



Казанский национальный исследовательский технический университет
им. А.Н. Туполева – КАИ (КНИТУ-КАИ)
Управление по связям с общественностью

МОНИТОРИНГ СМИ

22.03.19 – 29.03.19

| | |
|--|-----------|
| НОВОСТИ КНИТУ-КАИ | 3 |
| Реальное время: Институт развития образования Татарстана и КНИТУ-КАИ заключили договор более чем на 42 млн рублей | 4 |
| Казанские ведомости: Германия стала ближе к Казани | 5 |
| УПОМИНАНИЯ КНИТУ-КАИ..... | 6 |
| Православие в Татарстане: На рабочем совещании в Казани обсудили вопросы эксплуатации комплекса Казанско-Богородицкого монастыря | 7 |
| Бизнес-онлайн: Михаил Симонов. Ему говорили: «Родину продаешь!»..... | 9 |
| Реальное время: «Синтез» и в 45 ягодка: один из ведущих ватерпольных клубов России отметил свой юбилей (отрывок) | 16 |
| Университет талантов: «Кадры будущего для регионов»: в Татарстане определились победители республиканского этапа..... | 18 |
| Тетюшские зори: Видеоролик «Красота в глазах смотрящего» получил высокую оценку жюри конкурса | 21 |
| Советский спорт: В Казани стартовали матчи Студенческой баскетбольной лиги РТ..... | 22 |
| Международный промышленный портал: V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН..... | 23 |
| События: В Казани подано уведомление о проведении на площади Свободы массового пикета в защиту Арских казарм..... | 25 |
| НОВОСТИ НАУКИ И ОБРАЗОВАНИЯ | 26 |
| Татар-информ: Школьников и педагогов Татарстана приглашают на онлайн-обучение центра «Сириус»..... | 27 |
| Парламентская газета: Разработчикам дадут право самим продавать свои изобретения..... | 28 |
| НОВОСТИ ИННОВАЦИЙ..... | 29 |
| N+1: Mitsubishi разработала пару автономных пожарных роботов | 30 |



НОВОСТИ КНИТУ-КАИ

Реальное время:

Институт развития образования Татарстана и КНИТУ-КАИ заключили договор более чем на 42 млн рублей

<https://realnoevremya.ru/news/134062-institut-razvitiya-obrazovaniya-tatarstana-i-knitu-kai-zaklyuchili-dogovor-bolee-chem-na-42-mln-rubley>

26.03.19



Институт развития образования Татарстана и КНИТУ-КАИ заключили договор более чем на 42 млн рублей

Фото: pixabay.com

Институт развития образования Республики Татарстан разместил заявку на закупку у единственного поставщика. Информация размещена на портале госзакупок.

Договор оказания услуг заключен с КНИТУ-КАИ. Вуз по поручению института развития образования РТ должен «оказать услуги по обеспечению обучения одаренных детей по программам основного общего и среднего общего образования с углубленным изучением предметов физико-математического и информационно-технологического профилей КНИТУ-КАИ». Срок оказания услуг — с 1 января по 31 декабря 2019 года. Стоимость услуг — 42 293 600 рублей. Процедура закупки завершена.

Напомним, ранее сообщалось о неожиданном повороте в уголовном деле об афере с госконтрактом КАИ на 95 млн рублей. 21 марта на допросе в Вахитовском райсуде Казани огласили объяснение ректора вуза Альберта Гильмутдинова, что в данный момент КНИТУ-КАИ «затрудняется подтвердить или опровергнуть факт нанесения ущерба образовательному учреждению или бюджету РФ в рамках выполнения госконтракта».

Источник : <https://realnoevremya.ru/news/134062-institut-razvitiya-obrazovaniya-tatarstana-i-knitu-kai-zaklyuchili-dogovor-bolee-chem-na-42-mln-rubley>

Казанские ведомости:
Германия стала ближе к Казани
<https://kazved.ru/article/95035.aspx>

26.03.19

Небывалый ажиотаж у казанских зрителей вызвали Дни немецкого кино, прошедшие в кинотеатре «Мир» с 21 по 24 марта.

