



КІЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІК

ЗАСНОВАНА 21 КВІТНЯ 1927 РОКУ

ВИХОДИТЬ ЩОТИЖНЯ

ГАЗЕТА НАЦІОНАЛЬНОГО ТЕХНІЧНОГО УНІВЕРСИТЕТУ УКРАЇНИ «КІЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ»

Безкоштовно

12 квітня 2007 року

№14 (2790)

Члени делегації ЮНІДО Петра Швагер та Ігор Володін – програмні менеджери підрозділу енергетики та чистого виробництва – 22 березня зустрілися з керівниками університету «КПІ». Йшлося про спільне виконання проекту Організації Об'єднаних Націй з промислового розвитку (ЮНІДО) «Започаткування та функціонування в Україні національної програми з чистого виробництва».

Зустріч з делегацією ЮНІДО

У зустрічі взяли участь проректор з наукової роботи М.Ю.Ільченко, проректор з навчально-виховної роботи Г.Б.Варламов, заступник проректора з наукової роботи Л.Р.Слободян, директор технопарку «Київська політехніка» В.Камаєв та ін.

Гостей ознайомили з історією та сьогоденням КПІ, було наголошено на перевагах співпраці саме з НТУУ «КПІ», який має багаті освітні й наукові традиції, впроваджує сучасні методи навчання й наукової діяльності. «Навчальний процес у КПІ, – повідомив гостям М.Ю.Ільченко, – тісно пов'язаний з науковою діяльністю. Вже з 3-го курсу студенти беруть участь у наукових дослідженнях на кафедрах чи фірмах, за їх результатами виконують курсові та дипломні проекти. В університеті працює багато докторів наук, профе-

сорів, які є визнаними фахівцями – експертами виробничих та наукових проектів, зокрема й у сфері чистих технологій. КПІ – єдиний у країні університет, який відповідно до Закону України «Про науковий парк «Київська політехніка» отримав право виконати пілотний проект, у процесі реалізації якого має бути показана роль і місце дослідницького університету в інноваційному розвитку держави». Далі проректор навів приклади виконання науковцями розробок на замовлення виробництв, які є затребувані сьогоденням. Зокрема розповів про технологію електровакуумного виробництва титану (розробка ФЕЛ), замовником якої є міжнародна компанія «Антаріс».

Пані Швагер у слові-відповіді зазначила, що Україна – красива країна, яка потребує чистих технологій. Вона розповіла про проект ЮНІДО, що діє з 1994 р. У його

ви екологів активно підтримує міська адміністрація. В обов'язковому порядку частина від записаного витрачається на покращення довкілля – це одна з умов отримання кредитів.

Далі гості оглянули експозицію Державного політехнічного музею та експонати, розроблені й виготовлені науковцями КПІ та партнерами наукового парку «Київська політехніка».

Було досягнуто домовленостей про перші кроки співпраці, які стосуються підготовки фахівців, здатних співпрацювати з виробництвом і вирішувати екологічні питання. Таким чином, проект «Започаткування та функціонування в Україні національної програми з чистого виробництва» після візиту делегації ЮНІДО почав практично діяти. Він відповідає цілям ООН, сприяє світовому співробітництву з питань збереження навколишнього середовища.

Н.Вдовенко



рамках уже започатковані Центри чистих технологій в 40 країнах. Вони сприяють пробудженню нового мислення у керівників компаній, спрямованого на уникнення відходів виробництва, зменшення витрат та оздоровлення довкілля. Ігор Володін навів приклади найбільш вдалої діяльності Центрів, зокрема у Словаччині та Росії. У Санкт-Петербурзі ініціати-

СЬОГОДНІ В НОМЕРІ:

1 Зустріч з делегацією ЮНІДО

На засіданні Вченої ради

1 3 До 120-річчя з дня народження авіаконструктора Костянтина Калініна

2 Візит до Японії

В.В.Босому – 70!

Роботи МНДІ ПМ «Ритм»

Студентське КБ «Абрис»

3 У Політехнічному лиціі КПІ

4 Англійські лекції для студентів ФММ

Як капешники на гуморину їздили...

Читаючи накази

Оголошення

Наукові читання до 120-річчя з дня народження авіаконструктора К.О. Калініна



Проректор М.Ю.Ільченко вітає учасників читань

3 квітня 2007 року в залі засідань Вченої ради НТУУ «КПІ» відбулися наукові читання з циклу «Видатні конструктори України», присвячені 120-річчю від дня народження видатного авіаконструктора, випускника КПІ Костянтина Олексійовича Калініна (1887-1938).

К.О. Калінін – автор принципово нових конструкцій літаків. Його дипломний проект літак К-1 (1925 рік) заклав початок пасажирському літакобудуванню в Україні. Літак К-5 був найпоширенішим на пасажирських авіалініях СРСР до початку Великої Вітчизняної війни. Літак К-7 свого часу був найбільшим літаком у світі. Літак

К-12, збудований за «безхвостовою» схемою, став прототипом надзвукових літаків, надовго випередивши свій час.

Учасників читань привітав проректор з наукової роботи НТУУ «КПІ» чл.-кор. НАН України М.Ю.Ільченко, який коротко охарактеризував творчий шлях видатного випускника КПІ.

Далі з доповідями про життя та діяльність видатного авіаконструктора виступили декан ФАКСу д.т.н., проф. О.В.Збруцький, науковий співробітник ДГМ при НТУУ «КПІ» В.В.Татарчук, директор музею Київського авіаційного заводу «Авіант» Л.О.Козубенко. Про особливості конструкцій літаків К.О.Калініна розповіли заст. директора музею Національного авіаційного університету України Я.Д.Шевченко та ветеран космодрому Байконур А.Г.Дормідонтов. На завершення учасники читань переглянули документальний фільм про К.О.Калініна «Забулений альбом», наданий Національною кінематекою України.

У Державному політехнічному музеї відкрита виставка, присвячена

К.О.Калініну. Матеріали до виставки були надані архівами м.Києва, Національною бібліотекою України ім. В.І.Вернадського та донькою К.О.Калініна Неллі Костянтинівною Калініною, яка зараз мешкає у Москві, за сприяння кандидата фіз.-мат. наук, доцента НТУУ «КПІ» І.Б.Вавілової.

Инф. «КПІ»



На засіданні Вченої ради

Чергове засідання, яке відбулося 2 квітня, розпочалося з привітання ювілярів. Від імені Вченої ради ректор університету академік НАН України М.З.Згуровський із ювілейними днями народження поздоровив професорів В.І.Костюка, В.М.Сулейманова, В.М.Писаренка, С.О.Кудрю, доцента Т.П.Павлова. Атестація професора було вручено О.П.Губареву, аспіранту ІФФ І.А.Литвинюку як переможцю Всеукраїнського конкурсу студентських наукових робіт було вручено заочувальний диплом МОН України.

