

Видные деятели образования и науки



Балык Митрофан Маркиянович (1905-1970) родился 7 февраля 1905 года в селе Андреевка Глинского района Сумской области Украинской ССР в семье крестьян.

Состоял в ВЛКСМ с 1924 по 1932 год, с 1932 по 1937 год был кандидатом в члены ВКП (б), с 1937 года - член ВКП(б).

С 1925 по 1928 год учился на рабфаке в городе Краснодаре. По окончании рабфака поступил учиться на механический факультет

Киевского политехнического института, где окончил два курса.

В 1930 году в связи с организацией Московского авиационного института, был переведен в Москву в МАИ. Окончил учебу в МАИ в 1932 году и был оставлен в аспирантуре на кафедре «Технология самолетостроения». Он был в группе молодых специалистов по созданию лабораторной базы кафедры производства самолетов.

Инженер Балык М.М., как аспирант кафедры производства самолетов, в течение ряда лет стажировался на самолетостроительных заводах, параллельно работал над диссертацией на соискание ученой степени кандидата технических наук. В январе 1939 года успешно защитил кандидатскую диссертацию по теме: «Теоретические предпосылки к расчету производственных факторов при внедрении новых самолетов в серийном производстве», которая является частью его общей научной работы «Внедрение в серийное производство новых самолетов». Над ней он работал, начиная с 1936 года, несколько раз выезжал в командировки на самолетостроительные заводы, чтобы на практике проверить свои теоретические выводы по теме. В частности, работал продолжительное время на заводе №31 в Таганроге. Работа его опубликована в печати, в сокращенном виде, в сборнике трудов №2 1938 года Самолетостроительного

факультета МАИ. Это была первая диссертация, защищенная на кафедре.

Сразу после защиты диссертации ему было присвоено ученое звание доцента за длительную, начиная с 1933 года, преподавательскую работу на кафедре.

Балык М.М. написал ряд важных трудов. В 1934 году он участвовал в подготовке первого конспекта лекций по дисциплине «Производство самолетов», на основе материала, накопленного его коллегами из производственного опыта самолетостроительного завода №39. В соавторстве с Елисеевым С.В., он издал в 1936 году книгу «Типовые задания и разработка их по курсу – производство самолетов».

Участвовал в разработке типовой учебной программы по заводской практике. Работа завершилась, совместным с Елисеевым С.В., трудом «Методика проведения заводской практики на самолетостроительных заводах» (под редакцией профессора В.Ф. Боброва). Этот труд был единственным фундаментальным учебным методическим пособием для руководителей заводской практики и для студентов авиационных втузов до 1945 года.

Кафедра производства самолетов МАИ наметила применить метод динамического подобия, соорудив модель цепного конвейера по проекту профессора Цепляева в масштабе 1:5 натуральной величины, для проведения опытов с различными вариантами конвейерной сборки агрегатов и самолетов на моделях самолетов в том же масштабе с максимальной автоматизацией и механизацией их сборки, которые в 1939 году только начинали вводиться в самолетостроении. Балык М.М. принял в этом проекте активное участие, проект стал реализовываться, но война и эвакуация МАИ помешали осуществить это начинание.

До эвакуации МАИ в город Алма-Ата доцент Балык М.М. приступил к созданию лаборатории технических средств кафедры, на оборудовании которой он, совместно со своими коллегами, под непосредственным руководством профессора Юргенса, участвовал в разработке технологических процессов для производства военной продукции.

Научную и преподавательскую работу на кафедре Балык М.М. совмещал с работой на важных руководящих

должностях: руководитель НПП Самолетного факультета с апреля 1935 года; заместитель декана Самолетного факультета с ноября 1937 года; заместитель заведующего лаборатории технологии самолетостроения с января 1938 года.

Доцент Балык М.М. написал книгу «Исследование параллельной формы внедрения в производство самолетов новой конструкции», с 1945 года работал над докторской диссертацией, включающей дальнейшее исследование теоретических основ расчета производственных факторов при внедрении новых самолетов в серийное производство, применяя метод «обратного расчета».

С июня 1941 года Балык М.М. был переведён на работу на завод №153 на должность старшего технолога, затем был старшим инженером.

В мае 1942 года он был откомандирован в распоряжение ГИПРОАВИАПРОМ НКАП, где работал на должности старшего инженера-механика, затем стал ведущим инженером технического отдела.

В декабре 1943 года он был переведён в Московский авиационный институт имени Серго Орджоникидзе на должность начальника лаборатории технических средств кафедры «Производство самолетов», также работал доцентом на кафедре «Производство самолетов» с февраля 1944 года и доцентом кафедры «Производство самолетов» с апреля 1946 года.

