

www.kai.ru

#каи #каи85 #каипупземли

События | Новый дом: как перевозили легендарный Ту-144 стр. 16-17

Крылья №2 | 1781
Апрель-Май 2017

Газета Казанского
национального исследовательского
технического университета

Выпускается с 1956 года

КРЫЛЬЯ



В номере:

стр. 4-5 Его именем назван университет

стр.8 Владимир Шарпагов: «Именно знания, полученные в КАИ, сделали из меня грамотного пилота!»

стр. 10-11 Каиграфика: история учебных зданий КАИ

стр. 15 К 110-летию Петра Васильевича Дементьева



«Пусть каждый студент будет отличником, каждый выпускник станет легендой, каждый научный проект – прорывом!»



В этом году в жизни нашего университета большое событие – Казанскому авиационному институту 85 лет.

Это еще совсем юный возраст для вуза. Но, несмотря на это, КАИ сегодня является ведущим профильным вузом Поволжья, входящим в число лучших образовательных учреждений России. Наш университет – признанный в стране и за рубежом современный образовательный и научно-исследовательский комплекс, который готовит высококвалифицированные кадры для наукоемких отраслей промышленности.

Свою историю КАИ начал в 1932 году и проделал непростой, но плодотворный путь от института с двумя отделениями до ведущего

национального исследовательского университета.

Каждый год наш вуз выпускает плеяду выдающихся инженеров, конструкторов, ученых. Мы гордимся легендарными выпускниками: Борисом Губановым – главным конструктором ракетно-космической системы «Энергия» – «Буран», Владимиром Садовниковым – организатором производства мобильных ракетных комплексов «Пионер» и «Тополь», Михаилом Симоновым – конструктором самолетов Су-24, Су-27 и многими другими. В разные годы в КАИ работали Сергей Королев, Георгий Жирицкий, Николай Четаев и Валентин Глушко, который создал у нас первую в стране кафедру ракетных двигателей.

Подготовка кадрового резерва страны – основополагающая цель вуза, с которой он, без всякого преувеличения, блестяще справляется долгие годы. За все время существования университета преподаватели и сотрудники КАИ прикладывали максимальные усилия для того, чтобы дать студентам необходимый научно-технический багаж знаний и важный жизненный опыт. Мы с благодарностью вспоминаем их. Продолжая добрые традиции, заложенные основателями инженерной школы КАИ, мы совершенствуем образовательный и научный процесс в соответствии с реалиями и тенденциями XXI века.

За последние несколько лет в КНИТУ-КАИ было реализовано множество прорывных проектов, которые и по сей день играют значимую роль в развитии сферы инженерного образования и научно-технического комплекса республики и России. В 2013 году КНИТУ-КАИ стал единственным вузом России, который выиграл четыре мегагранта Министерства образования и науки РФ. В 2014 году на базе КНИТУ-КАИ был открыт уникальный проект мирового уровня – Германо-Российский институт новых технологий (ГРИНТ). В сентябре 2015 года открыт Инженерный лицей КНИТУ-КАИ для одаренных детей.

Мы с нуля создали Центр судостроения, Центры аддитивных технологий, инженерного моделирования, Инженерный центр мирового лидера Siemens, Центр машиностроения «Тюрингия». Открыли суперсовременные технологические центры КАИ-Лазер, КАИ-Композит, КАИ-Квант, КАИ-Ресурс. Они оснащены самым современным оборудованием, здесь работают очень амбициозные и талантливые молодые ребята.

Наши молодые ученые, выпускники, аспиранты и студенты добились невиданных ранее высот. С днем рождения, любимый вуз! С днем рождения, КНИТУ-КАИ! С уважением,
Ректор КНИТУ-КАИ
А.Х. Гильмутдинов

международных премии им. А.Н. Туполева и премии им. В.Е. Алемасова для молодых ученых, научно-познавательная выставка «Идеи 2020. Путешествие в мир будущего», эксперимент «Магдебургские полушария», Всероссийский флешмоб «Подними голову!», приуроченный к 55-летию со дня первого полета Юрия Гагарина в космос, первый выпуск магистрантов ГРИНТ и чемпионат мира по композитам Composite Battle. От имени руководства университета и от себя лично я поздравляю лицеистов, студентов, магистрантов, аспирантов, молодых ученых, выпускников, преподавателей, сотрудников и ветеранов с этой знаменательной датой. Желаю крепкого здоровья, гармонии, благополучия.

Юбиляру – университету – желаю процветания и приумножения достигнутых результатов. Пусть каждый студент будет отличником, каждый выпускник станет легендой, каждый научный проект – прорывом. У нас впереди много целей и задач, которые мы бесспорно преодолеем достойно и приложим все усилия, чтобы КАИ блистал на мировой арене еще долгие годы.

С днем рождения, любимый вуз! С днем рождения, КНИТУ-КАИ! С уважением,
Ректор КНИТУ-КАИ
А.Х. Гильмутдинов



Кафедра КНИТУ-КАИ создана на базе компании «ПОЗИС»



На базе компании «ПОЗИС» (Акционерное общество «Производственное объединение «Завод имени Серго») 14 апреля была открыта базовая кафедра КНИТУ-КАИ «Техническая подготовка и организация производства». Кафедра создана в соответствии с решением Ученого совета университета от 26 декабря 2016 года.

Инженерный лицей КНИТУ-КАИ открыл первый «Урок по композитам»

Министр образования и науки Российской Федерации О. Ю. Васильева торжественно открыла 11 апреля уникальный научно-производственный комплекс «Композиты России» – ведущее структурное подразделение МГТУ им. Баумана, которое реализует ряд комплексных проектов с целью модерниза-

ции экономики страны. В ходе торжественного открытия комплекса был дан старт уникальному образовательному проекту. Глава Минобрнауки России лично открыла первый «Урок по композитам» для школьников. В рамках встречи на прямую связь вышли инновационные центры из двух регионов страны – Технополис



Новое подразделение включено в структуру Зеленодольского института машиностроения и информационных технологий (ЗИМИТ, филиал КНИТУ-КАИ). Заведующим кафедрой стал Р.Ш. Хасанов, генеральный директор АО «ПОЗИС», выпускник нашего университета по специальности «Технология машиностроения, металлорежущие стан-

ки и инструменты». На церемонии открытия новой кафедры присутствовали ректор КНИТУ-КАИ А. Х. Гильмутдинов, проректор по научной и инновационной деятельности С. А. Михайлов, проректор по административной работе и филиалам Б. Х. Зиннуров, проректор по образовательной деятельности Н. Н. Маливанов, проректор по

развитию В. М. Гуреев, директора институтов и других структурных подразделений университета. «ПОЗИС» является ведущим машиностроительным предприятием России, единственным в ГК «Ростех» и Республике Татарстан производителем крупной бытовой техники и высокотехнологичного медицинского холодильного оборудования. дутся в Инженерном лицее с прошлого учебного года. Наши ребята уже выполнили ряд проектов и завоевали II место в Первом Юношеском Чемпионате России по композитам «Junior Composite Battle» в рамках Первого Международного Чемпионата по композитам Composite Battle World Cup Kazan 2016.





Его именем назван университет



КНИТУ-КАИ – привычная для большинства людей аббревиатура. Но немногие знают, что имя выдающегося советского авиаконструктора институту было присвоено лишь в 1973 году. Что самое удивительное – не все студенты знают, кем был Андрей Николаевич...

Ему нравилось создавать то, что до него еще никто не создавал, то, что миру было сложно представить.

В Императорском Московском техническом училище (ИМТУ), куда Tupolev поступил в 1908 г., он слушал лекции самого Николая Егоровича Жуковского. Под руководством «отца русской авиации» участвовал в постройке планера, на котором вскоре самостоятельно совершил свой первый полет. Еще будучи студентом, Tupolev руководил проектом по разработке аэродинамической трубы, которая эксплуатировалась до 1923 г.

В 1918-м Андрей Николаевич получает звание инженера-механика. О его дипломном проекте Жуковский скажет: «Гидроплан, представленный нашим инженером Tupoleвым (он в это время уже работал в должности заместителя руководителя расчетно-испытательного бюро), представляет выдающееся исследование».

В 1921 г. сотрудники ЦАГИ выбрали Tupoleva заместителем Жуковского. Его должность официально называлась «товарищ директора». Работа с Жуковским выработала у Tupoleva стремление к прочной связи теории и практики, любовь к глубоко продуманному эксперименту. Андрей Николаевич научился за сложными математическими выкладками видеть прежде всего физический смысл, поэтому он мог дать глубокую научную оценку эксперименту и предложить правильное решение.

Эстафету, принятую от Жуковского, Tupolev нес достойно, и вокруг него появлялись люди, имена которых впоследствии стали известны всей стране. Tupoleva считали своим учителем многие авиационные конструкторы, и в их числе Петляков, Сухой, Мясищев, Архангельский, Незваль и многие, многие другие.

Для Tupoleva раньше, чем для многих стало очевидно, что только переход от деревянных конструкций к металлическим позволит выйти на больший ресурс и высокий уровень нагрузок. Ведь массы летательных аппаратов постоянно росли, все выше были требования к их скорости и маневренности. Созданная комиссия по металлическому самолетостроению во главе с Tupoleвым постепенно переросла в опытное конструкторское бюро. Выработался оригинальный подход к решению возникавших сложных проблем, заключавшийся в последовательном поиске сначала менее, а потом более сложных решений.

Андрей Николаевич вначале сконструировал цельнометаллические аэросаны и глессер, на которых было «вживую» испытано поведение нового металла, затем – опытный самолет смешанной конструкции (дерево и металл) АНТ-1. Это позволило окончательно утвердиться во взгляде: металл – основа будущего авиапрома страны.

В 1923 г. Tupolev создал свой первый легкий самолет смешанной конструкции – АНТ-1, в 1924-м – первый советский цельнометаллический самолет АНТ-2, в 1925-м – первый боевой цельнометаллический самолет АНТ-3, строившийся серийно. В 1923 г. был построен экспериментальный двухместный цельнометаллический самолет АНТ-2, и возглавляемый Tupoleвым коллектив уверенно приступил к проектированию одномоторного самолета-разведчика АНТ-3 (Р-3). Под названием «Пролетарий» он завоевал мировую известность, когда М.Громов в 1926 г. совершил на нем полет по столицам Западной Европы. Но главный итог этой работы измерялся, конечно, не только высотой и дальностью полета этих машин. Росла уверенность, что авиация молодой Страны Советов находит-

ся на правильном пути. Однажды руководство страны обратилось к солидной английской фирме с просьбой спроектировать многомоторный самолет. Иностранцы специалисты потребовали два миллиона и два года срока. Tupolev со своей командой выполнил этот проект за девять месяцев и, разумеется, значительно дешевле. Так в 1925 г. появился на свет АНТ-4 (ТБ-1) – первый в мире тяжелый цельнометаллический бомбардировщик. Было выпущено более двухсот ТБ-1.

В 1925 г. Tupolev принял заказ на проектирование первого истребителя ЦАГИ – АНТ-5 (И-4). Эту работу он доверил ученику – Павлу Сухому, потерпевшего катастрофу в 1942-м (он был построен с другим вариантом силовой установки на Казанском авиационном заводе), для Tupoleva была сродни гибели собственных детей...

