

Глава 3. Авиационные конструкции, разработанные в Риге в послевоенный период (1945-1999)

После Великой Отечественной войны в авиации на смену поршневых летательных аппаратов шла новая реактивная техника. Появление реактивных самолетов обусловило переход авиации в новое качество, в новый более высокий класс совершенства, точности и сложности в проектировании и конструировании, технологии производства и технической эксплуатации. Все это требовало подготовки высоко-квалифицированного инженерно-технического персонала не только по планеру и двигателям, а также и по авиационному электро-, радио-, навигационному оборудованию.

Авиации нужны были инженерно-технические специалисты с высшим образованием. В связи с этим в 1946 г. было принято решение в системе военных авиационных учебных заведений СССР сформировать два высших инженерно-авиационных военных училища. Ими суждено было стать двум учебным заведениям, дислоцированным в Риге. Первое на базе Курсов подготовки и переподготовки авиационного персонала, перебазированных в 1945 году из Магнитогорска, Вторым стало Ленинградское военное авиационно-техническое училище, также перебазированное в Ригу с Урала в конце войны. Оба Училища имели по два факультета. Первое – инженерный и электроспецоборудования, второе – радиотехнический и авиационного вооружения. В таком виде они просуществовали до 1949 года, после чего были объединены в одно учебное заведение с четырьмя факультетами. При объединении фактически Второе училище влилось в Первое, переняв его правила и структуру управления и потому, правомочно считается, что в последующем какой бы статус не имело учебное заведение оно является правопреемником истории именно Первого училища с его историей. Начальником училища был назначен К.В.Ивашенко, остававшийся его руководителем вплоть до очередной реорганизации, последовавшей в 1960 году. Первые годы существования обоих училищ характерны тем, что в сложных послевоенных условиях необходимо было очень существенно реорганизовать учебный процесс, переводя его на уровень высшего образования с одновременным обеспечением подготовки специалистов со средним образованием, заканчивавшим учебу по этим программам. Коллективы сотрудников в основном с этой задачей успешно справились. Структура факультетов, концепции, программы и основная учебно-методическая документация, необходимые для подготовки инженерных кадров к моменту объединения в основном были отработаны независимо в каждом из училищ. Огромную помощь в становлении нового инженерного учебного заведения при разработке учебно-методической документации, комплектовании кафедр преподавательским составом оказали военно-воздушные академии им. Жуковского и Можайского. Многие выходцы из них проработали долгие годы в учебном заведении и внесли неоценимый вклад в его развитие и становление, подготовку квалифицированных инженерных кадров для военной и гражданской авиации и в развитие