В 1938-1939 годах был секретарем партбюро Самолетного факультета МАИ, а с 1944 по 1947 год - председателем месткома МАИ (профсоюзная организация сотрудников).

В октябре 1948 года Балык М.М. был назначен директором Челябинского механико-машиностроительного института (ЧММИ). На этом посту он начал реорганизацию института в новый университет союзного значения - Челябинский политехнический институт (ЧПИ). В августе 1949 года он был назначен исполняющим обязанности директора ЧПИ (по совместительству). Эту работу он совмещал с обязанностями заведующего кафедрой технологии машиностроения.

По окончании реорганизации ЧММИ, с января 1951 года, Балык М.М. исполнял обязанности первого директора Челябинского политехнического института.

С ноября 1951 года Балык М.М. продолжил трудовую деятельность в НИИТ сначала на должности ведущего инженера, а затем был переведен на должность исполняющего обязанности начальника отдела аспирантуры.

С февраля 1952 года Балык М.М. был назначен на должность заместителя декана механического факультета Всесоюзного заочного машиностроительного института, затем исполняющим обязанности декана автотракторного факультета.

Во Всесоюзном заочном машиностроительном институте (ВЗМИ) был редактором стенгазеты.

С 1960 по 1965 год был секретарем партбюро механического факультета Пищевого института.

С 1955 по 1968 год являлся научным консультантом и членом консультационного Совета новаторов при ВДНХ.

С мая 1965 года на пенсии по состоянию здоровья.

Награждён:

- медалью «За трудовую доблесть» (Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 октября 1945 г.);

- медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6.07.1945 г.).



Беляков Иван Тимофеевич (1919-1996) родился 14 января 1919 года в селе Березнячи Горловского района Московской области в семье крестьянина.

После окончания средней школы в городе Москве поступил в Московский авиационный институт. Был эвакуирован вместе с институтом в город Алма-Ата.

В 1942 году направлен инструктором на завод №39 НКАП в город Иркутск, затем работал

инженером, начальником бюро технического нормирования завода.

В 1944 году уволен для продолжения учёбы по вызову института и в 1945 году получил диплом инженера (без защиты дипломного проекта) на основании Постановления СНК СССР. Занимал должность заместителя декана Самолётостроительного факультета и по совместительству старшего преподавателя кафедры «Производство самолётов».

После защиты кандидатской диссертации утверждён в учёном звании доцента (1953). Учёный в области технологии производства ЛА.

Командирован в Китайскую Народную Республику (1952-1955) советником по организации Пекинского авиационного института.

После окончания докторантуры и защиты докторской диссертации (1966) утверждён в учёном звании профессора (1967). Назначен проректором института по научной работе (1968). Ректор МАИ с 1972 по 1986 год.

С 1970 года являлся заведующим кафедрой «Технология машиностроения» факультета «Летательные аппараты» МАИ.

Труды в области теории эффективности конструктивно-технологических решений узлов и агрегатов ЛА, теории автоматизированного проектирования и технологической подготовки производства.

Заслуженный деятель науки и техники РСФСР (1979).

Издательством «Машиностроение» изданы монографии и учебное пособие по проблемам и основам космической технологии (в соавторстве).

Награждён орденом Ленина, орденом Октябрьской Революции, орденом Трудового Красного Знамени и медалями.



Беянин Петр Николаевич
родился в 1926 году.

Окончил Харьковский авиационный институт (1949). Продолжительное время руководил НИИ авиационной технологии (НИАТ). Член-корреспондент РАН, доктор технических наук, профессор. Учёный в области технологии и автоматизации машиностроения. Советник дирекции Национального института авиационных технологий и директор научного

центра «Наука» РАН.

Основные научные работы посвящены созданию детерминированной системы, включающей технологию САПР по изготовлению заданных конструкций из алюминиевых, титановых сплавов и сталей наиболее современными методами; созданию системы автоматизированных машин для производства авиакосмических конструкций большой сложности, в том числе самолётов, многоразовых космических аппаратов.

Под его руководством и при его участии впервые в мировой практике формализованы основные технологии машиностроения, а также создано около 50-ти моделей станков с ЧПУ (внедрено более 6000 станков в промышленности), 15 моделей роботов, в том числе впервые в России 5 моделей гибких производственных систем, сварочные, клепальные и другие автоматы.

В МАИ на кафедре 104 работал профессором по совместительству в период с 1980 по 1982 год.

