

Преподавали и работали ранее



Акулин Михаил Иванович родился 18 сентября 1930 года в селе Жерновка Рязанской области в семье колхозника.

Учёбу в школе прервала война. В последние месяцы 1941 года занимался сбором разведывательных данных о дислокации немецких войск на станции Павелец Московской железной дороги. С 1942 года работал в колхозе.

Проходил военную службу в пограничных войсках (1951-1954), принимал участие в ликвидации остатков нацистских вооружённых формирований в Западной Украине.

С 1954 года работал плотником в РСУ МАИ. По окончании вечерней школы рабочей молодёжи - студент вечернего отделения МАИ. С 1962 года в должности инженера, затем старшего инженера, ведущего инженера и научного сотрудника кафедры 104 выполнял НИР. Имеет печатные труды. Ветеран МАИ.

Награждён орденом Отечественной войны 2-й степени, медалью «За трудовую доблесть в Великой Отечественной войне» и другими медалями.



Анисимов Василий Васильевич родился 26 июля 1914 года в деревне Малиновка Тургиновского района Калининской области в семье крестьян.

В 1932 году в связи с переездом родителей в Москву поступил на Арматурный завод токарем, а в 1935 году по комсомольской путевке был мобилизован на Завод имени Сталина.

Работал на кафедре с 1947 года, пройдя путь от лаборанта до фajn-механика, обеспечивал учебный процесс лаборатории, принимая активное участие в выполнении научно-исследовательских работ по заданию промышленности.

Инвалид Великой Отечественной войны, награждён орденом Отечественной войны 2-й степени, боевыми и трудовыми медалями.



Арцыбасов Юрий Николаевич родился 18 июля 1929 года в городе Москве в семье рабочего.

После окончания средней школы и обучения в Московском станкоинструментальном институте (1947-1952) по специальности инженера-механика инструментального производства направлен на работу на Опытный завод ОКБ имени А.Н. Туполева. Работал в качестве инженера-

конструктора технологической оснастки, заместителем начальника технологической бригады, ведущим инженером-технологом в отделе технологической лаборатории и начальником этого отдела.

Обучался в аспирантуре МАТИ, защитил кандидатскую диссертацию в 1971 году.

Специалист в области высокоресурсных технологий элементов конструкций самолётов.

С 1974 года работал преподавателем в МАИ на кафедре 104, сначала ассистентом, затем доцентом. Имеет учёное звание доцента (1982).

Опубликовал пять научных трудов, включая учебно-методические пособия по лабораторным работам и курсовому проектированию.

Награждён медалью «За трудовое отличие».



Белобородов Василий Федотович (1911-1996) родился 27 июля 1911 года в деревне Мамонтово Калужской области.

После окончания четырех классов школы работал учеником паровозного слесаря в депо Спас-Доминская, помощником машиниста, машинистом.

В 1935 году переехал в Москву и работал в МАИ слесарем, затем мастером на заводе № 291. С 1941 года был в эвакуации в Уфе на заводе № 45.

После возвращения, с 1947 года, работал в специальной лаборатории МАИ, а затем в лаборатории двигателей факультета № 2.

Директор Студенческого городка МАИ (1969-1971).

После выхода на пенсию работал на кафедре 104 старшим механиком, файн-механиком, принимал участие в выполнении научно-исследовательских работ, а также в постановке и проведении экспериментов для аспирантов сектора № 2.

Соавтор авторского свидетельства на изобретение.



Бирюков Николай Михайлович родился 3 февраля 1922 года в деревне Скобельцы Тамалинского района Пензенской области в семье крестьянина-бедняка.

После учёбы в средней школе в городе Кирсанов Пензенской области и окончании её в городе Магнитогорске поступил в Московский авиационный институт (1939). С 1943 года одновременно с учёбой работал на кафедре лаборантом.

После окончания института по специальности инженера-технолога самолётостроения (1945) работал на кафедре «Производство самолётов» инженером-конструктором лаборатории, старшим лаборантом, ассистентом. Был прикомандирован к годичной аспирантуре.

После защиты кандидатской диссертации занимал должность старшего преподавателя, а затем доцента.

После защиты докторской диссертации (1974) переведён на должность профессора. Имеет учёное звание профессора (1978).

Методический руководитель учебной лаборатории кафедры, заместитель декана факультета № 1, заместитель заведующего кафедрой «Производство самолётов» (1947-1958).

Осуществлял методическое руководство кафедры по курсовому проектированию.

Опубликовал труды в области изготовления деталей ЛА из листовых материалов холодным деформированием.

Руководитель научного направления кафедры – «Формообразование деталей холодным деформированием». Подготовил в аспирантуре МАИ десять кандидатов технических наук.

Имеет семь авторских свидетельств на изобретения. Автор и соавтор более 120 научных работ. Основные работы:

- Руководство по лабораторным работам по курсу «Технология самолётостроения». -М.: МАИ, 1961 (соавтор);
- Лекции по курсу «Теоретические основы технологии и процессы изготовления деталей самолётов». -М.: Оборонгиз, 1963 (соавтор);
- Технология самолётостроения. Учебник для авиационных вузов с грифом Минвуза СССР, 1-е и 2-е издания. -М.: Машиностроение, 1970 и 1982 годы (соавтор);
- Технология вертолётостроения. Учебник для авиационных вузов с грифом Минвуза СССР. -М.: МАИ, 1986 (соавтор);
- Методические указания по курсовому проектированию по курсу «Технология самолётостроения». -М.: МАИ, 1962, 1986;
- Формообразование деталей из листовых материалов гидравлической средой по жёсткому пуансону. Монография. - М.: МАИ, 1994.

Награждён орденом «Знак Почёта» и пятью медалями, нагрудными знаками «Почётный авиастроитель», «За заслуги в стандартизации», «За отличные успехи в работе» в области высшего образования.



Боголюбов Владимир Семёнович родился 17 июля 1928 года в городе Харькове в семье служащего. После окончания Техникума промышленного транспорта в 1951 году начал трудовую деятельность на Харьковском авиационном заводе имени Ленинского комсомола, где с 1951 по 1965 год работал конструктором, начальником плазово-конструкторско-

технологического бюро завода.

В этот период участвовал в создании и постановке на серийное производство самолетов: МИГ-15 (Харьковский авиационный завод); первого в мире пассажирского турбореактивного самолета Ту-104 (ОКБ «Туполев», Харьковский авиационный завод, 1954-1957 годы); среднемагистрального самолета военно-морского назначения ИЛ-40 (авиационные заводы Ростова-на-Дону и Таганрога); среднемагистральных пассажирских самолетов Ту-124 и Ту-134 (Харьковский авиационный завод, 1958-1965 годы); среднемагистральных самолетов Ан-72 и Ан-74 (Киевский авиационный завод, 1963-1965 годы); непревзойденного до настоящего времени дальнемагистрального стратегического атомного ракетносца Ту-160 (Казанский авиационный завод имени С.П. Горбунова, 1970-1975 годы).

В 1958 году окончил с отличием вечернее отделение Харьковского авиационного института имени Н.Е.Жуковского по специальности инженера-механика самолетостроения.

С 1965 по 1984 год - ведущий инженер, начальник вновь созданной базовой научно-исследовательской лаборатории Украинского филиала НИАТ с экспериментальной базой непосредственно на Харьковском авиационном заводе. Здесь было создано новое научное направление по разработке и внедрению научных основ и технологий широкого применения композиционных материалов в технологической подготовке производства в самолетостроении.

После окончания заочной аспирантуры МАИ на кафедре 104 в 1970 году защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук. Продолжал тесное

сотрудничество с кафедрой. В 1982 году в специализированном ученом совете первого факультета МАИ успешно защитил диссертацию на соискание ученой степени доктора технических наук, а в 1984 году ему было присвоено ученое звание профессора.

С 1986 года – член специализированного ученого совета первого факультета МАИ по защите кандидатских и докторских диссертаций, заместитель председателя специализированного Ученого совета НИАТ.

В 1984 году, в связи с необходимостью развития композитного авиастроения в СССР, приказом Министра авиационной промышленности А.С. Сыцова был назначен заместителем начальника НИАТ по научному направлению «Технологии производства самолетов из композиционных материалов». Им был создан новый комплекс в составе института.

В этот период руководимый им коллектив комплекса в тесном сотрудничестве с коллективом генерального конструктора НПО «Молния» Г.Е. Лозино-Лозинского внес вклад в разработку прогрессивных, принципиально новых технологий производства конструкций из композиционных и других неметаллических материалов при создании орбитального космического корабля многоразового использования «Буран».

С 1991 года он директор отраслевого научно-исследовательского и координационного центра авиационной промышленности «ОНЦ-Композит» в составе НИАТ.

Основные направления научной и производственной деятельности В.С. Боголюбова посвящены решению проблем технологической механики авиаконструкций и крупногабаритной технологической объемной оснастки из композиционных материалов; математическому моделированию химико-механических и формообразующих процессов тонкостенных конструкций из ПКМ; автоматизации процессов проектирования и формирования тонкостенных оболочек из ПКМ и МПКМ; созданию интегрированных универсальных компьютеризированных систем технологической подготовки производства летательных аппаратов.

Эти работы получили широкое международное признание. В 1988-2010 годах их результаты опубликованы в книгах, статьях и докладах на международных конференциях в Венгрии, Франции, Великобритании, Германии, США, Нидерландах. Всего опубликовано в России и за рубежом 210 научных работ, в том числе восемь монографий и 26 патентов на изобретения.

Является научным редактором-составителем и соавтором VI тома энциклопедии «Машиностроение» «Технология производства изделий из КМ, пластмасс, стекла и керамики» Российской академии наук.

В 1995-1998 годах был членом-корреспондентом, а затем действительным членом Российской и Международной инженерных академий, академиком-секретарем секции «Материаловедение и технология».

В 2005 году избран вице-президентом и членом Президиума Российской инженерной академии, членом Высшего инженерного совета при Совете Федерации России.

С 1997 года - член международного общества прогрессивных материалов и технологий SAMPE. В 2007 году был избран президентом отделения SAMPE-РОССИЯ-СНГ и членом Совета директоров Европы по SAMPE.

Научный редактор сборника научных трудов международных конференций «Теория и практика технологий производства изделий из композиционных материалов и новых металлических сплавов», проводимых в МГУ имени М.В. Ломоносова под руководством академиков К.В. Фролова и О.С. Сироткина.

Член редакционного совета, руководитель Пленарных заседаний и автор основных пленарных докладов ежегодных научно-практических конференций «Полимерные материалы в промышленности» Украинского информационного центра «Наука, техника, технология» (Ялта).

Боголюбов В.С. награжден государственными наградами СССР, России, Украины, США, в том числе имеет звания: Заслуженный деятель науки РФ, Заслуженный изобретатель СССР, Заслуженный инженер РФ. За цикл исследований по созданию конструкций самолетов серии «Ан» из легких высокопрочных материалов удостоен Государственной премии Украины (1997).

В 2004 году награжден медалью М.Л. Миля за достижения в вертолетостроении России.

В 2006 году награжден дипломом имени академика В.Н. Челомея за личный вклад в организацию и проведение ежегодных международных научно-практических конференций летчиков-испытателей, космонавтов, ученых, инженеров и специалистов авиационно-космических отраслей промышленности государств-участников СНГ.

В 2008 году Американским биографическим институтом награжден Большой Американской медалью «За выдающиеся заслуги и значительные достижения в области науки о композитном авиастроении».