На початку було розглянуто конкурсні справи.

За поданням проректора з наукової роботи члена-кореспондента НАН України М.Ю.Ільченка на здобуття Державної премії України в галузі науки і техніки було висунуто роботу «Створення сімейства автомобілів високоефективної прохідності на основі модульної побудови їх конструкцій та втілення їх у виробництво» – авторський колектив: В.С.Камаєв,

В.І.Пилипенко, А.П.Солтус. До обрання на посаду професора кафедри прикладної фізики було рекомендовано професора О.Т.Богороша. На здобуття довічної Державної стипендії Президента України видатним діячам освіти і науки було висунуто професора С.П.Дорошенка.

Основним питанням порядку денного було заслухано й обговорено доповідь першого проректора члена-кореспондента НАН України Ю.І.Якименка про концептуальні засади та критерії формування квот підготовки магістрів в НТУУ «КПІ».

На додаток до існуючого Положення від 2004 р. про організацію навчального процесу в НТУУ «КПІ» було розглянуто модель компетенцій магістра, структуру програми підготовки магістрів та показники, які цього року повинні враховуватися кафедрами при визначенні квот на підготовку магістрів. Йдеться про врахування значення конкурсної оцінки магістерських робіт, індексу їхньої якості за

результатами ректорського контролю та проценту працевлаштованих магістрів у наукових, освітніх та інших установах. Було зазначено, що для оцінки здатності бакалаврів продовжувати навчання на магістрів потрібно враховувати як академічну, так і творчу складові. У розглянутому та ухваленому перехідному Положенні про магістерську підготовку в нашому університеті, зокрема, зазначені наступні вимоги. Середній бал бакалавра повинен бути не нижче 4,5, випускна робота бакалавра повинна відповідати оцінці «відмінно», в додатку до диплома бакалавра, який претендує навчатися в магістратурі, не допускаються задовільні оцінки, і, насамкінець, для навчання в магістратурі потрібно мати позитивну рекомендацію ДЕК, яка оцінювала випускну роботу бакалавра.

У виступі ректора університету М.З.Згуровського підкреслювалося, що освіта бакалавра відповідає рівню базової вищої освіти, тоді як рівень магістра – повній вищій освіти. Спроможність кафедр готувати магістрів знаходиться у

прямій залежності від наукової роботи викладачів і науковців, при цьому науку кафедр, за висловом ректора, потрібно підтримувати виключно до навчання, саме такий підхід повинен стати істотною складовою магістерської підготовки.

Наступним питанням, за доповіддю Ю.І.Якименка, було затверджено Правила прийому до університету в 2007 році. Щодо особливостей прийому в поточному році вже повідомлялося в нашій інформації раніше.

За доповіддю проректора М.В.Печеника було заслухано та затверджено програму підтримки матеріально-технічної бази університету на 2007-2010 роки.

Останнім питанням порядку денного було заслухано та прийнято до відома інформацію Ю.І.Якименка щодо звітів завідувачів кафедр, що опинилися на останніх місяцях за результатами комплексного моніторингу якості підготовки фахівців. Було повідомлено про результати роботи відповідної комісії, про заходи, розроблені для усунення недоліків.

Ю.Москаленко

3 травня минулого року діє міжнародний проект "Українсько-Японський центр" (УЯЦ), в якому НТУУ "КПІ" є приймаючою організацією. В нашому університеті у складі департаменту міжнародного співробітництва створено Українсько-Японський центр НТУУ "КПІ". Його директор проф. Б.А.Циганок та співробітниця УЯЦ К.Кравцова на запрошення Японської агенції міжнародного співробітництва JICA з 6 по 22 березня відвідали Країну Вранішнього Сонця.

У ході візиту в головному офісі JICA (Токіо) було обговорено поточні справи та перспективи співробітництва між цією організацією та

У м. Осака відбулася зустріч з Кічіро Амае, який не так давно представляв Японію в Україні. План експозитивної ситуації, яка склалася щодо фінансування будівництва УЯЦ (саме за його безпосередньою участю почалася реалізація даного проекту). Пан К.Амае та Б.Циганок відвідали лабораторію робототехніки. Також український гість мав зустрічі в Центрі космічних технологій, де розробляється мікросупутник. На лютий наступного року заплановано його запуск, нині японська сторона розглядає варіанти вибору ракети-носія. На пропозицію українських гостей директор центру висловив згоду послідувати з даного питання з Національним космічним агентством України.

Б.А.Циганок відвідав Центр міжнародного співробітництва м.Киото та мав бесіду з представником мерії міста, було досягнуто домовленості щодо оформлення в УЯЦ НТУУ "КПІ" куточка "Киото". Муніципалітету трьох міст Токіо – Осака – Нара утворено Центр для розвитку підприємництва в районі Кейхана. Він є прикладом підтримки місцевою владою малого та середнього бізнесу, що базується на наукових розробках університетів. З професорами Кондо, Хосано та проф. Токійського технологічного інституту К.Каторі, який очолює офіс співпраці з індустрією, було обговорено питання співпраці в трикутнику наука – влада – промисловість та захисту прав інтелектуальної власності.

Також відбулася зустріч та обговорення результатів тренінгу з Надзвичайним і Повноважним Послом України в Японії М.А.Куліничем та його колегами.

Після закінчення візиту, відповідно до домовленостей, НТУУ "КПІ" звернувся з листами щодо розгляду питання фінансування будівництва УЯЦ до Міністерства, МЗС України. У робочому порядку розглядаються питання щодо співпраці з КМДА; використання досвіду муніципалітетів міст Осака, Токіо, Киото щодо участі в ефективній роботі трикутника наука – влада – промисловість; оформлення стенда м. Киото в УЯЦ; розширення сфери діяльності УЯЦ, зокрема, створення бюро перекладів з японської на українську та навпаки, проведення масштабного міжнародного бізнес-семинару з енергозбереження, використання вторинних джерел енергії.

Інф. "КПІ"

ВІТАЄМО! ВІТАЄМО! Володимиру Васильовичу Босому – 70!

4 квітня 2007 року виповнилося 70 років заслуженому працівнику народної освіти України, к.т.н., доценту Володимиру Васильовичу Босому.

У 1960 році, після закінчення навчання у КПІ за спеціальністю "Промислова теплоенергетика", В.В.Босий був залишений для роботи в КПІ на кафедрі теоретичної та промислової теплотехніки, де працював на посадах старшого лаборанта, інженера, асистента, старшого викладача. На викладацькій роботі з 1961 року, на посаді доцента кафедри теоретичної та промислової теплотехніки з 1973 року. У 1970 році захистив кандидатську дисертацію на тему "Температурні режими оболонки рідинно-ракетних двигунів". Ним опубліковано 40 наукових і науково-методичних праць.