Автор более 200 научных работ, включая 16 книг и монографий (три в соавторстве), а также 38 изобретений.

Лауреат Ленинской премии, Государственных премий СССР и Украины, лауреат премий Правительства РФ (1995, 1999).



Бойцов Василий Васильевич (1908-1997) родился 1 января 1908 года в деревне Алабино Наро-Фоминского района Московской области в семье крестьян.

Ученый в области авиационной технологии и организатор стандартизации в стране.

Трудовую деятельность начал штамповщиком (1923-1928). После учебы и окончания Индустриального техникума назначен его заведующим (1930).

По окончании в 1937 году Московского высшего технического училища им. Н.Э. Баумана работал в авиационной промышленности в должностях: инженера, начальника цеха завода №39.

С 1939 по 1942 год, будучи директором завода №130, руководил его строительством (ныне территория «Б» авиационного производственного объединения в городе Комсомольск-на-Амуре).

Был начальником производства завода №381, главным инженером завода №292.

Принимал участие в Великой Отечественной войне в качестве представителя Наркомата авиационной промышленности в составе 17-й Воздушной армии. Участвовал в освобождении Белгорода и Таганрога. За действия на передовой фронта награжден орденом Отечественной войны 2-й степени.

В 1944 году награжден орденом Ленина за организацию поточного производства на Саратовском авиационном заводе самого массового истребителя Второй мировой войны – самолета Як-3. Созданная система поточного производства стала основой развития системы качества в авиационной промышленности.

В 1945-1947 годах на Саратовском авиационном заводе организовал, используя в качестве прототипа американский автобус JMS, конверсионное производство советского городского автобуса, который впоследствии выпускался на Московском заводе ЗИС.

В 1947 году был назначен 1-м заместителем Министра авиационной промышленности СССР.

С 1947 по 1950 год работал начальником НИАТ. В 60-х годах по заданию Моссовета в НИАТ, под руководством В.В. Бойцова, была изготовлена оснастка и оборудование для производства железобетонных панелей и блоков, которые были необходимы для массового жилищного строительства.

В 1947-1950 годах был командирован Правительством СССР в Китайскую Народную Республику в качестве советника по оборонной промышленности Правительства КНР.

Защитил диссертацию на соискание ученой степени доктора технических наук в 1960 году. Докторская работа была связана с типизацией и нормализацией технологического процесса и дала начало целому комплексу работ по созданию современных гибких производств и, в какой-то степени, подготовила основу для внедрения современных авиационных CALS-технологий.

По совместительству активно работал преподавателем в МАИ на кафедре «Производство самолетов» в качестве профессора (1952-1984).

Председатель Госстандарта СССР с 1963 по 1984 год.

Профессор и заведующий кафедрой «Экономика и организация производства» в МВТУ имени Баумана с 1984 по 1997 год.

Им разработаны важнейшие и актуальные научные проблемы по технологии изготовления авиационных конструкций, типизации технологических процессов, взаимозаменяемости в самолетостроении в области комплексной механизации и автоматизации производства.

Автор многочисленных разработок и рекомендаций для конструкторов по технологичности авиационных конструкций, работ по теоретическому обоснованию процессов технологической подготовки производства в самолетостроении, трудов по теории создания сборочного оборудования.

Депутат Свердловского районного Совета депутатов трудящихся города Москвы с 1949 по 1959 год, депутат Верховного Совета РСФСР с 1949 по 1959 год, депутат Верховного Совета СССР с 1967 по 1985 год.

Президент Международной организации по стандартизации ISO с 1977 по 1979 год. Совет ISO выпустил специальную резолюцию №5/1979: «Совет единодушно признал огромный вклад в работу, внесенный доктором Бойцовым В.В. за время исполнения им обязанностей Президента ISO. Совет ISO считает, что Президент Бойцов В.В. продемонстрировал выдающееся руководство и справедливость всех точек зрения, в направлении действия Совета к быстрой выработке согласованных позиций и рекомендаций. Совет искреннейшим образом благодарит своего Президента доктора Бойцова В.В. и желает ему дальнейших успехов и крепкого здоровья с тем, чтобы он продолжал и впредь вносить свой весомый вклад в дело международной стандартизации».

С 1995 года В.В. Бойцов стал почетным президентом Академии проблем качества, советником Председателя Госстандарта России.

Награжден тремя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, орденом Трудового Красного Знамени, орденом Красной Звезды, орденом Отечественной войны 2-й степени, орденом Знак Почета и медалями.