Бойцов Василий Борисович
родился 20 января 1971 года в городе Москве.

После окончания специализированной средней школы № 4 и УПК в Московском учебном центре АН по управлению компьютерными сетями, поступил и окончил с отличием Московский авиационный институт (1987-1992), защитив дипломный проект на английском языке. В 1991-1992 годах успешно изучил ряд технических и языковых дисциплин в рамках образовательного обмена в университете штата Мичиган (США).

По окончании учебы в МАИ был рекомендован для обучения в аспирантуре МАИ (1993-1996), которую успешно окончил и защитил в 1998 году кандидатскую диссертацию. Обучаясь в аспирантуре, работал исследователем по специальной программе в интересах «Эйрбас индастрис» в технических университетах Берлина и Кайзерслаутерна (ФРГ).

Был активным членом Международной ассоциации студентов авиационно-космических ВУЗов. Начиная со второго курса, участвовал в НИРСе, а после окончания аспирантуры стал преподавателем МАИ по совместительству. С 1999 по 2003 год получил еще два образования – экономиста в области управления научными исследованиями и проектированием (МАИ) и сертифицированного публичного

бухгалтера Великобритании (Ассоциация сертифицированных публичных бухгалтеров – АССА).

По конкурсу поступил в 1997 году на работу в ЗАО «КПИМГ» (Москва), где работал ассистентом-аудитором, аудитором, а затем специалистом отдела «Корпоративные финансы». С 2001 года - менеджер отдела Корпоративных финансов «Эрнс энд Янг», управляющий общественной организацией «Центр по инвестициям в Российскую автомобильную отрасль».

В 2003 году перешел на работу в ОАО «Северсталь-авто» (позднее «Соллерс»), где работал до 2010 года, занимая должности: директора по маркетингу, директора проекта «Исузу», генерального директора СП ЗАО «Северсталь-авто-Исузу», директора по стратегии и корпоративному развитию, генерального директора «Соллерс - Дальний Восток».

Имеет ряд научных трудов в отечественных и зарубежных журналах.

В настоящее время директор Департамента государственной политики в области технического регулирования и обеспечения единства измерений Министерства промышленности и торговли России.



Борисов Юрий Дмитриевич (1939-1992) родился 13 июня 1939 года в городе Москве в семье служащих.

После окончания средней школы поступил в МАТИ имени К.Э. Циолковского, который окончил с отличием (1956-1961) по специальности инженера-механика самолетостроения и стал работать лаборантом на кафедре «Технология производства летательных аппаратов».

В 1963 году поступил в аспирантуру МАИ имени С. Орджоникидзе. В 1966 году успешно защитил кандидатскую диссертацию, а в 1970 году получил должность старшего преподавателя.

Специалист в области холодного деформирования деталей летательного аппарата.

После разделения факультета №1 переведен старшим преподавателем на кафедру 606, позднее на должность доцента, а затем на должность профессора (1980), исполнял обязанности заместителя заведующего кафедры.

В 1987 году перешел на работу в НИАТ на должность начальника научно-исследовательского отделения. В 1989 году назначен заместителем начальника института НИАТ по организации производства и обеспечения качества продукции.

Автор и соавтор более 90 научных работ. Основные работы:

- Технология в космосе. -М.: Машиностроение, 1974 (соавтор);
- Технологические проблемы проектирования летательных аппаратов. -М.: Машиностроение, 1978 (соавтор);
- Основы космической технологии. Учебное пособие. -М.: Машиностроение, 1980 (соавтор).

Лауреат премии Министерства высшего образования, награжден медалью имени Гагарина и медалью имени 25-летия отряда космонавтов. Лауреат премии 25-летия МАИ.



Быков Юлий Александрович родился 15 января 1935 года в городе Москве в семье рабочих.

После средней школы поступил в Московский институт химического машиностроения (1953), окончил первый курс.

Работал на обувной фабрике «Буревестник» техником-механиком (1953-1958). В МАИ на кафедре 104 работал с 1958 года в качестве старшего техника, а затем старшего инженера, занимаясь вопросами ресурса и испытания болтовых соединений авиационных конструкций.

Поступил на вечернее отделение МАИ, которое окончил по специальности инженера-механика самолетостроения (1959-1965). Преподавательскую деятельность начал ассистентом кафедры 104 (1968), затем был переведен на кафедру 606 старшим преподавателем.

По результатам научных исследований защитил кандидатскую диссертацию, после чего был переведен в доценты (1981). Имеет ученое звание доцента.

Специалист в области изготовления штамповок с использованием радиационного нагрева. Имеет более 60 научных работ, включая учебно-методические пособия.



Власов Владимир Васильевич родился в 1944 году.

Окончил МВТУ им. Н.Э.Баумана в 1967 году. Работал инженером в п/я и в 1970 году поступил в аспирантуру МАИ на кафедру 104 «Технология самолетостроения». После защиты диссертации работал на кафедре старшим инженером, младшим научным сотрудником, старшим научным сотрудником, ассистентом по

направлению АПТП.

Был ответственным исполнителем по ряду НИР. Кроме исследований занимался общественной работой (профорг кафедры, факультета), спортом (член сборной МАИ по теннису, входил в сотню лучших теннисистов Москвы), руководил студенческим кружком «Искусственный интеллект».

После ухода из МАИ в 1980 году работал в ВЗМИ доцентом, ведущим научным сотрудником, с 1993 по 2004 год работал в Министерстве образования России главным специалистом, заместителем начальника и начальником отдела в управлении ДПО и в управлении информатизации образования, участвуя в реализации ряда федеральных целевых программ развития образования. За это время разработал общую теорию решения задач, основы построения унифицированных решателей задач (опубликованы в статьях и двух монографиях), концепцию «Образование XXI века» (опубликована в статьях).

В 2002 году поступил в докторантуру РГСУ, защитил в 2007 году докторскую диссертацию по социологии управления, после этого работал ведущим научным сотрудником в Институте информатизации образования

Российской академии образования, профессором в Университете РАО, РГСУ. За это время разработал теорию развития социальных систем, теорию управления социальными системами в информационном обществе (опубликованы в статьях и двух монографиях). Сейчас занимается вопросами их реализации применительно к России и российскому образованию.



Войков Павел Петрович (1915-1996) родился 24 апреля 1915 года в городе Женева (Швейцария) в семье служащего.

После окончания начальной школы поступил в 1934 году в Московский авиационный техникум, по окончании которого поступил в Московский авиационный институт. Окончил МАИ в 1939 году по специальности инженера-механика самолетостроения.

Работал на авиазаводе № 301 заместителем начальника цеха крыла, начальником пролета цеха окончательной сборки, начальником ОТК ЛИС.

С 1942 по 1957 годы служил в рядах Советской Армии летчиком-истребителем, принимал участие в боях Великой Отечественной войны, в войне с Японией.

Курсант Качинской авиашколы пилотов (1942), пилот, старший летчик, командир звена истребительного полка (1942-1946). Летчик, командир корабля, заместитель командира эскадрильи транспортной авиации (1946-1957).

Военный летчик 1-го класса, демобилизован в звании майора.

За боевые и трудовые заслуги награжден орденом Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

С 1959 года работал в МАИ ведущим инженером отраслевой лаборатории кафедры «Производство самолетов», ассистентом, старшим преподавателем. Опубликовал ряд учебных пособий (1961-1962), которыми до сих пор пользуются студенты при курсовом проектировании.



Воронов Валерий Федорович родился 9 февраля 1936 года в городе Коломна Московской области в семье служащих.

После окончания средней школы поступил и окончил Московский авиационный технологический институт (1954-1959) по специальности инженера-механика самолетостроения. Направлен на Тушинский машиностроительный завод, где работал в качестве технолога, старшего технолога до 1962 года.

После окончания аспирантуры МАИ (1962-1965) был направлен на работу на АНТК имени А.Н. Туполева, где прошел путь от инженера-технолога 1-й категории до начальника отдела технологических лабораторий.

Защитил кандидатскую диссертацию в 1975 году. Специалист в области повышения ресурса и совершенствования технологии выполнения механических соединений авиационных конструкций.

Работал преподавателем в МАИ по совместительству с 1981 года. Имеет ученое звание доцента (1988).

Лауреат премии Совета Министров СССР (1985).

Имеет более 40 научных трудов в области технологии выполнения высокоресурсных болтовых соединений авиационных конструкций, в том числе учебно-методические пособия для курсового и дипломного проектирования.



Ганиханов Шараффутдин Фасхитдинович (1937-2010) родился 15 ноября в городе Ташкенте.

После окончания средней школы поступил и окончил в 1960 году факультет «Самолётостроение» Средне-Азиатского политехнического института. Был направлен на Ташкентское авиационно-производственное объединение имени В.П. Чкалова, где работал в технологическом отделе в бюро

механизации инженером, ведущим инженером до 1965 года.

Поступил в аспирантуру МАИ на кафедру 104 и успешно окончил её под научным руководством профессора Григорьева В.П. (1965-1968). Защитил кандидатскую диссертацию в 1970 году.

Работал на кафедре «Технология производства ЛА» Политехнического института преподавателем, затем доцентом, заведующим кафедрой (1968-1983).

Вернулся на авиационный завод и работал начальником бюро крыла, заместителем начальника и начальником технологического отдела (1983-1995). Преподавал и работал по направлению повышения квалификации авиационных специалистов и преподавателей. Ему присвоено учёное звание профессора.

Постановлением Правительства Республики Узбекистан по представлению руководства авиационного завода назначен ректором только что образованного Ташкентского государственного авиационного института (1995). Под его руководством успешно прошло становление института, развитие кафедр и выпуск молодых специалистов для авиазавода и узбекской гражданской авиации, подготовка аспирантов для защиты кандидатских диссертаций.

В течение всего периода работы в Высшей школе он способствовал тесному сотрудничеству Ташкентского политехнического института с МАИ, где подготовлено несколько кандидатских диссертаций аспирантами ТПИ.

Имеет более 70-ти научных трудов, включая три учебника, выпущенных в издательстве «Машиностроение» в

соавторстве с преподавателями МАИ, и две монографии, выпущенные издательством «ФАН» Узбекской АН.



Гольдман София Иосифовна родилась 25 марта 1918 года в городе Гадяч Полтавской области. После окончания средней школы поступила на работу в МАИ.

В период эвакуации института в город Алма-Ата работала в жилищно-коммунальном отделе института.

После реэвакуации института работала на кафедре «Производство самолетов», где сначала выполняла обязанности препаратора, затем лаборанта.

В последние годы была диспетчером и методистом по организации работы преподавателей и лаборантского состава, непосредственно принимая участие в проведении лабораторных работ со студентами.



Гринин Владимир Васильевич родился 5 мая 1935 года в поселке Красивово Тростянецкого района Винницкой области.

Окончил Всесоюзный заочный машиностроительный институт в 1963 году. Инженер-механик по технологии и оборудованию сварочного производства.

Кандидат технических наук, доцент. Занимал должность доцента по совместительству с ноября 1981 года.

Ведущий специалист промышленности, главный технолог МАПО имени П. Дементьева. Активный разработчик технологии сварочных работ на самолёте конструкции ОКБ Сухого «Изделие 100». Под его руководством разрабатывалась технология сварки планера самолёта МиГ-29.

Автор и соавтор более 100 научных работ, в том числе более 50 авторских свидетельств на изобретения.