В.В.Босий активно і творчо бере участь в організації та проведенні навчального процесу. Підготував і читав лекції з дисциплін "Загальна теплотехніка", "Технічна термодинаміка", "Теплопередача", керує курсовим проектуванням та виробничою практикою студентів. Останнім часом В.В.Босий викладає двосеместровий курс "Тепломасообмін". Навчальна програма з цього курсу прийнята навчально-методичною комісією з енергетики як типова для низки теплоенергетичних спеціальностей.

Велика заслуга належить В.В.Босому в модернізації та розвитку навчально-лабораторної бази кафедри. Під його керівництвом та за безпосередньою участю створена сучасна навчальна лабораторія теоретичних основ теплотехніки.



Багатолітнє анкетування студентів, з якими В.В.Босий проводить навчальні заняття, засвідчує його високу професійну майстерність. Високу оцінку серед студентів і викладачів отримали такі особисті якості В.В.Босого, як доброзичливість, тактовність та шанобливе ставлення до студентів, вимогливість, зацікавленість в їхніх успіхах.

В.В.Босий проводить велику роботу щодо забезпечення університету науково-педагогічними кадрами, був членом кадрової комісії КПІ, пізніше – членом експертної комісії з питань присудження вчених звань співробітникам університету.

У 1975 і 1976 роках В.В.Босий працював відповідальним секретарем приймальної комісії інституту, а також багато років був членом редколегії республіканського науково-методичного збірника "Проблеми вищої школи" та фахової ради з енергетики, електротехніки та електромеханіки.

За безпосередньою участю В.В.Босого вперше в Україні було створено Навчально-методичне управління

КПІ, керівником якого він був упродовж одинадцяти років.

Протягом 1989–2001 років В.В.Босий працював деканом теплоенергетичного факультету. Завдяки його прекрасним організаторським здібностям, наполегливості, енергії та широким зв'язкам з представниками науково-технічної громадськості України, багато з яких є випускниками теплоенергетичного факультету та вчилися безпосередньо у Володимира Васильовича, в ці роки йому вдалося не тільки зберегти досягнення факультету в науковій та педагогічній діяльності, а й значно збільшити їх.

З 2001 року Володимир Васильович працює директором Міжгалузевого інституту післядипломної освіти НТУУ "КПІ".

За багаторічну сумлінну й плідну працю і вагомий внесок у наукову роботу та педагогічний процес Володимир Васильович удостоєний почесних звань "Заслужений працівник народної освіти України", "Почесний енергетик України", "Заслужений викладач НТУУ "КПІ", нагороджений найгрудним знаком "Петро Могила" Міністерства освіти і науки України.

Викладачі, співробітники та студенти теплоенергетичного факультету та Міжгалузевого інституту післядипломної освіти щиро вітають Володимира Васильовича зі славною датою та бажають шановному ювіляру здоров'я, довголіття, наснаги, натхнення, плідної наукової та педагогічної роботи і всього найкращого!

Співробітники та студенти ТЕФ та МІПО

Візит до Японії



Зліва направо: Посол К.Амае, проф. М.Асада, проф. Б.Циганок

університетом "КПІ". Було також проаналізовано роботу трикутника: влада – наука – промисловість. Ця тема розглядалася в муніципалітеті м. Осака, в центрі бізнесу та інновації, в групі університетів Rits на прикладі університету Ritsumeikan, де створено Агенцію з наукових досліджень та офіс співробітництва з підприємствами. Особливістю роботи трикутника влада – наука – промисловість є зацікавленість місцевих муніципалітетів у консультативній і фінансовій підтримці розвитку малого та середнього бізнесу на основі наукових розробок фахівців університетів.

В університетах є офіси зв'язків з промисловістю. За наявності 1400 викладачів відбувається приблизно 2400 їх візитів на підприємства щороку (хоча цим займається близько 30-40% викладачів).

КОНСТРУКТОРСЬКІ РОЗРОБКИ ФАКСУ

Катастрофа на ЧАЕС продемонструвала необхідність створення робототехнічних комплексів, здатних працювати в небезпечних для життя та здоров'я людини ситуаціях. Розробка таких комплексів з 1996 року активно здійснюється в Міжгалузовому НДІ проблем механіки (МНДІ ПМ) "Ритм" ФАКСУ.

Одним із перших таких комплексів, створених колективом фахівців під керівництвом проф. Ю.А.Карпачова, був самохідний робот МП711М, виготовлений на базі вітчизняного міні-екскаватора. Робот оснащено системами радіокерування, навігації, технічного зору, радіаційного контролю та додатковим змінним обладнанням. Він може здійснювати радіаційну розвідку та візуальне спостереження, виявляти та, за необхідності, подрібнювати тверді радіоактивні відходи, завантажувати їх у захисні контейнери та транспортувати контейнери в місця подальшого зберігання.

Згодом було створено серію легких радіаційно-стійких роботів, призначених для виконання широкого кола робіт у зруйнованому енергоблоці Чорнобильської АЕС. Робот РТК-300, призначений для вирізання труб та металоконструкцій в підреакторних приміщеннях реактора № 4 ЧАЕС, розроблений спільно з фахівцями Ліверморської національної лабораторії імені Лоуренса (США). Технологія гідроабразивного різання металевих конструкцій, яка застосована при розробці робота РТК-300, була також використана при створенні дистанційно-керованого стаціонарного комплексу К715, призначеного для подрібнення високоактивних довгомірів багатонаціональних ядерних реакторів.

Багатофункціональні робото-технічні комплекси РТК-100М та РТК-100Р, мають високу радіаційну стійкість, а конструкція ходової частини забезпечує роботам високу прохідність, що робить їх незамінними при проведенні розвідувальних та технологічних операцій в реакторному залі 4-го блоку ЧАЕС.

Для обстеження приміщень 4-го блоку, до яких немає прямого доступу, в інституті розроблені свердловинні роботи серії РТК10. Такі роботи дають змогу провести обстеження приміщень і порожнин через розвідувальні свердловини, які виходять в ці приміщення. У своєму арсеналі роботи серії РТК10 мають широку гаму технологічного обладнання – маніпулятори, радіаційно-стійку телевізійну апаратуру, дозиметричні датчики, датчики температури, вологості та інші, що дає змогу проводити оперативний контроль технічного стану приміщень, брати зразки паливоутримуючих мас та радіоактивного пилу.

Наприкінці минулого року колектив інституту виборов почесне друге місце у Всеукраїнському конкурсі інноваційних технологій у розділі "Машино- та приладобудування" за проект "Технологія і мобільний робот для проведення розвідки, моніторингу та технічних операцій в екстремальних, небезпечних для людини умовах".

Робота продовжується!