В 1930-е годы Tupolev проектирует и строит один из самых знаменитых своих самолетов – АНТ-25, на котором был совершен беспримерный по тем временам беспосадочный перелет на другой континент. Одновременно он приступил к проектированию истребителя АНТ-29, а также первого в стране истребителя с убирающимся шасси АНТ-31, вел работы по дирижаблестроению, продолжал проектирование аэросаней. Используя свое положение главного инженера авиационного управления Наркомата тяжелой промышленности, Tupolev, внимательно следивший за всем новым в мировом авиастроении, настаивал на приобретении лицензии на производство американского самолета ДС-3 «Дуглас» и закупке для него всей плазозаводной технологии. Этот самолет под названием Ли-2 эксплуатировался в СССР до 60-х годов.

Невероятно насыщенным во многих смыслах для Андрея Николаевича оказался 1937 г. 5 мая его АНТ-7 первым из советских самолетов пролетел над Северным полюсом. 21 мая четырехмоторные гиганты АНТ-6 высадили на льды участники первой дрейфующей станции «Северный полюс-1». Экипажи Чкалова и Громова на АНТ-25 соединили СССР и США по кратчайшему пути – через Северный полюс. На его самолетах был установлен ряд мировых авиаци-

онных рекордов. Казалось, для машин Tupoleva уже не было невозможных расстояний. Так, вариант АНТ-25 с дизельным двигателем, по расчетам, мог преодолеть 25 тысяч км, и на нем планировался облет Земли по 55-й параллели. Тщательная отработка конструкций, использование новых материалов и технологий положительно сказались на скоростных характеристиках «туполевских» машин. Так, бомбардировщик АНТ-40 (в серии получивший обозначение «скоростной бомбардировщик»,

тревожающей организации. Приговор, объявленный 28 мая 1940 г., гласил: 15 лет тюремного заключения и 5 лет поражения в правах. Исчисление срока начиналось с ареста, 21 октября 1937 г. Одновременно было возбуждено ходатайство перед Верховным Советом СССР о лишении Tupoleva орденов Ленина, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды и «Знак Почета». В конце июля 1941 г. за успешную работу по созданию бомбардировщика нового поколения («проект

103», будущий Ту-2) Tupolev был освобожден и вместе со своим ОКБ эвакуирован в Омск. Там на базе недостроенного завода тракторных прицепов был создан завод №166, на котором выпускались Ту-2 и дальний бомбардировщик В.М. Мясищева. Вскоре получили свободу еще около 20 «туполевцев», не успевших погибнуть в шахтах и на лесоповалах. Концепцию Tupoleva по пикирующему бомбардировщику реализовал и его ученик Владимир Петляков, создавший свое КБ, а его знаменитый Пе-2 строился на Казанском авиационном заводе.

Руководство страны воспользовалось вынужденной посадкой на Дальнем Востоке нескольких американских стратегических бомбардировщиков Б-29, и поручило Tupolevu воспроизвести этот самолет. Tupolev выполнил задание – была сделана точная копия Б-29. Так родился Ту-4 – первый носитель атомной бомбы. После войны Tupolevu поручили создать скоростной реактивный бомбардировщик среднего радиуса действия. Андрей Николаевич одновременно с проектированием нового самолета дал задание на установку реактивных двигате-

лей на бомбардировщик Ту-2. Такой экспериментальный самолет, названный Ту-12, был построен, всесторонне испытан и послужил основой для проектирования и постройки реактивного бомбардировщика Ту-14. А далее последовали знаменитые Ту-95, Ту-16, Ту-124, Ту-134, Ту-154. 31 декабря 1968 г. в воздух поднялся первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144, главным конструктором которого был Алексей Андреевич Tupolev, впоследствии ставший преемником Андрея Николаевича на посту Генерального конструктора.

Помимо «большой авиации» под руководством Tupoleva разрабатывались крылатые ракеты, беспилотные разведчики, велись исследования по гиперзвуковому аппарату. В 1955 г. начались работы над бомбардировщиком с ядерной силовой установкой, позже – над самолетами с силовыми установками, работающими с альтернативными видами топлива. На самолетах, сконструированных Tupoleвым, установлено 78 мировых рекордов, выполнено около 30 выдающихся перелетов. До последнего дня своей жизни (22 декабря 1972 г.) Андрей Николаевич не покидал поста Генерального конструктора. Надо отметить, он всегда очень переживал за всех тех, кто погиб при создании и испытаниях его техни-



ки. Причин было много – авиация стремительно развивалась, многое было неизвестно, проявлялся и человеческий фактор... Но Андрей Николаевич всегда в первую очередь спрашивал за происшествия и гибель людей с себя. Он не только предлагал и реализовывал конкретные проекты (под руководством авиаконструктора создано свыше 100 типов военных и гражданских самолетов, 70 из которых строились серийно), но и определял направление развития авиации. За всем этим – колоссальный труд, нечеловеческое порой напряжение, испытания судьбы, непростой выбор многих решений, которые позволили сохранить и честь, и достоинство человека с фамилией Tupolev, а марку «Ту» сделать одной из самых известных в мире. Проектируя постоянно усовершенствующиеся самолеты, Tupolev начинался реконструкция под новую технику всех отечественных аэропортов.



За 104-м последовал созданный на базе бомбардировщика Ту-95 турбовинтовой межконтинентальный лайнер Ту-114. Работа по реактивной пассажирской авиации наращивала обороты, с конвейера сходили ближне- и среднемагистральные самолеты Ту-110, Ту-124, Ту-134, Ту-154. 31 декабря 1968 г. в воздух поднялся первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144, главным конструктором которого был Алексей Андреевич Tupolev, впоследствии ставший преемником Андрея Николаевича на посту Генерального конструктора.

Помимо «большой авиации» под руководством Tupoleva разрабатывались крылатые ракеты, беспилотные разведчики, велись исследования по гиперзвуковому аппарату. В 1955 г. начались работы над бомбардировщиком с ядерной силовой установкой, позже – над самолетами с силовыми установками, работающими с альтернативными видами топлива. На самолетах, сконструированных Tupoleвым, установлено 78 мировых рекордов, выполнено около 30 выдающихся перелетов. До последнего дня своей жизни (22 декабря 1972 г.) Андрей Николаевич не покидал поста Генерального конструктора. Надо отметить, он всегда очень переживал за всех тех, кто погиб при создании и испытаниях его техни-

ки. Причин было много – авиация стремительно развивалась, многое было неизвестно, проявлялся и человеческий фактор... Но Андрей Николаевич всегда в первую очередь спрашивал за происшествия и гибель людей с себя. Он не только предлагал и реализовывал конкретные проекты (под руководством авиаконструктора создано свыше 100 типов военных и гражданских самолетов, 70 из которых строились серийно), но и определял направление развития авиации. За всем этим – колоссальный труд, нечеловеческое порой напряжение, испытания судьбы, непростой выбор многих решений, которые позволили сохранить и честь, и достоинство человека с фамилией Tupolev, а марку «Ту» сделать одной из самых известных в мире. Проектируя постоянно усовершенствующиеся самолеты, Tupolev начинался реконструкция под новую технику всех отечественных аэропортов.

За 104-м последовал созданный на базе бомбардировщика Ту-95 турбовинтовой межконтинентальный лайнер Ту-114. Работа по реактивной пассажирской авиации наращивала обороты, с конвейера сходили ближне- и среднемагистральные самолеты Ту-110, Ту-124, Ту-134, Ту-154. 31 декабря 1968 г. в воздух поднялся первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144, главным конструктором которого был Алексей Андреевич Tupolev, впоследствии ставший преемником Андрея Николаевича на посту Генерального конструктора.

Помимо «большой авиации» под руководством Tupoleva разрабатывались крылатые ракеты, беспилотные разведчики, велись исследования по гиперзвуковому аппарату. В 1955 г. начались работы над бомбардировщиком с ядерной силовой установкой, позже – над самолетами с силовыми установками, работающими с альтернативными видами топлива. На самолетах, сконструированных Tupoleвым, установлено 78 мировых рекордов, выполнено около 30 выдающихся перелетов. До последнего дня своей жизни (22 декабря 1972 г.) Андрей Николаевич не покидал поста Генерального конструктора. Надо отметить, он всегда очень переживал за всех тех, кто погиб при создании и испытаниях его техни-

ки. Причин было много – авиация стремительно развивалась, многое было неизвестно, проявлялся и человеческий фактор... Но Андрей Николаевич всегда в первую очередь спрашивал за происшествия и гибель людей с себя. Он не только предлагал и реализовывал конкретные проекты (под руководством авиаконструктора создано свыше 100 типов военных и гражданских самолетов, 70 из которых строились серийно), но и определял направление развития авиации. За всем этим – колоссальный труд, нечеловеческое порой напряжение, испытания судьбы, непростой выбор многих решений, которые позволили сохранить и честь, и достоинство человека с фамилией Tupolev, а марку «Ту» сделать одной из самых известных в мире. Проектируя постоянно усовершенствующиеся самолеты, Tupolev начинался реконструкция под новую технику всех отечественных аэропортов.

За 104-м последовал созданный на базе бомбардировщика Ту-95 турбовинтовой межконтинентальный лайнер Ту-114. Работа по реактивной пассажирской авиации наращивала обороты, с конвейера сходили ближне- и среднемагистральные самолеты Ту-110, Ту-124, Ту-134, Ту-154. 31 декабря 1968 г. в воздух поднялся первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144, главным конструктором которого был Алексей Андреевич Tupolev, впоследствии ставший преемником Андрея Николаевича на посту Генерального конструктора.

Помимо «большой авиации» под руководством Tupoleva разрабатывались крылатые ракеты, беспилотные разведчики, велись исследования по гиперзвуковому аппарату. В 1955 г. начались работы над бомбардировщиком с ядерной силовой установкой, позже – над самолетами с силовыми установками, работающими с альтернативными видами топлива. На самолетах, сконструированных Tupoleвым, установлено 78 мировых рекордов, выполнено около 30 выдающихся перелетов. До последнего дня своей жизни (22 декабря 1972 г.) Андрей Николаевич не покидал поста Генерального конструктора. Надо отметить, он всегда очень переживал за всех тех, кто погиб при создании и испытаниях его техни-

ки. Причин было много – авиация стремительно развивалась, многое было неизвестно, проявлялся и человеческий фактор... Но Андрей Николаевич всегда в первую очередь спрашивал за происшествия и гибель людей с себя. Он не только предлагал и реализовывал конкретные проекты (под руководством авиаконструктора создано свыше 100 типов военных и гражданских самолетов, 70 из которых строились серийно), но и определял направление развития авиации. За всем этим – колоссальный труд, нечеловеческое порой напряжение, испытания судьбы, непростой выбор многих решений, которые позволили сохранить и честь, и достоинство человека с фамилией Tupolev, а марку «Ту» сделать одной из самых известных в мире. Проектируя постоянно усовершенствующиеся самолеты, Tupolev начинался реконструкция под новую технику всех отечественных аэропортов.

