

С первых лет существования факультета пополнение профессорско-преподавательского состава кафедр идет в основном за счет выпускников факультета. Первыми, кто закладывал эту традицию были выпускники 30-х годов Л.Б. Евангулов, Г.С. Скубачевский, Г.Н. Чиликиди, Д.И. Абугов, П.А. Доманский, М.А. Попов, В.И. Тарасов и другие. В месте с проф. А.В. Квасниковым и представителями промышленности они создавали первые учебные планы, проектировали и строили моторную лабораторию.

В предвоенные, военные и первые годы после Великой Отечественной войны коллектив преподавателей пополнился талантливыми выпускниками. Это - В.К. Кошкин, Д.В. Хронин, Н.Б. Рутковский, А.Ф. Гуров, А.И. Марков, А.В. Подзей, В.П. Фираго, Б.А. Черкасов, А.А. Степчков, И.Е. Ульянов, Ю.М. Никитин, И.А. Морозов, А.Н. Никитин - трудно перечислить всех.

После войны к преподавательской работе была привлечена большая группа фронтовиков. Это – В.Б. Тихонов, О.Н. Емин, В.А. Суворов, Н.Н. Быков, Б.Г. Худенко, В.П. Солнцев А.В. Котельников.

Вместе с фронтовиками пришла на кафедры большая группа окончивших факультет инженеров: Б.В. Овсянников, П.Г. Петруха, В.Д. Курпатенков, а в последствии более молодые Л.А. Латышев, Л.Л. Ключкова, Л.А. Квасников, В.И. Бакулев, Н.М. Спoryгина. Эта традиция продолжается и сегодня.

Надо отметить, что к учебному процессу всегда привлекались ведущие специалисты промышленности и научно-исследовательских центров: А.М. Люлька, В.И. Поликовский, К.В. Холщев-

Продолжение. Начало на стр.1

Наш моторный факультет

ников, В.С. Авдуюевский, М.В. Мельников, Д.Д. Севрук, М.Р. Гнесин, Н.Н. Пономарев-Степной, В.А. Сосунов, С.М. Шляхтенко, С.А. Дубенец, В.В. Косточкин Ю.И. Данилов, В.М. Чепкин.

На факультете созданы и развиваются научные школы по исследованию процессов горения в камерах сгорания двигателей ЛА (проф. Н.В. Иноземцев), по прикладной гидрогазодинамике (проф. Г.Н. Абрамович), по исследованию процессов в насосных агрегатах двигателей ЛА (проф. Б.В. Овсянников), по физическим основам резания металлов (проф. В.А. Кривоухов), по исследованию поверхностного слоя и эксплуатационных свойств высоконагруженных деталей тепловых машин (проф. А.М. Сулима), по теории двигателей ЛА и энергоустановок космических ЛА (проф. А.В. Квасников), по тепловой защите ЛА (проф. В.К. Кошкин), по теплообмену в каналах и баках и его интенсификации (профессора Э.К. Калинин, Г.А. Дрейцер), по теории колебаний элементов двигателей ЛА (проф. Д.В. Хронин), по методологии проектирования ВРД (проф. Г.С. Скубачевский), по надежности авиационных двигателей (проф. В.В. Косточкин).

На факультете подготовлено свыше 910 кандидатов и 89 докторов наук.

В 1981, 1986 и 1990 гг. в Государственном реестре зарегистрированы открытия за №242, авторами которого являются профессора Г.А. Дрейцер, Э.К. Калинин, С.А. Ярхо, за №314, автора-

ми которого являются профессора О.И. Кудрин, А.В. Квасников и акад. В.Н. Челомей, за №389, авторами которого являются проф. Г.Н. Абрамович и др.

Опираясь на сложившиеся на факультете научные школы, имеющий опыт в области высоких технологий и ориентируясь на реальные потребности экономики, факультет организовал подготовку инженеров по новым специальностям:

- Стандартизация и сертификация авиа-космической и энергетической техники.

Проблема повышения качества продукции находится в центре внимания во всех странах мира. В условиях жесткой конкурентной борьбы на мировых рынках качество продукции рассматривается как проблема выживания.

- Плазменные энергетические установки.

Необходимость открытия этой специальности связана с потребностью в инженерах, специализирующихся в разработке и внедрении новых плазменных технологий на ведущих предприятиях машиностроительной, оборонной, радиоэлектронной и других отраслей промышленности.

- Инженерная защита окружающей среды.

Многочисленные проявления наступающего экологического кризиса заметно усилили внимание в обществе к проблемам экологии в промышленности. Учитывая воздействие на окружаю-

щую среду авиационной и ракетно-космической техники, на факультете открыта эта новая специальность.