Ю.М. Рудик, заступник директора МНДІ ПМ "Ритм"

Радіаційно-стійкі роботи МНДІ ПМ "Ритм"



Демонстрація робото-технічного комплексу РТК-100М

Бажання людини відірватися від землі й полетіти, мов птаха, – мрія, яка протягом тисячоліть залишалася лише мрією. Проте всемогутній людський геній долає будь-які перешкоди: зараз людина заради розваги чи спортивного інтересу може політати на повітряній кулі, за лічені години здолати літаком тисячі кілометрів, полетіти в космос... Та наша стаття присвячена не екскурсу в історію авіації, а ентузіастам-любителям неба, які навчаючись і працюючи в КПІ, не просто мріють літати, а втілюють власними знаннями й руками (!) свою мрію в життя.

Студентське конструкторське бюро легкої авіації та навігаційного обладнання "Абрис" фактично було створено майже п'ятнадцять років тому. Його послідували ініціатором створення та незмінним керівником "Абриса" старшим викладачем кафедри приладів та систем керування літальними апаратами Вадимом Борисовичем Колесніченком про роботу КБ, аероплани та, звичайно, польоти:

"На відміну від великих і потужних літаків, розвиток яких наразі є досить інертним, легка авіація розвивається дуже бурхливо: створюються нові класи літальних апаратів (дельтаплани, пароплани), проводяться різноманітні змагання.

В СКБ "Абрис" працюють ентузіасти авіації – студенти та викладачі факультету. Студенти ФАКСУ в рамках курсового проектування можуть попрацювати не лише теоретично, але й практично, так би мовити, своїми руками. Щороку кількість зацікавлених роботою в КБ коливається від кількох осіб до двох десятків, проте надовго залишаються лише справжні ентузіасти (на них, власне, й тримається вся легка українська авіація), які не бояться постійної кропіткої роботи.

Відсутність фінансування робіт спонукає колектив СКБ до кооперації з комерційними фірмами-виробниками авіаційної техніки. Ноу-хау СКБ в такому обміні є інтелектуальна власність – розроблені колективом досконалі комп'ютерні методи розрахунку аеродинаміки та міцності малих літаків. Зокрема, в кооперації з широко відомою у світі українською фірмою "Аерос" і французьким конструктором Філіпом Прево створений трикратний чемпіон світу у своєму класі двомісний літак "Sky Ranger". На часі реалізація власних розробок СКБ та продовження співпраці з "Аерос" у проекті створення надлегкого мотопланера, що важитиме менше ваги людини – 60-70 кг.

Вадим Борисович особисто познайомив нас з "дітьмиами" "Абриса", розміщеними в дуже просторій залі при ФАКСі, в якій є спеціальні верстати, матеріали і де, власне, й проводяться заняття студентів КБ. Це одномісний дерев'яний літак,

Літальні апарати студентського КБ "Абрис"

повністю зроблений руками студентів за відтвореною технологією 20-х років минулого сторіччя, та безпілотний літальний апарат "Птах", створений для потреб прикордонної служби України (перша розробка СКБ, що отримала фінансову підтримку університету). Поруч розправив крила і готовий до злету гордість конструкторів – "Sky Ranger".

До речі, про польоти. А де ж підіймаються в небо наші авіаентузіасти? З'ясувалося, що біля м.Обухова (Київської обл.) є дельтодром Ходосівка, на якому всі бажаючі можуть спробувати свої сили та випробувати своїх двокрилих друзів. Проте зараз є загроза зникнення дельтодрому. Причина банальна – продаж його території під земельні ділянки... Та справжньою Меккою для всіх аеролюбителів залишається кримський Коктебель. Недаремно ж його друга назва – Планерське. Щорічно в серпні саме в цей куточок Кримського півострова з'їжджаються всі аеролюбители політати, позмагатися



В.В.Колесніченко зі студентами біля літака-рекордсмена "Sky Ranger"

і просто гарно відпочити. Проте при всій любові до неба, кожному пілоту варто пам'ятати, що вдалий політ залежить не лише від майстерності людини (а без цієї умови взагалі не можна сідати за штурвал), а й від погодних умов. Дельтапланерний спорт – настільки ж травмо-небезпечний для життя, як і альпінізм, якщо не більше. Як кажуть: вітер є вітер, небо є небо... Та ті, хто все ж наважуються підкорити висоту, не можуть вже забути цього хвилюючого відчуття ніколи і обов'язково хочуть полетіти ще й ще...

Майя Заховайко

Політехнічний ліцей НТУУ «КПІ» – міжнародні контакти

14-15 березня на базі Політехнічного ліцею НТУУ «КПІ» (ПЛ) було проведено математичну олімпіаду та Міжнародний науково-методичний семінар «Обдарованість у європейському просторі». Ініціатором проведення цього заходу виступив ПЛ НТУУ «КПІ». У семінарі взяли участь представники спеціалізованого навчально-наукового центру ім. А.М.Колмогорова при Московському державному університеті ім. М.В.Ломоносова (Росія), Університету Любека (Німеччина) за інформаційної підтримки математичного журналу *Die WURZEL*. Співпраця математики в школах та університетах (Німеччина).

На семінарі виступили: проф. Валерій Васильович Вавілов, представник навчально-наукового центру ім. А.М.Колмогорова; проф. Юрген Престін, директор інституту математики Університету Любека (Німеччина); директор ПЛ НТУУ «КПІ» Ю.В.Киричков та ін. Доповідачі зазначали, що проблема обдарованості стає особливо актуальною в умовах глобалізації та пов'язаної з нею певної уніфікації освіти. Обговорювалися також питання соціальної адаптації; мотивації розвитку здібностей; створення особливих програм та методик; врахування психологічних особливостей обдарованої молоді та шляхи майбутнього співробітництва.

На форумі було узагальнено досвід, накопичений школами у сфері роботи з талановитою молоддю. У рамках цього

проекту була проведена математична олімпіада, в якій взяли участь учні математичної школи ім. А.М.Колмогорова при МДУ (Росія); землі Шлезвіг-Гольштейн (Німеччина) та ліцеїсти Політехнічного ліцею. Переможці були нагороджені цінними подарунками. Спонсором проекту виступив АБ «Брокбізнесбанк».

Також відбулася зустріч проф. Ю.Престіна та директора ПЛ НТУУ «КПІ» Ю.В.Киричкова з проректором з міжнародних зв'язків С.І.Сидоренком, на якій обговорювалися можливі шляхи співробітництва НТУУ «КПІ» та Університету Любека.

Наступним етапом проекту стануть Колмогоровські читання (5-8 травня 2007 року) у Росії та математична олімпіада з математики (листопад 2007 р.) у Німеччині, земля Шлезвіг-Гольштейн.