Гусев Андрей Глебович родился 7 января 1962 года в городе Москве в семье служащих.

После окончания средней школы поступил на вечернее отделение Московского авиационного института (1969), с 1980 года работал лаборантом кафедры 101 МАИ.

Перешел на кафедру 104 МАИ лаборантом учебной лаборатории (1989), а затем работал инженером НУИЦ.



Денисова Наталья Степановна родилась 10 мая 1950 года в городе Москве в семье рабочих.

После окончания средней школы работала паспортисткой в Студенческом городке Московского авиационного института.

Поступила и окончила вечернее отделение Московского авиационного института по специальности инженера-экономиста (1968-1972). Работала инженером на кафедре 403 (1972-1979),

затем на кафедре 104 инженером, ведущим инженером.

Награждена медалью «Ветеран труда».

Дмитриева Екатерина Петровна (1907-1997) родилась 16 ноября 1907 года в городе Севастополе в семье рабочих.

После окончания в 1926 году средней школы работала учеником-чертежником, а затем чертежником-конструктором на заводе. Командирована заводом на учебу в Московский авиационный институт (1932-1938), который окончила с отличием по специальности инженера-механика самолетостроения.

Направлена на работу инженером-технологом на Авиазавод № 39. Во время войны эвакуирована вместе с заводом в город Иркутск (1941-1944). Инженер-экономист, ведущий инженер завода (1944-1947).

В МАИ работала с 1947 года инженером лаборатории, с 1953 года ассистентом, а затем старшим преподавателем кафедры 104 (1960-1970).

Имеет труды в области технологии самолетостроения.



Догматырский Борис Александрович (1907-1976) родился 30 июля 1907 года в городе Киеве в семье мещан.

Работал и одновременно учился на вечернем рабфаке в городе Симферополе (1925-1928). Служил на Балтийском флоте (1929-1931).

Учился и окончил ВТУЗ в городе Москве (1931-1937). После этого работал на заводах НКАП в бригадах техпомощи Оргавиапрома.

На полгода повторно был призван на действительную военную службу (1940). После увольнения в запас работал на Авиазаводе № 301, затем переведен в БНТ ЦАГИ (1942).

Обучался в аспирантуре МАИ (1945-1948), успешно защитил кандидатскую диссертацию.

Был старшим научным сотрудником НИАТ (1948-1959), а по совместительству работал на преподавательской работе в МАИ с 1957 года, а затем штатным доцентом с 1959 года.

Ему было присвоено звание старшего научного сотрудника (1950) и ученое звание доцента (1959).

Награжден орденом «Знак Почета» и медалями.

Имеет научные труды в области заклепочных соединений.

Дрожжа Михаил Владимирович родился 10 февраля 1952 года в городе Горы-Горки Могилевской области в семье служащих.

После окончания средней школы в 1969 году работал техником на кафедре 104. Окончил вечерний факультет по специальности инженера-механика вертолетостроения.

После службы в рядах Советской Армии (1972-1974) работал на кафедре слесарем-сборщиком конструкций ЛА из композиционных материалов, а затем инженером.



Елисеев Степан Васильевич (1902-1989) родился в городе Самаре в семье мещан.

После учебы на курсах среднего образования при ГорОНО (1918-1921) добровольцем ушел в Красную Армию.

Окончил Московский авиационный институт по специальности инженера-аэродинамика и был принят на должность заместителя декана

самолетостроительного факультета (1930).

Командирован на Авиазавод № 89 НКАП инженером цеха (1933-1936). Вернулся на педагогическую работу в МАИ в 1936 году.

Направлен инструктором управления кадров в 1940 году, затем утвержден секретарем обкома по авиационной промышленности в 1941 году.

В 1943 году был переведен по личной просьбе на преподавательскую работу и вскоре назначен деканом факультета «Вооружение самолетов».

Защитил кандидатскую диссертацию в 1951 году и был переведен в доценты.

С 1960 года доцент кафедры 104, а затем с 1967 года профессор.

Награжден орденом Красной Звезды и медалями.



Зайцев Игорь Михайлович родился 7 июля 1948 года в городе Бухаресте (Румыния) в семье военнослужащего.

Поступил и окончил с отличием Московский авиационный институт (1966-1972) по специальности инженера-механика самолетостроения. По распределению работал инженером на кафедре «Технология производства летательных аппаратов» МАИ.

Окончил аспирантуру МАИ, защитив диссертацию на соискание учёной степени кандидата

технических наук (1975-1979). Специалист в области технологии производства летательных аппаратов (элементы конструкции из композитных материалов).

Работал на кафедре в должности: старшего инженера (1972-1975), старшего научного сотрудника (1979-1987), старшего преподавателя (1987-1992) и доцента (1992-2006).

В 1994 году выезжал на стажировку в университет города Штутгарта (Германия), читал обзорные лекции в КНР на Сианьском авиационном заводе (1999) и в Берлинском техническом университете (2000-2007).

Работая в Управлении международного сотрудничества МАИ, принимал активное участие в выполнении договоров о сотрудничестве с зарубежными вузами.

Имеет более 30 научных работ, в том числе восемь авторских свидетельств СССР на изобретения и три свидетельства СССР на промышленные образцы.



Зернов Игорь Алексеевич (1921-1996) родился 3 февраля 1921 года в городе Кузнецке.

После окончания средней школы с отличием был принят в Московский институт связи в 1938 году. Перевелся на третий курс Московского авиационного института.

После возвращения института из эвакуации работал на кафедре 104 лаборантом, продолжая обучение в институте.

Окончил институт в 1944 году по специальности инженера-механика самолетостроения с рекомендацией поступления в аспирантуру. После её окончания работал на кафедре ассистентом, а затем старшим преподавателем. После защиты кандидатской диссертации в 1949 году был переведен на должность доцента кафедры. В 1955 году ему было присвоено ученое звание доцента.

Успешно защитил докторскую диссертацию в 1970 году, был утвержден в ученном звании профессора.

Являлся научным руководителем и родоначальником научной школы радиационного нагрева конструкций с целью

уменьшения усилий деформирования крупногабаритных заготовок.

Имеет труды в области радиационного нагрева в производственных процессах ЛА, сборки и монтажа космических ЛА. Опубликовал большое количество научных трудов, в том числе:

- Нагрев листовых материалов в ламповых установках с инфракрасными лучами. -М.: Оборонгиз, 1954;
- Теоретические основы технологии и процессы изготовления деталей самолетов. Учебное пособие. -М.: Оборонгиз, 1963 (соавтор);
- Применение радиационного нагрева в технологических процессах изготовления летательных аппаратов. Учебное пособие. -М.: МАИ, 1979;
- Сборочные и монтажные работы в производстве космических аппаратов. -М.: Машиностроение, 1992.

Награжден знаком «За отличные успехи в работе» (1975).



Исаченков Евгений Иванович
родился 5 марта 1920 года.

Окончил Московский авиационный институт в 1944 году. Во время войны работал на заводе, затем воевал в институтском батальоне. Заместитель начальника НИАТ с 1944 по 1957 год.

Перешел в 1957 году на работу в МАИ, где защитил докторскую диссертацию в 1963 году и стал профессором в 1965 году.

Декан факультета общетехнических кафедр с 1970 по 1972 год, член экспертного совета ВАК по специальности «Машиностроение и машиноведение» (1953), член совета по обработке металлов давлением НТО Машинопром (1970).

Руководитель научной школы, автор трудов по новым способам штамповки-вытяжки, штамповки эластичными и жидкостными средами, обработке металлов давлением. Сформулировал обобщенный закон контактного трения. Подготовил более 25 кандидатов технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР (1988) за создание нового прессового оборудования. Награждён золотой медалью на Международной выставке новых изобретений в Катовице (Польша) за разработку технологии формообразования изделий сложного профиля (1989).

Автор большого количества научных трудов, основные из которых:

- Штамповка деталей из нержавеющей стали. -М.: Машиностроение, 1959;
- Новые способы штамповки-вытяжки. -М.: Машиностроение, 1955;
- Штамповка резиной и жидкостью. -М.: Машиностроение, 1962; 1967;
- Контактное трение и смазка при обработке металлов давлением. -М.: Машиностроение, 1978.

Награждён орденом Трудового Красного Знамени и медалями.



Калинников Владимир Александрович родился в 1939 году в Москве.

Окончил школу в 1957 году и Кислородно-сварочный техникум в 1960 году в Москве. Поступил на работу техником в Научно-исследовательский институт кислородного машиностроения. В этом же году был призван в ряды Советской Армии.

После службы в Советской Армии поступил в МАИ в 1963 году, который закончил в 1969 году. Был распределен на кафедру 104 МАИ, где работал инженером, старшим научным сотрудником, участвовал в НИР кафедры по заказам ракетно-космической отрасли, разрабатывая технологии изготовления изделий из полимерных композиционных материалов.

Одна из работ требовала изготовления металлостекло-пластикового баллона высокого давления объемом 40 литров овалоидной формы в качестве аккумулятора давления для рулевых машинок системы управления изделием. Была предложена оригинальная конструкция намоточного станка для изготовления такого баллона из высокомодульных

стеклонитей марки ВМН и эпоксидного связующего ЭДТ-10. Им была разработана конструкторская документация, по которой на Экспериментальном опытном заводе МАИ и на кафедре 104 МАИ был изготовлен опытный образец намоточного станка, который был принят в эксплуатацию. Изготовленные опытные образцы баллонов успешно прошли испытания и были приняты заказчиком.

В 1984 году окончил аспирантуру МАИ, а в 1985 году успешно защитил кандидатскую диссертацию на тему «Изготовление оболочек ячеистой структуры из полимерных композитов методом намотки с движущим фронтом отверждения».

Награжден знаком «Изобретатель СССР», является ветераном труда.

В настоящее время работает ведущим научным сотрудником ОАО «Композит» отдела по разработке и внедрению полимерных композитов и технологий в изделия ракетно-космической отрасли и народного хозяйства. Преподает по совместительству в должности доцента кафедры 205 МАИ.



Кирилин Александр Николаевич родился 18 ноября 1948 года в селе Высоцкое Узловского района Тульской области в семье рабочих.

После окончания МАИ в 1974 году был распределён на кафедру 104, где работал в должности инженера, затем старшего инженера. В 1977-1978 годы был освобожденным секретарем комитета ВЛКСМ 1-го факультета МАИ.

Обучался в аспирантуре МАИ с 1978 по 1981 год, успешно защитил кандидатскую диссертацию.

С 1982 по 1992 годы работал на кафедре научным сотрудником, старшим научным сотрудником, доцентом по совместительству, начальником конструкторско-технологического бюро. С 1992 по 2009 годы был главным конструктором КБ «Дирижаблестроение» МАИ.

С 1991 года Президент Научно-производственной фирмы «Аэростатика».

Доктор технических наук (2001), с 2002 по 2005 годы – профессор кафедры «Конструкция самолетов» МАИ по совместительству.

Академик РАЕН, академик Академии наук авиации и воздухоплавания, руководитель отделения «Воздухоплавание», член Международной ассоциации дирижаблистов.

Главный конструктор первых послевоенных отечественных дирижаблей «Аэростатика-01» (1994) и «Аэростатика-02» (1995).

