-2, погибшему в бою. На мемориальной табличке есть пронзительные слова, обращенные к молодежи, к грядущим поколениям:

От воинов честных, простых,
Победы и мира достигших,
Прошу: кто остался в живых,
Скажите спасибо погибшим.

Послевоенные годы



Президент РФ В.В. Путин вручает Г.И. Житомирскому орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени.

Сразу после окончания войны в 1945 году Георгий Иосифович поступил в ВВИА им. проф. Н.Е.Жуковского. Однополчане, провожая его на учебу, дали наказ создать такой штурмовик, который бы сочетал высокую огневую мощь с надежной защитой самолёта и экипажа. Г.И. Житомирский наказ этот выполнил.

Еще во время учебы в Академии он, продолжая осваивать новые типы самолетов, начал работу над проектом перспективного самолёта-штурмовика и уже почти 65 лет её продолжает. За это время Георгий Иосифович получил основательное военно-инженерное образование, окончив с отличием в 1951 году ВВИА им. Н.Е.Жуковского. Затем преподавал в лётном училище и Киевском высшем военно-инженерном авиаучилище. Он освоил и летал на 7 типах самолётов, среди которых были Ил-2, Ил-10, Ту-2 и уже реактивный бомбардировщик Ил-28.

С 1951 по 1980 годы Г.И.Житомирский непосредственно участвовал в подготовке для ВВС более 4500 офицеров (лётчиков и инженеров), многие из которых достигли высоких командных должностей и званий. В 1963 году Георгий Иосифович защитил кандидатскую диссертацию, в 1970 – докторскую. И в 1974 году стал профессором. Он активно занима-



лся наукой, являясь организатором и исполнителем многих НИР и издал более 150 научных трудов, направленных, в основном, на изыскание и реализацию рациональных путей повышения боевой эффективности фронтовой авиации. Подготовил по тем же научным направлениям 20 кандидатов технических наук.

Педагог с большой буквы

В 1980 году профессор Г.И. Житомирский начинает свою работу в МАИ.

И здесь в полной мере раскрылся педагогический талант Георгия Иосифовича. Он не просто читал свой курс: «Конструкции самолётов», а развивал у студентов «основательные навыки инженерно-конструкторского мышления и стремление к активному поиску и добыванию новых профессиональных знаний».

Г.И.Житомирский – педагог с большой буквы. Созданное им и используемое в учебной работе полное учебно-методическое обеспечение курса «Конструкция самолётов» способствует развитию инженерно-конструкторского мышления студентов. В свои лекции Георгий Иосифович внедрил методы проблемного обучения, направленные на вовлечение студентов в активное обсуждение каждой темы. Занятия проходят в диалоговом режиме. Теоретические знания закрепляются в процессе практических работ.

Помимо академических занятий для большей заинтересованности студентов профессией авиаконструктора Г.И.Житомирский инициировал создание Клуба интересных встреч. Этот клуб действует уже более 15 лет, органично продолжая курс конструкции самолётов для студентов 3-го курса по специальности самолётостроение, закрепляя и расширяя их знания по выбранной профессии. В ходе встреч с видными конструкторами, с лётчиками-испытателями и другими яркими представителями авиационной профессии студенты имеют возможность задавать любые вопросы и, получая обстоятельные ответы, расширять свой кругозор. Задача Клуба – расширить путь в профессию!

За время педагогической работы с 1951 года Г.И. Житомирский выпустил 5 учебников. При этом, в 2000 году ему была присуждена премия Правительства РФ в области науки и техники за учебник «Конструкция

самолётов». В 1995 году он был удостоен звания «Заслуженный деятель науки и техники РФ», а в 2003 году – звания «Почётный работник высшего профессионального образования».

Наказ однополчан выполнил

Г.И. Житомирский – автор и научный руководитель трёх инновационных проектов, в числе которых базовый для видов Вооруженных Сил инновационный проект перспективного самолёта-штурмовика С-2.