За 104-м последовал созданный на базе бомбардировщика Ту-95 турбовинтовой межконтинентальный лайнер Ту-114. Работа по реактивной пассажирской авиации наращивала обороты, с конвейера сходили ближне- и среднемагистральные самолеты Ту-110, Ту-124, Ту-134, Ту-154. 31 декабря 1968 г. в воздух поднялся первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144, главным конструктором которого был Алексей Андреевич Tupolev, впоследствии ставший преемником Андрея Николаевича на посту Генерального конструктора.

Помимо «большой авиации» под руководством Tupoleva разрабатывались крылатые ракеты, беспилотные разведчики, велись исследования по гиперзвуковому аппарату. В 1955 г. начались работы над бомбардировщиком с ядерной силовой установкой, позже – над самолетами с силовыми установками, работающими с альтернативными видами топлива. На самолетах, сконструированных Tupoleвым, установлено 78 мировых рекордов, выполнено около 30 выдающихся перелетов. До последнего дня своей жизни (22 декабря 1972 г.) Андрей Николаевич не покидал поста Генерального конструктора. Надо отметить, он всегда очень переживал за всех тех, кто погиб при создании и испытаниях его техни-

ки. Причин было много – авиация стремительно развивалась, многое было неизвестно, проявлялся и человеческий фактор... Но Андрей Николаевич всегда в первую очередь спрашивал за происшествия и гибель людей с себя. Он не только предлагал и реализовывал конкретные проекты (под руководством авиаконструктора создано свыше 100 типов военных и гражданских самолетов, 70 из которых строились серийно), но и определял направление развития авиации. За всем этим – колоссальный труд, нечеловеческое порой напряжение, испытания судьбы, непростой выбор многих решений, которые позволили сохранить и честь, и достоинство человека с фамилией Tupolev, а марку «Ту» сделать одной из самых известных в мире. Проектируя постоянно усовершенствующиеся самолеты, Tupolev начинался реконструкция под новую технику всех отечественных аэропортов.

Страна ждет новых Tupolevых. **С материалами о Tupoleve познакомилась Екатерина СКОТАРЬ.**



Первый проректор



Обязанности директора нового института были возложены по совместительству на директора КГУ Н.З. Векслина. Работу по организации института возглавил профессор Н.Г. Четаев, назначенный помощником директора КАИ. В июле у нового вуза появляется первый директор – С.П. Гудзик.

Сергей Петрович Гудзик был назначен первым директором КАИ 2 июля 1932 года. Он подписал приказ о создании первых кафедр и о назначении их заведующих: аэродинамики – Н.Г. Четаева, высшей математики – Е.И. Григорьева, теоретической механики – П.А. Широкова, сопротивления материалов – Ю.А. Радцига, физики и химии – Б.М. Столбова.

Занятия проводились в помещениях, которые занимало аэродинамическое отделение Казанского государственного университета, в правом крыле его основного здания, а также в механическом кабинете.

Быстро рос контингент студентов. Если в марте занятия на первых трех курсах начали три группы аэродинамического отделения КГУ, переведенные в новый вуз, то к июлю 1932 года в институте

обучалось уже 9 групп с общим количеством студентов 202. В сентябре контингент студентов резко увеличился за счет нового приема (12 учебных групп) и студентов расформированных Казанского энергетического и лесотехнического институтов. В 1933 году при институте была организована летная группа во главе с летчиком А.Д. Николаевым для прохождения летней практики студентами старших курсов.

В 1934 году был открыт самолетостроительный факультет. В том же году состоялся первый выпуск десяти инженеров КАИ из числа студентов, поступивших на аэродинамическое отделение КГУ.

Годы, когда во главе института стоял С.П. Гудзик, были ознаменованы крупными достижениями в научной и опытно-конструкторской работе. С первых дней существования института велась интенсивная научно-исследовательская работа. Ее возглавлял Николай Гурьевич Четаев, создавший в стенах института научную школу общей механики. В 1933 году аспирант Г.В. Каменков защитил первую в истории нового вуза кандидатскую диссертацию. Вышел из печати первый сборник научных трудов КАИ.

При кафедре конструкции и проектирования самолетов было организовано опытное конструкторское бюро во главе с заведующим – инженером З.И. Идковичем. В течение 1933-1940 годов коллективом ОКБ было спроектировано и построено несколько самолетов (КАИ-1, КАИ-2, КАИ-3, ДКЛ, УК-1 и др.), а также планеры с отличными по тому времени летными качествами. При той же кафедре был создан и начал активно действовать студенческий кружок,

занимающийся разработкой и постройкой планеров. Руководил кружком инженер Г.Н. Воробьев. В 1934 году прошел испытания и сдан в эксплуатацию сконструированный в институте и построенный в мастерских авиационного завода первый опытный самолет КАИ-1. Казанская летно-планерная школа впервые в мире добилась взлета планера с воды при помощи обыкновенного амортизатора. Посадка произведена также на воду. Гидропланер был сконструирован инженером КАИ Г.Н. Воробьевым.

Звено из трех самолетов КАИ-1, участвовавших в спортивном полете легкомоторных самолетов, добилось лучших результатов. Пилотпланерист Илья Коротов на гидропланере КАИ-1 установил всеююзный рекорд дальности безмоторного полета. Это стало сенсацией в авиационных кругах страны и принесло известность молодому институту. В 1935 году этот планер, принимавший участие в соревнованиях в Коктебеле, установил всеююзный рекорд дальности полета, пролетев 375 км.

В 1932 году на заседании бюро парт-ячейки было принято решение об издании стенной газеты «Крылья Советов» – прародительницы корпоративной газеты «Крылья». В 1933 году состоялся первый смотр художественной самодельности института.

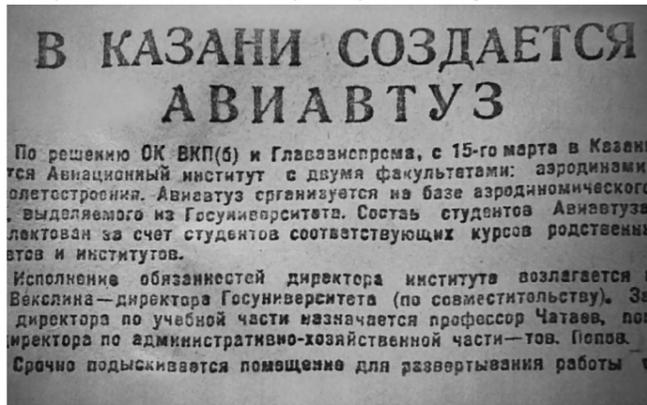
В книге Рапила Вениаминова, размещенной в интернете, приводятся некоторые подробности о Сергее Петровиче Гудзике. Интересно, что первый в институте прыжок с парашютом в 1935 году совершил именно директор. В середине 1930-х годов в Казани, на строительстве авиазавода, ра-

ботали финны. Жили они в гостиничных номерах «Франция» (здание на нынешней Кремлевской улице рядом с Пассажем). Когда им пришло время уезжать, об этом узнал Гудзик. Учитывая критическое положение с жильем в КАИ, он решился на неординарный поступок и приказал студентам, жившим неподалеку в доме-«бегемоте» (так называлась часть краеведческого музея по улице Ленина, ныне Национальный музей), ночью занять освободившееся помещение. Утром городская комиссия обнаружила, что номера бывшей гостиницы заняты – и не стала возражать против самовольного заселения.

Казалось, ничто не омрачит жизни преподавателей и студентов КАИ. Однако, в 1936 году директор С.П. Гудзик был арестован. Двадцать лет провел он в заключении. Фамилия троцкиста Гудзика была вычеркнута из всех публикаций того времени.

Но Сергей Петрович не был расстрелян, не сгинул в лагерях. Первый директор КАИ отбывал наказание на севере, был освобожден и полностью реабилитирован в 1956 году. В конце 1950-х годов приезжал в институт. В Казань он не возвратился. Работал в Москве на вертолетном заводе под руководством М.Л. Миля: возглавлял конструкторский отдел. Однако связей с КАИ не терял, несколько раз приезжал на традиционные сборы выпускников.

В связи со столетием Сергея Петровича Гудзика, которое праздновалось в 2005 году, была расширена экспозиция музея КАИ, посвященная жизни и деятельности первого директора нашего вуза.



В КАЗАНИ СОЗДАЕТСЯ АВИАВТУЗ

По решению ОК ВКП(б) и Главзастрема, с 15-го марта в Казани уся Авиационный институт с двумя факультетами: аэродинамики и самолетостроения. Авиавтуз организуется на базе аэродинамического отделения Казанского государственного университета. Состав студентов Авиавтуза лектован за счет студентов соответствующих курсов родственных вузов и институтов.

Исполнение обязанностей директора института возлагается на Векслина – директора Госуниверситета (по совместительству). За директора по учебной части назначается профессор Четаев, по директору по административно-хозяйственной части – тов. Попов. Срочно подыскивается помещение для развертывания работы



Коснувшись неба



Старейший авиаконструктор Александр Александрович Архангельский – человек большой и удивительной судьбы. Его биография – история русской и советской авиации. Он – один из любимых учеников отца русской авиации Николая Егоровича Жуковского. Один из первых организаторов Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ), ближайший соратник и друг Андрея Николаевича Туполева. Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и трех государственных премий, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, доктор технических наук.

Александр Архангельский родился в Казани в 1892 году. Его отец Александр Семенович был профессором литературы, или как раньше говорили «словесности» и преподавал в Университете. Мать Анастасия Евграфовна занималась воспитанием детей. У Александра были братья: старший – Борис и младший – Володя. Три сына, три судьбы, три гениальных брата. Отец нежно любил своих сыновей, но, пожалуй, больше всего любил Александра. Мать дети любили не меньше отца, хотя она была очень строга. К сожалению, мать и отец Архангельские разошлись, и Анастасия Евграфовна переехала жить с детьми в Москву. Несмотря на это, у Александра остались теплые воспоминания о периоде детства, проведенного с отцом. Вечера, когда отец читал братьям Архангельским сказки, запомнились на всю жизнь. Сказки Александр полюбил с детства, и многие инженеры замечали на столе у генерального

конструктора книжку сказок. В Москве Александр Архангельский поступает в гимназию. Математика и физика давались ему без труда, а вот с литературой была беда. Учитель литературы увлекался литературоведением, изучал труды отца Александра. Он считал, что, если гениален отец, то и сын должен быть талантлив. Однако за сочинения ставил Архангельскому тройки и говорил, что Александр не бережет фамильную честь. В связи с этим с Александром однажды случилась такая история. Александр обратился к отцу с просьбой помочь ему и написать за него сочинение. Однако и за это и последующее сочинение, написанное отцом, Архангельский снова получил тройки. После очередных замечаний Александр признался учителю, что сочинения писал отец. С тех пор троек Архангельскому учитель больше не ставил: а вдруг и это сочинение написано не сыном, а отцом?!

Нельзя сказать, что Архангельский совсем не любил литературу. Он зачитывался книгами Льва Толстого! А когда Лев Николаевич умер, поехал на похороны в Ясную Поляну и пропустил три дня занятий в гимназии. Гимназию Архангельский закончил не только с золотой медалью. Друзья-гимназисты вручили ему золотой жетон с надписью: «Дорогому Сане от благодарных товарищей, выпуск 1911 г». Архангельский подает заявление на физико-математический факультет Московского императорского университета. Это было время, когда сыновья университетских профессоров учились в университетах бесплатно. Но занятия в университете разочаровали его. Спустя год Архангельский ушел из университета в московское высшее техническое училище (МВТУ), профессором которого был Николай Егорович Жуковский.