Основные работы:

- Нормализованные приспособления для сборки агрегатов самолета. -М.: Оборонгиз, 1955;
- Сборочные и монтажные работы. -М.: Оборонгиз, 1959;
- Механизация и автоматизация в мелкосерийном производстве. -М.: Оборонгиз, 1962;
- Технология самолетостроения. Учебник для авиационных вузов с грифом Минвуза СССР, 1-е и 2-е издания. -М.: Машиностроение, 1970 и 1982 годы (соавтор).

За выдающиеся заслуги Бойцова В.В. в области стандартизации и качества Минпромэнерго учредило нагрудный знак, носящий его имя.

Приказом Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации от 25 июля 2005 года «О внесении изменений и дополнений в приказ Минпромэнерго России от 21 июня 2004 года №19» утверждено Положение о нагрудном знаке «За заслуги в области стандартизации и качества» имени В.В. Бойцова. В пункте 1 этого Положения установлено: «Нагрудным знаком «За заслуги в области стандартизации и

качества» имени В.В. Бойцова награждаются высококвалифицированные специалисты, служащие, работники центральных аппаратов министерств, федеральных служб и федеральных агентств, территориальных органов и организаций, внесших значительный вклад в реализацию национальной политики и выполнение работ в сфере стандартизации и управления качеством продукции, направленное на обеспечение безопасности жизни и здоровья человека, предотвращения вреда его имуществу, охрану окружающей среды, имеющие стаж работы в этих областях не менее 5 лет».

В 1978 году малая планета под №6685 в Международном каталоге малых планет получила имя BOITSOV в честь Василия Васильевича Бойцова.



*Нагрудный знак
«За заслуги в области стандартизации и качества»
имени В.В. Бойцова*



Свидетельство о присвоении малой планете имени Василия Васильевича Бойцова



Вигдорчик Семён Абрамович (1908-1980) родился 11 апреля 1908 года в семье служащих в городе Москве.

Один из крупнейших специалистов промышленности по проектированию и производству авиационной техники, он оказал значительное влияние на развитие и совершенствование технического уровня отечественного самолётостроения. Большой производственный опыт,

повседневная работа над повышением уровня технических и научных знаний, высокие организаторские способности позволили ему, на базе проведения большого комплекса научно-исследовательских и технологических работ, обеспечить решение актуальных технических проблем при создании более 50 конструкций самолётов.

После окончания школы в 1926 году поступил в МВТУ на Механический факультет. В 1930 году аэромеханическая специальность МВТУ выделилась в новый институт - МАИ, который он окончил, получив диплом инженера-механика самолётостроения.

В 1928-1930 годы он совмещал учёбу с работой конструктором в СКО завода № 22 и в Специальном конструкторском бюро стального самолётостроения у главного конструктора А.И. Путилова.

В 1930-1938 годы работал на заводе № 1 имени Авиахима начальником ряда цехов, отделов и на других руководящих технических должностях.

При его участии были проведены исследования и внедрены в практику производства ряд новых, в то время, технологических процессов. В частности, в 1932-1933 годах он участвовал в исследовании и внедрении совместно с ВИАМ, впервые в мировой практике, электродуговой сварки агрегатов самолёта из стальных тонкостенных труб, в разработке методов борьбы с короблением сварных ферменных конструкций. В 1931-1933 годах им разработана и внедрена, впервые в Советском Союзе, конвейерная сборка самолётов на

базе технологического планирования конструктивно-технологических комплектов. Проведено исследование и освоение в 1935-1936 годах методов штамповки алюминиевых сплавов и сталей резиной на падающих молотах, исследование, разработка и внедрение в 1935 году нового метода гибки труб с замораживаемым наполнителем. В 1937-1938 годах он руководил технологической перестройкой завода с производства деревянных и смешанных конструкций на производство целиком металлических самолётов.

В июле 1938 года С.А. Вигдорчик был арестован органами НКВД и осуждён на 20 лет исправительных трудовых лагерей.

С 1939 года, будучи ещё в заключении, начал работать в ЦКБ-29 НКВД в группе спецтехотдела СТО-103 А.Н. Туполева, организовав и возглавив там всю технологическую работу. В июле 1941 года был освобождён досрочно со снятием судимости по ходатайству НКВД, а в 1955 году - полностью реабилитирован.

Будучи вместе с ОКБ в эвакуации в городе Омске, работал главным технологом завода № 166 в период его становления, подготовки и развёртывания там впервые серийного производства самолёта ТУ-2. Для постановки серийного производства самолёта ТУ-2 был командирован сначала на завод № 22 в г. Казань, а затем - в апреле 1942 года в качестве главного технолога на завод № 23.