Автор более 100 научных работ. Основным направлением его научных исследований на протяжении последних 25 лет является формирование конструкторско-технологического облика дирижаблей нового поколения с высокими летно-техническими и эколого-экономическими параметрами. По этой теме опубликовано 38 работ, сделано 14 докладов на международных конференциях и симпозиумах в США, Англии, Германии, Франции, Китае, Швеции.

Кирилин А.Н. - соавтор концепции развития дирижаблестроения России на период до 2020 года, автор проекта «Создание транспортной системы России на основе дирижаблей», в который вошли многоцелевые и транспортные балластируемые и безбалластные дирижабли жесткого типа грузоподъемностью от 5 до 200 тонн.



Кириллова Татьяна Викторовна родилась 5 апреля 1954 года в городе Москве в семье служащих.

После окончания в 1971 году средней школы работала в Министерстве цветной металлургии инспектором архива. Затем перешла работать на кафедру 506 МАИ (1972-1980), а с 1980 года работала на кафедре 104 инженером, старшим инженером.



Киселев Николай Михайлович родился 26 декабря 1935 года в городе Иваново.

Окончив среднюю школу, поступил и учился в Московском авиационном технологическом институте (1953-1958), после окончания которого работал по специальности инженера-механика самолетостроения. Направлен на работу в ОКБ-52, где работал мастером, инженером по обработке, старшим технологом (1958-1965).

Поступил в 1965 году в аспирантуру МАИ, которую успешно окончил в 1968 году. Защитил в 1972 году кандидатскую диссертацию. Специалист в области технологии высокоресурсных болтовых соединений авиационных конструкций.

Работая на кафедре 104, прошел путь ассистента, старшего преподавателя, доцента, профессора. Имеет ученое звание доцента (1976). Заместитель заведующего кафедрой по учебной работе в течение последних 20 лет. Лауреат I-й премии имени 25-летия МАИ (1977).

Список научных работ включает более 80 наименований в области повышения надежности механических соединений технологическими методами. Соавтор четырех авторских свидетельств на изобретения.



Киселев Евгений Григорьевич (1908-1992) родился 30 июля 1908 года в городе Вологде в семье рабочих.

Поступил учеником слесаря в Гомельские железнодорожные мастерские (1925), работал слесарем по капитальному ремонту паровозов. Одновременно с работой учился на вечернем рабфаке Гомельского пединститута.

Переехал в 1930 году в Москву, работал на заводе № 1 и окончил подготовительные курсы рабочей молодежи при МГУ.

Слушатель Военно-воздушной академии имени Жуковского (1934-1939), по окончании которой в квалификации военного инженера-механика направлен на службу преподавателем в Качинское военное училище летчиков. После увольнения в 1960 году из рядов Советской Армии принят на работу ассистентом кафедры 104, а затем в 1968 году переведён на должность старшего преподавателя.

Защитил кандидатскую диссертацию. Имеет ученое звание доцента (1976).

Награжден орденом Красного Знамени, орденом Красной Звезды и десятью медалями.

Автор многих методических пособий и записок по выполнению курсового проекта.



Князева Вера Михайловна родилась 20 мая 1947 года в городе Магнитогорске Челябинской области в семье служащих.

После окончания в 1964 году средней школы поступила в Харьковский авиационный институт. По окончании 3-го курса была переведена на учебу в МАИ, который окончила по специальности инженера-механика вертолетостроения в 1970 году. На кафедре 102 работала инженером.

Старший инспектор Приемной комиссии института (1979-1980), Ответственный секретарь приемной комиссии факультета № 1 (1992-1998).

С 1990 года работает на кафедре 104 инженером НУИЦ.

Ковалев Анатолий Иванович родился 1 сентября 1936 года в городе Красный Сулин Ростовской области.

Работал электрослесарем, замерщиком в Красносулинском шахтоуправлении, затем электрослесарем шахты СХ-2 треста Гуловуголь (1953-1955).

После службы в рядах Советской Армии (1955-1958) поступил и окончил Московский авиационный технологический институт (1958-1963) по специальности инженера-механика самолетостроения.

Был направлен на работу на Тушинский машиностроительный завод инженером-технологом.

Принят на кафедру «Технология производства ЛА» инженером в 1970 году, а затем стал ведущим инженером.

Участвовал в научно-исследовательских работах по исследованию весовых и прочностных характеристик стержней, профилей и панелей, армированных высокопрочными композиционными материалами по заказам промышленности.



Козлов Владимир Александрович родился 2 августа 1938 года в городе Новосибирске.

После окончания средней школы поступил на кафедру 104 техником. В 1969 году поступил и окончил в 1989 году вечернее отделение Московского авиационного института по специальности инженера-механика вертолетостроения.

После службы в рядах Советской Армии (1972-1974) вернулся на кафедру 104 слесарем-сборщиком, затем был переведен на должность мастера-наставника учебной лаборатории, а позже на должность инженера.



Кондратенко Роберт Михайлович (1937-1999) родился 11 октября 1937 года в городе Минске в семье военнослужащих.

После окончания средней школы поступил и окончил МАТИ (1954-1959) по специальности инженера-механика обработки неметаллических материалов. Был принят на работу на Тушинский машиностроительный завод, где работал мастером, а затем технологом до 1961 года.

Обучался в аспирантуре МАИ (1961-1964). Защитил кандидатскую диссертацию в 1967 году. Специалист в области неразрушающихся методов контроля трехслойных конструкций. Работал в МАИ на кафедре 104 ассистентом, старшим преподавателем, доцентом.

Ученое звание доцента ему присвоено в 1974 году. Лауреат премии имени 25-летия МАИ.

Являлся руководителем научного направления в области неразрушающего контроля.

Много лет возглавлял работу Приемной комиссии факультета в качестве её Ответственного секретаря.

Список научных работ включает более 70 наименований.



Коноров Лев Андреевич родился 10 февраля 1921 в городе Жиздра Орловской области в семье крестьян.

После окончания с отличием средней школы, поступил в 1938 году в Институт путей сообщения. Перевелся в МАИ на второй курс.

С 1941 года учился в институте и работал технологом на заводе №39. Эвакуирован с МАИ в город Алма-Ата, где окончил с отличием институт в 1943 году.

Работал технологом на заводе №32, поступил в аспирантуру МАИ (1945-1948). Защитил кандидатскую

диссертацию в 1948 году. Затем был переведен на должность старшего преподавателя кафедры «Производство самолетов».

Старший научный сотрудник НИАТ с 1953 года. Совмещал научную деятельность с преподавательской работой в МАИ. Утвержден в 1959 году в ученом звании доцента.

Основные работы:

- Некоторые особенности решения точности задач в самолетостроении. -М.: Оборонгиз, 1957;
- Руководство к лабораторным работам по курсу «Технология самолетостроения». Ч.1. -М.: МАИ, 1961;
- Теоретические основы технологии и процессы изготовления деталей самолетов. –М.: Оборонгиз, 1960 (соавтор).



Костин Николай Сергеевич (1949-2009) родился 1 ноября в городе Свердловске в семье служащих.

После окончания средней школы поступил и окончил Московский авиационный институт (1967-1973) по специальности инженера-электромеханика оборудования ЛА. Был направлен в отделение вычислительной техники МАИ старшим инженером (1973-1975).

Перешел на кафедру 104 старшим инженером, затем - старшим научным сотрудником. С 1985 года был начальником отдела вычислительной техники кафедры. Специалист в области сопротивления усталости авиационных конструкций в статистическом аспекте и вычислительной техники.

С 1987 года работал преподавателем-совместителем кафедры.

Список научных работ включает более 60 наименований. Основные работы:

- Методы схематизации случайных процессов нагружения и элементов машин, конструкций и статистического представления результатов. ГОСТ 25.101-83. -М.: Изд. стандартов, 1986 (соавтор);

- Расчеты и испытания на прочность в машиностроении. Вероятностные методы расчета усталостной долговечности деталей машин и элементов конструкций при нерегулярном нагружении. Методические указания РД50-607-86. -М.: Изд. стандартов, 1986 (соавтор);
- Проектирование пассажирских самолетов. Монография под редакцией Г.В. Новожилова. -М.: Машиностроение, 1991 (соавтор).



Кравченко Юрий Александрович (1934-1988) родился 1 сентября 1934 года в городе Сталинграде в семье рабочего.

После окончания в 1953 году средней школы служил в Советской Армии авиационным механиком.

Поступил и окончил Московский авиационный технологический институт (1958-1963) по специальности инженера-механика самолетостроения. Работал инженером, старшим инженером на агрегатном заводе «Рубин» в городе Балашиха Московской области (1963-1969).

Обучался в аспирантуре МАИ (1969-1972). Защитил кандидатскую диссертацию. Специалист в области напряженно-деформированного состояния при выполнении болтовых соединений.

Работал в МАИ на кафедре 104 старшим инженером, старшим научным сотрудником, старшим преподавателем. Ученое звание доцента ему присвоено в 1983 году.

Научные труды посвящены напряженно-деформированному состоянию вокруг отверстий под механические соединения.



Кудря Виктор Романович (1917-1998) родился 17 октября 1917 года в городе Дебальцево Сталинской области в семье рабочих.

Окончил в 1932 году школу-семилетку. После окончания в 1934 году ФЗУ работал слесарем в депо «Запад».

После окончания в 1936 году Рабфака и в 1937 году средней школы, поступил в Московский авиационный

институт.

Участвовал в Великой Отечественной войне (1941-1945). Восстановлен в институте, который окончил в 1948 году по специальности инженера-механика самолетостроения.

Работал инженером НИО кафедры 104, зачислен в аспирантуру в 1950 году.

Был переведен на должность старшего преподавателя, а после защиты в 1956 году кандидатской диссертации стал работать старшим преподавателем, затем доцентом (1962). Присвоено ученое звание доцента в 1967 году.

Награжден медалями «За оборону Москвы», «За победу над Германией» и другими.



Лейбов Виталий Геннадьевич родился 10 августа 1939 года.

После окончания в 1962 году Харьковского авиационного института работал в ЦАГИ (1962-1991).

Автор методики проектирования авиаконструкций на заданный ресурс.

Предложил ряд моделей конструкций для оценки долговечности (регулярные зоны крыла, зоны, работающие при несоосном

нагружении и др.).

Принимал непосредственное участие в разработке требований норм летной годности в аспекте безопасности по условиям усталостной прочности.

Один из основных разработчиков отечественной системы обеспечения и контроля ресурсных характеристик авиаконструкций на всех этапах жизненного цикла воздушного судна.

Принимал участие в разработке рекомендаций по обеспечению ресурса, экспертизе проектов, а также мониторинге эксплуатации парков воздушных судов всех типов периода 1970-1990 годов.

Один из руководителей и авторов разработки Авиационных правил и создания современной системы сертификации производства воздушных судов, авиадвигателей и воздушных винтов. Консультант Межгосударственного авиационного комитета.

Имеет диплом Академии ФАА США в области экспертизы систем сертификации авиационной техники и ее производства.

Лауреат Государственной премии СССР (1989), Действительный член Российской Академии проблем качества. Награжден медалями СССР и России.

Преподавал на кафедре в качестве совместителя с 1988 года. Имеет 27 печатных научных трудов.



Леонов Николай Иванович (1908-1982) родился 9 октября 1908 года в городе Москве в семье мещан.

Окончил школу-семилетку и поступил в 1925 году в Московский машиностроительный техникум. Принят в 1933 году на второй курс Московского вечернего машиностроительного института, который окончил с отличием по специальности инженера-механика

механической обработки металлов.