авиационной науки. Специфика работы во вновь формируемом вузе состояла в том, что одновременно решались многоплановые задачи, связанные единым замыслом и целью: планирование и организация учебного процесса, учебно-воспитательной и научной работы обучающихся, создания учебно-материальной и бытовой базы; укомплектования постоянным и переменным составом; организации научной, административной, хозяйственной работы и т.д. Восхождение нового учебного заведения было стремительным. Уже к 1949 году в основном все его подразделения были укомплектованы согласно штатных расписаний. Проведены существенные работы по созданию новых лабораторий, учебно-производственных мастерских, кабинетов и кафедр. Организован учебный аэродром и радиополигон. Создавалось разнообразное учебное оборудование от простейших наглядных учебных пособий до технически и конструктивно сложных учебных и научных установок, испытательных стендов, аэродинамических труб и весового оборудования к ним. Практически полностью были ликвидированы нанесенные войной разрушения учебных, жилых и служебных помещений. Все трудились с большим подъемом, творчески и не считаясь со временем. **Они не только оставили для последующих поколений зримые и осязаемые труды свои и добрую память о себе, но и замечательный пример честного и добросовестного выполнения своего гражданского и служебного долга для подражания и приумножения.** Широкомасштабные научные исследования в области авиации в Риге начинались в РКВИАВУ. **научно-исследовательская работа занимала одно из ведущих направлений деятельности Училища.** Организатором научных исследований стал проректор по научной и учебной работе профессор РКВИАВУ С.Г. Козлов (1947), образовав группу авиационных ученых – всего около двадцати человек, прибывших из Москвы и Ленинграда и обладавших опытом научной и преподавательской работы. Среди них Николай Калинин, **Н.Т.Ожихин, В.В.Чичагов,** Константин Миртов, **С.Т.Богиня,** Зиновий Паллей, **Н.К.Усманов, Красношапка, Уваров, Лихтеров, Штурман, Худяков,** Александр Пугачёв, **А.Ф. Боровиков, К.А.Бабичев, Я.М. В.С.Бокарев, А.И.Преображенский, Л.С.Криксунов, В.В.Ходорченко, М.И. Шипр, Л.М. Маликов, Г.И.Штурман** и др. В течение 1947- 1948 гг. эта группа ученых определила главные научные направления, по которым должны были развиваться авиационные исследования в вузе. В Училище была развернута работа по организации на каждом факультете научных проблемных лабораторий по решению актуальных научных и учебно-методических проблем по профилю факультета. Были сформированы четыре факультетских проблемных научно-исследовательских лабораторий и укомплектованы способными молодыми учеными, опытными и перспективными инженерно-техническими работниками общей численностью свыше 180 человек. Научная тематика включала: проблемы высотных полетов, автоматизации управления полетом самолетов, создание навигационных тренажеров, повышения эффективности их применения. Руководителями лабораторий стали: **А.Н.Доброхотов, В.Ф.Крысин,** Андрей Флёров, **а затем М.И.Макурин и Т.Н.Павленко.** На инженерном факультете была создана лаборатория прочностных исследований, которой руководил **А.И.Кудинов.**

Научная лаборатория радиотехнического факультета, возглавляемая сначала **А.Г.Флеровым**, а позже **М.И.Макуриным** развернула научные работы по созданию навигационных тренажеров. В июне 1960-го Училище было реорганизовано в гражданский ВУЗ – Рижский институт инженеров гражданского воздушного флота (РИИ ГВФ), а с 1967 год институт инженеров гражданской авиации (РИИГА). РИИ ГВФ стал преемником старейшего авиационного заведения и продолжателем его традиций. Ему была передана практически в полном объеме вся материально-техническая учебная и научная базы: учебные, хозяйственные и жилые здания и сооружения, как находящиеся в эксплуатации так и строящиеся, лабораторное оборудование учебных и во многом научных лабораторий, переоформились на работу в РИИГВФ 198 человек постоянного состава, некоторые из них на фото.





Среди них профессора и доктора наук. Кафедры возглавляли преподаватели с учеными степенями и званиями: «Технической эксплуатации самолетов и авиадвигателей» – А.И.Пугачев, «Авиационного материаловедения» – В. Просвирин, «Ремонта самолетов и авиадвигателей» – Х.Кордонский, «Теории авиационных двигателей» – **А.Л.Клячкин**, «Конструкции и прочности авиадвигателей» – З.С.Паллей, «Конструкции и прочности самолетов» – К.Д. Миртов, «Аэродинамики и динамики полетов» – Владимир Касторский. На радиотехническом факультете руководителями кафедр были Г.Флеров, М. Финкельштейн, Алексей Лосев на факультете электрооборудования: М.И. Шипр, Л.М. Маликов, Г.И.Штурман. Общественные кафедры возглавляли: Н.К.Усманов, А.А.Кроль, Л.Н.Лихачев, Н.Г.Калинин, Н.Григорьев, Т.В.Гутченко. РКИИГА получил в наследство выдающийся коллектив ученых, обеспечивших в дальнейшем через своих учеников высочайший уровень развития авиационной науки и техники в Рижских авиационных центрах – РКИИГА, ЦНИИАСУ ГА, РО ГосНИИГА. На фото сотрудники некоторых кафедр РКИИГА (1980).