Работая в годы войны главным технологом заводов № 166 и № 23, он заново создал технологические службы этих заводов и провёл с руководимыми им коллективами следующие основные работы: исследовал, разработал и внедрил у нас в стране (1941-1944 годы) методы панельной сборки, ставшие основой механизации и автоматизации сборочных работ и применяемые сейчас повсеместно, разработал и внедрил комплекс методов скоростной подготовки производства новых изделий, позволивший во время войны освоить ряд новых изделий в течение 7-9 месяцев.

В числе упомянутых методов - метод сборки штампов заливкой расширяющимися при застывании сплавами на основе висмут-олово, методы скоростного проектирования и изготовления станочной, штамповочной и стапельной

оснастки из нормализованных элементов, а также ряд других, нашедших в последующие годы повсеместное применение и давших большой эффект.

С 1 января 1944 года до конца жизни С.А. Вигдорчик работал главным технологом ОКБ А.Н. Туполева, руководя вопросами технологичности конструкций, исследованием и разработкой технологии, а также подготовкой опытного и серийного производства изделий ОКБ, работал над созданием основ технологичности конструкций самолётов.

В 1944 году им был разработан и внедрён в практику самолётостроения метод конструктивно-технологической проработки конструкций и разработки директивных технологических материалов в составе комплексной технологической бригады представителей технологических служб ОКБ, НИАТ, серийных заводов и ряда научно-исследовательских организаций (ВИАМ, ВИЛС и др.).

Этот метод распространён на ведущих предприятиях авиационной и оборонной промышленности.

В послевоенные годы под руководством С.А. Вигдорчика для производства авиационной техники, наряду с существующими, разрабатывались и внедрялись новые технологии: плазмоконтурный метод, панелирование агрегатов, размерное химическое травление крупногабаритных обшивочных и каркасных деталей из алюминиевых и титановых сплавов, упрочнение поверхностным пластическим деформированием, изготовление деталей из высокоэффективных прессованных полуфабрикатов, герметизация воздушных и топливных отсеков, защита от коррозии и другие.

Многие ОКБ и самолётостроительные заводы используют результаты этих работ, которые обеспечивают улучшение монолитности конструкции, снижение трудоёмкости и массы изделий и значительное повышение качества, надёжности и ресурса изделий.

Под руководством С.А. Вигдорчика были созданы все технологические подразделения завода и ОКБ, некоторые впервые в практике отечественного самолётостроения: технологическая бригада (впоследствии - отдел) и отдел технологических лабораторий (ОТЛ) ОКБ.

При участии отраслевых НИИ проводились глубокие исследования и опытные работы с целью изучения работоспособности материалов, влияния на них технологии и обработки различных типов соединений, в результате которых подготовлены требования и рекомендации как разработчикам конструкций, так и их изготовителям.

Применительно к самолётам ТУ-144, ТУ-154, ТУ-160 и другим проводились большие работы по исследованию, отработке и внедрению в производство технологии изготовления деталей и агрегатов из крупногабаритных полуфабрикатов (плит, прессованных профилей, панелей, штамповок) из алюминиевых и титановых сплавов, сталей. Внедрены сотовые конструкции: алюминиевые с металлическими и неметаллическими сотами, диффузионно-сварные из титана. Была разработана комплексная технология изготовления деталей, узлов и агрегатов из титановых сплавов.

Под его руководством были разработаны технические задания, по которым было спроектировано, изготовлено и внедрено в производство уникальное технологическое оборудование. Оно предназначалось для механической обработки (в том числе длинномерных деталей и крупногабаритных пространственных агрегатов), электронно-лучевой и диффузионной сварки, термической обработки деталей из алюминиевых и титановых сплавов, заготовительно-штамповочных и других работ.

Комплекс выполненных, в течение более чем 50 лет, работ позволил С.А. Вигдорчику стать основателем новой научно-технической дисциплины - технологических основ проектирования летательных аппаратов. Она заполнила весьма важный стык между научно-техническими дисциплинами, заложенными в основу проектирования летательных аппаратов (расчет на прочность, аэродинамические и тепловые расчеты и др.), и технологическими, а также материаловедческими дисциплинами. Он создал новый курс лекций по технологическим дисциплинам. Им написан конспект лекций «Технологические основы проектирования и конструирования самолетов». Этот труд являлся единственным в мире по этой дисциплине, охватывал вопросы применения в конструкции самолетов новых сталей, алюминиевых и титановых сплавов.

На протяжении более 35 лет он вел преподавательскую работу, читая курс лекций и руководя дипломным проектированием в МАИ и Академии авиационной промышленности. Автор 192 научных трудов и 23 изобретений.