Аншлагами сопровождались все показанные в программе 7 фильмов, созданные в Германии за последние несколько лет, - примеры качественного немецкого кинематографа.

Дни немецкого кино проходят в Казани уже во второй раз. Все фильмы демонстрировались на языке оригинала с русскими субтитрами. На открытие пришло много казанских киноманов самых разных возрастов: от студентов до пенсионеров. Всем мест в зале поначалу не хватило. Сотрудникам кинотеатра пришлось позаботиться о дополнительных стульях.

Организатором фестиваля выступило ГБУК РТ «Татаркино» при поддержке Германно-Российского института новых технологий КНИТУ-КАИ и информационного центра DAAD в Казани.

Открывая мероприятие, представители Института им. Гете тепло приветствовали присутствующих, подчеркнув особую значимость подобных проектов в установлении более тесных межкультурных коммуникаций и пожелав зрителям приятного просмотра.

В первый день был продемонстрирован фильм режиссера Марен Аде «Тони Эрдманн» о сложных отношениях между отцом, не способным жить без грубых шуток, и дочерью, вся жизнь которой сосредоточена только на работе. После просмотра зрители могли обсудить киноленту с организаторами показа. Один из гостей фестиваля весьма точно выразил общее мнение зала:

- Фильм оставляет двойственное впечатление. С одной стороны, это очень жизненное кино, где показаны реальные отношения между родителями и детьми, своеобразный конфликт поколений. С другой - смешная до слез комедия с весьма специфическим немецким юмором.

Как считают участники показа, проведение подобного кинофестиваля способствует сплочению двух культур - российской и немецкой. При всей их непохожести всегда есть то, что способно объединить народы.



УПОМИНАНИЯ КНИТУ-КАИ

**Православие в Татарстане:
На рабочем совещании в Казани обсудили вопросы эксплуатации
комплекса Казанско-Богородицкого монастыря**
https://tatmitropolia.ru/newses/eparh_news/es/kaznews/?id=69622

22.03.19



21 марта 2019 года в [Казанско-Богородицком мужском монастыре](#) состоялось рабочее совещание участников проекта по [воссозданию собора Казанской иконы Божией Матери](#) в столице Татарстана. Участники встречи обсудили ход работ на объекте, а также вопросы, связанные с будущей эксплуатацией монастырского комплекса.



Работу совещания возглавила исполнительный директор республиканского фонда «Возрождение» Татьяна Ларионова. В нем приняли участие председатель Экспертного совета Московского Патриархата по церковному искусству, архитектуре и реставрации

протоиерей Леонид Калинин, заместитель председателя Государственного Совета РТ по охране объектов культурного наследия Светлана Персова, главный инженер проекта Казанского собора Вячеслав Нилов, главный архитектор проекта Казанского собора Алексей Никитин, архитектор ГУП «ТИПП» Татьяна Ксенофонтова, главный инженер Казанской епархии Михаил Федотов, а также представители исполнительного комитета города Казани, филиала «Татэнерго» — «Казанских тепловых сетей» и АО «Газпром теплоэнерго».



Собравшиеся обсудили состояние работ по внутренней отделке верхнего храма Казанского собора — оштукатуриванию стен и монтажу художественного лепного декора. Намечены планы дальнейшей совместной деятельности по облагораживанию территории и строительству вспомогательной инфраструктуры.



Отдельной темой совещания стала передача газовой котельной Казанского национального исследовательского технического университета (КАИ) в собственность Казанской епархии с ее дальнейшей реконструкцией и модернизацией для подачи тепловой энергии на объекты Казанского Богородицкого монастыря. Объекты КАИ планируется переподключить к «Казанским тепловым сетям».

Бизнес-онлайн:

Михаил Симонов. Ему говорили: «Родину продаешь!»