Вокруг него организовался кружок, ставший источником создания русской авиационной науки и техники. Архангельский, переступив однажды порог аэродинамической лаборатории, остался в авиации навсегда. Здесь он знакомится с Андреем Николаевичем Туполевым, а впоследствии становится его другом и соратником. После окончания МВТУ под руководством Жуковского принимает

участие в организации ЦАГИ. С 1922 г. Архангельский стал ближайшим помощником Андрея Николаевича Туполева, а позже и его заместителем. Вместе с ним он проектировал и испытывал глissеры, участвовал в создании первого советского цельнометаллического самолета АНТ-2, бомбардировщиков АНТ-4 (ТБ-1) и АНТ-6 (ТБ-3). Был ведущим конструктором пассажирского самолета «Крылья Советов» 1929, большой вклад внёс в проектирование самолета «Максим Горький». Вместе с Б. С. Стечкиным спроектировал и построил несколько аэросаней «АР-БЕС». В начале 30-х годов в ОКБ А.Н. Туполева Архангельский возглавляет бригаду, на которую возлагается проектирование скоростного бомбардировщика АНТ-40. В 1936 г. Александр Архангельский переводится на завод N 22 в Филях. Под его руководством в течение нескольких лет проектируется и внедряется в серию несколько модификаций скоростных бомбардировщиков, ставших во второй половине 30-х годов основой фронтовой бомбардиро-



вочной авиации. В 1937 г. Архангельский был арестован по ложному обвинению, работал в специальном конструкторском бюро, был освобожден в 1941 г. и вместе со своим ОКБ Архангельский эвакуируется в Омск на завод N 166 и назначается заместителем главного конструктора А.Н. Туполева. Он принимает активнейшее участие в создании серии самолета Ту-2. По возвращению в 1943 г. в Москву работает в составе ОКБ на заводе N 156 по модернизации Ту-2. После окончания войны явля-

ется правой рукой Андрея Николаевича Туполева в ходе выполнения программы В-29 – Ту-4. Во второй половине 40-х годов возглавляет работы по развитию семейства самолетов Ту-14.

Есть в жизни Александра Александровича малоизвестные факты. Именно он устанавливал рубиновые звезды на московском Кремле. Архангельский – выдающийся конструктор, патриот своей страны, который всю свою жизнь посвятил развитию отечественной авиации. Он смог доказать, что он достойный ученик и продолжатель дела того, кого Ленин назвал «отцом русской авиации».

Нескончаемая энергия, безграничная любовь к своему делу, талант гениального конструктора помогли добиться высот, к которым он никогда и не стремился. Александр Александрович просто делал своё любимое дело. Архангельского любили за то, что он смог сделать свою жизнь образцом служения своему народу, за его умение всецело отдаться любимому делу, за

его стремление успеть сделать все. Автор книги об известных советских авиаконструкторах – Лазарев, спросил Александра Александровича о том, как бы он хотел назвать книгу. Тогда Архангельский вспомнил строки древнегреческой поэтессы Сафо: «Мне не кажется трудным до неба коснуться рукой...», добавил: «знаете, я всю свою жизнь мечтал об этом...»

И его мечта сбылась. **Оюшина Алена, Петухова Татьяна, Скотарь Екатерина**



Владимир Шарпатов: «Именно знания, полученные в КАИ, сделали из меня грамотного пилота!»



Владимир Ильич Шарпатов – Герой России, который всю жизнь проработал в авиации. Но небо покорило его не сразу. Владимир Ильич послужил прототипом Владимира Ивановича Карпатова, одного из главных героев фильма «Кандагар». О выборе места учебы и студенческих годах В.И. Шарпатов – в интервью.

- Владимир Ильич, почему Вы решились поступать именно в КАИ?

- В детские военные и послевоенные годы авиация была постоянной темой буквально для всех СМИ, хотя их перечень в те времена был значительно меньше. Я родился и вырос в большой и довольно небогатой семье шофера старшим из четырех детей. Мечта стать летчиком зародилась в раннем детстве. Хотелось повидать мир, проверить свои способности и «выбиться в люди». Начал с того, что очень много читал. Перечитал все книги про авиацию из школьной и поселковой библиотеки, многие из них обменивал на книги других тем. Стал создавать собственную авиобиблиотеку, в которую сейчас входит не одна сотня изданий.

Про КАИ я много слышал, но поступать туда было страшно. И прежде всего потому, что в КАИ был очень большой конкурс на одно место. Решил и сделал! В сентябре 1959 года я стал студентом первого факультета КАИ, а в 1960-м году – еще и курсантом-планеристом Казанского аэроклуба, который закончил Герой СССР Михаил Петрович Девятаев. Окончив три курса, ушел в Краснокутское летное учили-

ще ГВФ. Спустя год учебы там, выкраив из отдела кадров свой аттестат, тайно от всех послал документы с целью восстановления на 4 курс заочного факультета КАИ. В то время учиться в двух учебных заведениях было запрещено! Так и учился. Окончил КЛУ с отличием и приступил к полетам в Тюмени, а затем стал выпускником КАИ в 1967 году.

- Что дал Вам университет, помимо знаний?

- Именно знания, полученные в КАИ, сделали из меня грамотного пилота! Не оператора, как до сих пор готовят летчиков, а именно пилота. Я осознанно представлял весь процесс создания самолета, вопросы технической эксплуатации, и, конечно, сам полет, особенно вопросы аэродинамики и динамики полета. Говоря о том, что КАИ дал мне помимо знаний, во-первых, следует отметить увлеченность авиацией и своим делом. Во-вторых – уважение к науке. В-третьих – уровень подготовки как научно-го, так и инженерного состава. В любых ситуациях самолеты, сделанные в конструкторских бюро и на заводах кайстам, меня не подводили, даже когда я принимал ошибочные решения. Могу добавить, что КАИ всегда отличалось сплоченностью и дружбой студентов.

Общественная жизнь в институте «была ключом» и это осталось во мне на всю жизнь. Нельзя забыть, что в КАИ первым в стране родился СТЭМ. «Прометей» 5-го факультета первым создал цветомузыку и соответствующую аппаратуру. На эти представления ломались студенты всех вузов, да что там – вся Казань. Встречая своих однокурсников, радуешься их достижениям и открытиям и невольно гордишься тем, что ты тоже где-то был рядом.

- Самый запоминающийся экзаме́н и преподаватель?

- Таким остался навсегда первый экзамен по высшей математике в первом семестре первого курса в январе 1960 года. Читал лекции и принимал экзамен заместитель декана первого факультета доцент Мазабик Хафизович Бикчентаев. Слухи о том, что у него

на экзамене никто не списывал, ходили с первых занятий. Зато лекции он читал как поэму: доходчиво, внятно, спокойно. Студенты успевали все записать, задать вопросы, получить полные ответы, но не дай бог пропустить лекцию! Подготовка к экзаменам шла только по его конспектам, так как учебники не шли ни в какое сравнение с ними. Диплом я защитил на два года позже, но остался на курсе «своим».

- Что еще Вам запомнилось из студенческой жизни больше всего?

- Это сплоченность, увлечен-



ность, энтузиазм и большая любовь к своему вузу. Приведу один пример. В те годы в Парке Горького, особенно на танцплощадке, хозяйничали разного рода хулиганы. По просьбе милиции за наведение порядка взялась «Боевая комсомольская дружина» (БКД). Буквально за короткий срок летом там стало тихо. Помочь дружинникам всегда был готов каждый студент КАИ. Узнавали друг друга по значкам «Спортклуба КАИ». Этот скромный светло-зеленый значок носили все, даже те, кто не знал где спортклуб, но он объединял всех. Говорили, что хулиганье даже побаивалось тех, у кого он был на груди.

- Нет желания снова сесть за учебную парту?

- Представьте себе, что есть! Именно поэтому, когда собираемся на юбилейные встречи, посещаем первое и третье здания. Мне много лет снится сон, что я не сдал экзамен по гироскопам. Будто выхожу на защиту ди-

пломной работы, а в сводной ведомости пустая графа и меня не допускают. Просыпаюсь в холодном поту. Иной раз опять снятся почему-то те же гироскопы, но я учусь еще и на 3-м приборостроительном факультете.

А если серьезно, хочется посидеть на лекции, только жаль, уже не услышу своих преподавателей.

- С учетом опыта, какой предмет Вы бы смогли преподавать студентам?

- Конечно, аэродинамику! Я ей увлекся не только в аэроклубе, но прежде всего в институте. Особенно после занятий в аэродинамической трубе. Потом, став летчиком, я преподавал своим коллегам этот предмет в Учебно-тренировочном отряде (УТО) в Тюмени.

- Самый важный жизненный опыт?

- Это полеты и летная деятельность. Полеты за рубеж, побывал в 65 странах. Имено общий налет более 16 000 часов. Это неполных два года в небе без посадки. Освоил планер КАИ-12 «Приморец», самолеты Як-18А, Ан-2, Ан-24, Ан-26, Ил-76. Облетал всю Россию с Запада на Восток (от Кишинева до Курильских островов и Чукотки) и с Севера на Юг (от Норильска и Хатанги до Симферополя и Ташкента).

Пилот 1-го класса, подполковник ВВС в отставке, Герой Российской Федерации за побег из плена в Кандагаре (Афганистан) от талибов. Награжден 66-ю медалями и знаками отличия (не считая Почетных грамот и благодарственных писем).

- Что пожелаете университету в его 85-летний юбилей?

- Я поздравляю КАИ с 85-летием и желаю, чтобы выпускники всегда были востребованы и оставались лучшими специалистами как в стране, так в мире. Преподавательскому составу – оставаться лучшим из лучших и приумножать количество учеников. Сохранять традиции и никогда не терять дух КАИ.

КАИ – ПУП ЗЕМЛИ!

КАИ, мы тебя любим.

КАИ, мы тобой гордимся!

Великое счастье быть кайстом. КАИ, живи вечно, живи счастливо и будь всегда молодым!



Владимир Павлов: «Авиация ко мне пришла с небес»



Владимир Александрович Павлов – выпускник первого факультета КАИ 1960 года, автор научного открытия – №270. Доктор технических наук, член Академии наук авиации и воздухоплавания и Международной Академии авторов научных открытий и изобретений, основатель и директор научно-исследовательского центра «Авиация ко мне пришла с небес». Сегодня он Заслуженный профессор в КНИТУ-КАИ.

О том как пришел к авиации и научному открытию Владимир Александрович рассказал в интервью.

- Почему отдали предпочтение КАИ при поступлении?

- Я родился и жил в небольшой деревне в Ульяновской области. А ограниченное пространство дает огромное количество вопросов детскому разуму. Помню, кажется, это было, в 50-е годы, над облаками вдруг возникли звуки невинтовых самолетов. Это был реактивный самолет. И музыка летящего реактивного самолета меня заворожила. После школы я решил поступить в авиационный институт. Писал и в Москву, и в Самару. Но больше меня привлекала Казань, поскольку была ближе всего к родным местам. К тому же, здесь учился мой друг из Ульяновска. И если в КАИ я попал можно сказать случайно, то авиация ко мне пришла с небес.