Учасникам семінару було запропоновано цікаву та насичену культурну програму. Вони ознайомилися з історичними та культурними пам'ятками нашого міста, взяли участь у тренінгах, переглянули фільм про Політехнічний ліцей, познайомилися з історією та традиціями університету. Даний міжнародний проект є відкритим і може бути розширений за рахунок нових учасників.

Ю.В.Киричков,
директор Політехнічного ліцею НТУУ «КПІ»



Учасники семінару

Портрет Костянтина Олексійовича Калініна займає почесне місце в галереї славетних випускників Київської політехніки. Займає по праву. Та, на жаль, не всі пам'ятають сьогодні, чим саме уславилася ця людина. Втім, дивуається цьому не варто, бо авіаконструктор Калінін був безпідставно репресований і наприкінці тридцятих років минулого століття розстріляний. Тож і від його імені впродовж довгого часу залишалася лише одна – перша – літера в типах розроблених ним літаків, які немов ті робочі конячки перевозили пасажирів на всіх повітряних трасах колишнього Радянського Союзу. Потім їм на зміну прийшли інші лайнери, сучасніші і досконаліші, в яких колишні калінінські «ноу-хау» використовувалися вже як тривіальні інженерні рішення, згодом ще новіші. І все ж таки, ім'я це повернулося із небуття.



Авіаконструктор Костянтин Калінін

...20 квітня 1925 року в Києві були підписані акти про успішне закінчення державних випробувань нового пасажирського літака К-1. Він



Літак К-1

був визнаний придатним для використання у Цивільному повітряному флоті країни як такий, що повністю задовольняє всім вимогам, які ставляться до пасажирських машин. Напередодні 1 травня під пілотуванням льотчика-випробувача київського авіаремонтного заводу «Ремповітря-6» Станіслава Косинського цей літак здійснив свій перший успішний дальній переліт за маршрутом Київ-Харків-Москва.

Цікаво, що літак К-1 був побудований, сказати б, «явочним порядком». Невеличка група молодих інженерно-технічних працівників, які працювали на «Ремповітря-6» у вільний від основної роботи час під керівництвом конструктора і, водночас, студента КПІ, колишнього льотчика Костянтина Калініна, з ентузіазмом взялася за розробку нового пасажирського літака. Невдовзі до них приєдналися і робітники. Креслення, розрахунки, деталі й вузли майбутнього літака робилися ввечері і по вихідних днях. Перші випробування – на полі біля заводу, який тоді розташовувався на розі Брест-Литовського шосе (тепер – проспект Перемоги) і вулиці Ірматної. Робота для підприємства була позаплановою, бо основним його завданням було відновлення літаків застарілих, побільшості іноземних марок. І все ж таки заводчанам вдалося створити машину настільки вдалу, що вона відразу пішла у серію, щоправда замовлення на її випуск отримав не київський завод, а авіамаєстерні «Укрповітряшляху» в тодішній столиці України Харкові.

У конструкції К-1 було реалізовано кілька нових ідей, що пізніше стали класичними: вперше в СРСР каркас фюзеляжу зробили фермовим, зварним зі сталевих труб, крила кріпилися без допомоги дротяних розчалок, для обшивки передньої частини фюзеляжу і пасажирської кабіни було використано легкий, міцний і, до того ж, невідкладний корозійно-алюміній. З повним навантаженням – три пасажирів і льотчик – літак досягав швидкості понад 160 км/год і стелі в 3 тис. метрів.

Вдали випробування літака К-1 для його конструктора збіглися в часі з закінченням Київського політехнічного інституту, і за якийсь час новоспечений інженер отримав направлення на роботу до Харкова – йому було доручено очолити створене на базі вже згаданих авіамаєстерень дослідне авіаконструкторське бюро, що незабаром перетворилося на перше в СРСР конструкторське бюро цивільного авіабудування.

Зауважимо, що і життєвий, і, як він уже довів, професійний досвід Костянтина Калініна цілком відповідав завданням, які на нього покладалися. У 1925 році йому виповнювалося 36 років. За спиною було важке сирітське дитинство: його батько, полковий писар, помер у 1892 році, коли малюку було лише три роки, мати – в 1900 році. Російським прізвищем майбутній український авіаконструктор завдячував вуличному прізвищу батька – того до призову в армію в рідному селі дражили «Калина-Малина» – що якийсь військовий чиновник відозвінив у Калініна. Хлопець зростав у Польщі, на батьківщині матері. Екстерном закінчивши реальне училище, а згодом – і учительський інститут, у 1909 році він вступив до Одеського військового училища. В Одесі він і побачив уперше політ аероплана – під час показових виступів першого російського авіатора Михайла Єфімова. Відтоді ним оволоділо бажання літати. За якийсь час Калінін зміг домогтися направлення до Гатчинської авіашколи. У 1918 році опинився в лавах польської армії, але невдовзі як національно свідомий українець перейшов на бік Центральної Ради України. У 1919 році, розчарований політикою Директорії, він перейшов на бік Червоної Армії. Наступного року його прийняли до Інституту інженерів Червоного повітряного флоту ім. М.Є. Жуковського (тепер це – славнозвісна Військово-Повітряна Академія). Для солдатського сина, здавалося, відкрилася широка дорога до здійснення всіх його мрій. Однак ще за два роки недавнє минуле – офіцерське звання, перебування в польському війську і, особливо, у частинах армії УНР – далось взнаки. З Інституту його «вичистили» і Калінін був змушений покинути Москву. Оселився він у Києві, де йому вдалося

вступити на четвертий курс Київського політехнічного інституту. Як і більшість тогочасних студентів, навчання він поєднував з роботою, результатом якої став уже згаданий літак К-1 – один з перших вітчизняних літаків для перевезення пасажирів і цивільних вантажів.

У Харкові за короткий проміжок часу колектив бюро і авіамаєстерень, очолюваний Калініним, проектує і споруджує новий удосконалений пасажирський літак К-2, потім – перший у світі спеціальний санітарний літак К-3. Наступний літак К-4 будувався у трьох модифікаціях – як пасажирський, аерофотозйомочний і санітарний. Остання модифікація у 1928 році навіть експонувалася на Міжнародній авіаційній

виставці в Берліні, де викликала захоплення фахівців і здобула золоту медаль, адже до того у світовій практиці для медичних цілей літаки ще ніхто не обладнував. А в серпні того ж року пасажирський літак К-4 «Червона Україна», керований льотчиком М.Снегірьовим і штурманом І.Спіріним, здійснив безпрецедентний переліт за маршрутом Харків-Москва-Новосибірськ-Іркутськ-Москва-Харків, метою якого було побиття рекорду СРСР на дальність польоту з комерційним вантажем, з'ясування можливостей нічного управління по приладах при перельотах на великі відстані, перевірка можливостей астрономічного орієнтування з літака, визначення швидкості літака на великих дистанціях та ознайомлення громадськості з досягненнями вітчизняних авіаконструкторів тощо. Цей переліт продемонстрував видатні якості нової машини, після чого вона вийшла на повітряні траси «Укрповітряшляху».