Факультет имеет широкие научные и учебные связи с университетами и фирмами США, Франции, Германии, Бразилии, Китая, Южной Кореи, Швеции, включающие обмены студентами, аспирантами и научными сотрудниками для обучения и стажировок.

За годы существования факультет подготовил более двадцати тысяч специалистов по авиационной и ракетно-космической технике. Сочетание специальных знаний, полученных на кафедрах и в лабораториях, с фундаментальной естественнонаучной и гуманитарной подготовкой, дает возможность выпускникам факультета успешно работать в широком диапазоне направлений творческой и административной деятельности в государственных, общественных и коммерческих организациях.

Среди выпускников факультета – Герои Социалистического Труда, лауреаты Ленинской и Государственной премий, академики и члены-корреспонденты РАН, руководители промышленных предприятий и научно-исследовательских институтов, государственные деятели и даже известные артисты.

Сегодняшний день факультета проходит в напряженной работе. Жизнь ставит перед факультетом все новые задачи, которые мы должны решить.

Декан факультета «Двигатели летательных аппаратов»

В.В. Черваков

Декан

Более 30 лет, с 1952 г. по 1986 г., Георгий Георгиевич Гахун бессменно руководил факультетом двигателей летательных аппаратов. С его именем связана целая эпоха в развитие факультета. Под его руководством был осуществлен переход коллектива на новую реактивную технику, организован ряд новых кафедр и специальностей, а кафедры, до этого времени занимавшиеся авиационными поршневыми двигателями, перешли на двигатели реактивные.

Георгий Георгиевич родился в семье служащего в местечке Дубищаны на Украине. Там он провел детство, учился в школе, пятнадцатилетним юношей начал свою трудовую жизнь слесарем в депо по ремонту паровозов. В числе передовых рабочих в 1935 г. Гахун был направлен на учебу в Московский Авиационный институт, с которым он и связал свою жизнь.

В годы Великой Отечественной войны Г.Г. Гахун трудился на одном из оборонных предприятий по созданию оборудования для эксплуатации и ремонта боевой техники. В 1942 г. его отозвали в Москву для восстановления лаборатории МАИ и поручили возглавить цех разделки, дефектации и восстановления авиационных моторов, вышедших из строя в боях. Каких только двигателей тут не было: во всех надо было разобраться и решить, что к чему.

Главная задача состояла в том, чтобы скорее вернуть моторы фронту. Можно представить, какая сложная задача легла на плечи молодого инженера. Но воспитанник моторного факультета успешно справился с поручением: в сорок пятом на его груди засверкал первый орден.

В 1944-47 годах Г.Г. Гахун находился на партийной работе. С сентября 1947 г. он становится преподавателем кафедры конструкции авиадвигателей, на которой он завершил работу над кандидатской диссертацией, успешно защитив ее в 1951 г.

В сентябре 1952 г. Гахун назначается деканом моторного факультета. Георгий Георгиевич прошел большой путь от рабочего до профессора, крупного руководителя и воспитателя молодежи в высшей школе. Он всегда остро чувствовал перспективы развития важнейших отраслей

науки и техники, должным образом направлял деятельность факультета.

Профессор Гахун являлся крупным специалистом в области авиационной техники. Он имел большое количество научных и методических трудов. Им был создан новый курс «Конструкция и прочность двигателей», много сделано для обеспечения его комплексом учебных и наглядных пособий, лабораторных и практических работ, курсового и дипломного проектирования.

По инициативе декана факультета организовывались кафедры, специальности и специализации для более полного удовлетворения нужд промышленности. Большую роль в этом проводившиеся им представительные совещания с участием виднейших конструкторов, ведущих ученых и руководителей отраслевых министерств. Именно на этих совещаниях решался важный вопрос: каким быть инженеру-выпускнику факультета.

Декану принадлежала главная роль в превращении факультета в сплоченный и монолитный коллектив. Основой этого являлся его личный пример в отношении к труду. Исполнительный, требовательный к себе во всем, он не терпел плохой работы подчиненных. Обладая широкой научной эрудицией, профессор Гахун уверенно принимал решения, правильно оценивал результаты, инициативно планировал и координировал учебно-научную деятельность кафедр. За время работы Гахуна деканом и председателем Учебного совета на факультете было подготовлено 33 доктора наук.

По инициативе Георгия Георгиевича в 1954г. создали проблемную лабораторию авиационных двигателей, научным руководителем которой он был. Под его руководством в лаборатории были проведены и переданы в промышленность для внедрения важнейшие исследования по вопросам авиационной энергетики и двигателестроения.