- Что Вам запомнилось из студенческой жизни больше всего?

- КАИ всегда был инициативным. Но я никогда не вступал ни в БКД, ни в конструкторское студенческое бюро, ни в научные сообщества, хотя учился всегда хорошо. Студенчество мне запомнилось как время учебы и спорта. Занимался горными лыжами, даже позже входил в сборную

центрального совета «Труд». Перестал кататься только два года назад, возраст уже не тот.

После четвертого курса меня перевели из «самолетчиков» в «вертолетчики». И я был сбит с толку, потому что собирался пойти в ОКБ «Спортивной авиации» под командованием молодого преподавателя Михаила Симонова. Тогда я и трое моих одногруппников организовали группу проектирования вертолетов. Пытались построить несущий винт, испытывали его на грузовике, но проект так и не был доведен до конца. Я не захотел работать на вертолетном заводе и отправился на Горьковский авиационный завод.

- Какой опыт приобрели на заводе и почему вернулись в КАИ?

- Первые три месяца я проработал клепальщиком, успев подружиться с коллективом. С одобрения директора предприятия решил стать мастером. Это была тяжелая работа, и претендентов на нее было мало. Наш завод ежедневно выпускал по одному самолету! Приходилось работать по 12 часов, мы это называли 6-часовой рабочий день: 6 часов до обеда и 6 после. Под конец смены иногда приходили запросы с аэродрома, и я должен

был отправлять туда кого-то из рабочих. Это было сложно, но у меня всегда получалось находить общий язык с людьми. На заводе я продолжал заниматься горными лыжами, и меня вызывали на сборы и на соревнования. На второй год я также поехал на сборы и сломал ногу. В цеху я стал бесполезен. Вот так вышло, и я ушел с завода. Но считаю, что молодому человеку обязательно нужно пройти через производ-

ство. Отсюда и выходят руководители. Полгода мне довелось работать с Иваном Степановичем Силаевым, будущим министром, тогда он работал в технологическом бюро. Он был очень сильным руководителем. Когда кто-то из рабочих делал брак, я пытался помочь, оправдать допущенные недочеты. Иван Степанович всегда говорил: «Он сделал брак, почему ты хочешь ему помочь? Пусть почувствует вину и больше так делать не будет!» А в КАИ вернулся, потому что любил его.

- Расскажите о своем научном открытии.

- Мое научное открытие свершилось на заводе. Собирая хвостовую часть самолета, мне показало, что здесь неправильно сделаны детали. Я соединял рули и хвостовую часть, а у меня не выходило. Другой рабочий мне подсказал: «Ты приподними, и все совпадет». Тогда я увидел, что крыло, оперение и вертолетные лопасти очень гибкие. Я понял, что гибкость конструкции крыла нужно учитывать при проектировании и расчетах на прочность. Однажды на испытаниях, уже работая на кафедре, я сказал: «Теория предполагает



есть, что эти прогибы бесконечно малы». Кто-то из начальства мне возразил, и это подстегнуло меня изучить глубже вопрос. Хотел посвятить этой теме кандидатскую диссертацию, но руководитель Юрий Георгиевич Одинокоев меня отговорил, понимая всю ее сложность.

При пилотировании самолета можно заметить изгиб и закручивание крыла, киля, стабилизатора с резким закручиванием

руля. Потом происходит возвращение в нормальное положение, и этот процесс повторяется. Я показывал этот эффект на простой модели академику Андрею Николаевичу Туполеву. Он долго вертел в руках модель, говорил одну фразу «Надо же!», и поддерживал меня. Я назвал это явление «Колебания катастрофического изменения формы составных тел в

Международная академия авторов научных открытий и изобретений на основании результатов научной экспертизы заявки на открытие № А-328 от 13 октября 2004 г.

ПОДТВЕРЖДАЕТ УСТАНОВЛЕНИЕ НАУЧНОГО ОТКРЫТИЯ

«ЯВЛЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ КОЛЕБАНИЙ КАТАСТРОФИЧЕСКОГО ИЗМЕНЕНИЯ ФОРМЫ СОСТАВНЫХ ТЕЛ В ПОТОКЕ ГАЗА ИЛИ ЖИДКОСТИ»

Автор открытия:

ПАВЛОВ ВЛАДИМИР АЛЕКСАНДРОВИЧ

потоке газа или жидкости».

- В Вашем послужном списке научное открытие, 7 патентов, 5 монографий. Какой Ваш труд вы считаете главным трудом своей жизни?

- Научное открытие для меня является главным. Сначала мне говорили «не может быть», потом начался период «ка в этом что-то есть», а в конце тебе говорят «это всем и всегда было ясно». На открытие ушло около тридцати лет. Первая публикация о явлении вышла в 1974 году, а диплом за научное открытие в 2004-м. С 70-х годов в Татарстане не было подобных открытий.

- Удастся совмещать научную деятельность и хобби?

- Научные возможности появляются, когда у тебя есть разнообразие работ и дел. Я был преподавателем, заместителем, а затем и деканом. Эта работа разгружала меня от просто чтения лекций. А воскресенья я посвящал стихам, гитаре, этюдам, лыжам.

- Что пожелаете университету в его 85-летний юбилей?

- Желаю, чтобы авиационный институт стал вновь авиационным вместе с возрождением заводов.



Первое здание КАИ было построено в 1808-1811 годах по проекту архитектора В.А. Смирнова. До революции оно принадлежало I-ой мужской гимназии. А до передачи КАИ в нем размещался Казанский лесотехнический институт. С 1932 года здание становится первым учебным зданием КАИ. В 1939 году по проекту архитекторов А.Г. Бикчентаева и В.А. Дубровина было реконструировано.



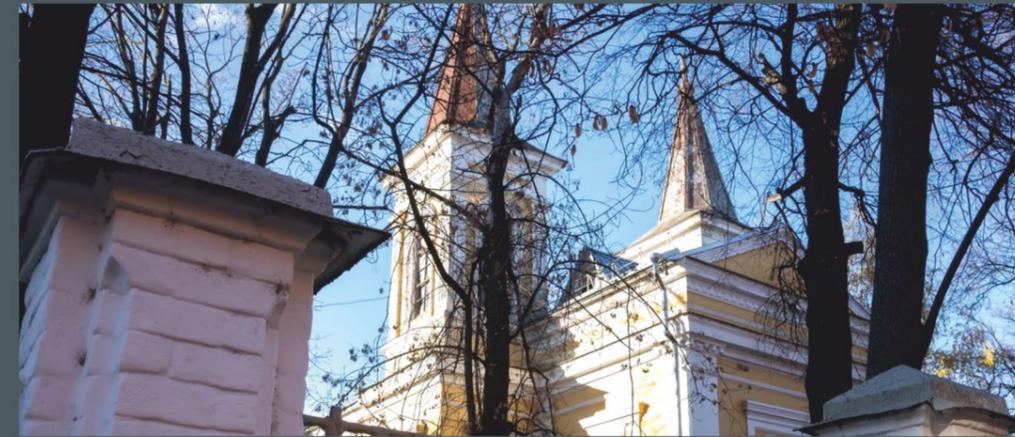
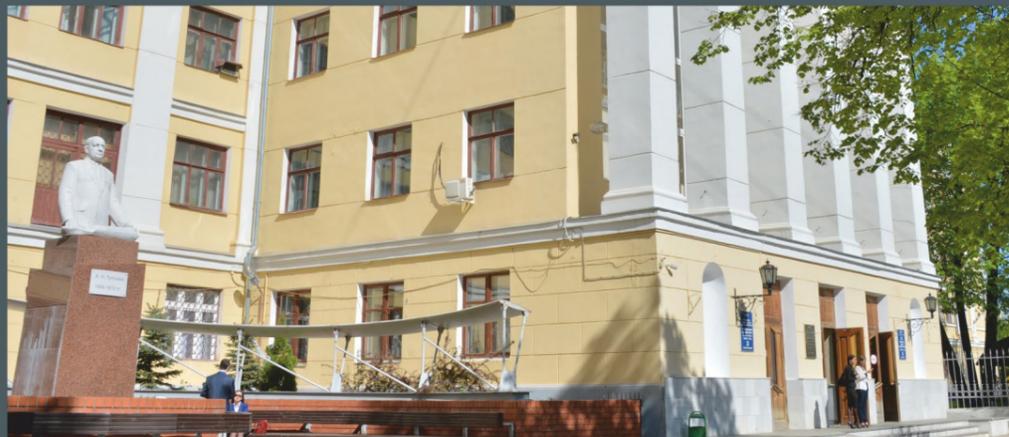
Пятое здание – одно из старинных зданий дореволюционной Казани. В начале XIX века было построено двухэтажное здание почтовой конторы. В 1870-м году дом был капитально перестроен, а в 1952 году – передан КАИ. До этого здесь размещался Юридический институт. В 1957 году под руководством архитектора Р.М. Мургазина здание было перестроено в третий раз.



Третье учебное здание изначально принадлежало институту инженеров коммунального строительства (КИИКС). В 1941 году, в связи с началом Великой Отечественной войны, было передано КАИ. Сегодня на территории здания находится памятник Андрею Николаевичу Туполеву, а внутри – бистро выдающегося выпускника Михаила Петровича Симонова.



Шестое учебное здание КАИ было построено в 1961 году, в годы ректорства Ю.К. Застепа. Долгое время на территории здания находился легендарный Ту-144 – один из шестнадцати построенных лётных экземпляров первенцев сверхзвуковых пассажирских перевозок. Теперь Ту-144 будет базироваться между 2-м и 8-м учебными зданиями. В ближайшее время там планируется создать интерактивный музей авиации.



Четвертое здание КАИ – бывшее здание костела, построенное в 1858 году. Позже архитектор П.Т. Жуковский придал ему типичный для католических костелов облик. В советские годы был превращен в учебный корпус вуза. В 1939 году была введена в эксплуатацию аэродинамическая труба КАИ, которая в 1941-1943 годах была единственной действующей на территории СССР.



Седьмое здание, построенное по проекту архитектора А.Х. Белослюцкого и конструктора В.А. Абрамова, было принято в эксплуатацию в 1976 году, в период ректорства Р.Ш. Нигматуллина. Первоначально был построен корпус автофакультета, затем – корпус факультета вычислительных и управляющих систем. Ныне оба корпуса составляют 7 учебное здание.



Учебно-лабораторный корпус № 2 площадью 18 тысяч кв. метров – современное и комфортабельное здание КАИ, открытое 12 марта 2004 г. «Новый дом» привнес всё лучшее, что было накоплено в вузе за многие годы существования, предложил современную академическую и исследовательскую инфраструктуру различным кафедрам, подразделениям и научным центрам университета.



Восьмое учебное здание университета площадью более 19 тысяч кв. метров было открыто в 2014 году. Здесь разместились Германо-Российский институт новых технологий – образовательный проект мирового уровня, в основе которого лежит подготовка элиты инженеров по стандартам российского и германского инженерного образования.

Он жил в спортзале, перегороженном простынями

Мало кто знает, что жизнь одного из видных советских ученых, лауреата Сталинской премии времён Великой Отечественной войны Мстислава Всеволодовича Келдыша была связана с Казанью.