Наступною, справді триумфальною для КБ Калініна і Харківського авіабудівного заводу,

який виріс з колишніх майстерень, стала розробка літака К-5. Машина могла перевозити окрім екіпажу вісім пасажирів і півтони вантажу на відстань до 800 кілометрів зі швидкістю у 180 км/год, а після оснащення двигуном М-17 – понад 200 км/год. Літаки виготовлялися з недефіцитних матеріалів – дерева, фанери, труб, полотна тощо, могли виконувати зліт і посадку на невеличких аеродромах, були доволі простими за конструкцією і в пілотуванні, й значно економічнішими не лише вітчизняних, а й іноземних пасажирських літаків тих часів. Тож дуже швидко вони стали основними на авіалініях СРСР і в різних модифікаціях використовувалися до 1940 року, повністю витіснивши при цьому літаки іноземного виробництва. Всього Харківський авіазавод випустив 260 машин цього типу.

Та справжнім проривом у світовій технічній думці того часу стала одна з наступних розробок Костянтина Калініна – великовантажний літак К-7. Цей оснащений сімома двигунами суцільнометалевий сорокатонний велетень був розрахований на 128 пасажирів та 29 членів екіпажу. К-7 був на той час найбільшим у світі літаком і, таким чином, продовжував закладені в «Іллі Муромці» Ігорем

Сікорським традиції вітчизняного важкого літакобудування, що вже в наші часи були розвинені в літаках КБ Олега Антонова «Антей», «Руслан» і «Мрія». Утім, на жаль, рівень розвитку тогочасної промисловості не дозволив поставити літак на серійне виробництво і він залишився лише яскравою сторінкою в історії авіації.

...Глядачі традиційного авіаційного параду 1937 року в Тушино вибухом вигуків і оплесків зустріли дивну Жар-Птицю, яка гордовито пропливала над їхніми головами в синьому літньому небі. Це був розмальований в мерні кольори літак, абсолютно незвичайний за своїм видом. Він не мав ...хвоста. На місці

хвоста була влаштована кабіна-башта кормового стрілка. Фюзеляж виступав за обріз задньої кромки великого і широкого трапецієподібного крила, консольні частини якого закінчувалися вертикальними кілями. Експериментальна машина була спроектована конструкторським колективом Костянтина Калініна і доводила, що після певного доопрацювання літаки, побудовані за схемою безхвостки, можуть стати грізними бомбардувальниками, що мають захист задньої напівсфери від атак винищувачів кращий, ніж у бомбардувальників, спроектованих за звичайною схемою.

Ще однією експериментальною конструкцією став висотний ракетний літак К-15, що, як вважають фахівці, впритул наблизився до подолання надшвидкостей та сил земного тяжіння.

Паралельно з роботою в КБ багато часу Костянтин Калінін віддавав організації, а згодом – і роботі новоствореного Харківського авіаційного інституту, в якому став першим завідувачем кафедри конструкцій літаків. Одним з найвідоміших його учнів був визначний український авіаконструктор Йосип Непман,

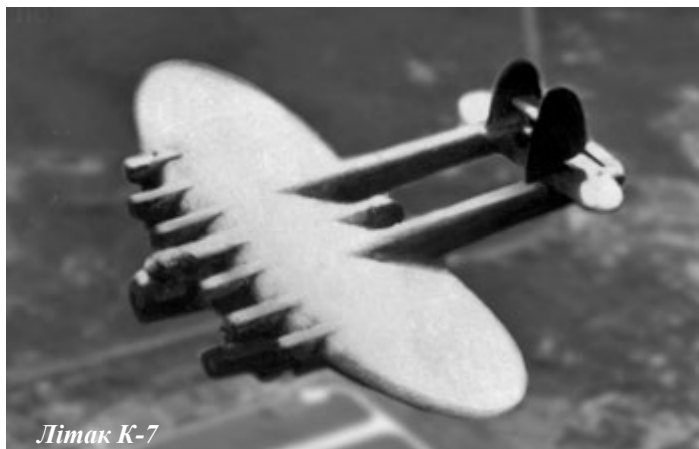


Літак К-5

який після переведення Калініна до Воронежа змінив його на посаді і завідувача кафедри, і головного конструктора Харківського авіазаводу.

І все ж таки ані талант, ані заслуги перед державою, ані навіть проекти нових і так потрібних країні літаків не врятували К.Калініна від чергової хвилі репресій, яка накрила його 1 квітня 1938 року. Після арешту йому пригадали все: і юнкерське училище в Одесі, і офіцерське звання, і службу у військах Центральної Ради, і навіть вигнання з Інституту інженерів Червоного повітряного флоту ім. М.Є. Жуковського. Пригадали, та ще й додали до всього цього звинувачення тим більше необ'рунтовані й образливі, що всі свої сили і здоров'я конструктор віддавав служінню своїй справі і своїй країні. Навіть до сьогодні в різних джерелах подаються різні дати його загибелі. Найбільш імовірним вважається, що після знущань і тортур він був розстріляний 27 жовтня 1938 року в підвалах Воронезької тюрми НКВС. І відоме всьому світові ім'я Калініна на його Батьківщині на довгі роки було піддано забуттю...

Дмитро Стефанович



Літак К-7

Студенти ФММ вивчають «Сталий розвиток»

Нещодавно студенти, аспіранти та викладачі НТУУ «КПІ» мали можливість відвідати англомовний курс лекцій з дисципліни «Sustainable Development» («Сталий розвиток»), який читали проф. М.З.Згуровський (ректор НТУУ «КПІ»), проф. Рональд Веннерстен (Швеція), проф. Джорді Сегалас (Іспанія), проф. Карель Малдер (Нідерланди), проф. Євгеній Нікіфорович (Інститут гідродинаміки НАН України, НТУУ «КПІ»).

Протягом двох тижнів слухачі також брали участь у семінарах та дискусіях, ділової гри, вносили свої пропозиції щодо поліпшення економічного, соціального та екологічного розвитку нашої країни.

Наприкінці курсу лекцій 41 учасник, з яких 8 – студенти ФММ отримали дипломи та сувеніри за найкращі пропозиції та презентацію своєї роботи.

Деякі враження студентів:

Люся Маріна, гр. УВ-42 «Я прослухала дуже корисний курс лекцій зі сталої розвитку, який вніс зміни в моє бачення подальшого розвитку країни. Також я мала можливість висловити свою думку щодо вирішення проблем вичерпності природних ресурсів, використання альтернативних та екологічно-небезпечних джерел енергії. Отримані нові знання знадобляться мені в навчанні та подальшій роботі».