<https://www.business-gazeta.ru/article/417984>

23.03.19

Будущий генеральный конструктор ОКБ Сухого начинал в КАИ главой студенческого КБ

Отечественная военная авиация обязана ему не только суперистребителем Су-27, но и вообще собственным существованием. Михаил Петрович Симонов ушел из жизни в марте 2011 года.



Отечественная военная авиация обязана Михаилу Симонову не только суперистребителем Су-27, но и вообще собственным существованием. Фото: ©Игорь Михалев, РИА «Новости»
«СИМОНОВ СЛОЖИЛСЯ КАК ЯРКО ВЫРАЖЕННЫЙ АВТОРИТАРНЫЙ КОНСТРУКТОР»

«Он вырос в краю донского казачества, — рассказывает корреспонденту „БИЗНЕС Online“ основатель и заведующая музеем КАИ в 1982–2016 годах **Валентина Коняхина**. — Он одарил Михаила Петровича богатырской внешностью, увлеченностью и волей. У четырехлетнего мальчишки интерес к авиации стал смыслом всей его жизни: от авиамоделизма к планеризму, от планеризма к боевым самолетам». Во всех делах он был не один, а всегда с командой. В 15 лет заведовал авиационным кабинетом дворца пионеров Алма-Аты; будучи студентом КАИ, возглавил планерный кружок на кафедре конструкции и проектирования летательных аппаратов; став молодым специалистом, создал сначала студенческое конструкторское бюро КАИ, а затем на его базе государственную организацию: опытное конструкторское бюро спортивной авиации. С командой друзей-соратников проектировал, строил и летал.

Конструкторов условно можно разделить на два типа. **Евгений Александрович Федосов**, генеральный директор одного из ведущих научных центров страны (знаменитого Государственного научно-исследовательского института авиационных систем) в своей книге «Полвека в авиации. Записки академика» пишет: «Есть авторитарные, которые сами являются лидерами, подбирают себе команду, очень нетерпимы к чужим мнениям

и считают, что успех работы КБ является воплощением определенной технической идеи, рожденной ими же. К таким лидерам я бы отнес Челомея, Грушина, Яковлева, в какой-то мере Туполева. А второй тип — это, условно говоря, конструктор-либерал. Он опирается в своей работе на коллектив, не очень вмешивается в какие-то технические детали, доверяет решение многих проблем своим специалистам. В качестве таковых я бы назвал Микояна, Сухого, Белякова. Это люди либерального толка, очень ровные в отношении с коллективом, с большим уважением относящиеся к ряду ведущих инженеров, которым они доверяют коллегиальные решения по самым важным вопросам деятельности своего КБ.

Симонов, на мой взгляд, сложился, как ярко выраженный авторитарный конструктор, умеющий „пробивать“ свои идеи. Поэтому, став на пост заместителя министра и почувствовав вкус власти, он стал вести себя даже не как генеральный конструктор, а как генералиссимус авиационной промышленности, в то время как все должно быть наоборот.

Замминистра — это скорее именно либерал, умеющий руководить огромным „оркестром“ конструкторов и директоров, но ни в коем случае не лидер, который стремится стать „первой скрипкой“. Симонов же как раз и захотел быть „первой скрипкой“ и очень скоро „вошел в клинч“ со многими руководителями авиационных КБ и НИИ. Дело дошло до того, что одному из наших ведущих генеральных конструкторов, разрабатывающих тяжелый четырехдвигательный самолет, Симонов попытался навязать идею пятого двигателя. В кабинете у Михаила Петровича стоял кульман, и он на нем рисовал самолеты — конструкторская жилка брала свое, в то время как рутинная работа некоего „дядьки“, опекающего авиапром, ему была явно не по нраву. Творческие порывы его захлестывали. И получилось так, что практически все ведущие конструкторы страны заняли по отношению к нему негативную позицию — кто-то об этом заявлял открыто, кто-то осуждал его деятельность молча».

«ДОГНАТЬ И ПЕРЕГНАТЬ АМЕРИКУ!»

