



ГАЗЕТА САМАРСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО АЭРОКОСМИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ИМЕНИ АКАДЕМИКА С.П. КОРОЛЁВА (НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ)



ИЗДАЁТСЯ  
С МАЯ  
1958 ГОДА

Календарь  
событий

ты - в курсе

## Памятная дата



25 мая 1989 года для исследования верхних слоёв атмосферы на орбиту выведены два спутника «ПИОН», разработанные совместно НТЦ «Наука» и СКБ-1.

«ПИОН», разработанные совместно НТЦ «Наука» и СКБ-1.

## НОВОСТИ

ВСЕ НОВОСТИ > на [ssau.ru](http://ssau.ru)



### Олимпиада

15/05

Артём Капустин и Константин Панарин стали призёрами третьего тура Открытой студенческой международной Интернет-олимпиады по математике.



### Спорт

18/05

Баскетболистки СГАУ серебряные призёры ассоциации студенческого баскетбола по ПФО и областной универсиады.



### акция

21/05

В студгородке СГАУ прошёл день донора. Не пожалели своей крови 22 студента и сотрудника СГАУ.

## телеметрия

### ПРЕЗЕНТАЦИЯ КЛАСТЕРА СОСТОЯЛАСЬ

Из 70 заявок на инновационные территориальные кластеры независимые эксперты отобрали около 30. Заявку от Самарской области на развитие аэрокосмического кластера в составе делегации представлял и ректор СГАУ Е.В. Шахматов. «Считаю, что наша заявка не хуже представленных на этой комиссии, — рассказал Евгений Владимирович. — Наша заявка объединяет основные предприятия, связанные с авиацией, ракетно-космическим комплексом, двигателестроением, наукой, подготовкой кадров. Кластер фактически уже сформирован, но надо отладить инфраструктуру взаимодействия между предприятиями».

### СТИПЕНДИИ ГУБЕРНАТОРА ПОВЫСЯТ

Губернатор Николай Меркушкин заявил об увеличении в 2 раза губернских стипендий студентам, обучающимся по аэрокосмическому направлению, а количество стипендиатов будет увеличено в 3 раза. Также будут учреждены три дополнительных гранта в размере 350 тысяч рублей для научно-технических коллективов и отдельных специалистов, достигших определённых результатов в авиационно-космической отрасли.

### УЧЁНЫЙ СОВЕТ

\*\*\*

Учёный совет университета поддержал назначение губернатора Самарской области Николая Меркушкина председателем почетительского (наблюдательного) совета СГАУ.

\*\*\*

Кафедру космического машиностроения, созданную в конце прошлого года, возглавит Александр Кирилин, генеральный директор ФГУП «ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс». Его кандидатуру утвердил учёный совет университета.

## тема №1 // НИУ – КОЗЫРЬ В УСЛОВИЯХ МИРОВОГО РЫНКА

# Важный объект

В ПЕРВЫЙ ЖЕ ДЕНЬ РАБОТЫ НА ПОСТУ ГУБЕРНАТОРА САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ НИКОЛАЙ МЕРКУШКИН ПОСЕТИЛ АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ.



фото Андрея Тишина, гр. 751

15 мая губернатор Самарской области Николай Меркушкин посетил Самарский государственный аэрокосмический университет. В конференц-зале вуза глава региона пообщался с коллективом преподавателей и студентов. «Я решил посмотреть наиболее важные стратегические объекты для Самарской области. Выбрал ваш вуз. Через 3-5 лет нам предстоит вступить в ВТО, и конкурентоспособность наших товаров на мировом рынке должны обеспечить именно национальные исследовательские университеты. Задача вашего коллектива — иметь собственные технологические разработки, востре-

бованные в США, Китае, Японии», — отметил губернатор.

Ректор СГАУ Евгений Шахматов представил Николаю Меркушкину презентацию вуза. Он сообщил, что университет готовится к участию аэрокосмического кластера Самарской области в федеральном конкурсе по отбору пилотных программ развития инновационных территориальных кластеров. Ректор рассказал о сотрудничестве вуза с предприятиями региона: ОАО «Кузнецов», «Газпром Трансгаз Самара», «АвтоВАЗ», представил информацию о разработках вуза в статусе национального исследовательского университета.

После выступления ректора Николай Меркушкин задал ему несколько уточняющих вопросов, касающихся финансирования вуза. «Какой объём средств вы получа-

ете как национальный исследовательский университет? Каков объём софинансирования областного бюджета и самого университета? Сколько зарабатывает вуз самостоятельно?» — поинтересовался глава региона.

Евгений Шахматов ответил, что из федерального бюджета СГАУ как национальный университет в течение пяти лет получит 1,8 млрд руб., Самарская область выделяет 315 млн руб. и около 5% софинансирования предоставит вуз. «На всех видах научной деятельности мы зарабатываем около 400 млн руб. в год, ещё порядка 200 млн руб. получаем за счёт платного образования», — добавил он.

Также ректор сообщил, что по постановлению Правительства РФ №218 «Развитие кооперации рос-

сийских вузов и производственных предприятий» вуз в рамках сотрудничества с ОАО «Кузнецов» в течение трёх лет получит 216 млн руб.

Особое внимание губернатор уделил вопросу участия в федеральном конкурсе территориальных кластеров. «Я знаю, что среди регионов в этом вопросе жесткая конкуренция и необходимо приложить усилия, чтобы выиграть конкурс», — отметил Николай Меркушкин.

Губернатор заявил, что правительство области окажет необходимое содействие вузу в этой работе. После завершения общения с коллективом глава региона в сопровождении ректора вуза посетил музей СГАУ, суперкомпьютерный центр, военную кафедру, строящийся теннисный корт, центр истории авиационных двигателей. ■



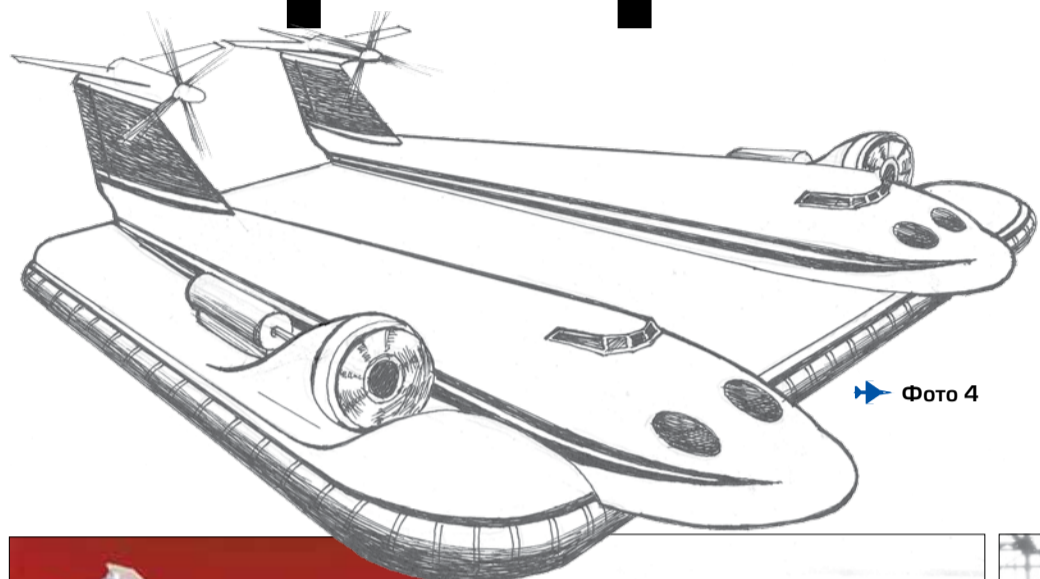
Есть вопросы? Есть новость в газету «Полёт»? Заметил неточность? Не досталось свежего номера?