Мельничук Віра, гр. УВ-41 «Я дізналась про те, що наші глобальні проблеми, які повинні бути небайдужі людству, сьогодні вирішуються на всесвітньо-науковому рівні, ведуться розробки в різних сферах діяльності: енергетичній, промисловій, транспортній та ін. Дуже сподобався стиль викладання лекційного матеріалу. Я отримала багато вражень і не помітила, як промайнуло два тижні».

Тичина Андрій, гр. УВ-41 «Було цікаво обмінятися досвідом з Брамом (Bram Posch) – студентом TU Delft щодо вирішення проблем впровадження сталої розвитку в Україні, дізнатись про досвід виходу з кризових ситуацій всесвітньовідомих інтегрованих компаній. Сподобалась організація проведення семінарів».

Лобур Альона, гр. УВ-41 «Дуже корисно та цікаво було брати участь у рольових іграх, з яких я взяла для себе багато корисного: як вивести підприємство з кризового стану та досягти успіху й прибутковості за допомогою випуску нових екологічно чистих технологій. При відвідуванні семінарів я мала можливість спілкуватись з професорами та студентами англійською мовою, тим самим покращила свої знання іноземної мови».

Студенти ФММ висловлюють щирі подяки керівництву НТУУ «КПІ» та координатору програми TEMPUS Ользі Кордас за можливість бути першими студентами серед інших студентів університету, які набули нових знань з дуже важливої для сьогодення теми сталої розвитку.

К.В. Жуйкова,
асистент кафедри менеджменту ФММ

ОГОЛОШЕННЯ

Кафедра фізики металів
інженерно-фізичного факультету НТУУ «КПІ»

24-26 квітня 2007 року проводить

Міжнародну конференцію студентів та аспірантів

**«ДО ВИСОКИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА ОСНОВІ
НОВІТНИХ ФІЗИКО-МАТЕРІАЛОЗНАВЧИХ ДОСЛІДЖЕНЬ»**

2007 – Сучасні технології в фізичному матеріалознавстві
Запрошуються для участі студенти, аспіранти, студентські колективи НТУУ «КПІ» та вищих закладів освіти м. Києва.

Контактна адреса: 03056, м Київ, вул. Політехнічна, 35, 9 корп. НТУУ «КПІ», кімн. 506, 504. Тел.: 8 (044) 454 97 73; e-mail: valkhoh@ukr.net, sci_sec@kpm.ntu-kpi.kiev.ua. **Докладна інформація на сайті кафедри фізики металів:** www.kpm.ntu-kpi.kiev.ua

Контактні особи: д.т.н., проф. Роїк Тетяна Анатоліївна, к.т.н. Холявко Валерія Вікторівна.

ОГОЛОШЕННЯ

Оргкомітет VIII Міжнародної науково-методичної конференції

**«ВИЩА ТЕХНІЧНА ОСВІТА: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ
РОЗВИТКУ В КОНТЕКСТІ БОЛОНСЬКОГО ПРОЦЕСУ»**

ЗАПРОШУЄ ВЗЯТИ УЧАСТЬ В ЇЇ РОБОТІ

Основні напрями роботи конференції:

- Болонський процес та проблеми трансформування системи вищої освіти.
- Проблеми створення нового покоління стандартів ВО (компетентнісний підхід).
- Досвід та проблеми впровадження кредитно-модульної системи організації навчального процесу.
- Проблеми та шляхи підвищення якості навчання.
- Досвід використання інформаційних технологій.
- Студентське самоврядування та проблеми забезпечення академічної мобільності студентів.
- Проблеми формування комунікативної культури сучасного інженера.

Прийом заявок на участь у конференції та тез доповідей – до 1 червня 2007 р. Конференція відбудеться 21-22 вересня. Її організатори – МОН України, Українське відділення Міжнародної академії наук вищої школи, НТУУ «КПІ». За довідками звертатися: e-mail: metod@users.ntu-kpi.kiev.ua Тел.: 8 (044) 454-93-91, 241-76-78 (навчально-методичний відділ).

До уваги читачів!

В нашій газеті за 15 березня 2007 р. допущено прикру помилку. На третій сторінці прізвище ювіляра Корницький Ігор Петрович.

Весною пробуджується все: природа, почуття, студенти на парах... Останні все частіше дивляться у вікно і думають... звичайно, кожен про своє, але більшість про кохання, тепле сонечко за вікном, подорожі... ну хоча б... до Одеси. Бажання потрапити саме до цього міста у більшості зростає напередодні 1 квітня. І не дивно, адже Одеса – столиця гумору, і День сміху варто провести саме тут! Тож, до уваги всіх, хто був/не був у «перлині біля моря», пропонується щоденник-замальовка одного квітневого дня під кодовою назвою «Як капешники на гуморину їздили». Отже...

1 квітня 2007 року. Невеличка компанія студентів КПІ падає на хвіст студентам Інституту туризму, які вирішили помандрувати автобусом до Одеси... 00:01. Прощай, Києве!

4:00. Ще(!) не спимо, оскільки «туристи» роблять все, щоб нам завадити... 7:00. Одеса!!! Морський вокзал. Невиспані й пом'яті випадасмо з автобусу. Переходимо вузесеньку пустесеньку вуличку (як потім помічасмо) підземним переходом(!) – недосип і столична звичка даються взнаки. Пхаємось до залізничного вокзалу, в протилежний бік від моря (побачення з ним ми залишаємо на закуску). До речі, про закуску. Під'їсти довелося лише біля залізничного вокзалу, оскільки всі кафешки й макдональдси із самісінького ранку забиті голодними туристами.

8:00. Відомий ринок «Привоз». Дуже влучна назва, бо сюди, здається, звезли всі на світі товари, які мирно співіснують поруч один з одним: овочі й одяг; риба й іграшки, м'ясо й косметика... Купуємо свіжі креветки й дешеві ананаси.

9:00. Холодно й не дуже весело. З червоними носами й відмерзлыми кінцівками йдемо в бік Дерибасівської (у всякому разі сподіваємося на це, оскільки написи на картах, які нам видали в автобусі, «насяні» літерами розміром з макове зернятко). 10:00. Здається, цілу вічність прямуємо до о-о-о-ого «платановою» вулицею Пушкінською. Досі холодно. Ми, звичайно, не очікували тропічного сонця, але все ж сподівалися на південні бонуси+ по Цельсію порівняно зі столицею (в це важко повірити, але ніхто з нас напередодні не поцікавився прогнозом погоди!). 11:00. Нарешті виходимо на знамениту Дерибасівську. Вулиця парадів і гумору підготувалася до свята на відмінно: скрізь музика, яскраві кульки і ширі посмішки... працівників міліції, які охоче позують для «фотографії на довгу пам'ять». А ще вони (міліціанти) продемон-

стрували почуття гумору(!) в поєднанні з доброзичливістю(!) при виконанні службових обов'язків. Оскільки пиво в пляшках тут розпивати, як з'ясувалося, не можна, вони чемно примушують декого з нашої компанії на місці «допити пиво під тиском співробітників міліції», а нас (групу підтримки) – зафіксувати це дійство на камеру. Відео «пий до дна з одеською міліцією» вийшло дуже смішним!