«С 1995 года мной был организован и начал работу над проектом С-2 центр проектных исследований и руководства проектом – экспериментальное КБ (ЭКБ) из наиболее подготовленных специалистов-профессионалов МАИ, НИИ, ОКБ, Академий, – рассказывает Георгий Иосифович. – Тем самым был реализован инновационный подход к самой технологии процесса проектирования, показавший реальные возможности резко улучшить качество проекта, снизить сроки и материальные затраты на проектирование самолёта».

В 2005 г. успешно защищен аванпроект самолёта С-2 с удовлетворением требований ТЗ. По проекту С-2 получено много положительных заключений и отзывов от компетентных организаций: «...Проект штурмовика С-2 может рассматриваться как один из вариантов перспективного самолёта-штурмовика (ПСШ)». Работы по этому проекту продолжают и в настоящее время. Несмотря на возраст, Г.И. Житомирский работает ещё над одним серьёзным инновационным проектом «Транспортная система малой авиации» для решения социально-экономических проблем освоения труднодоступных районов страны. И на сегодняшний день уже готовы материалы для презентации его начального этапа.

Послесловие

За скупыми строчками краткой биографии порой трудно разглядеть реального человека, уникальную личность. Человека, прошедшего путь от ефрейтора до полковника в военной жизни и получившего после этого столько высоких почетных наград. Только подумайте в эти числа: 71 год трудового стажа и почти 62 года профессорско-преподавательской деятельности. За эти годы одним человеком(!) было подготовлено около 7000 учеников, офицеров для ВВС и конструкторов для авиапрома. Не случайно поэтому 25 декабря 2003 года



Занятия со студентами в лаборатории 1-го факультета.

Указом президента РФ Георгий Иосифович был награжден орденом «За заслуги перед Отечеством» 4-й степени.

Он прослужил в ВВС 40 лет. Инвалид ВОВ. Награжден орденами «Боевое Красное Знамя», «Отечественной Войны 1 степени», «Красной Звезды», медалями «За боевые заслуги», медалью Совета безопасности РФ «За заслуги в обеспечении национальной безопасности» (2008 г.) и др. (всего 20 медалей).

Г.И.Житомирский и сегодня в строю. Весь свой богатейший опыт он старается передать новому поколению авиастроителей, чтобы они с честью продолжили дело своих учителей.

Галина Михайлова
Фото Анатолия Жданова и из архива
Г.И.Житомирского

В ПРОФКОМЕ СТУДЕНТОВ МАИ

ВЫПУСКНИКИ 2013 ГОДА

Выборы состоялись

6 февраля при переполненном до отказа малом зале ДК МАИ прошла внеочередная конференция профсоюзной организации студентов и аспирантов нашего института. С отчетным докладом о работе, проделанной профсоюзным комитетом за 4 года, выступил её председатель Николай Степанов. Он отметил, что профком принимал активное участие во всех мероприятиях культурно-массового и спортивного характера, проводимых нашим вузом. Кроме того, молодые активисты ежегодно организовывали традиционные соревнования по стритболу на Кубок профкома и по мини-футболу на приз газеты «От винта».

За отчетный период с мая 2009 года были выданы путёвки и курсовки более чем 5 тысячам студентам и аспирантам, почти 3 тысячи человек получили талоны на льготное питание. Благодаря активной работе профкома, удалось добиться для МАИ увеличения квоты на получение дотации Мэрии Москвы ежемесячных дотаций: с 800 дотаций по 800 рублей — в 2009 году, до 1500 дотаций по 1100 рублей — в 2012 году. Это составило почти 70 тысяч дотаций на общую сумму более 60 млн. рублей. При этом из стипендиального фонда ежегодно выдавалась материальная помощь почти 3000 студентам очной формы обучения на сумму более 10 млн. руб. Итого за отчетный период было выдано матпомощи на сумму, превышающую 40 млн. рублей, более 10000 студентам.