(846) 378-01-70  
8-906-34-38-259  
[rflew@mail.ru](mailto:rflew@mail.ru)



# Аэротранспортные системы



➔ Фото 4

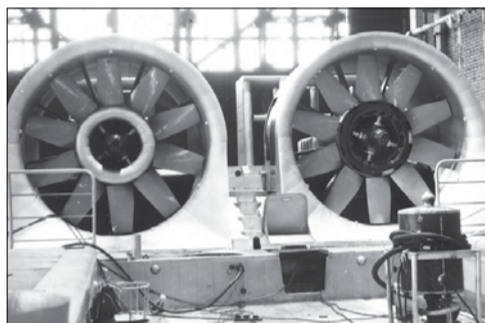
После советского периода «перегретый» авиапром остыл и с трудом оживает без надежд на былой «жар». Возможно, что полёт на воздушной подушке, очень низкий и очень тихий, и есть та искра, из которой возгорится пламя.



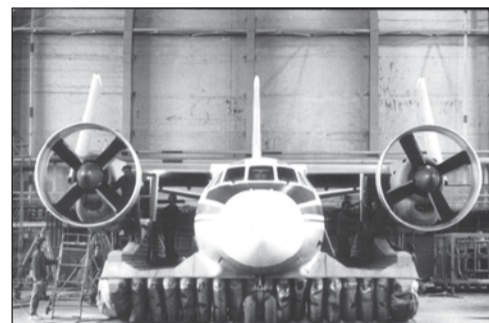
➔ Фото 1



➔ Фото 2



➔ Фото 3



➔ Фото 5

**В.А. Герасимов**, корабельный инженер-механик КИПДЛА

## АЗРОМОСТЫ И АЗРОПАРОМЫ

Понтонные переправы для автотранспорта на магистральных реках ушли в прошлое. Их вытеснили плотины ГЭС или мосты. Кое-где летом для городских нужд пускают паромы, но для транспортных коридоров они являются уязвимым звеном. Кстати сказать, уязвимы и плотины, и мосты, так как весь поток автотранспорта, местный и транзитный, концентрируется на переправах.

Решение проблемы власти предлагают исключительно проектами капитальных мостов. За рубежом, однако, строить мосты не торопятся. Правительства Англии и Франции в конце XIX века всерьёз рассматривали проект моста через пролив Ла-Манш, в то время забытый судами. Эту проблему сняли скоростные паромы на воздушной подушке — первый был построен в 1967 году. Следующий проект, «Евротоннель», справлялся уже с проблемой грузооборота. Паромы на воздушной подушке с авиационными газотурбинными двигателями (морской вариант) строились бывшей авиационной фирмой Saunders Ro (SR).

В Самарской области есть похожий географический объект: на участке дороги Сызрань-Тольятти федеральной автотрассы М5 тоже сходятся несколько транспортных коридоров, которые на подходе к Сызрани можно разгрузить быстроходными паромы на воздушных подушках. В узких местах Волги, расположенных ниже Сызрани и выше Тольятти, можно обустроить береговые площадки для транспортных операций парома. И переправа готова.

Что тогда выигрываем? Проект одного из вариантов моста через Волгу под Тольятти или под Сызранью оценивают в 51 миллиард рублей. Паром на воздушной подушке грузоподъемностью 200 тонн будет стоить полмиллиарда рублей. Кстати, можно будет сравнить тариф перевозки на пароме с затратами на перепробег автотранспорта, спровоцированный мостами и плотинами, и оценить выигранный времени.

## АЗРОБАРЖИ

В некоторых транспортных операциях скорость вообще не актуальна, например, когда речь идёт о перевозке неделимого энергетического оборудования весом 200500 тонн. Маршрут идёт только морем и рекой, в некоторых случаях глубин может не хватить, тогда придётся углублять фарватер или ждать половодья. На перевозку уходит год или больше. Убытки заказчика и экологические издержки очевидны, и всё это войдёт в цену конечной продукции.

Баржа на воздушной подушке с буксировкой по воде и отмелям будет единственным решением по сокращению экологической нагрузки и времени доставки груза. Есть и мировой рекорд по дальности транспортировки баржей на воздушной подушке груза весом 300 тонн из Франции в Бразилию без перегрузов. Проблема хорошо известна в кругах проектной логистики. Под её решение прорабатывался проект экраноплана ТАП700 в Центральном конструкторском бюро по судам на подводных крыльях им. Алексея (фото 1).

Вариант с баржей, у которой воздушная подушка создаётся только для прохождения мелководных участков, как-то выпал из поля зрения. Паромы и баржи на воздушных подушках, поднадзорные российскому речному регистру (РРР), по характеру своего основного ре-

жима движения — на воздушной подушке — подобны аэротранспорту, как приповерхностные летательные аппараты со сверхмалыми скоростями движения. Но этот термин позволяет раскрыть новое направление деятельности авиаиндустрии по инновационно-системному решению земноводных транспортных проблем.

Потребность в крупных аппаратах на воздушных подушках испытывают во многих местах, в частности, на Онежском озере (города Петрозаводск — Пудож), в Обской губе (Лабитнанги — Салехард), но привычного технического задания нет и тем более нет «живого» образца. И совсем экзотичной можно назвать потребность на железнодорожных аппаратах с буксировкой локомотива в условиях слабонесущих болотных грунтов, как на Ямале, где стоимость километра полотна около полумиллиарда рублей. Или на предполагаемой железной дороге между незамерзающим портом Индига (Поморский пролив, Баренцево море) и станцией Сосногорск близ Ухты. Отмечу, что потенциал использования аппаратов на воздушных подушках в северных районах страны выше, чем в средних и южных широтах, благодаря длительному зимнему периоду и возможности работы на сжиженных газах, природном и попутном нефтяном.

## АЗРОВОЗЫ АРКТИЧЕСКОГО ШЕЛЬФА

На ежегодных конференциях по освоению Арктики в деталях обсуждают транспортирование морем нефти и газа, добытых на российском побережье. Нефтепроводы прокладывают от суши в море на глубоководный терминал и там, в море, отгружают нефть на танкер. Но по тундре крайне дорого осуществить сбор нефти с про-

мыслов по трубам в сторону континентальной суши.

Нефтяники и газовики уже интересовались проектами «воздушных подушек» грузоподъемностью 150 и 60 тонн, как вариантами конверсии боевых кораблей.

Даже единственный аппарат на воздушной подушке с грузоподъемностью 200 тонн может значительно сократить энергозатраты по стадиям освоения промыслов в зависимости от объема сырья и дальности перевозки. Современные логистические решения — как танк-контейнер для жидких углеводородов или мягкие полимерканевые резервуары-вставки в 20-тонных контейнерах — дают экономическую возможность часть потока углеводородного сырья с побережья повернуть в Россию, формируя международный транзит углеводородов или полуфабрикат нефтепродуктов.