Работал старшим инженером, начальником группы Авиазавода № 22 (1941-1944). Преподавал на курсах нормировщиков (1939-1945).

Обучался в аспирантуре МАИ, защитил в 1949 году кандидатскую диссертацию. Работал в МАИ с 1949 года

старшим преподавателем, затем с 1950 года стал доцентом кафедры «Технология металлов».

Перешел в 1960 году работать на кафедру «Производство ЛА», где в 1981 году переведен на должность профессора.

Был командирован в Монголию советником по организации Монгольского государственного университета (1964-1965).

Автор и соавтор многочисленных методических пособий по курсовому и дипломному проектированию.



Литвинов Валерий Борисович родился 1 сентября 1954 года в городе Тбилиси в семье служащих.

После окончания физико-математической средней школы поступил и окончил Московский авиационный институт (1971-1977) по специальности инженера-механика вертолетостроения.

Направлен на работу на Ухтомский вертолетный завод имени Камова инженером-конструктором, где прошел путь от инженера до заместителя главного технолога завода. В настоящее время является заместителем генерального директора Национального института авиационной технологии (НИАТ).

Лауреат премии Правительства России (1987).

Обучался в заочной аспирантуре МАИ, защитил в 1986 году кандидатскую диссертацию. Специалист в области технологии вертолетостроения. По совместительству работал преподавателем на кафедре 104 с 1988 года. Присвоено ученое звание доцента в 1992 году.

Успешно защитил докторскую диссертацию, после чего переведен на должность профессора по совместительству.

Имеет труды в области соединений композиционных материалов агрегатов вертолетостроения, технологии изготовления крупногабаритных высоконагруженных агрегатов планера из композиционных материалов.

Список научных работ включает более 60 наименований, в том числе более 10 авторских свидетельств и патентов на изобретения.



Ляпунов Михаил Леонидович родился 1 декабря 1949 года в городе Москве в семье служащих.

После окончания средней школы поступил в 1967 году на вечернее отделение Московского авиационного института, одновременно работая в НИИ-5 конструктором.

Перевелся на работу на кафедру 104 механиком, затем работал конструктором, инженером, старшим инженером и ведущим инженером. Окончил в 1977 году МАИ по специальности инженера-механика самолетостроения. Занимался вопросами усталостных испытаний образцов авиационной техники и отладки испытательного оборудования.

Имеет более 20-ти научных работ, в том числе 10 авторских свидетельств на изобретения. Награжден серебряной медалью ВДНХ.

Мещеряков Владимир Иванович родился 1 мая 1948 года в городе Москве в семье рабочих.

После окончания школы-восьмилетки работал на автобазе Министерства обороны, продолжая обучение в вечерней школе. В 1965 году перешел на работу на завод имени Хруничева.

После службы в рядах Советской Армии (1967-1970) работал на кафедре 104 механиком, затем слесарем-сборщиком.



Молодцов Геннадий Алексеевич родился 27 сентября 1934 года в селе Иссенского района Пензенской области в семье служащих.

После окончания семи классов средней школы поступил в ремесленное училище города Пензы, где получил специальность токаря-универсала.

Окончил Индустриальный техникум города Саратова по специальности техника-технолога и мастера производственного обучения.

Поступил и окончил Московский авиационно-технологический институт (1954-1959). Был направлен на работу в МКБ «Факел», где работал мастером, а затем начальником цеха.

Обучался в аспирантуре МАИ (1964-1967), успешно защитил кандидатскую диссертацию. Ученый в области напряженно-деформированного состояния авиационных конструкций из композиционных материалов.

Работал в МАИ на кафедре 104, где прошел путь от ассистента до доцента. Ученое звание доцента присвоено в 1970 году. После защиты в 1987 году докторской диссертации был переведен на должность профессора.

Был в командировке в Индии на Авиационном факультете Бомбейского технологического института (1971-1974).

Академик Академии проблем качества.

Дважды проходил стажировку в Крэнфилдском университете и в университете «Южный берег Лондона» (Великобритания).

Преподаватель-профессионал по управлению качеством.

Имеет труды в области проектирования и технологии изготовления авиационных конструкций из композиционных материалов.

Руководитель научной школы кафедры «Технология конструкций из композиционных материалов», заместитель руководителя объединения «Композиционные материалы и конструкции» МАИ.

Под его руководством в аспирантуре МАИ три аспиранта успешно защитили диссертации на соискание ученой степени кандидата технических наук.

Список его научных работ включает более 90 наименований, в том числе опубликованных в открытой печати:

- Технологичность конструкций. -М.: Машиностроение, 1969;
- Применение конструкционных пластмасс в производстве ЛА. -М.: Машиностроение, 1974 (соавтор);
- Композиционные материалы в конструкции ЛА. -М.: Машиностроение, 1975 (соавтор);
- Применение современных композиционных материалов в самолетостроении. -М.: МАИ, 1983;
- Основы обеспечения точности и надежности в производстве самолетов. -М.: МАИ, 1983;
- Основы проектирования и изготовления конструкций ЛА из композиционных материалов. Учебное пособие с грифом Минвуза СССР. -М.: МАИ, 1985 (соавтор);
- Технология производства ЛА из КМ. Учебное пособие с грифом Гособразования СССР. Харьков: ХАИ, 1989 (соавтор).
- Напряженные элементы конструкций ЛА из композиционных материалов. -М.: Машиностроение, 1993.



Николаева Вера Федоровна родилась 8 августа 1923 года в Москве в семье рабочих.

После окончания средней школы работала художником-оформителем в Станкине (1943-1961).

Окончила в 1965 году Московский педагогический институт имени Ленина. Работала на кафедре 104 инженером-конструктором.

Участвовала в выполнении НИР в качестве лаборанта учебной лаборатории, а также художником-оформителем.



Образцов Юрий Алексеевич (1948-1997) родился 11 апреля 1948 года в Днепропетровске в семье военнослужащих.

После окончания средней школы поступил в Московский авиационный институт. Обучался на самолетостроительном факультете (1966-1971), окончив вечернее отделение.

Работал на кафедре 104 с 1972 по 1988 год: старшим техником, старшим механиком, инженером, заведующим учебной лабораторией, ведущим инженером, начальником сектора № 2. Участвовал в выполнении научно-исследовательских работ, оснащении научного сектора и учебной лаборатории приборами и оборудованием.

Был переведен на работу начальником отраслевой лаборатории факультета № 9. Имеет более десяти научных трудов.



Образцова Зоя Алексеевна родилась 31 декабря 1947 года в городе Москве.

После окончания средней школы поступила и окончила Московский авиационный институт по специальности инженера-механика самолетостроения (1966-1976).

На кафедре 104 работала с 1971 года инженером, старшим инженером, научным сотрудником по научно-исследовательской тематике сектора №2. Преподавателем-почасовиком проводила занятия в учебной лаборатории и руководила производственной практикой на ММЗ «Знамя Труда». Оказала большую помощь заведующему кафедрой Яркоvcу А.И. в подготовке материалов, оформлении и редактировании первого учебного пособия по автоматизации технологических процессов.

С 1981 года работала преподавателем кафедры 901 и занималась научными исследованиями под руководством профессора Исаченкова Е.И.



Осипов Иван Иванович (1920-1994) родился 10 февраля 1920 года в Сычёвском районе Смоленской области.

По окончании школы-семилетки поступил и окончил в 1937 году школу ФЗУ при Московском тормозном заводе, где затем работал токарем.

После окончания вечерней средней школы поступил на обучение в 1940 году на вечернее отделение МАИ.

Эвакуировался в город Троицк вместе с авиазаводом №34 МАП, где работал мастером, заместителем начальника цеха СКО.

Окончил в 1945 году первый курс дневного факультета МАИ, после чего был переведён на вечерний факультет Московского авиационного института.

Работал заместителем начальника цеха, СКО.

Заместитель главного инженера Агрегатного завода «Наука» с 1951 по 1957 год и главный инженер с 1963 года.

Защитил кандидатскую диссертацию в 1972 году и начал преподавать на кафедре 104. Был старшим преподавателем, затем доцентом (1972-1994). Учёное звание доцента ему было присвоено в 1978 году.

За время работы на предприятии разработал в соавторстве более 50-ти изобретений.



Петушков Вадим Сергеевич

родился 3 января 1937 года в городе Москве в семье служащих.

После средней школы окончил в 1958 году Московский авиационный техникум имени Н.М. Годовикова. Был направлен на работу техником в ОКБ в п/я 116.

Служил в рядах Советской Армии (1958-1961).

Работал в филиале Минского автозавода имени С.М. Кирова

инженером и одновременно учился на вечернем отделении Могилевского машиностроительного института.

Перевелся в МАИ на дневное отделение, окончил институт в 1967 году. Был направлен в ЛИИ города Жуковский инженером-конструктором. Одновременно с учебой в МАИ работал старшим лаборантом на кафедре 104 и СКБ-1 МАИ.

С 1968 года работал ассистентом, затем старшим преподавателем кафедры «Технология производства ЛА».

Научная работа посвящена постановке и решению комплекса задач по проектированию и изготовлению комбинированного металлопластикового баллона высокого давления для летательных аппаратов

В 1979 году защитил кандидатскую диссертацию. В 1980 году ему было присвоено ученое звание доцента.

По окончании полного учебного курса в Центре переподготовки преподавателей Высшей школы в МГУ присвоена специальность методиста Высшей школы (1989-1990). Заместитель заведующего кафедрой с 1968 по 1979 год. Заместитель директора Производственного комплекса №2 ОАО «РСК МиГ» с 2003 по 2010 год. Заместитель начальника управления технического контроля ОАО «РСК МиГ» в настоящее время.

Имеет более 30-ти научных работ.

Полищук Галина Павловна родилась 3 января 1946 года в Москве.

После окончания средней школы поступила и окончила Московский авиационный институт (1964-1970) по специальности инженера-механика динамики полёта и управления.

На старших курсах работала на кафедре 104, выполняя НИР. После окончания МАИ работала на кафедре инженером, затем старшим инженером под руководством профессора Чударёва П.Ф.

В 1990 году переведена на работу в Научно-исследовательскую часть института.



Расстригин Станислав Фёдорович родился 2 августа 1938 года в городе Иваново в семье служащих.

После окончания средней школы поступил в 1955 году в МАТИ, который окончил в 1960 году. Одновременно с учебой в институте работал в п/я 4218 старшим лаборантом.

В 1959 году переведен в п/я 24 на должность старшего механика, затем стал инженером, старшим инженером. Далее работал на инженерных и руководящих должностях в УКБ имени В.П. Челомея и в НИАТ.

С 1968 года работал на кафедре 104 МАИ в должности ведущего инженера, старшего научного сотрудника и исполняющего обязанности начальника НИО-104.

После окончания аспирантуры защитил в 1974 году кандидатскую диссертацию под руководством профессора А.Л. Абибова.

С 1976 года работал на руководящих должностях в Госстандарте, СЭВ, НИАТ и ВНИИПМ.

Имеет восемь авторских свидетельств и более 30 печатных работ. В период «перестройки» организовал ряд фирм - «Экопром», МК «Ритм», ММЦ «Эком», для решения вопросов переработки и утилизации различных видов

промышленных и сельскохозяйственных отходов, с целью защиты экологической обстановки в России и странах СНГ.



Роганков Артур Петрович родился 10 сентября 1941 года в городе Москве в семье служащих.