Решение вопросов, связанных с отдыхом маёвцев, является одним из важнейших и основных направлений работы профкома. Общественники занимаются организацией посещения музеев в Москве и в Подмосковье, экскурсий в разные города, в том числе и в Санкт-Петербург, приобретением и выдачей абонементов для занятий плаванием в бассейне «Октябрь» и др. Но самое главное — студенты получают возможность оплачивать лишь часть полной стоимости путёвки (от 30% до 60%), отправляясь отдыхать не только на институтские спортивно-оздоровительные базы, но и в Болгарию, на известный курорт «Солнечный берег».

В заключение конференции состоялась процедура выборов, в результате которых обновился состав профкома, а также большинством голосов председателем профсоюзной организации сроком на 5 лет был переизбран Николай Валерьевич Степанов, в адрес которого во время прений было сказано много тёплых слов, в частности, профессором А.В. Вестяком и почётным гостем из Высшей школы экономики М.В. Оганесяном.

Флора Калинко



Звание – лейтенант!

1 марта в Большом зале Дворца культуры и техники нашего вуза прошла торжественная церемония присвоения офицерского звания «лейтенант» выпускникам Учебного военного центра при МАИ. Впервые ребята, закончившие УВЦ, отправятся служить по контракту офицерами в военно-воздушные войска. Им придется трудиться в разных уголках Центральной части России: от Псковской области до Твери и Оренбурга.

Выпускников — шестерых молодых офицеров, поздравили проректоры МАИ: полковник Н.Н. Юров и профессор М.Ю. Куприков, начальник УВЦ, полковник С.А. Араев. Дипломы об окончании факультета МАИ «Робототехнические и интеллектуальные системы» вручил молодым специалистам декан К.М. Тихонов, сказав много теплых слов в их адрес.

По-отечески напугствовал только что получивших звания офицеров референт командующего войсками ВКО, генерал-майор запаса В.А. Байкин.

Кроме дипломов, нагрудных знаков с эмблемой ALMA MATER и лейтенантских погон, выпуск-

никам УВЦ при МАИ были вручены: наручные часы с символикой ВВС, контракты о прохождении военной службы и личные номера.

Итак, в добрый путь, молодые офицеры, и не забывайте свой родной вуз, который дал Вам «путевку в жизнь» - гражданскую профессию и военное звание.

Флора Калинко



Учёба в МАИ окончена

30 января в зале Ученого совета института состоялось торжественное вручение дипломов об окончании 1 и 3 факультетов МАИ 15 иностранным студентам из 6 стран мира. Среди выпускников 10 граждан Малайзии и по одному человеку из Азербайджана, Беларуси, Казахстана, Киргизии и Эквадора. Из этого числа молодых инженеров только четверым Главная аттестационная комиссия дала рекомендации для поступления в аспирантуру.

Алена Баранова



Знакомство с зарубежным опытом

СТАЖИРОВКИ

Делегация отправившихся на стажировку в Германию маёвцев состояла из 12 человек (1,2,6 факультеты). Возглавлял её профессор, председатель Совета НИРС МАИ Ю.Ю. Комаров.

...В аэропорту Шёнефельд у белого микроавтобуса нас ожидали сопровождающие - переводчица Андреа и госпожа Вранке из института повышения квалификации Технического университета Дрездена, той организации, которая и была ответственна за нашу стажировку.

Сразу же из аэропорта мы поехали в место под названием Адлерсхоф. Это научный городок в Берлине, его официальное название «город науки, технологий и средств массовой информации». Там располагаются более чем 900 различных высокотехнологичных малых и крупных компаний и множество подразделений институтов и университетов, где работают более 15000 человек. Однако ранее, до войны, в этом районе располагалось лётное поле Йоханнисталь, с которого был запущен первый моторный самолёт Германии. Сейчас он сохранился лишь в виде точной модели и висит в одном из ангаров в этом городке. В 1912 году Немецкий институт экспериментальной авиации построил в Адлерсхофе свою штаб-квартиру. В 1918 году на аэродроме Адлерсхофа была проведена серия конкурсов истре-

бителей различной конструкции, которые должны были усилить немецкую авиацию во время первой мировой войны. После второй мировой войны аэродром был закрыт. Его лаборатории и испытательные стенды, установленные еще в 20-х и 30-х годах XX века, сейчас являются историческими памятниками, по которым нам, после некоторой исторической справки, и устроили экскурсию.