Унифицированный аэровоз для гражданского назначения также способен повысить наш потрепаный оборонный потенциал в Арктике, имея на борту ракетную систему «Club» контейнерного типа, или перевести «Тополя» на Новую Землю.

## АЗРОДИЗАЙН ОБРАЗА И МАРШРУТА

Полвека назад «подушки» живо интересовали и военные, и гражданские ведомства всего мира. Прорабатывались проекты весом 1-2 тысячи тонн для океанских и арктических трасс. Но интерес угас, так как не было энергоустановки нужной мощности. Одна из проблем — редуктор мощностью 10-15 тысяч л.с. для привода вентиляторов и винтов, а именно технологический предел угловой передачи или сложность создания конических шестерён. Монополистами в мире по созданию редукторов для «подушек» стали «Роллс-Ройс» (Англия)

и «Зоря-Машпроект» (Украина). В свое время в СССР исследовалась совмещенная схема движительно-нагнетательного комплекса, у которой отсутствует трансмиссия и угловые редукторы. Но ее посчитали проигрышной и отдали науке — пусть «побалуетесь». И вот из баловства получилось судно на воздушной подушке «Сибирь» (50 тонн) грузоподъемностью 25 тонн с двигателями АИ-24 (фото 2,3). Разработчики утверждают возможность масштабирования схемы судна на воздушной подушке до грузоподъемности 400 тонн с применением двигателя НК-12МВ. Уточню: с производными редукторами от самого редуктора НК-12.

Такая схема позволяет рассчитывать на судно на воздушной подушке грузоподъемностью 200 тонн ценой в пределах полумиллиарда рублей без зарубежных агрегатов. Совмещенная схема создания воздушной подушки может вернуть к жизни почти угробленную идею использования фюзеляжей самолетов в производстве АВП (фото 4).

Можно начать с корпусов экраноплана «Орленок» (фото 5) и продолжить фюзеляжами Ту-154, Ил-62, Ан-22, Ил-76, Ан-124, если прочность корпусов не отвечает нормам лётной годности, но допустима в корабельных конструкциях.

Если следовать идеям Р. Бартини о глобальном транспорте Земли, способном стартовать и садиться на любую ровную поверхность, то видится дорожка от БАМа (район Зейского водохранилища) по долине реки Уды, через поселок Чумикан к западному и восточному побережью Охотского моря. И Камчатка, и Курилы, и Сахалин станут намного ближе, когда по этому пути наяву полетят аэропоезда и экранобусы с энергоустановкой «НК». Говорю и верю. ■



# ЛАБОРАТОРНЫЙ МОДУЛЬ

Будь в курсе >

конференция 14/05

## Новости электроники



Современным тенденциям развития радиоэлектроники и телекоммуникаций была посвящена 10-я юбилейная Всероссийская научно-техническая конференция, посвящённая 70-летию КуАИ – СГАУ и 50-летию РТФ «Актуальные проблемы радиоэлектроники и телекоммуникаций».

Секции конференции охватывают многие сферы применения электроники, среди которых средства информационно-измерительных систем и диагностики, автомобили, микроэлектроника, биомедицинские приборы, персональная электроника.

Михаил Николаевич Пиганов, заведующий кафедрой конструирования и производства радиоэлектронных средств, организатор конференции: «Ежегодно мы проводим эту конференцию, издаём по её результатам сборник тезисов. В прошлом году кроме сборника материалов издали ещё и Вестник СГАУ – ВАКовский сборник, который важен для аспирантов и докторантов. В этом году наши участники – молодые учёные и специалисты из 15 городов России – 28 организаций, в основном вузы Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, Пензы, Ульяновска, Воронежа, Томска, Таганрога и ряда других городов (МАИ, МГТУ, ЛЭТИ, ТУСУР), есть представители ОКБ машиностроения, «ЦСКБ-Прогресс»...

У нас тематика очень широкая. В основном она связана с вопросами конструирования, производства, технологии производства, много докладов связано с системами управления, авионики, в том числе на борту космической техники, автоматизацией проектирования, производства. Много докладов по контролю изделий, материалов и разных сред».

Одним из докладов пленарного заседания стал рассказ о применении космических комплексов радиолокационного наблюдения высокого разрешения в народном хозяйстве профессора ПГУТИ, выпускника СГАУ Олега Горячкина. Георгий Иванович Леонович из Поволжского отделения секции прикладных проблем РАН представил материал своих исследований в вопросах, связанных с современными тенденциями в развитии телекоммуникаций – сенсорные сети на основе пассивных волоконно-оптических датчиков.

Фото Валерия Менделя



www.ssau.ru

## Заглянуть в будущее

ПРЕДЛОЖИЛ СОТОВЫЙ ОПЕРАТОР СТУДЕНТАМ ТРЁХ САМАРСКИХ ВУЗОВ



Павел Веселовский, МБ11, Алексей Стуликов, гр. 6310

Если повысить качество потокового видео в реальном времени и создать сети с самораспределяющейся нагрузкой на каналы, то такая схема сможет решить не только «пробочную» проблему мегаполисов, но и значительно повысить безопасность дорожного движения. Фактически водитель сможет за рулём даже выспаться. Эти и другие картины будущего, что сулит нам развитие телекоммуникаций, обсуждались на студенческом форуме.

22 мая в Самаре студентов трёх крупнейших вузов Самарской области собрала на форуме «Инфокоммуникации: взгляд в будущее-2012» компания «МегаФон». С приветственным словом выступили почётные гости форума: заместитель председателя правительства Самарской области – руководитель департамента информационных технологий и связи Самар-

ской области Станислав Валерьевич Казарин, представители ПГУТИ и СамГТУ, проректор по информатизации СГАУ Венедикт Степанович Кузьмичёв, топ-менеджеры ОАО «МегаФон», региональный представитель компании Microsoft по работе с образовательными учреждениями Максим Алексеевич Мучкаев.

«Мы организуем этот форум второй год, и он вновь вызвал большой интерес у ребят, – рассказывает директор Поволжского филиала «МегаФон» Александр Григорьев. – Известный английский писатель Герберт Уэллс однажды сказал: «Тот, кто не смотрит вперед, оказывается позади». Это высказывание хорошо иллюстрирует развитие телекоммуникаций, где новые высокие технологии появляются чаще, чем в любой другой отрасли. Очень важно, что на нашем форуме студенты – будущие специалисты в области телекома – уже сейчас соединяют свои теоретические знания с передовыми практиками».

На форуме одни участники выступали с докладами, другие в качестве зрителей задава-

ли вопросы. Кроме студентов вопросы к докладчикам были и у жюри. Но и это испытание ребята выдержали. Кто-то шёл сюда впервые, но было немало тех, кто участвовал в форуме 2011 года. От СГАУ на форуме о результатах своих научных разработок и исследований рассказывали Павел Веселовский, гр. МБ16, аспирант Евгений Сагатов, выпускник факультета информатики Александр Нетребский, Павел Кононов, гр. 6408, Кристина Халитова, гр. 6410. Участие в форуме студентов СГАУ организовал ИТ-клуб СГАУ.