За эти годы им были подготовлены сотни молодых специалистов. Многими специалистами под его руководством или с помощью его консультаций были проведены важные научно-исследовательские работы, защищены докторские и кандидатские диссертации.

За плодотворную научно-техническую деятельность ему присвоена ученая степень доктора технических наук, ученое звание профессора.

Он был членом ученых советов НИАТ, ВИАМ, членом секции по присуждению Государственных и Ленинских премий, членом редколлегий журналов «Авиационная промышленность» и «Машиностроение».

Работая на протяжении 50 лет в авиапромышленности, С.А. Вигдорчик накопил огромный опыт в самолетостроении. Исключительная трудоспособность, знание трёх иностранных языков (английского, французского и немецкого), высокая дисциплинированность, трудолюбие, глубокая эрудиция заслуженно создали ему репутацию одного из крупнейших специалистов по самолетостроению.

Семена Абрамовича Вигдорчика называли Главным технологом авиационной промышленности СССР.

За плодотворную работу, решение важных задач и выполнение правительственных заданий С.А. Вигдорчику присвоено звание Заслуженного деятеля науки и техники РСФСР, дважды присваивалось звание Лауреата Государственной премии СССР. Он был удостоен многих правительственных наград.



Григорьев Василий Прохорович (1909-1978) родился 19 апреля 1909 года в городе Хвалынске Саратовской области в семье рабочих.

Ученый в области технологии авиационной техники. Окончил Вольскую профессионально-техническую школу (1928), работал кочегаром и фрезеровщиком.

Командирован на учебу в счет «Комсомольских 5000». Окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э. Баумана по специальности инженера-математика (1935).

Работал в системе Центрального института труда Оргавиапрома с 1935 по 1941 год. После окончания вечерней аспирантуры успешно защитил кандидатскую диссертацию (1941).

С 1941 года добровольцем участвовал в боях на Западном фронте, был начальником самолетного цеха авиационной части, главным инженером полевых авиаремонтных мастерских 1-й Воздушной армии.

После войны работал в НИАТ, пройдя путь до заместителя начальника по научной работе. В 1949 году был утвержден в ученом звании старшего научного сотрудника.

По совместительству с 1952 года работал в МАИ доцентом кафедры «Производство самолетов». После утверждения в ученом звании доцента перешел на работу в МАИ (1956). Успешно защитил докторскую диссертацию (1958) и был утвержден в ученом звании профессора.

Заслуженный деятель науки и техники РСФСР (1972).

Лауреат I-й премии имени 25-летия МАИ (1977).

Награжден орденом Красной Звезды, орденом Отечественной войны I-й степени, медалью «За боевые заслуги» и еще пятью медалями.

Создал научную школу по высокоресурсным конструкциям и соединениям, а затем руководил ею. Подготовил более 20 кандидатов технических наук.

Труды в области сборки самолетных конструкций, разработки и внедрения в производство поточных линий сборки самолетов и их агрегатов, влияния конструктивно-технологических факторов на прочность и ресурс соединений, методов создания высокоресурсных конструкций и соединений.

Основные работы:

- Клепка конструкций из легких сплавов. -М.: Оборонгиз, 1953 (соавтор);
- Технология самолетостроения. Учебное пособие для авиационных вузов. -М.: Оборонгиз, 1960;
- Влияние технологии выполнения соединений на их прочность и выносливость. -М.: Оборонгиз, 1963;
- Взаимозаменяемость агрегатов в самолетостроении. -М.: Машиностроение, 1969;
- Технология самолетостроения. Учебник для авиационных вузов с грифом Минвуза СССР. 1-е и 2-е издания. -М.: Машиностроение, 1970 и 1982 годы (соавтор);
- Сборка клепаных агрегатов самолетов и вертолетов. -М.: Машиностроение, 1975;
- Приспособление для сборки узлов и агрегатов самолетов и вертолетов. -М.: Машиностроение, 1977 (соавтор).



Крысин Владимир Николаевич родился 22 июня 1922 года в городе Запорожье в семье рабочего.

Ученый в области авиационной техники, сотовых конструкций и их соединений.

После средней школы поступил и окончил Московский авиационный технологический институт (1938-1945) по специальности инженера-технолога самолетостроения. Направлен на работу в ММЗ им. С.В. Ильюшина, где прошел путь от инженера-технолога до Главного технолога опытного завода.

Защитил кандидатскую диссертацию. На преподавательской работе в МАИ на кафедре «Производство самолетов» с 1959 года в качестве совместителя.