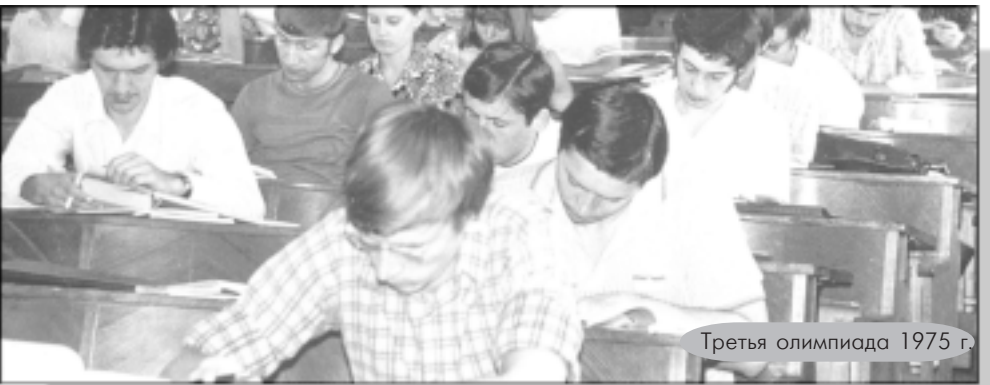
За большие заслуги в деле подготовки инженерных и научных кадров, за решение крупных проблем, имеющих важное значение для страны. Г.Г. Гахун был награжден орденами Ленина, Октябрьской революции, Трудового Красного знамени, «Знак почёта» и многими медалями.

В.В. Рыбаков

Кафедра воздушно-реактивных двигателей

Кафедра была создана в 1945г. как кафедра специальных двигателей в период перехода авиации на реактивную технику. В прошедшие годы кафедрой руководили Н.В. Иноземцев (1945-1956), С.В. Румянцев(1956-1960), А.А. Степчков(1961-1962), Г.Н. Абрамович(1962-1982), С.М. Шляхтенко (1982-1990), Д.С. Ковнер(1990-1996). С 1996 г. во главе коллектива стоит В.В. Рыбаков.

Кафедра ведёт курсы по прикладной гидрогазодинамике, теории и расчёту лопаточных машин, теории и расчёту воздушно-реактивных двигателей, автоматике и регулированию двигателей, испытанию двигателей.



Третья олимпиада 1975 г.

Многие учебники, написанные сотрудниками кафедры, получили мировую известность и используются в других высших заведениях. Например, книга “Прикладная газовая динамика” Г.Н. Абрамовича переиздавалась пять раз, переводилась на китайский, болгарский и немецкий языки.

В настоящее время учебная лаборатория кафедры оснащена полноразмерными действующими воздушно-реактивными двигателями различных типов, экспериментальными установками с отдельными узлами двигателей (сверхзвуковое входное устройство, основная и форсажная камеры сгорания). На кафедре был разработан комплекс, обеспечивающий анализ параметров и характеристик двигателя с использованием компьютера в интерактивном режиме. Вычислительная техника вообще широко используется в учебном процессе на кафедре. С её помощью студенты выполняют лабораторные работы и расчётно-графические задания.

Основными направлениями научных исследований кафедры являются теория и исследование

процессов в ВРД, гидрогазодинамика, теория лопаточных машин, автоматике и регулирование ВРД, организация и проведение испытаний, доводка и исследование реальных рабочих процессов в двигателях и их элементах. В лаборатории кафедры осуществляется экспериментальная проверка на стендах результатов теоретических и расчётных исследований фундаментальных проблем теории дозвуковых и сверхзвуковых турбулентных струй (плазменных, реального газа с фазовыми переходами) и газовой динамики входных и выходных устройств двигателей, а также камер сгорания. В результате выполнения научных исследований разработаны практические ре-

комендации по применению новых методов расчёта конструкций и характеристик компрессоров и турбин. Работы, начавшиеся в 1945г. с фундаментальных исследований по теории рабочих процессов в камерах сгорания, ориентированы сейчас на исследования новых схем двигателей, воздухозаборников и входных устройств, изучение их характеристик, создание схем и методов автоматизированного проектирования двигателей. Система программ САПР –Д, разработанная под руководством С.В. Румянцева для автоматизации проектирования и оптимизации параметров двигателя в зависимости от параметров самолёта, была внедрена в ряде НИИ и ОКБ.

За прошедшие годы на кафедре были подготовлены 120 кандидатов и 14 докторов наук.

Премии Совета Министров были присуждены в 1988г. В.А. Голубеву за создание методик расчёта двухконтурных двигателей, в 1989г.- группе сотрудников под руководством Г.Н. Абрамовича за разработку принципиально новой сверхзвуковой камеры сгорания.