Доклады презентовали в двух секциях: «Перспективы развития инфокоммуникаций» и «Новые возможности повышения надёжности сетей связи». В последней 1-е место у Евгения Сагатова, а 2-е – у Александра Нетребского.

Победители награждены ценными призами, а всем докладчикам организаторы подарили учебный курс по теории решения изобретательских задач (ТРИЗ).

Форум в реальном времени транслировался на сайте www.ip4tv.ru. Трансляцию обеспечили профессор кафедры общей информатики СГАУ Андрей Михайлович Сухов и его аспирант Евгений Сагатов.

Так оценивает форум один из студентов СГАУ Алексей Стуликов: «Самое интересное, что доклады оценивали топ-менеджеры «МегаФона», представители компаний и вузов. В течение всего мероприятия по залам ходили сотрудники, снабжённые специальными фотоаппаратами. Они фотографировали и с помощью какой-то магии (вероятно, применялось заклинание Wi-Fi) передавали отснятый материал на интерактивный стол, где фото можно было повертеть, увеличить, выбросить за пределы экрана или, что задумывалось организаторами, быстренько отправить себе на электронную почту, чем, естественно, многие и воспользовались».

Форум завершился экскурсией в ЦОД «МегаФона», но о такой экскурсии уже была статья в предыдущем номере «Полёта». ■

## Детали теперь льём не только из пластика, но и из стали

Виктория Кокарева, М211, фото Снежаны Казаковой

В лаборатории аддитивных технологий специалисты компании ProfiCast, PaWotronic (Гамбург, Германия) Андреас Финке и Виталий Сабусов ввели в эксплуатацию установку SGA 3500. Это вакуумная машина с индукционным нагревом для литья конструкционных и нержавеющих сталей. С помощью этой установки в лаборатории будут изготавливать металлические отливки методом вакуумного литья.

Теперь у лаборатории есть возможность организовать опытное производство. Факти-

чески сейчас в лаборатории построена вся цепочка аддитивных технологий. 3D-принтер Objet EDEN 350 способен формировать модели послойно с толщиной слоя до 16 мкм, с исключительно мелкими деталями и очень маленькой толщиной стенки (до 0,1-0,3 мм!). Установка MTT C5/04 представляет собой систему вакуумного литья пластиковых прототипов. ■



Специалисты компании ProfiCast (слева направо): Виталий Сабусов и Андреас Финке настраивают установку SGA 3500.

### ТЕХНОЛОГИИ, РЕАЛИЗУЕМЫЕ В ЛАБОРАТОРИИ АДДИТИВНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

#### 3D-печать

Изготовление точных образцов, возможность воплотить самое смелое техническое решение

#### Литьё пластмасс в силиконовые формы

Изготовление партий деталей из полимерных материалов

#### Литьё металлов

Точное литьё по выплавляемым и выжигаемым моделям

www.ssau.ru



## ВЫХОД В КОСМОС

Реши сам,  
где пройти практику



Зарегистрируйся на сайте программы «Ты – инженер будущего» и выбери своё предприятие. Союз машиностроителей России объявил о старте Всероссийской программы практик и стажировок для студентов технических вузов на предприятиях машиностроительной отрасли «Ты – инженер будущего».

Сайт программы – <http://enfutur.ru/tobeanengineer/c1> – объединяет предложения 455 предприятий (ежедневно это количество растёт), находящихся в 45 регионах России. Для прохождения практик и стажировок отечественные промышленные предприятия предложили студентам и выпускникам технических вузов более 800 мест и 500 видов практик по 27 видам профессий. Среди них – инженер-исследователь, конструктор, технолог, инженер-электрик, программист, инженер по радиопроизводству, инженер по АСУ, метролог и т.д.

#### КАК СТАТЬ УЧАСТНИКОМ ПРОГРАММЫ «ТЫ – ИНЖЕНЕР БУДУЩЕГО»?

Стать участником программы «Ты – инженер будущего», может любой студент, получающий техническое образование в высшем учебном заведении. Для этого надо выполнить всего 3 шага!

1. Зарегистрироваться на сайте Инженеры будущего <http://enfutur.ru/tobeanengineer/c1>.
2. Войти на сайт под своим логином и паролем.
3. Выбрать из базы данных практик и стажировок в разделе «Ты – инженер будущего» интересующую практику или стажировку и отправить заявку.

База данных практик и стажировок представляет собой перечень сведений об отрасли предприятия, местонахождение, сроки практики, краткое описание деятельности, количество мест.

Эта программа, по мнению Союзмаша должна решить наиболее сложные вопросы подготовки инженерно-технических кадров для реального сектора российской экономики: закрепить выпускников технических вузов на производстве, поднять престиж инженерных специальностей, восстановить систему наставничества на предприятиях машиностроительной отрасли над студентами технических вузов.

Первый вице-президент Союза машиностроителей России, первый заместитель председателя Комитета по промышленности Государственной Думы РФ Владимир Гутенёв, комментируя старт программы, заявил, что решение проблемы формирования кадрового потенциала для модернизации и инновационного развития экономики лежит в рамках системы подготовки высококвалифицированных специалистов: «школа – институт – производство – повышение квалификации – переподготовка».

«От того, насколько грамотно и своевременно будут подготовлены российские инженерные кадры к активной фазе модернизации, насколько сильно у них будет развита мотивация к высокопроизводительному труду и инновационному развитию отечественного производства, будет зависеть конкурентоспособность отечественной экономики, а следовательно, и будущее России», – отметил Гутенёв.

Для получения дополнительной информации о программе практик и стажировок «Ты – инженер будущего» просим обращаться к ведущему специалисту отдела молодёжных проектов аппарата Бюро ЦС Союза машиностроителей России Игорю Иванову, e-mail: (pr-smr@mail.ru).

**В.Н. Княстятин, Центр содействия трудоустройству выпускников СГАУ**

## Студенты познакомились с профессией на заводе



Поступая на обучение по специальности «самолётостроение» первого факультета, я представляла, с чем буду работать в дальнейшем, лишь образно. 15 мая студенты третьего и четвёртого курсов 1-го факультета побывали в цехах одного из самых процветающих предприятий отечественной авиаиндустрии – завода «Авиастар СП».

Огромная территория, принадлежащая заводу, располагается в Ульяновске. В комплекс входят цеха, производственный аэродром. Сотрудники предприятия провели для самарских студентов учебную экскурсию. Завод специализируется на выпу-

ске современных пассажирских и грузовых самолетов семейства Ту-204, транспортных гражданских самолетов Ан-124-100 «Руслан». «Авиастар» отвечает теперь и за оснащение интерьера самолёта Superjet 100. И эти произведения технического искусства восхищали нас размерами, масштабностью проделанной работы и вдохновляли на более углубленное изучение родной специальности.

Помимо завода мы побывали в конструкторском бюро «Иркут» и оценили условия, в которых работают молодые конструкторы. Обстановка, откровенно говоря, поразила в самом хорошем

смысле слова: новейшая компьютерная техника, удобные рабочие места, прекрасный интерьер дают почву задуматься – пойти бы туда работать после окончания университета... Порадовали и суммы зарплат, что выплачивают там молодому специалисту, – в среднем 35000 рублей.