Кафедра технической эксплуатации самолетов и двигателей

Кафедра ремонта самолетов и двигателей

Кафедра теории двигателей



Некоторые кафедры механического факультета



Коллектив кафедры ЭОД на 60-летие юбилей РКНГА (27.05.1979)
 Слева направо: Тимонин А.В., Каранов В.И., Дубиков Ю.И., Курбатов И.С.,
 Гусков Г.Г., Белькин О.И., Сорокин А.А., Ларионов Б.И., Мельников О.И.,
 Максимов Н.В., Зыкина Г.В., Киселевич Г.И., Омельчик А.И., Можаев В.В.



Кафедра технической эксплуатации
 электроборудования и приборов летательных аппаратов
 у самолета Ту-154 на учебном аэродроме (1997 год)
 Слева направо: ... 7. Пискуров В., Дани М.В., Никончик Б.И.,
 Степанов В.И., Шварц М.И., Репалин А.Т., Куралов А.С., Куринин И.И.,
 Ефимов В.А., Кофман А.М., Поголов М.В., Котловский Ю.М.



Кафедра анализированных пробов и наноматериалов

Некоторые кафедры электротехнического факультета



Кафедра технической эксплуатации авиационного радиобудораживания

КОЛЛЕКТИВ КАФЕДРЫ АВИАЦИОННОЙ СВЯЗИ (приорито 1978 год)

Некоторые кафедры радиотехнического факультета

Некоторые кафедры инженерно-экономического факультета

Инженерно – экономический факультет



Кафедра авиации УЛ, к. Хаб. А. Митрофанов



Кафедра управления производством УЛ, к. Хаб. А. Уайраж



Кафедра ЮУП



Кафедра бух. учета и статистики, к. Хаб. А. Лейкина



Кафедра бухгалтерии и кредита в УЛ, к. Хаб. А. Уайраж

Некоторые преподаватели и студенты ФАВТ



КАФЕДРА ГРАФИКИ ФАВТ УЛ, к. Хаб. А. Уайраж



вышли из недр РКИИГА. В апреле 1963 г. на базе вычислительной лаборатории РКИИГА был создан Вычислительный центр (ВЦ) гражданской авиации. Возглавил НВЦ Л. Ф. Красников. Опыт работы этой новой организации показал, что разработка и внедрение автоматизированных систем учета, планирования и управления не только помогают решению стоящих перед отраслью задач, но и оказывают существенное влияние на ее развитие. В следующем 1964 г. ВЦ был преобразован в Научно-вычислительный центр гражданской авиации (НВЦ ГА). Профиль института определялся разработкой научно-теоретических основ построения и развития комплекса взаимосвязанных автоматизированных систем управления для нужд гражданской авиации, исследованием и проектированием отраслевой АСУГА (ОАСУГА), а также АСУ для транспортных и ремонтных предприятий и обслуживания авиапассажиров. Рижское отделение Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации (РО НИЛ ГосНИИГА) как экспериментальная база для исследования прочности и аэродинамики летательных аппаратов и применения в народном хозяйстве страны различных авиационных агрегатов отработавших свой ресурс также создавалось на базе научных лабораторий РКВИАВУ-РКИИГА.