Самой показательной в этом смысле была история самолета Су-27, который создавался в качестве ответа на появление в США самолета F15. Су-27 начинали до Симонова. Еще в 1969 году в отделе проектов ОКБ Сухого были сделаны первые наброски, компоновки новой машины, на основе которых был подготовлен ее первый вариант. Общее руководство созданием перспективного фронтового истребителя (ПФИ) осуществлял сам Сухой. В 1971 году были сформулированы первые тактико-технические требования Военно-воздушных сил. При их разработке за основу были взяты требования к новому американскому истребителю K15. При этом предусматривалось, что советский истребитель должен превосходить американский аналог по ряду основных параметров на 10%.

В 1973 году у Су-27 появился главный конструктор Наум Черняков, а в 1975 году был завершён эскизный проект, и машиностроительный завод «Кулон» приступил к изготовлению опытных экземпляров. В феврале 1976 года в связи с болезнью Чернякова главным конструктором самолета стал Симонов. В том же году вышло постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР о создании самолета Су-27, считавшееся в Советском Союзе основным документом в «биографии» любого летательного аппарата. Симонов поставил перед собой и коллективом задачу добиться, чтобы новая машина ОКБ превосходила F15 по своим летно-техническим характеристикам не менее чем на 30%. Однако уже в 1977 году он пришел к выводу, что характеристики Су-27 в выбранном варианте почти на 30% хуже тех, которые можно было бы обеспечить, и их нужно значительно улучшить. Испытания первого опытного образца подтвердили, что Су-27 по своим летным качествам уступает американскому F15. Однако министр авиационной промышленности был склонен рассчитывать на возможность постепенной доводки машины принятой компоновки до нужных кондиций.

Второй опытный экземпляр, построенный в 1978 году, вскоре разбился. Тем не менее в том же году в Комсомольске-на-Амуре приступили к подготовке выпуска установочной партии Су-27, в том числе с новым двигателем АЛ-31, который был легче на 500 кг, развивал тягу на 12% выше и потреблял меньше топлива.

Казалось, все шло хорошо. Но против запуска в серию самолета в принятой компоновке возражал сам... его главный конструктор! «Трезво все взвесив, мы поняли, что проигрываем „конкуренту“. Выполнив все пункты технического задания ВВС и ПВО, сделали посредственную машину. Она не соответствовала мировому уровню ни по дальности, ни по маневренности...» Поэтому Симонов упорно настаивал на радикальной переработке проекта, когда машина уже летала и должна была вот-вот поступить в серию.

«МИША, ДАВАЙ СДЕЛАЕМ ТО, ЧТО ТЫ ПРЕДЛАГАЕШЬ»

Какой смелостью надо обладать, чтобы остановить все работы по проектированию и подготовке производства, в которые были вовлечены уже сотни заводов и конструкторских бюро! Но прежде всего нужно было убедить в правоте своих выводов весь административно-командный персонал, от министерства авиационной промышленности до ЦК КПСС. Силы были явно не равные. И тут Михаил Петрович обратился к Ивану Степановичу Силаеву — первому заместителю министра авиационной промышленности СССР, своему однокурснику по КАИ. Силаев, выслушав Симонова, согласился с ним. Но, как опытный и осторожный аппаратчик, посоветовал привлечь к решению этого вопроса науку. Однако ЦАГИ не поддержал Симонова. Выслушав его, там заметили, что все, что предлагает Симонов, уже нашло применение на других машинах и в этом нет ничего нового. Но Симонов далее обратился в Новосибирск, в Сибирский научно-исследовательский институт авиации, к главному аэродинамику института, тоже выпускнику КАИ Станиславу Кашафутдинову. Тот выслушал Симонова и сказал: «Миша, я не вижу, в чем здесь можно заблуждаться, все правильно. Давай сделаем то, что ты предлагаешь». Симонов уже был уверен в правильности своих идей.