Эта поездка зарядила нас положительной энергией, а также пополнила наш интеллектуальный багаж новыми конструкторскими знаниями. ■

**Анастасия Емельяненко**, гр. 1401, фото предоставлено пресс-службой «СП-Авиастар»

## А вы хотите учиться в Германии?

4 мая состоялась встреча студентов СГАУ с Иваном Ждановым, аспирантом Штутгартского университета. Встречу организовали Совет молодых учёных и специалистов СГАУ и международный отдел в рамках цикла встреч «История успеха».

Иван совсем недавно окончил наш университет, факультет двигателей летательных аппаратов, а сейчас является аспирантом одного из престижнейших технических вузов Германии. О том, как это произошло и что он для этого сделал, Иван рассказал всем присутствующим.

Выступление началось с рассказа о самой Германии. Иван поведал, о природе этой страны, достопримечательностях, менталитете немцев и конечно же о дорогах. Студенты и преподаватели узнали много интересных фактов про Штутгарт, в котором учится Иван. Этот город – своеобразный «донор» Германии: его мощная экономика снабжает своей продукцией всю страну. Это и не удивительно, ведь в этой области расположены такие мировые бренды, как: «Mercedes», «Porsche», «Bosch», «Stihl» и многие другие, притом что население Штутгарта всего 600 тысяч человек! А ещё это немецкий «город университетов». И про одно из таких учебных заведений Иван рассказал подробнее. Университет Штутгарта (University of Stuttgart) является одним из круп-



▶ Альберт Гареев, председатель совета молодых учёных и специалистов СГАУ, поблагодарил Ивана Жданова.

нейших технических вузов. Он был основан в 1829 году, в нём обучается порядка 20000 студентов на 10 факультетах.

Иван отметил несколько общих правил и положений, о которых необходимо знать тем, кто заинтересован в обучении за рубежом. Например, так как в Германии в школе учатся 12 лет, то российским школьникам, прежде чем поступить на тот или иной курс, придется наверстывать недостающие годы.

Оказалось, что учёба и жизнь в Германии – не самое дешёвое удовольствие. Но тут возможны различные варианты: начи-

ная от финансовой поддержки родителей и заканчивая различными стипендиями (их предоставляют такие фонды, как DAAD, Erasmus и другие) и подработкой во время обучения.

Если у вас возникли вопросы или желание узнать подробнее об обучении за рубежом, то обращайтесь в международный отдел за дополнительной информацией. Выражаем благодарность Совету молодых учёных и специалистов за проведение и организацию встречи, а также музею СГАУ за предоставление площадки. ■

**Дмитрий Артемьев**, гр. МБ16



## ЖИЛОЙ ОТСЕК

Будь в курсе &gt;

Субботники 04/05

## Парк молодёжи



Что такое субботник? У каждого из нас свой ответ на этот вопрос... Считаю, что это символ самоотверженности в нашей безумной жизни: мы дарим чужим, часто незнакомым людям свои силы, своё время, а заодно учимся бережнее относиться к окружающему миру. Я рад, что целый месяц у меня был наполнен рядом субботников.

21 апреля 2012 года власти нашего города устроили субботник в парке молодёжи, пригласив на него строительные отряды самарских вузов. Бойцам мусорного фронта выдали необходимый инвентарь, а чтобы не было скучно, играла позитивная музыка прошлых лет.

От нашего вуза честь природы защищал сводный студенческий отряд «Крылья». Целых пять часов длилась война с мусором, и в конце концов победа была одержана.

## Томылово



Вторым субботником для меня стала уборка на территории школы-интерната станции Томылово близ Чапаевска. Тут, понятное дело, одной уборкой не обошлось: мы общались с местными воспитанниками. Нас, волонтеров, с самого утра ждали потрясающие детки, которые то и дело отнимали лопаты и грабли и рвались помогать!

После основной части субботника мы поиграли с детьми. И те нас отправились провожать до самой электрички. Спасибо тебе, Томылово!

## Лагерь «Полёт»



Следующим стал субботник в ОСЛ «Полёт», который инициировали все те же «Крылья». Дирекция лагеря с радостью приняла у себя волонтеров. Нас снабдили всем нужным инвентарём.

Субботник разделился на две части. Сначала мы боролись с сухой прошлогодней листвой, что заняло почти шесть часов. Но они пролетели незаметно, так как нас ждал шашлык, то есть вторая часть выезда. Его аромат подгонял нас. Впрочем, как ни старайся, это угощение в большой компании тает прямо на глазах.

Убирался Владимир Батров, гр. 2302

## Огонь, вода и медные трубы

ВОЖАТЫЕ САМАРЫ И ОРЕНБУРГА ПРОШЛИ ЧЕРЕЗ КОММУНАРСКИЕ СБОРЫ

Педагоги сводного студенческого отряда «Крылья» (СГАУ) пригласили на традиционные коммунарские сборы студентов из самарских и оренбургских вузов.

Алёна Комаричева, г. Оренбург, РГТЭУ

Поезд «Оренбург-Самара». 8 часов. Мы едем, гадая, что же будет там, на коммунарах. Вот мы и в лагере. Приключения начинаются! Первый день и столько впечатлений, сколько и за полгода не наберется. Бегаешь целый день, показываешь номера, которые так долго готовились, импровизируешь и в ночь падаешь на кровать без сил...

Музыка счастья... вскакиваешь, будишь тех, кто мирно спит рядом с тобой, бежишь на эстраду. Оглядываешься: вокруг сонные лица, кто-то даже в пижаме. Никто не знает, сколько времени: вокруг темно. Ну и что? Бежим за фонариками и — вперед, в ночной дозор. А сон? А кому он нужен?

Каждый день приносит массу мероприятий: верёвочный курс, оказание первой медицинской помощи, повторяем основные правила вожатого, аукцион, лирический вечер,



стартины. Они направлены в первую очередь на обучение новичков, но и опытные бойцы воспитательного фронта активно принимают участие: обновить в памяти знания не помешает. Интересно безумно. Каждый занят своим делом на благо команды, что не может не радовать. За четыре дня Самара и Оренбург сплотились настолько, что уже не отличить, кто откуда прибыл.

Опытные вожатые деловито импровизировали, а заодно разряжали накалившуюся былой обстановку (и такое бывало).

Четвёртый день. В полной тишине мы спускаемся к реке. Факелы, ощущение таинства. На берегу Волги горит костер, садимся вокруг. Все те, кто сейчас рядом, стали такими род-

ными и любимыми, кажется, что любишь всю сотню. Капаешь воск на руку, и наворачиваются слезы.

Но вот рассвет, солнце поднимается из воды, мы стоим на пирсе. Так хорошо и свободно, ощущение радости и тепла в душе.

Дорогие ребята и девчонки из ССО «Крылья», спасибо вам огромное за эти замечательные денечки. Было безумно приятно и интересно провести их с вами.

Такие мероприятия жизненно необходимы, ощущается самая настоящая вожатская жизнь. Пропадает страх, ты становишься сильнее и креативнее. И понимаешь ответственность: мы делаем детский мир ярче и красочней, и унывать нам никак нельзя! ■

## Экология жизни и мыслей

Студенты самарских вузов увидели смысл в экзотике русской народной культуры. Развенчать стереотипы помогли сотрудники и артисты Волжского народного хора и краеведы музея имени Алабина.