Современный «Авиатест»



Ул. Айвинокстес. Парадный вход в ЦНИИ АСУ ГА.
Ныне суд Рижского района



В фойе ЦНИАСУ ГА (1980)

К этим научным центрам следуют добавить также единственное в СССР экспериментально-производственное предприятие по разработке и созданию наземной авиационной техники для гражданской авиации (завод № 85-ГА), два высших военных авиационных Училища и одно из лучших территориальных Управлений ГА (ЛатУГА) Латвийское управление гражданской авиации. Все это способствовало тому, что *по ряду сложных научных направлений в Риге была создана Авиационная Научная Школа* <www.lap-publishing.com> Вклад... авиационную. **Ведущими же в этой связи выступали ученые РКИИГА.** Огромное значение в вопросах обучения студентов и обеспечения научных исследований в РКИИГА имела научно-техническая библиотека (НТБ). В разные годы ею руководили П.П. Каменщик (до 1973 г.), К. В.Иващенко (1973–1977). Эффективное информационное обеспечение научной работы института и других организаций гражданской авиации успешно осуществлялось благодаря богатому фонду библиотеки и возможностям получать литературу из библиотек любой страны мира. Фонд книг, периодических изданий и др. материалов насчитывал около 1000000 изданий по экономике, естественным и техническим наукам, информационным технологиям, политологии и др. Был сформирован УНИКАЛЬНЫЙ фонд литературы по АВИАЦИИ (самый большой в Восточной Европе). Богат был фонд искусствоведческой и художественной литературы. С введением в строй высотного корпуса библиотека преобрела огромные площади, светлые вместительные помещения располагалась на 3-х этажах здания (1983), где удобно и технологично разместились книгохранилища, читальные залы, абонементы, зал каталогов, функциональные отделы. Обслуживали студентов и преподавателей 73 квалифицированных сотрудника, которые мужественно перевезли миллионный фонд литературы и успешно освоили новое помещение. Символом библиотеки была большая бронзовая скульптура «Икара», созданная известным скульптором Латвии Викторией Пельше. Вплоть до ликвидации РАУ (1999) НТБ РКИИГА была одной из самых современных вузовских библиотек Латвии, профессионально организованная, с хорошим дизайном и главное с богатейшим фондом литературы. После ликвидации РАУ (1999) фонд литературы частично разошелся по новым учебным заведениям, частично ушел в макулатуру. Организатором и вдохновителем работ была директор библиотеки Кондратова Галина Николаевна.



Кондратова Галина Николаевна.

Директор библиотеки РКИИГА-РАУ (1977-1999 гг.). В 1976 г. окончила факультет библиотековедения Московского института культуры. Практически не имея никакого опыта она взялась за организацию этой работы и прекрасно с этим справилась. К 1980 г. в результате усилий всего коллектива библиотека в полном объеме обеспечивала запросы студентов, преподавателей и ученых Института. После ликвидации РАУ (1999) работала директором библиотеки института ИСМА (одно из многих учебных заведений, образовавшимся на «обломках» РАУ)



Научно-техническая библиотека РКИИГА



Сотрудники НТБ РКИИГА в разные годы

В РКИИГА колоссальное внимание уделялось научно-техническому творчеству студентов.



РИИГВФ (1960)

Первый ректор Н.Г. Калинин

Территория РКИИГА (1980)



Новостройки РКИИГА (1980)

На всех кафедрах велась интенсивная госбюджетная и хоздоговорная научно-исследовательская работа. Активное участие в научно-исследовательской работе принимали и студенты. Например, в 1973/74 учебном году только на радиотехническом факультете 278 студентов сделали 212 докладов, в том числе:

93 доклада на студенческой научно-технической конференции (СНТК) факультета;

72 – на СНТК института;

4 – представлены на конкурс в Министерство гражданской авиации;

20 – представлено на республиканский конкурс;

4 – на СНТК Прибалтики, БССР, Молдавии;

2 – на Всесоюзный конкурс по радиотехнике;

8 – представлено на Всесоюзный конкурс;

9 – на III Республиканскую выставку научно-технического творчества молодежи.