Приехав в Москву, он дал команду изготовить четыре модели для продувки в аэродинамических трубах. Результаты получились даже лучше, чем в Новосибирске. С ними Симонов отправился к министру Казакову... Победа была за Симоновым, его компоновка была утверждена министром. Так появилось советское авиационное чудо — Су-27, созданное Симоновым, имя которого занесено на доску почета Галереи славы в Национальном музее авиации и космонавтики в Вашингтоне...

В КАЗАНИ ПРОШЛО ЕГО СТАНОВЛЕНИЕ КАК ИНЖЕНЕРА

«Родился Михаил Петрович Симонов в Ростове-на-Дону 19 октября 1929 года, — читаем в „Казанских историях“. — Его предки были донскими казаками. Дед — крестьянин, потом — рабочий. Отец, Петр Васильевич, и мать, Вера Михайловна, окончили Московский университет по специальности географа и картографа».

«После окончания МГУ в конце 30-х годов отец поступил в аспирантуру, — вспоминает Михаил Петрович. — Родители снимали в Быково квартиру, а там и в то время был большой аэродром. Летали самолеты Туполева, Поликарпова, Калинина. Мне было всего около 10 лет, и эта постоянная близость к самолетам, желание видеть их каждый день сыграли свою роль в определении жизненного выбора.

Перед войной отца назначили заведующим отделения экономической географии Казахского филиала Академии наук СССР. Наша семья переехала в Алма-Ату. Рядом с Алатау можно почувствовать и высоту, и пространство. Часто я забирался на ближайший хребет, и возникало ощущение реального полета».

В первые месяцы войны Петр Симонов ушел на фронт. В ноябре 1942 года пришла в Алма-Ату горестная весть: в ожесточенном бою на подступах к Сталинграду он пал смертью храбрых. После войны Симонов с мамой и маленьким братом переехали на родину в Ростов-на-Дону. В школе он увлекался авиамоделями, и первая должность,

за которую 15-летний юноша получил зарплату, звучала солидно — заведующий авиамодельным кабинетом Дворца пионеров.

Окончив с отличием десятилетку, Михаил Петрович поступил в Новочеркасский политехнический институт на механический факультет по специальности «проектирование автомобилей» (авиационных институтов поблизости не было). Учился блестяще, получал повышенную стипендию, занимался спортом, стал чемпионом Ростовской области по велоспорту. И вдруг, сдав экзамены за четвертый курс, почти готовый инженер понял, что пошел не туда. Позвала давняя мечта. Послал заявление с просьбой о переводе сразу в два авиационных института: Московский и Казанский. Москва не ответила, а из Казани пришло приглашение. Михаил оставил земную механику, чтобы заняться небесной.

Михаил Симонов был зачислен в КАИ (ныне — КГТУ им. Туполева) на 4-й курс. В 1953 году при КАИ создали планерный кружок, а в 1956 году преобразовали его в Студенческое конструкторское бюро (СКБ). Основным организатором стал недавний выпускник Симонов.

Более чем на 15 лет судьба связала Симонова с Казанью. Здесь прошло его становление как инженера по самолетостроению, еще на студенческой скамье развился талант авиационного конструктора. Рано у Михаила проявилась и незаурядная организаторская жилка. Еще будучи студентом, он стал одним из инициаторов создания в ДОСААФ СССР общественного студенческого КБ спортивной авиации, а затем в течение пяти лет был его руководителем и главным конструктором.

В этот период студенческим КБ было создано несколько типов планеров. Наиболее удачным оказался двухместный цельнометаллический учебный КАИ-12, который почти сразу же пошел в серию (выпущено 800 экземпляров), ими были оснащены многие аэроклубы. У Михаила возникла идея создать совершенно новый планер. В результате долгих экспериментов и исследований появился КАИ-19. Несмотря на большой размах крыльев — 20 метров — и их малую толщину, планер имел большой запас прочности. С высоты в один километр он мог пролететь 45 километров.