Это был выдающийся ученый, один из создателей новых направлений современной науки, изменивших жизнь человечества. Он был наделен свыше огромным талантом, необычайно высокой трудоспособностью, редкой ответственностью и в то же время – большим обаянием. Таким его знали все, кто с ним работал и даже просто жил и трудился в современной ему научной, технической и культурной среде. Авторитет его был безграничен.

О Мстиславе Келдыше рассказывает Алина АМИРОВА. Она подготовила это исследование для регионального телевизионного конкурса старшеклассников «Полёт мысли».

...Казанскому авиационному институту девять лет. Малая история, большая беда. Война. Начинается срочная эвакуация заводов и институтов в тыл. Крайне сложная обстановка первых месяцев войны потребовала превращения восточных районов страны в главную производственную и научную базу, в основной арсенал обороны страны. В годы войны в Казань были эвакуированы учреждения Академии наук СССР. 22 июля из Москвы в Казань выехали первые 11 академических институтов и лабораторий. В конце июля – начале августа удалось эвакуировать из Ленинграда Институт химической физики, Государственный оптический, Физико-технический и Радиевый институты. Эвакуированные научные учреждения

и лаборатории были размещены в учебных корпусах казанских вузов и школ. Они приступили к работе на новом месте уже в сентябре-октябре 1941 года.

Концентрация в Казани лучших научных и конструкторских сил, особенно в области авиации, оказала благотворное влияние на разрывывание научных исследований. Важное место среди научных учреждений Татарии занимал уже тогда Казанский авиационный институт, который разместил на своих площадях весь состав Харьковского авиационного института (ХАИ), ряд подразделений и лабораторий Физического института АН СССР (ФИАН), ЛИИ, НИИ ГВФ и ЦАГИ.

8 июля 1941 года были утверждены Положение о Казанском филиале Центрального аэрогидродинамического института, его личный состав, перечень материалов и оборудования, подлежащих эвакуации из Москвы. 11 июля эшелон с сотрудниками ЦАГИ и их семьями, оборудованием отбыл в Казань. Так в Казань попал Мстислав Келдыш.

Адекватно оценить сегодня фигуру М.В. Келдыша, масштаб его личности, его место в отечественной истории невозможно, если не попытаться понять ту эпоху, на которую пришлась его научная деятельность и с которой он был неразрывно и совсем не просто связан, ту атмосферу, в которой он жил и работал. Мстислав Келдыш был эвакуирован в Казань с женой и тремя детьми в числе других сотрудников ЦАГИ в октябре 1941 года. Сначала семья жила в спортзале, перегороженном простынями, а потом получила комнату в доме профессоров КАИ. Жить



приходилось в крайней тесноте, не хватало продовольствия, топлива, одежды и обуви.

В тяжелые годы войны М.В. Келдыш разработал математическую теорию флаттера – особого рода вибраций крыльев и хвостового оперения, приводящих при больших скоростях к внезапному разрушению самолетов. Келдыш и его казанские коллеги подготовили научные расчеты, позволившие увеличить устойчивость самолета. Им был опубликован цикл работ «Колебания крыла с упруго-прикрепленным мотором» и «Изгибноэлеронный флаттер». Все это своевременно обеспечило надежную защиту от вибрации скоростных самолетов Красной Армии. В апреле 1942 года Мстиславу Всеволодовичу была присуждена Сталинская премия II степени. А 30 сентября 1943 года 32-летний Келдыш был избран членом-корреспондентом АН СССР по отделению физико-математических наук.

Большую роль в широком использовании достижений авиационной науки имело «Руководство для

конструкторов» с подробными рекомендациями по проектированию самолетов, их агрегатов и устройств, созданное М. Келдышем, А. Дороницыным, В. Струминским и другими авторами. «Эта богатейшая по содержанию энциклопедия авиаконструктора, – писал создатель истребителей А.С. Яковлев, – была создана в сжатые сроки и сыграла большую роль в налаживании четкой работы конструкторских бюро, способствовала массовому выпуску самолетов в годы войны».

Не правда ли, сложно представить научные открытия и исследования, проводимые учёными в годы войны? Пребывание в столице Татарской АССР академических учреждений способствовало открытию здесь новых научно-исследовательских институтов и созданию Казанского филиала АН СССР. Советское правительство вынесло решение о его открытии 13 апреля 1945 года. Это событие явилось признанием заслуг и возросшего значения научных кадров республики, с честью выдержавших суровое испытание войной.



«Фома русской авиации»

Пожалуй, каждый из нас хотя бы раз в жизни, учась в КАИ, задавался вопросами: «С чего же все начиналось и кто стоял у истоков знаменитого теперь уже на всю Россию университета?». Ответить на них может любой, посетив наш родной музей, что расположен в седьмом доме по улице Большой Красной. Грех было не воспользоваться экскурсией и нам.

Среди тех первых каевских зубров, людей, кто буквально на своих плечах поднимал в воздух отечественную авиацию, особое место занимает Иосиф Фомич Незваль. Судьба этого интереснейшего человека, которого Туполев прозвал Фомой, а цаговцы Фомичом, показывает, какими порой удивительными путями приходят в авиацию люди. В 1916 году 18-летний выпускник реального училища Незваль поступил в Императорское Московское техническое училище. И проучился там до 1918 года. Ни теперь уже знаменитого на весь мир Жуковского, ни кружковцев он в училище не знал, да и авиацией особо не интересовался. В 1918 году он прервал учебу – надо было помогать семье – и пошел работать помощником машиниста на паровозе. Через несколько месяцев решил устроиться чертежником-копировщиком. И вот что значит судьба! Совершенно случайно через биржу труда молодой Иосиф попадает на завод «Дукс» – тот самый завод, который делал сначала велосипеды, а потом самолеты. В то время начальником конструкторского бюро на заводе был Николай Николаевич Поликарпов, впоследствии выдающийся кон-

структор советских истребителей. КБ «Дукса» он возглавил, прибыв из Петрограда, где работал на Русско-Балтийском вагонном заводе, выпускавшем бомбардировщики «Илья Муромец» под руководством самого Сикорского.

И хотя Незваль числился всего-навсего чертежником-копировщиком, работу он выполнял как нынешний конструктор первой категории, причем приходилось быть и универсалом. Так, однажды ему поручили установить на одном самолете дополнительно два пулемета для стрельбы через плоскость вращения винта. Он совместно с рабочим провел эту работу, используя имевшиеся на двигателях пулеметные синхронизаторы-механизмы, позволяющие пилоту вести огонь таким образом, чтобы пулеметная трасса проходила через плоскость вращения пропеллера, не попадая в него. Для этого ему пришлось сделать специальный передаточный механизм. Потом получил новое задание, не имевшее ничего общего с вооружением, но напрямую относившееся к авиации. В те времена основной парк Красного Воздушного Флота составляли французские «Ньюпоры», «Фарманы» и английские «Спады», которые закупила еще царская армия. Моторов к ним не хватало, а те, что были, уже многократно выработали свой ресурс. Вот Поликарпов и решил поставить на самолеты «Спад» моторы мощностью в 220 лошадиных сил вместо старых 160-сильных. Но для этого надо было найти один-единственный самолет, на котором уже стоял такой мотор. А самолет этот находился на

польском фронте. И Незвалю Поликарпов выписал командировку на фронт. Прибыв в штаб фронта в тот момент, когда бои уже закончились, он узнал, что соединение, в котором находится интересующий его самолет, перебрасывается на Южный фронт, против Врангеля, и уже снялось с места. А где оно находится в настоящий момент, неизвестно. Тогда Незваль уселся на крышу теплушки воинского эшелона, шедшего на запад, и с нее стал следить за встречающимися поездами, на платформах которых стояли самолеты. Наконец он встретил самолет, с этим эшелона вернулся в Москву, где спокойно осмотрел машину и составил нужные чертежи. Казалось, что после этого он навсегда останется на авиационном заводе. Но нет. В конце 1920 года Незваль вернулся в МВТУ продолжать учебу, вовсе не помышляя о самолетах. Но, наверное, ему было написано на роду все-таки стать авиаконструктором. Дружил он со студентом, который работал в ЦАГИ техником и одновременно учился в МВТУ. В 1923 году приятель попросил в ЦАГИ месячный отпуск, чтобы сдать очередные экзамены и зачеты. Ему ответили: время сейчас горячее, делается АНТ-2 и отпустить его можно только в том случае, если он предложит вместо себя замену. Тот предложил Незвалю месяц поработать в ЦАГИ. Незваль согласился. И вскоре он оказался первым и тогда еще единственным сотрудником Владимира Михайловича Петлякова.

Петляков занимался крылом АНТ-2 и попросил Незваля помочь проектировать крыло новой машины. Когда они были готовы, в мастерской вме-

сте с Петляковым появился Туполев. Он только что вернулся из отпуска, и до этого Незваль его никогда не видел. Туполев молча около полчаса внимательно рассматривал лонжероны и нервюры, которые образовывали плавность поверхности крыла, потом хмыкнул и вместе с Петляковым вышел из комнаты.

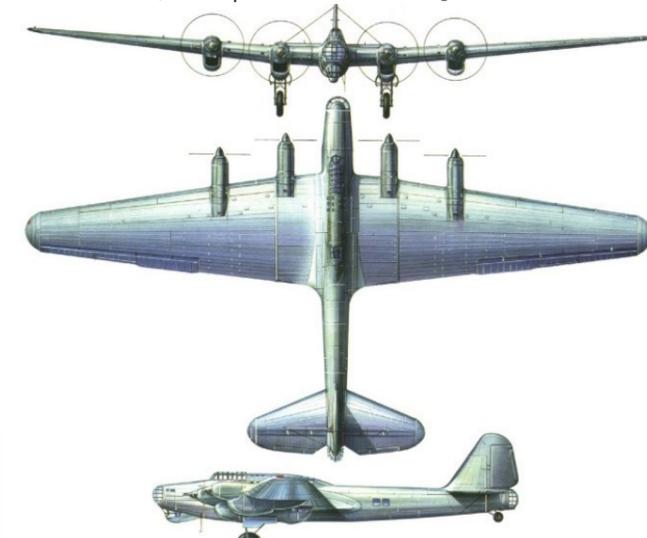
А когда Петляков вернулся, то сказал, что Туполеву крыло очень понравилось, и он приказал повесить оклад Незвалю на два червонца – сумму по тем временам весьма ощутимую, да еще два червонца премии. С тех пор Незваль делал вместе с Петляковым крылья.

Потом было назначение главным конструктором серийного завода по самолету ТБ-7, который поступил в ВВС накануне войны, и уже в августе 1941 г. на этих машинах совершались бомбовые налеты на столицу нацистской Германии Берлин. Было еще много подвигиш в воздухе при его непосредственном участии самолетов...

Подводя итог, остается еще раз удивиться, насколько интересна и удивительна судьба этого человека. Вот уж про кого с полной уверенностью можно сказать – был рожден для неба.

Как то самопроизвольно возникает мысль, что совершенно не важно на каком факультете ты учишься, инженер ты или менеджер, психолог или программист. Осознание того, что такие, как Иосиф Фомич, люди когда то стояли у истоков нашего с вами родного университета раз за разом заставляет сердца биться быстрее!