Елена Памурзина,  
фото автора

Костюм, вышивка, украшения, песни, танцы, обряды — всё сплетено воедино, всё работает на защиту женского организма и на активизацию плодородности. Татьяна Ведерникова, ведущий этнограф Самарской области, расшифровывала для студентов обряды хороводного периода, объясняла, откуда взялся сценарий свадьбы. Чтобы почувствовать себя в атмосфере деревни XVIII-XIX века, студенты пели хором с Натальей Кузнецовой, репетитором по вокалу Волжского народного хора, изучали колленца кадрили, водили хороводы на вечерке, ткали пояса и «крутили» обрядовых кукол. Два дня в «Лесной сказке» воплощался в жизнь проект Волжского народного хора «Здоровый образ жизни в культуре народов».

Ольга Орлова, менеджер по проектам: «Наша цель — на материалах народной культуры, практик показать, как можно вести здоровый образ жизни. Через осознание песен, танцев, традиций мы хотим показать молодёжи, что есть альтернатива, с нашей точки зрения, более здоровая, интересная и органичная и экологичная. Другая задача — познакомить студентов с творчеством Волжского народного



хора. Со сцены песни, танцы, костюмы воспринимаются как нечто экзотичное, молодого человека с этой культурой сегодня ничего не связывает. А когда парни и девушки создают песню и танец вместе с артистами, они начинают воспринимать всё совершенно иначе».

Порадовало организаторов и то, что студенты подобрались адекватные, открытые восприятию иного: парни и девчонки охотно вспоминали детские игры, легко включались в предложенную реальность сказки. И получали удовольствие, чистую незамутнённую радость. И по-новому смотрели на жизнь.

Сегодня наша деятельность зачастую не подкреплена смыслом. Мы крутимся как белка в колесе, дни мелькают, словно в калейдоскопе. И что? Мы строим сложные теории, чтобы доказать смысл жизни, и остаёмся одиночками. А наши предки выстраивали не менее сложные социальные связи, чтобы никто не остался

один. И у них чаще всего получалось. Маргарита Шишова, гр. 1203: «Сейчас человек растрчивает вхолостую много сил. Забывая в погоне за карьерой и деньгами о своём здоровье, о правильном отношении к себе и окружающим людям. Казалось бы, здоровьем могут и фитнес-клубы заняться, но мне кажется, что народная культура придаёт больше осознанности действиям и больше пользы приносит. Я увезла со смены много новой информации. Заинтересовалась тем, что у каждого элемента в культуре, есть смысл, подтекст: не может быть танец без костюма, праздника, кухни, песни — всё взаимосвязано».

Впрочем, так думают не все студенты. Анна Шаврина, гр. 1203: «Эта смена меня не убедила: для меня русская культура осталась чуждой. Хороводный период — вещь замечательная, но с точки зрения современности, конфетно-букетный более цивилизованный вариант. Мне он нравится больше».

70 лет  
КуАИ-СГАУ

история ▶



# Перед страной стояла задача: освоить вычислительную технику

## ХРОНИКА СОЗДАНИЯ И РАЗВИТИЯ КАФЕДРЫ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ КуАИ

**Вспоминает Владимир Андреевич Витих.**  
д.т.н., профессор, заведующий кафедрой АСУ с 1971 г.  
по 1987 г., декан факультета системотехники  
(ныне факультет информатики) с 1983 г. по 1987 г.

**1969 год.** В марте 1969 года я приступил к работе в должности старшего преподавателя цикла «Вычислительная техника» кафедры аэродинамики Куйбышевского авиационного института (КуАИ). Ректор В.П. Лукачёв пригласил меня, молодого кандидата наук (тогда мне было 28 лет), для решения крупномасштабных задач, обозначенных им в самых общих чертах, а именно для организации и развития в институте научных исследований и подготовки кадров, связанных с применением вычислительной техники, методов и средств автоматизации. Я принял это предложение прежде всего, наверное, потому, что знал о работах в области автоматизации научных исследований, разворачивающихся в стране под эгидой Совета по автоматизации научных исследований при Президиуме Академии наук СССР, и рассчитывал на то, что мне удастся подключиться к ним, сформировав коллектив единомышленников в КуАИ. Собственно, если быть более точным, костяк таких единомышленников существовал ещё до приглашения ректора. Это были сотрудники КуАИ О.П. Скобелев, А.А. Болтянский и аспирант В.А. Сойфер. Я думаю, что неоднократные встречи и беседы с ними в значительной степени преопределили моё решение покинуть Новосибирский академгородок, бывший тогда своеобразным «центром притяжения» молодых людей, устремлённых в науку, и вернуться в г. Куйбышев. Свою научную деятельность в КуАИ я начал в отраслевой лаборатории № 5 при кафедре электротехники радиотехнического факультета (факультет №5) в качестве старшего научного сотрудника – руководителя темы, заключив хозяйственный договор с ЦСКБ в области обработки телеметрической информации. В апреле 1969 года В.П. Лукачёву мною были представлены предложения:

- о создании в институте лаборатории автоматизации научных исследований, которая должна стать научной и материальной базой будущей кафедры;
- о введении специализации «Автоматизация лётных и стендовых испытаний» в рамках имеющихся в институте специальностей.

Эти предложения впоследствии были реализованы. Первое в форме трёх лабораторий: госбюджетной лаборатории вычислительной техники и автоматизации, отраслевой лаборатории автоматизации экспериментов и производственных испытаний (лаборатория № 8) и лаборатории автоматизированных систем научных исследований АН СССР в КуАИ (отраслевая лаборатория № 14). Второе – путём введения специализации «Автоматизация испытаний двигателей летательных аппаратов» для студентов факультета двигателей летательных аппаратов (факультет № 2). Успешное решение этой задачи оказалось возможным благодаря активной поддержке доцента кафедры теории двигателей летательных аппаратов к.т.н. В.Я. Левина и доцента кафедры электротехники к.т.н. О.П. Скобелева. В июне 1969 года в КуАИ совместно с научным советом по проблемам электрических измерений и измерительных информационных систем Отделения механики и процессов управления АН СССР был проведён семинар по проблемам сжатия информации, в котором приняли участие 110 представителей 40 организаций из 14 городов страны. Тем самым удалось перевести в КуАИ мои научные контакты, сложившиеся в период работы (1962-1969 гг.) в Институте автоматики и электрометрии Сибирского отделения (СО) АН СССР.