На следующий день наша программа была посвящена более современному темат. Нам предстояло посетить 3 места: «COTESA composites» - компанию по производству продуктов из композиционных материалов; институт производства легких конструкций и полимерных технологий. А в конце дня мы должны были провести круглый стол с представителями компании «ASIS» - AeroSpace Initiative Saxony, которая является структурой, объединяющей практически все компании по производству изделий для аэрокосмической отрасли Германии в Саксонской земле.

Начался наш второй день с лекции и знакомства с производством в компании COTESA. Глава отдела контроля качества продукции ознакомил нас со структурой компании и ее историей, которая началась относительно недавно — в 2002 году. За десять лет компания COTESA смогла стать одним из серьезных производителей композиционных

материалов высокого качества для самолетостроительной отрасли Европы и, главным образом, для компании Airbus.

COTESA имеет в своем ассортименте большой набор современной техники для производства композиционной продукции. Основателями ее являются два доктора наук из Технического университета Дрездена. Производственные цеха компании оснащены многочисленными и разнообразными автоклавами, самые большие из которых, достигают 8 метров в длину и 2,2 метра в диаметре. Так же в ассортименте компании есть два 5-и осевых фрезерных станка с ЧПУ. Кроме того, широкий набор приборов и лабораторий для проверки качества изделия: начиная от обыкновенного ручного фонарика техника-контролера, осуществляющего первичный контроль изделия, и заканчивая 4-х канальным ультразвуковым сканером для поиска микропор в изделиях.

На сегодняшний день большую часть своей продукции компания COTESA производит по заказу компании Airbus для таких самолетов как: A318-A321, A330/340, A380 и военный транспортный самолет A400M.

После ознакомления с производственным процессом в компании COTESA мы отправились в Институт производства легких конструкций и полимерных технологий —

«ILK», который является одним из отделений Технического университета Дрездена (TUD).

Профессор Роберт Бём, подробно рассказал нам, чем они занимаются и какую продукцию разрабатывают. Это и встроенные световые датчики напряжения в материале, и баллоны высокого давления и трубопроводы из композиционных материалов (плетеной структуры), и легкие корпуса автомобилей и поездов, и исследование и поиск новых структурных решений для создания сложных конструкций трубопроводов, и многочисленные испытания изделий и многое другое.

Нам были показаны цеха этого института. Сотрудники института ищут решения по совершенствованию технологии создания легких конструкций во всех сферах нашей жизни. В том числе и идут по пути матушки-природы: они заинтересовались, почему у кактусов в тех местах, где к основному телу кактуса примыкает его отросток (молодой побег), сечение этого отростка имеет меньший диаметр, по сравнению с дальнейшей его частью. Это странно потому, что именно в месте контакта отростка с основным телом кактуса возникают самые большие напряжения и логично компенсировать их увеличением диаметра в этом месте.

Исследуя структуру кактуса на томографе, находящемся здесь же в одной из комнат исследователь-

ского ангара, они установили, что в месте контакта отростка с главным телом кактуса, структура его волокон устроена несколько иначе, чем это видится на первый взгляд. Отросток контактирует с телом главного кактуса не только в этом месте — он оплетает волокнами весь периметр главного тела кактуса на уровне своего возникновения, и за счет этой оплётки держит всю свою массу, поэтому и большое сечение в точке контакта ему уже не требуется.

Этот принцип сейчас заложен учеными в алгоритм создания плетёных структур в местах разветвления трубопроводов высокого давления из композиционных плетёных материалов.

Несколько отдельно в ангаре стоял электрический спорткар, кузов которого сделан из композитов. В вестибюле одной из лабораторий института располагалась модель пикникового велосипеда, сделанного так же из композиционных материалов.

Завершил второй день нашей стажировки круглый стол с руководителями компании ASIS, на котором нас знакомили с методиками проектирования и производства продукции, с вопросами контроля качества и обучения специалистов на немецких предприятиях, работающих в аэрокосмической сфере.

Константин Пушкин
(продолжение в следующем номере)