Якимов Андрей





«Человек жив, пока жива память о нем»

Выставка в честь десятого ректора университета Ю. В. Кожевникова (1932-2001) открылась в Музее КНИТУ-КАИ 23 марта.

Доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники ТАССР Юрий Васильевич Кожевников – ровесник университета, он родился 4 февраля 1932 года. Вся его жизнь была связана с институтом. В 1949 году Юрий Васильевич стал студентом первого факультета. После его окончания начал работу с должности ассистента, затем старшим преподавателем, доцентом, профессором кафедры аэродинамики, деканом факультета вычислительных и управляющих систем (ныне Институт компьютерных технологий и защиты информации). А в 1977 году Юрий Васильевич был назначен ректором, первым из числа выпускников.

При его участии в институте были открыты новые специальности,

учебные и научные лаборатории, созданы факультет технической кибернетики и информатики, кафедры прикладной математики и информатики. В 1982 году, в честь 50-летнего юбилея, Юрий Васильевич сделал подарок коллективу и создал Музей КНИТУ-КАИ.

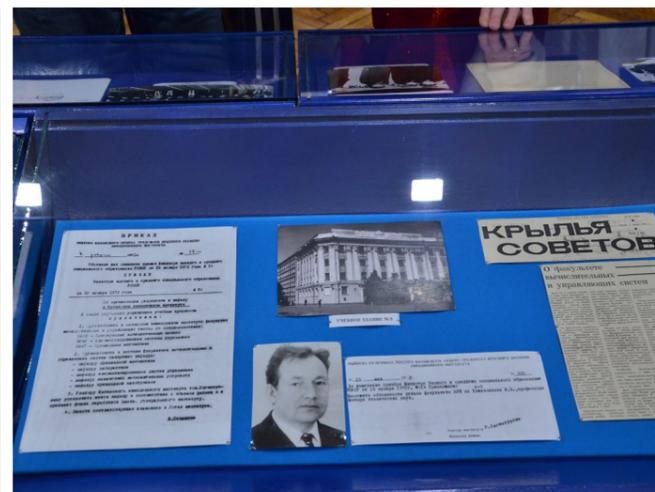
На открытии выставки собрались коллеги профессора, его бывшие студенты и последователи. Сотрудники музея подготовили экспозицию с фотографиями, научными трудами и документами Юрия Васильевича.

Первым слово взял преемник бывшего ректора, директор ИКТЗИ Владимир Трегубов: «Мы собрались, чтобы поговорить о замечательном ученом, хорошем человеке, руководителе. Мне посчастливилось познакомиться с Юрием Васильевичем, будучи студентом второго курса. Я выступал перед ним на научном семинаре, и прекрасно помню слова его открытой, сдержанной похвалы. Несмотря

на то, что он закончил первый факультет, именно Юрий Васильевич стоял у истоков зарождения перспективного направления в науке – информационных технологий. Юрий Васильевич с удовольствием ездил на охоту, мог вместе со всеми посидеть у костра, побеседовать. Он был замечательным человеком во всех отношениях». Бывший проректор, профессор технических наук Равиль Адгамов: «Нашему институту повезло, что его возглавлял такой человек. Он был педагогом от бога и всегда трепетно относился к образовательному процессу, коллегам и всем сотрудникам. Хочу отметить его отношение к книгам: в его библиотеке огромное количество литературы по его специальности, по философии, истории и самым разным направлениям. Он первым начал говорить о тесной взаимосвязи института и предприятий: при нем было подписано восемь комплексных договоров с предприятиями. Человек жив, пока его помнят, а Юрия Васильевича помнят многие».

Разговор о бывшем ректоре продолжил его ученик Геннадий Дегтярев: «Юрий Васильевич был моим учителем, я до сих пор обращаюсь к его лекциям. Я помню, свои выступления он всегда «раскладывал по полочкам». На его четкие и организованные речи не обратить внимания было невозможно. Будучи ректором, он не переставал заниматься научной деятельностью, писал научные

труды. Он повел КАИ в сторону информационных технологий. Юрий Васильевич с удовольствием ездил на охоту, мог вместе со всеми посидеть у костра, побеседовать. Он был замечательным человеком во всех отношениях». Бывший проректор, профессор технических наук Равиль Адгамов: «Нашему институту повезло, что его возглавлял такой человек. Он был педагогом от бога и всегда трепетно относился к образовательному процессу, коллегам и всем сотрудникам. Хочу отметить его отношение к книгам: в его библиотеке огромное количество литературы по его специальности, по философии, истории и самым разным направлениям. Он первым начал говорить о тесной взаимосвязи института и предприятий: при нем было подписано восемь комплексных договоров с предприятиями. Человек жив, пока его помнят, а Юрия Васильевича помнят многие».



К 110-летию Петра Васильевича Дементьева



В 2017 году отмечается 110 лет со дня рождения Петра Васильевича Дементьева (1907-1977) – выдающегося государственного деятеля, министра авиационной промышленности СССР в 1953-1977 годах, генерал-полковника-инженера, дважды Героя Социалистического Труда (1941, 1977), лауреата Государственной премии СССР (1953). П.В. Дементьев родился в 1907 году в семье учителя в селе Убей Дрожжановского района Тата-

рии, в 1927 году поступил в Московский механический институт им. М.В. Ломоносова, закончив профтехучилище. В числе лучших студентов института он был переведен в Военно-воздушную академию им. Н.Е. Жуковского. В 1931 году выпускник академии Дементьев начинает работать инженером, а потом и начальником НИИ гражданского воздушного флота. А вскоре переходит на производство и в короткое время проходит путь от начальника цеха до директора крупного авиастроительного завода. Этот совсем еще молодой человек поражающих многосторонностью интересов, широким техническим кругозором, умением быстро и глубоко проникать в суть любого вопроса. Поэтому ни у кого не вызвал удивления тот факт, что в начале 1941 года 34-летний Дементьев был назначен первым заместителем наркома авиационной промышленности СССР. В 1942 году Дементьеву и группе авиастроителей присвоено звание Героя Социалистического Труда.

С марта 1946 – заместитель министра авиационной промышленности СССР. В марте 1953 министерство вошло в состав Министерства оборонной промышленности и Дементьев потерял свой пост. После ареста Л.П. Берии 24 августа 1953 стал министром авиационной промышленности СССР. Возглавлял эту отрасль до самой своей смерти – почти 34 года. 14 декабря 1957 на базе министерства создан Государственный комитет Совета министров СССР по авиационной технике, который 14 марта 1963 переименован в Госкомитет по авиационной технике СССР, а 2 марта 1965 – вновь в министерство. С именем Дементьева связаны многие достижения нашей авиации, в частности осуществление перехода на реактивные и сверхзвуковые самолеты, создание первоклассного гражданского воздушного флота. Министр авиационной промышленности СССР Пётр Дементьев (и сменивший его Иван Силаев) лично координировал работы по Ту-160.

Стоит отметить, что к возобновлению производства данного самолета привлечены специалисты КНИТУ-КАИ.

П.В. Дементьев умер 14 мая 1977 г. в Москве. В Казани память о П.В. Дементьеве увековечена в названии одной из крупнейших улиц Авиастроительного района. В общественном центре района на улице Копылова и площади в микрорайоне Соцгород напротив Дома культуры имени В.И. Ленина в 1983 г. был установлен бронзовый бюст П.В. Дементьева на гранитном постаменте (скульптор – М. К. Аникушкин, архитекторы – М. Х. Агишев, Н. Е. Тарасова). В 2007 г. имя П.В. Дементьева присвоено Казанскому авиационно-техническому колледжу (до 2007 г. – Казанский авиационный техникум). Награжден 9 орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Кутузова 1-й степени, Суворова 2-й степени, 2 орденами Трудового Красного Знамени, орденом Красной Звезды и медалями.

В КНИТУ-КАИ прошел молодежный форум

Форум традиционно открыла Межвузовская ярмарка вакансий. Дважды в год студенты КНИТУ-КАИ получают возможность найти достойную работу, не выходя из стен университета. Поскольку вопрос трудоустройства стоит не только перед студентами-выпускниками, но обучающимися младших курсах. Первое слово приветствия взял проректор по административной работе и филиалам Булат Зинну-

ров: «Я рад, что вы нашли время для участия в ярмарке. Сегодня перед нами представлена вся Россия. Надеюсь, что вы найдете лучших специалистов, а студенты – лучших работодателей. Хорошей работы!».

Гостем форума стал начальник отдела трудовой миграции и взаимодействия с работодателями Министерства труда, занятости и социальной защиты РТ Азат Аюпов: «Ежегодно мы с удовольствием

проводим ярмарку в КНИТУ-КАИ. В стратегии «Татарстан-2030» указано, что основной капитал – человеческий. Именно студенты являются капиталом будущего. Поздравляю вас с открытием ярмарки! Удачной работы!»

На ярмарке также присутствовали представители Министерства промышленности и торговли Республики Татарстан и Центра занятости населения города Казани.

В этом году форум объединил

более 50 предприятий Казани, Набережных Челнов, Москвы, Челябинска, Кирова, Комсомольска-на-Амуре, Краснодарского края, Ижевска, Нижнего Новгорода, Улан-Удэ и Ульяновска. В течение двух дней студенты смогли также посетить промышленные предприятия Казани и пройти тестирование по программе «Профкарьер». В завершающий день состоялась спартакиада бойцов СТО.





Новый дом: как перевозили легендарный Ту-144

Старт работ по демонтажу элементов самолета – 13.07.2016



Демонтаж и транспортировка носовой части – 19.10.2016



Демонтаж двигателя -02.11.2016 / Перевозка двигателя – 16.11.2016



Демонтаж и перевозка обеих полуплоскостей крыла – 21.11.2016



Транспортировка фюзеляжа – 14-15.04.2017 / Перевозка киля – 17.04.2017





КНИТУ-КАИ на 17-й специализированной выставке

«Образование. Карьера»

Выставочный центр «Казанская ярмарка» вновь открыл свои двери для школьников и их родителей. Традиционно стенд КНИТУ-КАИ, подготовленный Управлением организации приема абитуриентов и развития карьеры, занимает одно из центральных мест и пользуется популярностью среди будущих абитуриентов.

Почетное право перерезать ленточку было предоставлено Председателю комитета государственного совета РТ по социальной политике Светлане Захаровой, заместителю министра образования и науки РТ Ларисе Сулиме,

заместителю министра труда, занятости и социальной защиты РТ Кларе Тазетдиновой, генеральному директору Ассоциации предприятий и предпринимателей РТ Алексею Пахомову. «Ежегодно у школьников республики появляется возможность познакомиться с лучшими учебными заведениями, определиться с будущей профессией. У нас есть все необходимые условия для получения качественного образования в нашей республике. Желаю всем выпускникам сделать правильный выбор», – поприветствовала участников выставки Лариса Олеговна.

Презентация КНИТУ-КАИ сделал Ответственный секретарь приемной комиссии Роман Моисеев. По словам Романа Евгеньевича, в 2017 году КНИТУ-КАИ сохранил количество бюджетных мест, а в магистратуру бюджетный прием увеличится. «Мы продолжаем работать с нашими профильными предприятиями, готовим специалистов для проекта Ту-160 – стратегического бомбардировщика. В этом году реализуем 13 крупных проектов для оборонно-промышленного комплекса страны, готовим специалистов по инженерно-техническим проектам». О дальнейшем обучении расска-

зал ученик девятого класса Мансур Закиров: «Выбрав профессию программиста, начал искать подходящее образовательное учреждение. Очень заинтересовал Колледж информационных технологий, планирую поступить туда, а в дальнейшем и в КНИТУ-КАИ». Помимо школьников, справочники абитуриентов активно изучали их родители.