В сентябре 1969 года Совет по автоматизации научных исследований (АНИ) при Президиуме АН СССР провёл первую Всесоюзную школу по АНИ в Черноморском отделении Морского гидрофизического института АН СССР (посёлок Качивели), в которой я принял участие и получил обширную «сконцентри-



▶ Заседание кафедры. Фото предоставлено музеем авиации и космонавтики имени С.П. Королёва

рованную» информацию о самых последних (по тем временам) достижениях в области автоматизации экспериментов. Чрезвычайно важную роль сыграло моё знакомство на этом научном форуме с заместителем председателя Совета по АНИ академиком Б.Н. Петровым и учёным секретарём Совета Г.Н. Куклиным, которые оказывали впоследствии неоценимую поддержку в развитии этого направления исследований и материальной базы (средств вычислительной техники) в КуАИ. При обсуждении моего доклада «Сжатие данных при экспериментальных исследованиях» Б.Н. Петров отметил особую актуальность этой темы при исследованиях дальних планет. В своём письме в Минвуз РСФСР от 14 ноября 1969 года академик Б.Н. Петров ходатайствовал о распределении (тогда была плановая «распределительная» экономика) в КуАИ современной ЭВМ (типа «Минск-22» или «БЭСМ-4»). Результатом стала поставка в 1970 году ЭВМ «БЭСМ-4», которая сыграла важную роль в совершенствовании научно-исследовательских работ и учебного процесса в институте (до её появления КуАИ располагал устаревшими ЭВМ – «Урал-2», «Одра-1013», «Проминь»). Появление «БЭСМ-4» ознаменовало начало периода обновления (практически ежегодного) парка ЭВМ института – «М-6000», «М-220», «ЕС-1020», «М-4030» и т.д.

**1970 год.** Ректорат КуАИ, а также академик Б.Н. Петров в своём письме от 1 декабря 1970 года ходатайствовали перед Минвузом РСФСР о создании в КуАИ кафедры «Автоматизация научно-технических исследований», а 1 декабря 1971 года министр высшего и среднего специального образования (Минвуза) РСФСР В.Н. Столетов подписывает приказ об организации в КуАИ ... кафедры автоматизированных систем управления (АСУ). Такое решение явилось следствием того, что в 1970 году Совет Министров СССР объявил пятилетку 1971-1975 гг. «пятилетней АСУ», предполагающей разработку и широкое внедрение во всех отраслях народного хозяйства автоматизированных систем управления, а также подготовку инженеров-системотехников по АСУ и инженеров-математиков по прикладной математике. Поэтому Минвуз РСФСР обратился в вузы с предложением начать в 1970/71 учебном году подготовку специалистов по АСУ и

прикладной математике. Ректорат КуАИ дал согласие и провёл необходимую организационную работу: на факультете № 5 из числа набранных в августе 1970 года студентов была сформирована группа АСУ, а на факультете № 1 (факультет летательных аппаратов) – группа прикладных математиков. Таким образом, в Минвузе РСФСР в 1970/71 учебном году «сошлись» две инициативы КуАИ: начатая подготовка инженеров по АСУ и прикладной математике и предложение об организации в КуАИ кафедры «Автоматизация научно-технических исследований». Были проведены переговоры между министерством и институтом, результатом которых и явился приказ министра об организации в КуАИ кафедры АСУ.

**1971 год.** Крупным событием в развитии научных исследований и укреплении связей с научно-исследовательскими институтами (НИИ), конструкторскими бюро (КБ), промышленными предприятиями и вузами страны стала проведённая 8-11 июня 1971 года КуАИ совместно с Советом по АНИ при Президиуме АН СССР Всесоюзная конференция «Автоматизация экспериментальных исследований». В конференции приняло участие 452 представителя 160 организаций из 48 городов страны. Было заслушано 146 докладов и сообщений. Председателем оргкомитета конференции был академик Б.Н. Петров (который принимал в ней участие), заместителем председателя – ректор В.П. Лукачёв, а я являлся учёным секретарём конференции. В состав оргкомитета входили видные учёные (академик Г.И. Марчук, члены-корреспонденты АН СССР Н.Д. Кузнецов, Ю.Е. Нестерихин, Б.С. Сотсков и др.), главные конструкторы – руководители отраслевых НИИ и КБ (М.В. Мельников, Д.И. Козлов, М.С. Рязанский, О.Н. Шишкин) и известные вузовские учёные. На конференции были представлены результаты работы отраслевой лаборатории № 5, в том числе доклады О.П. Скобелева, А.А. Болтянского, Ю.Н. Секисова, В.Г. Иоффе, Ю.В. Пшеничникова, В.В. Куликова, В.В. Пшеничникова, В.А. Сойфера, сообщения В.П. Сабилло, М.А. Корблина, В.П. Якимихи. Все упомянутые докладчики впоследствии стали сотрудниками кафедры АСУ. ■

продолжение следует



## СОЛНЕЧНЫЕ БАТАРЕИ



## ХОРОШАЯ ТРАДИЦИЯ

СОСТОЯЛСЯ ПРАЗДНИК  
НА УЛИЦЕ ЛУКАЧЁВАФоторепортаж **Андрея Тишина**, гр. 751  
и **Елены Памурзиной**

В последнюю субботу мая студенты нашего университета вспоминают ректора Виктора Павловича Лукачёва, который создал один из самых больших студгородков области и который очень много внимания уделял развитию спорта и внеучебной студенческой деятельности.

В этом году средоточием традиционного праздника стали спортивные состязания (легкоатлетическая эстафета, футбол, волейбол, стритбол) и военно-спортивный квест.

Студенты из педотряда устроили для деток сотрудников развлечения на детской площадке перед домом молодых учёных. Секция велотуризма организовала велообластлон. Ребята из клуба го и шахматисты выставили свои столы у 5-го корпуса.

Можно говорить о победителях (в эстафете, например, никто не ожидал победы команды 5-го факультета), но на самом деле все студенты, принявшие участие в мероприятиях праздника, получили заряд бодрости, иной раз так необходимый накануне летней сессии. ■

Полный фотоотчёт смотрите на странице газеты «Полёт»  
Вконтакте: [http://vk.com/polet\\_ssau](http://vk.com/polet_ssau)



# Неучтённый научно-образовательный центр

В ЭТОМ ГОДУ МУЗЕЮ АВИАЦИИ И КОСМОНАВТИКИ ИСПОЛНИЛОСЬ 35 ЛЕТ.

Записала Елена Памурзина

— Надежда Викторовна, какими экспонатами гордится музей?

— С нашей точки зрения, самое ценное — это личные вещи и документы С.П. Королёва и других создателей ракетно-космической техники, учёных СГАУ, конструкторов, космонавтов. Ведь наш музей является и мемориальным центром академика Королёва, поэтому мы изучаем и собираем материалы, посвящённые его жизни и творчеству. Для небольшого вузовского музея наша коллекция уникальна. Ценными являются и сами изделия: ракетный двигатель НК-33, спускаемая капсула КА «Янтарь-2К» — уникальный экспонат, в открытом доступе есть только в нашем университете, спускаемый аппарат «Фотона» тоже представляет интерес, хотя такие «шарики» стоят во многих музеях. Он был в космосе, его можно потрогать. Любимым экспонатом наших посетителей вне зависимости от возраста является интерактивный экспонат — кабина самолёта Су-9. Можно примерить и снаряжение лётчика.

— По какому принципу формировалась коллекция?