Фрагменты студенческих научных конференций

В научно-технической студенческой конференции института, состоявшейся в декабре 1987 года, приняли участие 730 студентов в 27 секциях, заслушано 547 докладов, 98 докладов отобрано для участия в республиканских и МГА конкурсах научных студенческих работ. Одно-временно по различной тематике проводятся научно-практические факультетские, курсовые и др. конференции. Так, на МФ НПК по праву, на которой выступили с рефератами иностранные студенты из НРБ, ВНР, МНР, Кубы, Индии, Бангладеш, Перу и Колумбии: А.Пацева, Д.Патаки, Б.Бадрайна, К.Террона, К.Прамода, К.Нина, А.Фероза, М. Веласко и др. Высшей же формой организации научно-исследовательской работы студентов РКИИГА было студенческое конструкторское бюро (СКБ) *Шестаков В.З. «Хроника катастрофы Рижского авиационного университета»*. При разработке конкретных летательных аппаратов и реализации их в металле сотни студентов выполняли реальные дипломные и курсовые проекты, курсовые и расчетные работы. СКБ – просуществовало с 1964 по 1988 г. Начало его организации положила инициативная группа студентов: Ф. Мухамедов, Г. Иванов, С. Иванов, А. Лесиков, В. Пришлюк и др. В 1961-64 г. они разрабатывали легкомоторный самолет, получивший в дальнейшем название РИИГА-1. Инициативу студентов поддержали преподаватели механического факультета и в 1964 г. на её основе было организовано студенческое конструкторское бюро РИИГА. В СКБ были спроектированы и построены самолёты, вертолёты, автожиры, дельтапланы, аппараты на воздушной подушке. СКБ объединяло энтузиастов авиации. Через него прошли многие из тех, кто, окончив институт, продолжали и продолжают дело, начатое в СКБ. А опыт, полученный здесь, позволил им найти свое место и достигнуть серьезных результатов в жизни. Среди них В.Устинов, В. Цейтлин, В. Пришлюк, Ф. Мухамедов, Ю. Прибыльский, А. Швейгерт, Р. Щавинский, Н. Кулешов, Д. Титов и многие другие. Следует отметить, что даже в тех случаях, когда постройка летательных аппаратов в СКБ не доводилась по каким-либо причинам до завершения, проделанная студентами работа являлась хорошей практической школой самостоятельного творческого труда для будущих авиационных инженеров и принесла им большую пользу. Большинство студентов, активно работавших в СКБ, связало свою дальнейшую судьбу с творческой деятельностью в науке, с конструированием новой техники, с преподавательской деятельностью. Хочется также отметить ребят, увлеченных полетами на различных летательных аппаратах, особенно на дельтапланах, также причастных к СКБ: А. Белевкин, Н. Кулешов, О. Оре, А. Смирнов, А. Прокофьев, Е Соколов. Благодаря их деятельности создание и полеты на этих аппаратах получили широкое распространение в Латвии и развиваются сейчас. Не все аппараты были доведены до стадии выполнения полетов. В какой-то мере это можно объяснить существовавшей в те годы правовой неопределенностью, не было ни организаций, занимавшихся вопросами авиационно-технического творчества, ни документов, регламентирующих их использование. Работы по созданию самолетов в основном проводились в рамках СКБ механического факультета института, которым в разное время руководили: В.Устинов, В.М. Пришлюк, В.И. Блохин, В.Г. Ягнюк. Активную помощь в разработке

проектов, постройке и испытаниях летательных аппаратов оказывали студентам преподаватели института Д.П. Осокин, В.З. Цейтлин, В.Ф. Бухаров и многие др. Многочисленные публикации о работах в СКБ в отечественной и зарубежной прессе, дипломы и медали, полученные на выставках, в том числе на ВДНХ СССР. и слетах, принесли широкую известность и обеспечили популярность РКИИГА в стране и за рубежом.



«Отцы-основатели» СКБ РКИИГА и основные разработчики летательных аппаратов.

Верхнее фото справа налево: Ф. Мухамедов, Д. Осокин, Р. Щавинский, В. Ягнюк.

Нижнее фото справа налево: А. Швейгерт, В. Цейтлин, В. Ягнюк, Ф. Мухамедов, Ю. Прибыльский