После окончания средней школы поступил на работу на кафедру 201 техником.

Поступил и окончил факультет «Системы автоматического управления» МАИ (1960-1966) по специальности инженера-электромеханика. Был направлен на

кафедру 104, где работал инженером, начальником сектора, а затем начальником отдела «Композитные материалы и конструкции», образованного на кафедре 104.

Список научных работ включает 15 наименований, в том числе 10 авторских свидетельств на изобретения. Награжден нагрудным знаком «Изобретатель СССР».

Является одним из ведущих специалистов по автоматизации технологических процессов изготовления изделий, разработке и исследованию размерно-стабильных «пассивных» и «активных» (на основе «интеллектуальных» материалов) конструкций из композиционных материалов.



Родионов Юрий Дмитриевич родился 7 января 1952 года в городе Москве в семье служащих.

После окончания средней школы поступил и окончил Московский авиационный институт (1969-1975) по специальности инженера-механика производства ЛА. Направлен на кафедру 104, где работал инженером, старшим инженером.

Обучался в аспирантуре МАИ (1977-1980), успешно защитил кандидатскую диссертацию в 1980 году. Работал на кафедре 104 ассистентом, старшим преподавателем, доцентом.

В течение пяти лет выполнял обязанности заместителя декана факультета № 1.

Имеет более 50-ти научных работ, в том числе опубликовано 10 работ по технологии изготовления трехслойных конструкций.



Ружицкая Лидия Андреевна (1908-1996) родилась 15 февраля 1908 года в городе Бельцы Молдавской ССР в семье служащих.

После окончания начальной школы и профессионально-технической школы поступила и окончила Киевский политехнический институт. Была направлена на завод «Большевик», затем перешла работать в научно-исследовательский институт.

В 1935 году работала на Авиазаводе № 21 в городе Нижний Новгород.

Поступила в 1937 году на работу на кафедру «Производство самолетов» МАИ старшим лаборантом.

В эвакуации работала в Школе авиационных механиков инструктором по ремонту самолетов и преподавала курс «Материаловедение».

Старший преподаватель кафедры «Производство самолетов» с 1942 года. Автор и соавтор методических записок по лабораторным работам, курсовому проектированию.



Ружицкий Александр Антонович (1907-1971) родился 17 сентября 1907 года в городе Киеве в семье кузнеца.

После получения образования в гимназии (1916-1926) поступил и окончил механический факультет Киевского политехнического института (1926-1930). Был принят в институт ассистентом и зачислен в аспирантуру.

Инженер-конструктор Киевского авиационного завода (1934). Старший

инженер ОТК, а затем КБ авиационного завода в Нижнем Новгороде (1935).

Приглашен в МАИ профессором В.Ф. Бобровым в лабораторию испытаний конструкций самолетов, а затем в 1937 году переведен в доценты кафедры «Производство самолетов».

Участник Великой Отечественной войны. В составе 3-й Гвардейской танковой армии участвовал в освобождении Польши, взятии Берлина, освобождении Праги (1943-1945).

Вернулся на кафедру в МАИ, работал старшим преподавателем, затем стал доцентом. В 1968 году ему присвоено ученое звание доцента.

Награжден орденом Красной Звезды, многими медалями.



Садков Владимир Васильевич родился 12 июня 1939 года.

На ОАО «Туполев» работал с 1963 года, окончив МВТУ имени Н.Э. Баумана.

За период работы на предприятии вырос как специалист от инженера-технолога до заместителя директора Центрального конструкторского бюро (ЦКБ). Одновременно выполнял обязанности Главного технолога ЦКБ и начальника центра «Технология, материалы и стандартизация».

Под его руководством и при непосредственном участии проводились работы по проектированию технологии производства, материаловедения, по обеспечению эксплуатации и ремонту самолётов «Ту». Осуществлял координацию работ ОАО «Туполев» с серийными заводами, научно-исследовательскими институтами, разработчиками и производителями авиационных материалов, сертификационными центрами, службами ОАК.

Его труд вложен в создание абсолютного большинства самолётов марки Ту: Ту-134, Ту-154, Ту-144, Ту-204, Ту-214, Ту-334, ВПМК, ВП-021, Ту-22М, Ту-160 и других.

По самолёту Ту-160 с конца 80-х до середины 90-х годов руководил разработкой директивных технологических процессов, принципиально новых для предприятия и отрасли:

- изготовление конструкций из длинномерных алюминиевых полуфабрикатов сложных нелинейных поверхностей, обусловленных необычными аэродинамическими формами тяжелого сверхзвукового летательного аппарата;
- внедрение электронно-лучевой сварки в конструкции крупногабаритного агрегата центроплана из титановых сплавов;
- диффузионная сварка титановых сотовых конструкций;
- формовка деталей в режимах сверхпластичности.

Под руководством В.В. Садкова проводились работы по исследованию влияния технологических факторов на ресурсные характеристики конструкций, широкому внедрению в конструкцию нового самолета титановых и теплопрочных алюминиевых сплавов, внедрению в элементы конструкции планера металлических сотовых конструкций. Работы начинались с лабораторных исследований и завершались внедрением в серийное производство, а в совокупности, обеспечили выполнение заданных летно-технических характеристик с высокой прочностью и весовой эффективностью конструкции. Для реализации этих технологических процессов в серийном производстве самолета Ту-160, при непосредственном участии В.В. Садкова, было создано уникальное технологическое оборудование:

- установка для электронно-лучевой сварки крупногабаритных агрегатов, не имеющих аналогов в мире; были изготовлены две такие установки, которые обеспечили сварку центропланов всего парка самолетов Ту-160;
- оборудование для технологической обработки и формования длинномерных панелей; этим оборудованием в результате было оснащено производство ФГУП «КАПО им. СП. Горбунова», и оно успешно использовалось для изготовления панелей и лонжеронов крыла самолета Ту-160.

Начиная с 90-х годов по 2005 год по самолётам семейства Ту-204/214, Ту-334, под руководством В.В. Садкова, были исследованы и внедрены новые алюминиевые сплавы с повышенными ресурсными характеристиками: 1163РДТВ, В-95очТ2 и Т3, алюминивно-литиевые сплавы.

Разработаны и внедрены технологические методы повышения ресурса и надёжности конструкций, среди которых следует отметить: методы упрочнения наиболее ответственных элементов конструкции планера методами пневмодинамического наклепа, дорнированием, раскаткой, введение в конструкцию планера высокоресурсного герметичного заклепочного (заклепки «УЗ», «ЗУК», «ЗУКМ») и болтового (с натягом до 1,2%) крепежа, применение высокоэффективных схем противокоррозионной защиты (лакокрасочных материалов, профилактических ингибирующих составов типа Dinitrol и НГ-222АФ для обработки наиболее коррозионноопасных мест планера).

В последние годы В.В. Садков значительное внимание уделял отработке технологии, исследованиям и внедрению в конструкцию планера полимерных композиционных материалов (ПКМ). Под его руководством еще на самолете Ту-160 началось внедрение конструкций из ПКМ, где впервые из них были выполнены створки шасси.

Но на самолетах нового поколения (Ту-204, Ту-214, Ту-334) уже до 15% общей массы изделия составляют элементы конструкций из ПКМ (углепластики, органопластики, стеклопластики). И сегодня, руководя центром, в котором сосредоточены работы по технологии и материалам, В.В. Садков начал работы по проектированию силовой конструкции планера (часть фюзеляжа, панели крыла оперения) из ПКМ.

В связи с потребностью увеличения ресурсов и календарных сроков эксплуатации самолётов Ту-154, Ту-134, ВПМК, ВП-021 и Ту-95, Садковым В.В. было организовано новое направление работ ОКБ, связанное с проведением мониторинга, анализом коррозионного состояния парка самолётов и разработкой мероприятий по обеспечению надёжной эксплуатации ВС с увеличенными, по сравнению с проектируемыми, ресурсами и календарными сроками службы.

В результате часть парка самолетов Ту-154М переведена на безремонтную эксплуатацию с назначенным календарным сроком службы до 30 лет; Ту-134 - с календарным сроком службы до 40 лет и ресурсами 50000-60000 л.ч. Аналогичные работы проводятся и по другим типам самолетов.

В части перспективных разработок ЦКБ в период с 2000 по 2007 год по самолётам Ту-204-300СМ и Ту-414, а также модернизации тяжёлой стратегической авиации В.В. Садковым и руководимым им коллективом проводились работы по технологическим направлениям, обеспечивающим снижение массы конструкций, достижению заданных характеристик ресурса и надёжности.

В этом плане серьёзное внимание уделяется расширению объёма конструкций из полимерных композиционных материалов (ПКМ), новых алюминиевых, алюминий-литиевых, магниевых, титановых сплавов.

Садков В.В. занимался научно-исследовательской работой. Он имеет несколько научных трудов и более 50 публикаций. Выступал с научными докладами на конференциях как в России, так и за рубежом. Имеет 14 изобретений, серебряную медаль ВДНХ. Профессор кафедры 104 «Технология самолётостроения» Московского авиационного института. На протяжении многих лет возглавлял Государственную аттестационную комиссию в МАИ.

Имеет учёную степень кандидата технических наук.

За заслуги в создании самолёта Ту-154 награжден орденом «Знак Почёта», является лауреатом премий Совета Министров СССР и Правительства Российской Федерации.

В 1996 году за активное участие в разработках и изготовлении новейших образцов авиационной техники Садкову В.В. присвоено звание «Заслуженный технолог России».



Савельева Анна Семеновна родилась 11 февраля 1911 года в селе Частное Тульской области в семье крестьян.

После получения неполного среднего образования в городе Колярово работала на коксохимическом комбинате ученицей-чертежницей.

С 1934 года работала чертежницей в аэродинамической лаборатории МАИ, с 1937 года -

чертежницей и старшим препаратором на кафедре «Производство самолетов».

Принята на работу в отдел 6 ЦКБ-1 НКАП чертежницей (1939). В 1941 году была эвакуирована в город Новосибирск, где на заводе № 153 работала ученицей, затем чертежницей в техотделе.

Возвратилась в МАИ в 1943 году и стала работать лаборантом ЛИКСа. Затем работала чертежницей-копировщицей ЛТС, лаборантом кафедры «Производство самолетов».

Сафонов Борис Иванович родился 20 ноября 1927 года в городе Одессе в семье служащих.

Не успев окончить школу, он был эвакуирован сначала в 1941 году в город Сталинград, затем, в 1942 году, в город Рубцовск Алтайского края.

Поступил в 1943 году в Тракторный техникум и на подготовительные курсы Московского авиационного института в городе Новосибирске при ОблОНО. После поступления в институт переведен в Москву, и с разрешения ГУУЗа при МАИ был зачислен студентом Моторного факультета МАИ, который в 1951 году окончил по специальности инженера-механика моторостроения.

Будучи студентом, работал совместителем-лаборантом на кафедре «Резания, станки и инструмент».

Был мобилизован на сельскохозяйственное производство и направлен в Боровскую МТС Калужской области.

С 1957 года работал инженером кафедры «Производство самолетов», затем заведующим лабораторией, старшим инженером, ассистентом (1959) и старшим преподавателем (1962).

В 1987 году перешел в НИО кафедры научным сотрудником.

Автор учебно-методических разработок по лабораторным работам, курсовому и дипломному проектированию, разделов курса «Технология производства ЛА».