— Наш музей создавался практически на пустом месте. Однако постепенно формировались коллекции по трём равноценным направлениям: истории университета, авиации и космонавтики. Причём если первое направление — это корпоративный тип музея, то два других — из разряда научно-технических, и для каждого существуют свои «законы жанра». Перед нами сегодня стоит непростая задача — разработать научную концепцию дальнейшего развития музея, если проще: решить, что именно собирать, изучать и пропагандировать? В любом случае все три коллекции «выросли из детского манежа» и теперь активно друг другу мешают. Это проявляется в перенасыщенности нашей экспозиции: и информационной, и предметной, и цветовой. К сожалению, в существующих рамках невозможно развивать ее по частям — нужно менять полностью. В этом смысле у нас появились основания для оптимизма: выделены средства и уже завершается проектирование новой экспозиции. Но, я считаю, прежде надо сделать реконструкцию помещения: сейчас нет вентиляции, недостаточно освещения, температурный режим не выдерживает никакой критики. А существующие стенды нужно обязательно сохранить, их можно разместить под стеклом в пустующих рекреациях.

— Переходить в виртуальную реальность?

— Нужно и важно. В сети удобнее читать и даже изучать архивные фото и видео. Такой способ представления музейных материалов даёт возможность разработать экспозиции для каждой категории посетителей. В этом плане также есть положительный сдвиг: в рамках программы НИУ выделены средства, и мы совместно с 1-м факультетом разрабатываем мультимедийные научно-образовательные модули, в которых будут использоваться музейные фонды. Но говоря о новых музейных технологиях, важно и



соблюсти баланс: в музей приходят за впечатлениями, и в первую очередь — от подлинных экспонатов и общения с экскурсоводом.

— Музей — достояние не только университета, но и города...

— Бюджетный кодекс не позволяет муниципалитетам финансировать музей вуза. К тому же сегодня у города есть свой музей — «Самара космическая», у области — свой — Алабинский. Можно рассчитывать на предприятия. У нас очень хорошие с ними контакты, для них важно быть представленными в музее вуза. Но камень преткновения — недостаточно места для размещения экспозиций: авиационная и ракетно-космическая техника масштабная. Сейчас наша задача — создать экспозицию по самарскому авиационно-космическому кластеру, тем более что университет вошёл в его состав.

— Музей сегодня — это...

— Мы хранители истории. Несмотря на то, что у нас нет подходящего помещения для хранения фондов, если мы сегодня не будем их пополнять, завтра негде будет взять материалы и получить информацию об истории вуза. Ни одна книга, ни один фильм о вузе не выходят без участия музея. Важно автоматизировать учётно-фондовую работу, сегодня мы тонем в огромных массивах информации.

Мы ведём активную работу по профориентации. Прошедший Год космоса стал для нас рекордным — мы приняли более 22 800 посетителей, большинство из которых — школьники, от шести лет и старше. Турфирмы заказывают экскурсию для старшеклассников «Знакомьтесь, аэрокосм»: в неё кроме музея входит посещение лабораторий в 10-м, 5-м корпусах, знакомство с медицентром. Разработан даже экскурсионный маршрут, который включает поездки на предприятия, на наш учебный аэродром. Вот только от последнего всё чаще приходится отказываться: у нас не хватает людских ресурсов. Здесь, правда, помогают студенты из клуба «Дирижабль». Они разрабатывают новые методики работы с посетителями: игры для младших школьников, квесты — для старших, осваивают профессию экскурсовода, учатся работать с фондами. В рамках программы развития деятельности молодёжных объединений СГАУ клубом будут реализованы несколько «музейных» проектов.

Фактически, музей становится научно-образовательным центром. Мы уже сейчас ежегодно проводим свои научные конференции

(например, молодых специалистов отрасли «Молодёжь — будущее космонавтики»), «круглые столы», общественно — научные чтения. При музее работает лекторий, проводятся циклы лекций — демонстраций для студентов, зарубежных стажеров, слушателей ФПК. Но вот здесь-то и кроется одна из проблем: в штате музея нет ни одного научного сотрудника, вести системную работу коллективом из четырех человек проблематично.

Музей вносит свой вклад и в формирование благоприятного имиджа университета — мы достойно принимаем гостей и выпускников КуАИ-СГАУ, по материалам музея созданы более 50 радио- и телевизионных передач, а выставки из фондов музея участвуют в самых представительных форумах.

— Что нового ждёт посетителей в ближайшее время?

— Помимо виртуальной экспозиции по истории университета мы готовим новые экспозиции: одна из них будет посвящена В. Грушину, другая — истории молодёжных движений КуАИ-СГАУ. ■

## ИСТОРИЯ

Идея создания музея появилась сразу после того, как институту присвоили имя академика С.П. Королёва. Инициатором выступил коллектив 1-го факультета во главе с Ю. Л. Тарасовым. В 1974 году было закончено строительство пристроя к 3-му корпусу. В феврале 1975-го началось проектирование экспозиции. Открытие музея состоялось 12 января 1977 года, в день 70-летия С.П. Королёва.

В составе первых экспонатов музея была ракета-носитель «Восток», макет двигателя НК-12 плюс модели первых самолётов, над которыми трудились студенты из авиамодельного бюро под руководством Н. Е. Князева. Оформлением занялись профессиональные художники. Анатолий Головнин, известный скульптор, автор многих памятников, в том числе семьи Володичиных, создал горельеф С.П. Королёва и панно, автор витражей — заслуженный художник В. Петров.

Музей первое время работал на общественных началах как кабинет наглядных пособий с единственным сотрудником — В. Н. Субботиным. В 1978 году был создан научно-методический совет музея, его возглавил Д. Н. Лысенко. В 1981 году музей получил статус самостоятельного структурного подразделения. Первый директор — Е. М. Балыкова, с мая 1982 года — В. И. Фёдорова, с 1995 года — Н. В. Богданова.

Музей сегодня входит в число уникальных объектов высшей школы, является региональным отделением и научно-методическим центром ассоциации музеев космонавтики России и ассоциации научно-технических музеев национального комитета ICOM (Международный комитет музеев). Его директор является членом правления и той и другой ассоциации. Есть у музея и зарубежные партнёры — сообщества TICCIH (международный комитет по сохранению индустриального наследия), CIMUSET (международный комитет научно-технических музеев).



спортхроника >

## Танцы как спорт

СОСТОЯЛСЯ ОТКРЫТЫЙ КУБОК СГАУ ПО СПОРТИВНЫМ ТАНЦАМ

20 мая в спортивном комплексе СГАУ состоялся открытый кубок СГАУ по спортивным танцам. Его организатором выступил танцевально-спортивный клуб «Грация», при поддержке Самарской региональной федерации танцевального спорта, Федерации танцевального спорта Самарской области, Самарской федерации танцевального спорта. Главный судья соревнований — А.В. Лысенков (Ульяновск).

Турнир проходил в три отделения по программам «Стандарт» и «Латина». В этом году он был поскромнее по количеству пар (80), но отнюдь не по качеству. По словам организатора Тимура Утеулина (тренер клуба «Грация»), в финале танцевали три пары А-класса, что для вузовского мероприятия очень сильно: «Пары показали такое мастерство, что зрители ещё долго не хотели их отпускать», — говорит Тимур.

Среди победителей и призёров турнира есть и студенты СГАУ. Андрей Атапин — 3-е место, Виталий Нестеров — 1-е место (его брат Игорь Нестеров знаком читателям «Полёта»: он дважды бывал на танцевальном фестивале в Блэкпуле, Англия), Павел Силин и Елена Каньшина — 3-е место, Василий Фролов и Елена Дудкина — 1-е место.