Присвоено ученое звание доцента (1962).

После защиты докторской диссертации (1975) был утвержден в ученое звание профессора (1977).

Заслуженный технолог СССР (1987). Лауреат премии Совета Министров СССР (1984).

Автор разработки высокоэффективных технологических процессов - герметизации кессон-баков, изготовления сотовых слоистых клееных конструкций из металлов и неметаллов, монолитных крупногабаритных узлов и панелей крыла и фюзеляжа, а также применения новых алюминиевых, титановых сплавов и крепежа в конструкции планера.

Имеет более 150 научных работ, включая монографии, учебные и методические пособия.

Основные труды:

- Сотовые слоистые конструкции. -М.: Машиностроение, 1975 (соавтор);
- Склеивание слоистых авиационных конструкций. -М.: Машиностроение, 1980;
- Технологическая подготовка авиационного производства. - М.: Машиностроение, 1984;
- Сборка агрегатов самолета. -М.: Машиностроение, 1989 (соавтор);
- Технология формирования намотки и склеивания. -М.: Машиностроение, 1989 (соавтор).



Разумихин Михаил Иванович родился 1 февраля 1897 года в городе Осташково Тверской губернии.

Работал в МАИ более 30 лет - с 1943 по 1974 год. За это время он внёс существенный вклад в становление и развитие кафедры «Производство самолётов», факультета самолётостроения и всего института.

В 1911 году он с семьёй переехал в город Анапу, где в 1917 году окончил полный восьмиклассный курс Анапской мужской гимназии с оценками

«хорошо» и «отлично» по 12 предметам и получил аттестат зрелости. Свою трудовую деятельность Михаил Иванович начал в 1918 году в Анапском городском театре, работая суфлёром и электромонтером.

Вряд ли думал тогда Михаил Разумихин, что судьба предопределила ему быть самолётостроителем. Правда, увлечение техникой сказывалось и тогда. Ремонтом электрических устройств он увлекался куда больше, чем суфлированием. Недаром в 1923 году Окружное правление ВСРКХ за образцовую работу по восстановлению разрушенной сильной бурей электростанции занесло имя монтажника Разумихина на Красную доску и дало ему путевку в город Новочеркасск в Донской политехнический институт «для продолжения образования».

Первый выпуск авиационного отделения политехнического института в 1927 году состоял всего из двух человек. И одним из них был Михаил Разумихин, автор проекта двухмоторного самолёта «Скорпион».

Получив квалификацию инженера-механика, он вместе с семьёй переехал в город Таганрог, где поступил на работу на авиационный завод. Конструктор, заместитель начальника, начальник сборочного цеха - таков его трудовой путь на этом заводе до 1930 года. Молодой инженер нашёл здесь свою стихию, свою судьбу, свою любовь. Отныне все его способности, силы, знания и энергия отданы авиации.

Свою педагогическую деятельность Михаил Иванович начал в 1930 году в Таганрогском авиационном техникуме. В 1933 году он переехал в Москву, где работал начальником плано-производственного отдела авиационного завода № 84. В 1934 году Михаил Иванович перешёл на работу в Московский авиационный институт на кафедру «Технология самолётостроения», на которой в 1940 году защитил кандидатскую диссертацию на тему «Исследование технологических факторов, влияющих на процесс штамповки-вытяжки листовых металлов, применяющихся в самолётостроении», а в 1941 году он был утверждён в учёном звании доцента кафедры. На кафедре он вёл активную преподавательскую, методическую и научно-исследовательскую работу. В эти годы им в соавторстве с

учёными МАИ были опубликованы первые учебные пособия и учебники для авиационных вузов:

- Основы производства самолётов. -М.: Оборонгиз, 1938;
- Основы проектирования самолётостроительных заводов и цехов. -М.: МАИ, 1943.

В трудный военный 1942 год правительство страны, заглядывая далеко вперед и думая уже о развитии авиации послевоенного времени, создало в Куйбышеве авиационный институт (КуАИ), в который для заведования кафедрой производства самолётов и был приглашен, находившийся в эвакуации вместе с МАИ в городе Алма-Ата, Михаил Иванович Разумихин.