«Будучи школьником, хотел поступить на «Автомобилестроение», но не вышло. Сейчас отправляю сына, считаю КНИТУ-КАИ лучшим в Казани», – поделился участник выставки Наиль Зиганшин.

КНИТУ-КАИ – лидер Всероссийской олимпиады

«Системы качества»

(27.03.02) Карина Мазитова и Анна Смоленцева. **Итоги олимпиады**

В открытии олимпиады принял участие Директор ФБУ «Государственный региональный центр стандартизации, метрологии и испытаний в РТ» Фарид Туктаров: «С гордостью называю вас коллегами, желаю успехов и получения новых профессиональных знаний и удовольствия от мероприятий». Также с приветственным словом на открытии олимпиады выступили руководитель органа по сертификации систем менеджмента, директор ООО «Техцентр-Регистр» Сергей Потапейко, представитель АС «Русский Регистр», заместитель директора ООО «Русский Регистр – Поволжье» Алексей Львов и заведующий кафедрой Стандартизации, сертификации и технологического менеджмента КНИТУ-КАИ Фарид Галимов.

В состав жюри вошли руководители команд участников олимпиады, а в качестве председателя жюри олимпиады выступил С.И. Потапейко.

После выполнения заданий и работы апелляционной комиссии команды собрались для подведения итогов.

Дипломами за личное и командное первенство участников награждал Президент университета Юрий Гортышов, а в номинациях «Знарок методов квалиметрии и управления качеством», «Знарок технического регулирования и метрологии» и «Знарок систем качества» победителей и призеров поздравил председатель жюри Сергей Потапейко.

Личное первенство:

- 1 место – Карина Мазитова, студентка КНИТУ – КАИ;
- 2 место – Анна Смоленцева, студентка КНИТУ – КАИ;
- 3 место – Екатерина Попова, студентка ФГБОУ ВО «Пермский национальный исследовательский политехнический университет».

Командное первенство:

- 1 место – ФГБОУ ВО «Казанский национальный исследовательский технический университет им. А. Н. Туполева – КАИ»;
- 2 место – ФГБОУ ВО «Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н. Г. Чернышевского», команда 2;
- 3 место – ФГБОУ ВО «Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)», команда 2.

Также участники были награждены по следующим номинациям:

В номинации «Знарок методов квалиметрии и управления качеством»:

- 1 место – Кирилл Кузнецов, студент ФГБОУ ВО «Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н. Г. Чернышевского», команда 2;
- 2 место – Гульназ Микаилова, студентка ФГБОУ ВО «Казанский национальный исследовательский технологический университет»;
- 3 место – Анастасия Мозговенко, студентка ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет им. Первого Президента России Б. Н. Ельцина».

В номинации «Знарок технического регулирования и метрологии»:

- 1 место – Валерия Саратовцева, студентка ФГБОУ ВО «Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н. Г. Чернышевского», команда 1;
- 2 место – Елена Швецова, студентка ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский горный университет»;
- 3 место – Анастасия Шамак, студентка ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов».

В номинации «Знарок систем качества»:

- 1 место – Юлия Ушакова, студентка ФГБОУ ВО «Тамбовский государственный технический университет»;
- 2 место – Анастасия Назарцева, студентка ФГБОУ ВО «Рязанский государственный радиотехнический университет»;
- 3 место – Светлана Чумак, студентка ФГБОУ ВО «Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)».

Директором ФБУ «Государственный региональный центр стандартизации, метрологии и испытаний в Республике Татарстан» Фаридом Туктаровым вручены благодарственные письма организаторам олимпиады и руководителям команд участников за отличный уровень профессиональной подготовки студентов и высокие результаты в финале олимпиады.

Организаторы вручили благодарственные письма руководителям команд, а также попросили передать письма ректорам вузов-участников.



С 18 по 20 апреля на базе кафедры стандартизации, сертификации и технологического менеджмента КНИТУ-КАИ при поддержке ЦСМ Росстандарта в Республике Татарстан и ООО «Русский Регистр – Поволжье» состоялся третий заключительный этап Всероссийской студенческой олимпиады «Системы качества».

Финальному этапу предшествовал второй региональный этап олимпиады, в котором приняло участие 180 студентов, представляющих 21 команду вузов из различных федеральных округов России.

Для участия в финале в Казань приехали 15 команд со всей страны: Санкт-Петербурга, Оренбурга, Тамбова, Рязани, Чебоксар, Москвы, Твери, Воронежа, Саратова, Иваново, Екатеринбург и Перми. Команду КНИТУ-КАИ представляли студентки 4 курса направления подготовки «Стандартизация и метрология» (27.03.01) Альбина Зиннурова и Регина Зимина и студентки 3 курса направления подготовки «Управление качеством»

Полетаем?



25 апреля в КСК «Уникс» отгремел гала-концерт Студенческой весны КАИ – 2017, посвященный 85-летию университета!

Управление внеучебной работы совместно со студенческим активом представили настоящее шоу на суд жюри и зрителей.

История покорения неба. Все началось с детского голоса. Малыш, взлетевшего высоко в небо. Крылья Икара были растоплены лучами солнца, он потонул в море и «...с тех пор в душах людей жила мечта покорения воздуха».

Следующая сцена. Тьма накрыла Средневековье, герои Орландо и Марта бегством спасаются от чумы. Страх постигает их, но «крылатое изобретение» – дельтаплан Орландо спасает их, и они улетают, с чувством силы и свободы. Действие продолжается: Братья Уилбур и Орвилл Райт, совершившие первый управляемый полет, Амелия Эрхарт – первая женщина-пилот, перелетевшая Атлантический океан. Великая Отечественная война и авиация – еще одна важная веха, представляющая с помощью театра кукол. А затем миру покорился космос.

Малыш дочитал книгу, но история еще не закончена. Он просит прохожего помочь запустить самолетик, и прохожий открывает

ему целый мир: «Если есть желание, то возможность обязательно найдется, главное – верить в это». Полетаем? Полетаем! И десятки самолетиков полетели в зал.

Гала-концерт украсили яркие номера коллективов вуза: театр танца «Без слов», творческая мастерская «Шум», вокальный коллектив «More people», творческие коллективы «Керамзит», «Перспектив» и «Формат А4», ВИА «Cherry berries».

Официальную часть открыл ректор КНИТУ-КАИ Альберт Гильмутдинов: «Добрый вечер, КАИ! У меня для вас хорошая новость: вы потрясающе талантливы! Удовольствие сидеть в этом зале и наблюдать за выступлением наших ребят. От имени всего руководства я поздравляю вас с праздником Студенческой весны и 85-летием университета. Уверен, следующие 85 лет будут годами ярких дней и ярких побед. Распахните свои крылья, трудитесь, и вам покорятся любые высоты».

Проректор по административной работе и филиалам Булат Зиннуров награждал лауреатов фестиваля, а также победителей Студенческой весны КАИ – 2017 среди филиалов:

- 1 место – Зеленодольский филиал;
- 2 место – Набережночелнинский филиал;
- 3 место – Альметьевский филиал.

Среди отделений СПО 1 место занял Технический колледж, второе – Колледж информационных технологий.

Среди институтов и факультета места распределились следующим образом:

- 1 место – ИРЭТ;
- 2 место – ИАЭП;
- 3 место – ИКТЗИ.

Поздравляем победителей и желаем удачи всем участникам на Республиканской студенческой весне.





Стихи



АВТОР СТРОК:

Павел Черный, студент ИЭУиСТ,
гр. 9202

Листаю новости, случайно наты-
каюсь на КАИ,
85-летие, хочу узнать его исто-
рию, те дни,
Когда было основано мое при-
станище,
Усердно над умом студента так
шаманящим.

Четаев, Каменков, Муштары,
Малкин,
Христианович, Струминский,
Дороницин...

Колоссами в истории КАИ за-
стыли,
И мы фундамент знаний не

забыли.
Научные труды, известия учеб-
ных заседаний,
Пролистываю пот, умов стараний.
Не физик я, но глубоко моё
почтение,
Неведомо и непонятно мне их
каждое решение.
Тут двери добродушно пропу-
скающие нас,
Величие людей впитали, не
имея глаз,
Но всё же своё слово нам сказав,
Чрез тысячи научных из бума-
ги глав.
Тут много мыслей и идей в

стенах зачато,
И много жизней сильных заново
начато,
КАИ как памятник человече-
ской культуры,
Содержит всё разнообразие
людовой натуры.

И я хочу, чтоб в праздник этот, с
виду как обычный,
Чтоб все сменили взгляд на это
свой привычный.
Быть может, нас не просто так
сюда свела судьба,
Твори историю, как все они,
пускай летит стрела.

СЕМЁРОЧКА

Газета кафедры истории и связей с общественностью КНИТУ-КАИ

Газета создана при участии доцента кафедры истории и связей с общественностью КНИТУ-КАИ Любови Агеевой и студентов: Екатерины Скотарь, Алены Онюшиной, Татьяны Петуховой, Алины Амировой, Лилии Садыковой и Андрея Якимова.



100 слов о КНИТУ-КАИ в заголовках СМИ

КНИТУ-КАИ сегодня ночью пе-
ревозет самолет Ту-144 в здание
на Четаева

[Бизнес Online]

Каисты организуют робототех-
нический хакатон

[Республика Татарстан]

Помогут найти работу и сорие-
нтироваться на рынке труда

**[Республика Татарстан о Яр-
марке вакансий]**

На POZIS открыта новая кафедра
КНИТУ-КАИ

[TatCenter.ru]

Дорога к пьедесталу

[Казанский репортер]

Самолет Ту-144 станет музеем

[Казанские ведомости]

Девушка из Казани представит
Россию на конкурсе красоты

[e-Kazan.ru]

Чистопольцы стали победите-
лями 1-го тура Всероссийской
олимпиады по основам техноло-
гии приборостроения

[Чистопольские известия]

Крылья

Руководитель проекта: Н.Н. Бадыханова
Главный редактор: Н.Н. Бадыханова
Дизайн и вёрстка: А.В. Лизунов

+12

Над выпуском работали: Алина Хабибуллина, Наиля Бадыханова, Рузиля Давлетшина, Любовь Агеева, Ренат Темиргалеев, фотограф Олег Исмаилов, фотограф Руслан Алимов.

Тираж: 1000 экземпляров

Учредитель: КНИТУ-КАИ

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Республике Татарстан
Свидетельство о регистрации: ПИ №ТУ 16-01552 от 14.03.2017

Газета «Крылья», № 2 (1781) 02.05.2017;

Время подписания в печать по графику - 12.00 и фактическое - 12.00

Цена: Бесплатно

Отпечатано в типографии КНИТУ-КАИ, адрес: г. Казань, ул. К. Маркса, 10

Адрес редакции и издателя: г. Казань, ул. Четаева, 18а, 8 учебное здание

КНИТУ-КАИ, каб. 246

E-mail: media@kai.ru