Селезнева Анна Андреевна родилась 5 декабря 1909 года в Павловской слободе Московской области в семье рабочих.

После окончания школы-семилетки поступила в 1925 году в Московский промышленно-экономический техникум имени Плеханова, а после его окончания в - Московский авиационный институт (1931-1936).

Старший инженер-технолог Государственного проектного института (1936-1945), старший преподаватель кафедры «Производство самолетов» МАИ (1945-1986).

Специалист в области клеевых соединений авиационных конструкций. Автор и соавтор методических пособий по лабораторным работам и курсовому проектированию.



Синичкина Клавдия Константиновна родилась 24 августа 1922 года в деревне Алпатьево Московской области.

В 1931 году в Москве окончила обучение в школе. Работала в швейной мастерской с 1941 года, затем в сберкассе.

В 1962 году поступила на работу в МАИ на кафедру 104 лаборантом. Работала техником, учебным мастером лаборатории до 1995 года.



Сироткин Олег Сергеевич родился 20 июня 1940 года в городе Москве в семье служащих.

После окончания средней школы поступил и окончил Московский авиационно-технологический институт (1958-1963) по специальности инженера-механика самолетостроения. Направлен на работу на ММЗ «Опыт» инженером-конструктором.

Обучался в аспирантуре МАИ (1965-1968), успешно защитил диссертацию в 1969 году. Оставлен на кафедре 104, работал ассистентом, старшим преподавателем, доцентом.

Присвоено ученое звание доцента в 1975 году, а после защиты докторской диссертации в 1980 году ему было присвоено ученое звание профессора.

Первый заместитель декана факультета № 1 (1981-1984).

В 1984 году перешел работать заместителем директора Научно-исследовательского института экономики. В 1987 году был назначен заместителем начальника НИАТ, в 1990 году начальником НИАТ, а позднее генеральным директором Национального института авиационной технологии. По совместительству работал профессором на кафедры 104 МАИ.

Председатель совета Международного технопарка «Мосаэрокон» в области космической технологии, Главный редактор журнала «Авиационная промышленность», член бюро научного совета по проблемам машиностроения и технологических процессов (1988-1992) АН СССР.

В 2008 году избран членом-корреспондентом Российской академии наук.

Имеет труды в области технологии производства ЛА, теории соединения элементов в металло-композиционных и композиционных конструкциях.

Автор и соавтор многочисленных работ, включая:

- Соединение конструкций из композиционных материалов. - М.: Машиностроение, 1983.;
- Технология выполнения высокоресурсных механических соединений. -М.: Машиностроение, 1977 (соавтор);

- Прогрессивная технология и опыт развития гибких производств за рубежом. -М.: Машиностроение, 1987, (соавтор).

- Технология и организация группового машиностроительного производства. В 2-х частях. -М.: Машиностроение, 1992 (соавтор).

Награжден медалью «За доблестный труд», нагрудными знаками.



Стрелец Алексей Александрович (1912-1995) родился 18 октября 1912 года в городе Дергачи Харьковской области в семье служащего.

После окончания школы-семилетки поступил и окончил Харьковский машиностроительный техникум. Был направлен работать конструктором в Украинский научно-исследовательский институт.

Поступил и учился на вечернем отделении Харьковского института инженеров железнодорожного транспорта (1932-1935), затем в Харьковском машиностроительном институте (1936-1937). Был направлен в 1937 году для продолжения обучения в Артиллерийскую академию, которую окончил с отличием по специальности военного инженера-механика. Работал инженером-конструктором на Артиллерийском ремонтно-опытном заводе ГАУ, затем начальником конструкторского бюро.

В 1943 году был переведен в Арсенал №5 ГАУ (1943) начальником технического отдела. Исполнял обязанности главного инженера арсенала. Был переведен в 1945 году в Особое конструкторское бюро ГАУ на должность главного инженера ОКБ.

Преподавал дисциплины «Основы обработки конструкционных материалов» и «Допуски, посадки и технические измерения» в Артиллерийской академии (1946-1951).

После защиты кандидатской диссертации в 1961 году был назначен старшим преподавателем кафедры

«Производство и ремонт изделий», а затем в 1964 году доцентом кафедры «Артиллерийское вооружение».

Был демобилизован в 1969 году из рядов Советской Армии в звании полковника, затем работал доцентом на кафедре «Технология производства ЛА» МАИ с 1969 по 1985 год.



Туманова Татьяна Александровна родилась 3 апреля 1946 года в городе Москве.

После окончания средней школы поступила и окончила Московский авиационный институт (1964-1970) по специальности инженера-механика систем жизнеобеспечения ЛА. Направлена на работу на ММЗ «Зенит».

Обучалась в аспирантуре МАИ (1972-1975) на кафедре 104 и работала инженером по научно-исследовательской тематике в секторе №1 под руководством профессора Молодцова Г.А.



Ушаков Иннокентий Евгеньевич родился 19 июля 1947 года в селе Курманьевка Курманьевского района Оренбургской области.

После окончания в 1971 году машиностроительного факультета Московского высшего технического училища имени Н.Э. Баумана по специальности «Прочность летательных аппаратов» был направлен на работу в ЦАГИ имени Н.Е.

Жуковского в научно-исследовательское отделение, занимающееся вопросами, связанными с исследованием сопротивления усталости материалов и конструкций.

Кандидат технических наук (1982), старший научный сотрудник по специальности «Прочность летательных аппаратов» (1990), доцент кафедры «Детали машин» (1991), академик Академии проблем качества (1994). Вел

педагогическую деятельность в МАИ с 1982 года на кафедрах 906 и 104. В настоящее время начальник сектора НИО-18 ЦАГИ.

Научная и инженерная деятельность посвящена актуальным вопросам обеспечения ресурса маневренных самолетов в процессе их жизненного цикла, начиная с этапа проектирования и заканчивая списанием. Ряд работ посвящен рациональному проектированию элементов конструкций планера самолета, в частности, определяющих затраты массы по условиям ресурса. Большое внимание в них уделено фундаментальным исследованиям сопротивления усталости конструкционных материалов и натуральных конструкций. Участвовал в широкомасштабных экспериментальных исследованиях сопротивления усталости материалов и натуральных конструкций при случайном нагружении. Разработал системный подход по обеспечению ресурсных характеристик конструкции планера маневренных самолетов, начиная с этапа выбора облика, который использован при создании известных самолетов семейства «МиГ» и «Су».

Участвовал в расчетно-экспериментальных работах по обеспечению надежности элементов специального теплозащитного покрытия ВКС «Буран».

Автор и соавтор более 40 научных трудов. Выступал с докладами на всесоюзных и отраслевых конференциях, семинариях. Имеет авторское свидетельство на изобретение (соавтор).

Награжден медалью «За трудовое отличие» (1981), медалью «В память 850-летия Москвы» (1997).



Фирсов Владимир Александрович родился 18 января 1932 года в городе Ордубад Нахичеванской АССР в семье пограничника.

После окончания средней школы с серебряной медалью поступил в 1956 году на учебу в Московский авиационный институт.

Прошел службу в рядах Советской Армии (1953-1956).

После окончания в 1961 году

учебы в МАИ по специальности инженера-механика самолетостроения направлен для работы на кафедру «Технология производства ЛА», где прошел путь от инженера отраслевой лаборатории до профессора кафедры.

Будучи студентом, работал техническим секретарем партийного комитета института с 1957 по 1961 год.

После защиты кандидатской диссертации в 1968 году был переведен на преподавательскую работу старшим преподавателем, а затем стал доцентом. Присвоено ученое звание старшего научного сотрудника в 1970 году, доцента - в 1977 году, профессора - в 1992 году.

Ученый в области напряженно-деформированного состояния вокруг отверстий под силовые точки, упругой компенсации неточно отформованных крупногабаритных панелей ЛА.

По совместительству работал первым заместителем декана факультета № 1 с 1971 по 1978 год, принимал непосредственное участие в разработке учебных и рабочих планов с углубленной физико-математической подготовкой молодых специалистов, а также во внедрении и использовании ЭВМ в учебном процессе.

Руководитель методической работы кафедры по производственной практике студентов с 1980 года, по курсовому проектированию студентов факультетов № 1, № 5 и № 11 с 1986 года, а также по обеспечению технологической практики студентов кафедры по специализации «Технология высокоресурсных конструкций авиационной техники».

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

Имеет более 120 научных работ, в том числе пять авторских свидетельств на изобретения. Основные из них:

- Технология выполнения высокоресурсных соединений в конструкциях самолетов. Учебное пособие с грифом Минвуза. -М.: Изд-во МАИ, 1985 (соавтор);
- Технология выполнения высокоресурсных заклепочных и болтовых соединений в конструкциях самолетов. -М.: Машиностроение, 1987 (соавтор);
- Размерные расчеты в задачах оптимизации конструкторско-технологических решений. -М.: Машиностроение, 1988 (соавтор);

- Формообразование и сборка крупногабаритных агрегатов самолета. Учебное пособие для авиационных вузов с грифом Министерства образования РФ. -М.: Изд-во МАИ, 1998 (соавтор).

Руководитель научного направления кафедры «Высокоресурсные механические соединения конструкций ЛА».

Награжден тремя медалями, нагрудными знаками «Отличник гражданской обороны СССР» (1977), «Ударник 10-й пятилетки» (1981), «За заслуги в стандартизации» (1983), «За отличные успехи в работе» в системе высшего образования СССР.



Хлопов Анатолий Васильевич (1922-1997) родился 22 октября 1922 года в городе Москве в семье служащих.

Трудовую деятельность после окончания ФЗУ начал в 17 лет слесарем-механиком на заводе № 205, одновременно обучаясь летному мастерству в аэроклубе.

Поступил учиться в Борисоглебскую авиационную школу (1940), затем в Конотопское авиационное училище.

Был летчиком-истребителем в период Великой Отечественной войны и награжден орденом Красного Знамени, орденом Красной Звезды и боевыми медалями.

После демобилизации поступил в 1948 году на работу в лабораторию кафедры 104 МАИ рабочим высокой квалификации. За время работы на кафедре и одновременной учебы в вечерней школе внес большой вклад в развитие лабораторной базы и выполнение научно-исследовательских работ. На кафедре нет ни одной лабораторной установки, к оснащению и отладке которой он не был причастен. Его девиз: «Стремиться сделать работу на «отлично», а плохо - получится само».

Работал на кафедре механиком, файн-механиком, инженером, ведущим инженером, имел многочисленные благодарности.



Цибизов Николай Иванович родился в Москве 20 декабря 1922 года.

После окончания средней школы поступил и окончил в 1941 году Московский текстильный техникум по специальности техника-механика по ремонту текстильных машин, а затем, в 1955 году, Московский авиационный институт по специальности инженера-электромеханика.

Учёный в области технологии производства авиационно-космической техники и обеспечения качества и стандартов продукции.

Работал на Авиазаводе № 1 им. И. Сталина (1941-1948) сварщиком, технологом цеха, старшим диспетчером завода, старшим инженером бюро технологической подготовки производства ОГТ по выпуску самолётов Ил-2.

В 1948 году переведён на работу в НИАТ, где работал старшим инженером, ведущим инженером, заместителем начальника отдела, начальником отдела сборки, монтажа, контроля и испытания бортовых систем ЛА, включая космические аппараты. Принимал участие в отладке технологичности многих изделий авиационной техники, разработке типовой технологии при запуске новых изделий в производство.