12:00. Від асортименту святкової екіпіровки, яка продавалась на кожному кроці, розбіглися очі: яскраві різки-

стукачів» (барabanщиків), і «Річниця чоловіка у відраженні»... Переказувати це фантастичне дійство неможливо. Це потрібно побачити!!!

17:00. Ноги вже трохи гудуть, але ми продовжуємо свою прогулянку. Скрізь лунає музика і сміх, проводяться конкурси, стріляють хлопаки...

Людською хвилею нас виносить на Французький бульвар, який зустрічає гостей... дощем. Мабуть, Одеса вирішила показати нам одразу все, на що здатний мінливий морський клімат. Застрибнувши в маршрукту, ідемо в бік моря. З'ясувалося, що «пробки» в Одесі такі ж довгі, як і в Києві, зате вулички вдвічі вузькі. Йдемо пішки.

18:00. Спускаємося до елітного району міста над морем – тут «одеські бур-

Як капешники на гуморину їздили...

обручі у формі сердечок/доларів/посмішок/косичок/кульок/віночків, клоунські носи, величезні окуляри й банти, смішні капелюхи і т.д. Любителям боді-арту розписують обличчя в усі кольори райдуги, а охочим кардинально виділитися з яскравого натовпу розфарбовують волосся балончиками з кольоровою фарбою. Йти по Дерибасівській «без нічого» (тобто, без вищеперелічених атрибутів Дня сміху) стає нестерпно. Але як важко зробити вибір (особливо дівчатам), коли стільки всього!

13:00. Щасливі й веселі сидимо на площі й лускаємо куплені на «Привозі» креветки. До святково-параду залишається три години. Тож спокійно можна прогулятися містом, а зараз – трішки поніжитися на сонечку, яке нарешті згадало про свої квітневі обов'язки – гріти нас.

14:00. Прогулянка Приморським бульваром, фотосесія на тлі порту і невеличкий студентський бенкет в піщері остаточно переконують нас, що життя – прекрасне. Дорогою на парад випадково зустрічаємо знайомих з КПІ. Наші – скрізь! І це приємно.

16:00. Святковий парад майже годину калейдоскопом яскравих костюмів миготів перед очима величезної кількості глядачів, які розтягнулися вздовж усієї Дерибасівської (речення таке ж довге, як і вулиця). Одесити запропонували гостям



варіанти різноманітних свят на кожен день з відповідними плакатами-коментарями. Тут і «День безкоштовного лікування» на кареті швидкої допомоги у вигляді черепашки, і «День теці» з зятами у фартушках і з качалками в руках, і «День

журт» побудували собі «скромно-елітні» палатки.

Ось воно – море! Та до нього ще треба дійти, і ми знову вирішуємо їхати, тепер вже канатною дорогою (ціна квитка така ж «буржуйська», як і «палатки» навколо).

19:00. Сидимо на березі моря. Відпочиваємо й насолоджуємося першоквітне-



вим вечором. Потомлені, але задоволені. Водичка ще холодна, і ми вирішуємо не відкривати купальний сезон, хоча спроби у декого були...

20:00. Майже півдоби на ногах. Святковий марафон триває. Але ніхто не здається. Ми ж капешники! Вулиці гудуть і живуть нічним одеським життям. За день вже привизнали до мови одеситів яку так само важко описати, як і парад.

21:00. До від'їзду залишається година, а ми ще й досі не були на «Потьомкінських сходах». За третім разом (приїжджих у місті ще не поменшало) вдається протиснутися до фунікулера. Вже темно; вечірній бульвар зустрічає нас тисячма різнокольорових ліхтариків на деревах. Краса! «Такі да!»

192 сходинок вниз долаємо на останньому підйомі.

22:00. Напівживі від втоми, з величезною кількістю фотографій і вражень відбуваємо додому. До зустрічі, Одесо! З тобою було весело!

P.S. Думаю, студенти Інституту туризму ще довго пригадуватимуть безсонну дорогу додому. І це була зовсім не пошта (ну що ви!), а зустріч 2 квітня – прекрасного дня для студентів КПІ відсвяткувати день... наприклад, студентського ЩАСТЯ!

Майя Заховайко

ЧИТАЮЧИ НАКАЗИ

Згідно з наказом ректора НТУУ «КПІ» №4-81 про режим роботи університету у зв'язку зі святами

1. Вважати неробочими днями:

- 29, 30 квітня, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 травня 2007 року для працівників, аспірантів, студентів, які працюють за п'ятиденним робочим тижнем;
- 29 квітня, 1, 2, 6, 9 травня 2007 року для працівників, аспірантів, докторантів, які працюють за шестиденним робочим тижнем.

2. Вважати робочими днями:

- для студентів, аспірантів, докторантів та працівників, які працюють за п'ятиденним робочим тижнем:
- суботу 14 квітня 2007 року з відпрацюванням у цей день за понеділок 30 квітня 2007 року;
- суботу 21 квітня з відпрацюванням у цей день за четвер 3 травня 2007 року;
- суботу 28 квітня з відпрацюванням у цей день за п'ятницю 4 травня 2007 року;
- суботу 12 травня з відпрацюванням у цей день за понеділок 7 травня 2007 року;
- суботу 19 травня з відпрацюванням у цей день за вівторок 8 травня 2007 року.

- 3. 29, 30 квітня та 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 травня 2007 року проводити обмежений допуск у навчальні корпуси згідно з графіком навчального процесу.

«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІК»

газета Національного технічного університету України

«Київський політехнічний інститут»

✉ 03056, Київ-56
проспект Перемоги, 37
корпус № 1, кімната № 221
☎ гол. ред. 241-66-95; ред. 454-99-29

Головний редактор

В.В.ЯНКОВИЙ

Провідний редактор

В.М.ІГНАТОВИЧ

Редактор

Н.Є.ЛІБЕРТ

Дизайн та комп'ютерна верстка

І.Й.БАКУН

Комп'ютерний набір

Л.М.КОТОВСЬКА

Коректор

О.А.КІЛІХЕВИЧ

Ресстраційне свідоцтво Кі-130

від 21. 11. 1995 р.

Друкарня ТОВ«Атопол»,

м. Київ, бульвар Лепсе, 4

Тираж 2000

Відповідальність за достовірність інформації несуть автори. Позиція редакції не завжди збігається з авторською.