По прибытии в КуАИ в 1943 году он энергично приступил к созданию кафедры, широко используя опыт и помощь аналогичной кафедры МАИ. В штат первых преподавателей кафедры включаются как специалисты с большим производственным опытом работы в авиационной промышленности (Дмитрий Николаевич Лысенко и Фёдор Иванович Стебихов, назначенный директором КуАИ), так и молодые специалисты (Алексей Степанович Горячев, Меер Давидович Рудман, Анатолий Дмитриевич Комаров, Геннадий Иванович Васильев). Этого принципа при комплектовании кафедры Михаил Иванович придерживался и в последующие годы. Активно продолжается написание и издание учебников:

- Общая сборка самолётов (1946);
- Заготовительно-штамповочные работы в самолётостроении (1948);
- Сборка узлов и агрегатов самолётов клёпаной конструкции (1957).
- Технология самолётостроения (1959, совместно с коллективом кафедры МАИ).

Первые три учебника переведены на грузинский и китайский языки.

В конце 50-х и в начале 60-х годов на кафедру были приглашены специалисты заводов с большим стажем работы в авиационной промышленности (С.В. Сапаровский, Л.А. Дударь, Ф.И. Китаев, Е.П. Смеляков, П.Я. Пытьев), а также выпускники КуАИ, имевшие производственный опыт (И.М. Белоглазов, Г.М. Лебедев, И.С. Гришин, Т.А. Юркеник).

С самого начала организации кафедры были налажены тесные связи с местными авиазаводами, которые оказывали большую помощь в оснащении лабораторий кафедры оборудованием и оснасткой, и с аналогичной кафедрой МАИ, откуда получали учебные и методические пособия.

Важными этапами в первые годы становления кафедры было создание в 1946 году учебных лабораторий технологий самолётостроения (по штамповке, механической обработке, сварке и сборке самолётов) и большого кабинета-выставки прогрессивных по тому времени технологических процессов в самолётостроении СССР и США. Экспонаты кабинета были хорошо оформлены и содержали весьма ценную научно-техническую информацию.

Научно-методическая работа - наиболее любимая и плодотворная сфера научно-педагогической деятельности М.И. Разумихина. По уровню постановки учебного процесса, по его методическому обеспечению кафедры «Производство самолётов» (в последующем – «Производства летательных аппаратов») была и остается одной из лучших в институте. Большое внимание уделял М.И. Разумихин педагогической работе и совершенствованию педагогического мастерства сотрудников своей кафедры. Он систематически посещал лекции преподавателей, умело и тактично делал замечания и давал ценные рекомендации.

М.И. Разумихин - единственный в то время из учёных КуАИ, на счету которого шесть учебников и учебных пособий для студентов авиационных вузов, изданных через центральные издательства.

В ответственный период становления института М.И. Разумихин был назначен деканом Самолётостроительного факультета (1947-1955).



Чударев Павел Федорович (1904-1997) родился 10 сентября 1904 года в Витебской области в семье крестьян.

Окончил четыре класса народной школы (1917). Работал на частной мельнице батраком с 1919 года, затем избачом в деревне.

Направлен в Глузский РК ЛКСМБ (1926). Переехал в Москву и работал ремонтным рабочим на станции Кунцево (1927). В этом же году поступил учиться в вечернюю

общеобразовательную школу. Затем работал сварщиком, слесарем на заводе имени Горбунова.

Окончил Московский авиационный институт (1935) и аспирантуру (1939). Распоряжением НКАП переведен в МАИ научным сотрудником лаборатории, где он впервые в стране создал лабораторию технологии самолетостроения и стал её начальником.

В 1940 году ему присуждена ученая степень кандидата технических наук, а в 1947 году ему присвоено ученое звание доцента.

Заведующий кафедрой «Производство и монтаж вооружений» и одновременно декан факультета «Приборостроение и оборудование самолетов» МАИ с 1948 по 1950 год.

Директор Московского авиационного технологического института, руководил созданием новых технологических специальностей по современным методам изготовления конструкций ЛА с 1950 по 1960 год.

Доцент, а затем профессор кафедры «Производство самолетов» МАИ, разработал методологические основы технологии самолетостроения, участвовал в работах по технологии применения композиционных материалов в авиационных конструкциях, вел исследования в области автоматизации проектирования технологических процессов на основе разработанного им комплексного метода.

Создатель научной школы в области теории технологии и автоматизации технологического проектирования ЛА.

Награжден Почетной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР, восемью медалями, нагрудными знаками «Почетный авиастроитель», «За отличные успехи в работе» в области высшего образования, «За заслуги в стандартизации».

Труды в области технологии самолетостроения. Соавтор учебно-методических пособий:

- Теоретические основы технологии и процессы изготовления деталей самолета. -М.: Оборонгиз, 1963 (соавтор);
- Технология самолетостроения. Учебник для авиационных вузов с грифом Минвуза СССР. 1-е и 2-е издания. -М.: Машиностроение, 1970 и 1982 годы (соавтор).