Работал заместителем директора ВНИИС по научной работе (1967-1994). Является одним из организаторов разработки и внедрения Государственной системы стандартизации. Основные принципы её приняты многими странами.

Под его руководством и личном участии был разработан и внедрен ряд принципиальных положений в области обеспечения качества продукции и стандартов, комплекс стандартов Государственной системы стандартизации - ГОСТ 1.0; 1.1; 1.2; 1.3; 1.4; 1.5-68 и других.

Награжден пятью медалями ВДНХ.

Работая в ВНИИСе, неоднократно возглавлял советские делегации на международных совещаниях в области стандартизации. Работал в составе Оргкомитета по подготовке

и проведению Генеральной Ассамблеи ПСО и ЕОКК, а также в постоянной межправительственной комиссии по экономическому и научно-техническому сотрудничеству между СССР и ГДР.

Продолжительное время возглавлял общество «Знание» ВНИИС, был членом Учёного совета по присуждению учёных степеней кандидата технических наук.

На кафедре 104 МАИ работал преподавателем по совместительству в период с 1959 по 1961 год и с 1991 по 1999 год.

Подготовил трёх кандидатов наук. Избран действительным членом Академии проблем качества, членом её Президиума, бюро Президиума и Главным учёным секретарём.

Список научных работ состоит из 123 публикаций, включая семь книг (из них – два учебника) и статьи в международных журналах.

Награждён почётными знаками, медалями.



Шевчук Игорь Сергеевич (1953-2010) родился 30 января 1953 года в городе Слуцке Минской области Белорусской ССР.

В 1977 году окончил моторостроительный факультет Московского авиационного института имени Серго Орджоникидзе.

В ОКБ Туполева работает с 1976 года.

Вернувшись в 1980 году в моторное отделение ОКБ, после двухлетней службы в армии, активно занимался проектированием силовых установок самолетов Ту-144, Ту-155, Ту-204, Ту-160, Ту-144ЛЛ, Ту-214, Ту-334. Он быстро приобрёл квалификацию ведущего конструктора, был назначен начальником бригады, а в 1988 году – начальником отдела силовых установок, заместителем начальника отделения.

Техническая эрудиция, ясность мысли и способность к её четкому изложению, умение по деловому организовывать

работу стали основанием для назначения его в 1994 году директором Московского экспериментального завода. Он быстро освоил эту работу и приобрел многосторонний опыт в различных областях специфической директорской деятельности: организации производственного процесса, поиска финансирования, строительства, умения договариваться с коллегами и с подчиненными.

В 1997 году избран Генеральным директором АНТК имени А.Н. Туполева. С 1998 года он Председатель Совета директоров АНТК имени А.Н. Туполева. С 2000 года он – Президент, Генеральный конструктор ОАО «Туполев». В этот период он начинает проводить мероприятия по повышению работоспособности конструкторских подразделений и вновь организовал научно-технический совет.

За прошедшие годы коллектив ОАО «Туполев» под его руководством в непростых условиях сохранил основной творческий потенциал трудового коллектива, который довел до серийного производства и передачи в эксплуатацию целый ряд новых современных самолетов семейства Ту-204/214. Продолжая их модернизацию, созданы несколько новых модификаций: Ту-204-300, Ту-204-120СЕ, Ту-204-100Е, Ту-204СЕ.

В настоящее время, в развитие темы, ведутся работы по перспективным модификациям (Ту-204-300СМ, Ту-204-100СМ, специализированные ТУ-214 ОН, Ту-214 СР, Ту-214 ПУ), проведен анализ возможных путей дальнейшего развития типового ряда семейства этих самолетов. Большой вклад внес Игорь Сергеевич в принятие Правительством РФ решения по организации серийного производства ближнемагистрального пассажирского самолета Ту-334 и его модификации на КАПО имени С.П. Горбунова.

В части военной авиации, Игорь Сергеевич обеспечил принятие стратегического авиационного комплекса Ту-160 на вооружение ВВС России, организовал оснащение комплексов Ту-95МС и Ту-22М3 новыми системами вооружения и изучение путей модернизации беспилотных разведывательных комплексов.

Большое внимание он уделял подготовке новых молодых перспективных специалистов всех уровней для ОАО «Туполев».

За время его руководства на посту Генерального конструктора в период с 2000 по 2010 год были сертифицированы 15 самолетов гражданского назначения, и получены сертификаты AP МАК.

За этот период впервые в истории Российской Федерации была завершена сертификация самолета Ту-204 с выдачей сертификата Европейским агентством по авиационной безопасности (EASA), а также более 60-ти дополнений к нему.

Кроме того, разработки ОАО «Туполев» были сертифицированы в Египте, Китае, Корее, Кубе и других странах.

Были получены также более шестидесяти дополнений к Сертификатам типа.

При его участии в ОАО «Туполев» начал успешно функционировать Авиационный учебно-методический центр по переподготовке летных и технических кадров авиакомпаний – заказчиков гражданских самолетов ОАО «Туполев», что значительно укрепило связи предприятия с заказчиками и эксплуатантами самолетов.

В условиях вхождения ОАО «Туполев» в Объединенную авиастроительную корпорацию, Игорь Сергеевич продолжал держать курс на развитие ОАО «Туполев» как важнейшей и перспективной составляющей российской авиационной промышленности.

Награжден орденом Дружбы и многими другими государственными и ведомственными наградами. Является лауреатом Государственной премии Российской Федерации, Заслуженный конструктор Российской Федерации, Почетный авиастроитель.

Активно сотрудничал с кафедрой 104 МАИ - руководил ею на ОАО «Туполев» с 1988 по 2010 год.



Шекунов Евграф Порфирьевич (1894-1958) родился 10 апреля 1894 года в городе Москве в семье фабричного врача.

После окончания в 1913 году гимназии поступил в Московский университет на физико-математический факультет. В 1914 году перешел учиться в Московское императорское техническое училище.

После окончания авиамоторных курсов в городе Пскове (1915-1916) работал шофером, затем был переведен в 7-ю автороту. Юнкер ускоренного выпуска в Александровском военном училище (1916-1917). Старший механик, начальник аэродрома 7-го авиаполка в городе Пскове (1917-1918), начальник авиационных мастерских в городе Твери (1918-1921), слушатель Академии воздушного флота города Москвы (1921-1926), инженер Управления ремонтными предприятиями (1926-1927).

Главный инженер заводов № 43 (г. Киев), № 1 и № 39 (г. Москва, 1927-1938), Главный технолог проекта в ОКБ НКВД СССР (1938-1943), заместитель Главного конструктора авиазавода № 22 (г. Казань), заводов № 82 и № 240 (1943-1947).

С 1948 года работал в МАИ (по совместительству), затем был утвержден в ученом звании доцента по кафедре «Производство самолетов» и переведен на постоянную работу.

Присуждена ученая степень кандидата технических наук в 1948 году.

Специалист в области технологии самолетостроения. Создатель теории технологического членения самолетов на сборные единицы, за что был отмечен Сталинской премией 1-й степени.

Автор более 20 учебно-методических работ в области технологичности и членения авиационных конструкций на сборочные единицы.

Соавтор книг «Основы производства самолетов», «Как построить летающую модель самолета». Автор книги «Основы

технологического членения конструкции самолета». - М.: Машиностроение, 1958.



Шенгелая Зинаида Никоновна (1913-1984) родилась 1 августа 1913 года в городе Тбилиси в семье железнодорожника, что вызывало постоянные переезды семьи по Закавказью и Туркестану. Среднюю школу окончила в г. Баку.

В 1932 году переехала в Москву. С 1939 года работала в МАИ лаборантом.

Находилась в эвакуации вместе с институтом в городе Алма-Ате, где работала секретарем (1941-1943).

После возвращения в Москву работала в Управлении учебными заведениями, но вскоре вернулась в МАИ на кафедру 104 лаборантом, затем стала учебным мастером.



Ширяльщикова Валентина Ивановна (1925-1994) родилась 23 января 1925 года в деревне Щелково Верейского района в семье служащих.

После окончания в 1941 году средней школы, эвакуирована в город Ташкент, где поступила в Московский авиационный институт, который окончила в 1949 году по специальности инженера-технолога самолетостроения.

Направлена на предприятие п/я 4223, где прошла путь от старшего инженера до начальника лаборатории.

После защиты в 1966 году кандидатской диссертации перешла на работу на кафедру «Технология производства ЛА». Присвоено ученое звание доцента в 1968 году.

Автор и соавтор работ по клеевым соединениям и технологии вертолетостроения, в том числе учебников:

- Общая сборка вертолетов. Учебное пособие. -М.: МАИ, 1979;

- Технология вертолетостроения. Учебник для авиационных вузов с грифом Минвуза СССР. -М.: МАИ, 1986 (соавтор).



Шохов Иван Самсонович (1909-1965) родился 1 мая 1909 года в Челябинской области в семье рабочих.

После учебы в школе ФЗУ работал на Заводе «СИМ» (1924-1927). Учился в ФЗУ Тагильской фабрики с 1929 по 1932 год.

Поступил и окончил с отличием моторный факультет Московского авиационного института (1932-1937).

Направлен на завод №39 НКАП (город Пермь), где работал мастером, начальником участка.

В 1937 году был назначен главным механиком завода №27 города Казань.

Директор Казанского авиационного института с 1938 по 1942 год.

Заместитель директора заводов №500, №41, №451 города Москвы (1942-1945).

Начальник технологической лаборатории, старший преподаватель кафедры «Производство самолетов» МАИ с 1945 года.

Защитил кандидатскую диссертацию в 1953 году.

Назначен директором Щербаковского вечернего авиационного технологического института (ныне Рыбинская авиационно-технологическая академия), одновременно был заведующим кафедрой «Черчение» (1953-1955).

В 1956 году ему присвоено ученое звание доцента.

В 1958 году был переведён в МАИ доцентом кафедры «Черчение», а затем был доцентом кафедры «Технология самолетостроения» МАИ с 1959 по 1965 год.

Основные печатные работы:

- Типовой журнал по производственной практике для студентов вузов машиностроения с методикой оформления. - М.: Оборонгиз, 1949, пять переизданий;
- Влияние биения зубьев фрез на процесс фрезерования жаропрочных сталей и сплавов. -М.: Оборонгиз, 1955.



Юдаев Владимир Борисович родился 18 августа 1936 года в городе Москве в семье военнослужащего.

После окончания средней школы поступил и окончил Московское высшее техническое училище имени Н.Э. Баумана (1954-1960) по специальности инженера-механика материальной части зенитных и ракетных установок. Направлен на работу на завод «Авангард», где работал инженером-конструктором, заместителем начальника цеха ЭРО.

После обучения в аспирантуре МАИ (1962-1966) работал в НИАТ ведущим инженером, старшим научным сотрудником (1966-1969).

После защиты в 1969 году кандидатской диссертации был приглашен на кафедру 104, где работал ассистентом, старшим преподавателем, доцентом. Ученый в области электромагнитной импульсной холодной обработки материалов.

После защиты в 1993 году докторской диссертации занимал должность профессора. Присвоено ученое звание доцента в 1976 году, профессора в 1994 году. Член-корреспондент Академии проблем качества РФ.

Проходил стажировку в Китайской Народной Республике.

Под его научным руководством три аспиранта защитили кандидатские диссертации.

Имеет более 140 научных работ, в том числе труды в области использования электромагнитных полей для штамповки и формирования новых свойств материалов.