Успехи КБ спортивной авиации были настолько значительны, что их заметили в Министерстве авиационной промышленности. На базе СКБ был создан первый в стране ОКБ спортивной авиации, где были созданы первые в СССР цельнометаллические рекордные планеры КАИ-11, КАИ-12, КАИ-14, КАИ-17, КАИ-19. В 1969-м Симонов был переведен из Казани в Москву...

Американские ВВС в середине 60-х годов выдали заказ фирмам США на разработку сверхзвукового всепогодного ударного самолета с большой дальностью полета. Эта машина получила обозначение F-111. КБ Сухого было поручено создать самолет с соответствующей дальностью полета, способный совершать сверхзвуковой полет на малых и больших высотах, быть всепогодным, иметь большую грузоподъемность, обладать широким ассортиментом управляемых и неуправляемых средств поражения. КБ совместно со смежниками эту сложную задачу решило успешно. Советские конструкторы спроектировали мощный двухдвигательный сверхзвуковой бомбардировщик-ракетоносец полетным весом в 39 тонн и с крылом изменяемой геометрии.

Впервые при нем на боевом самолете смонтировали бортовую цифровую вычислительную машину — БЦВМ. Ее интегрировали в навигационно-прицельный комплекс и систему автоматического управления самолетом. Все эти и другие многочисленные возможности были задействованы на самолете в первый раз. Самолет получил наименование Су-24, заводской индекс — Т-6, или просто «шестерка».

Вскоре Симонову поручили возглавить государственные испытания Су-24 — по существу, первого сложнейшего комплекса вооружения в авиации, обеспечивающего

тактическое блокирование вражеских частей далеко за пределами дислокации войск первого эшелона. Такого еще у нас не было.

Некоторых в КБ это поручение удивило, они сомневались: удастся ли специалисту, пришедшему «со стороны», успешно и вовремя выполнить это задание? А многие считали, что кое-кто из руководства КБ, видя в Симонове будущего конкурента, специально подставил его на сложную работу в надежде, что он сломается на ней. Но эти предположения не оправдались.

Он появился на подмосковной летно-испытательной станции КБ в Жуковском. Тогда шел заводской этап отработки прицельно-навигационной системы «Пума». Испытательная бригада состояла из опытных ведущих специалистов, они весьма скептически встретили нового заместителя главного конструктора, ответственного за летные испытания Су-24. За первыми его шагами внимательно наблюдали, подвергая все его действия строгой оценке. Когда же в августе 1972 года испытания перебазировались на южный полигон в Ахтубинске для следующих этапов испытаний, связь с руководством КБ велась в основном по специальному каналу ВЧ, и все решения Симонов принимал сам.

«БЛАГОДАРЯ ОТЛИЧНОЙ ПАМЯТИ СИМОНОВ ДЕРЖАЛ В ГОЛОВЕ ОГРОМНУЮ ИНФОРМАЦИЮ»

В этот ответственный период во многом раскрылись его инженерно-технические знания, организаторские способности, целеустремленность. И еще бывалых испытателей и специалистов, привыкших к постоянным большим нагрузкам, удивляли его выносливость, упорство. С утра до позднего вечера на своей машине или на попутках, а иногда и просто пешком мотался он между ангаром и стоянкой, стартом и группой анализа, КП и штабом авиачасти, а на аэродроме это всё концы не ближние, километры немалые. Успевал везде, особенно там, где намечалась задержка.

Симонов, как конструктор, блестяще знающий законы аэродинамики, прочности и все прочие, касающиеся создания самолетов, в сложных ситуациях и даже при повреждениях самолетов лично принимал решения о возможности дальнейшей их эксплуатации или определял временные ограничения в полете, беря полностью ответственность на себя.

Был такой случай. На Су-24 появился дефект, и механик отказался выпустить его в полет. На гладкой, как стекло, поверхности одной из деталей обнаружилась крошечная трещина. Конечно, теоретически это могло привести к опасным последствиям. Но нельзя было терять темпов испытаний бомбардировщика, который должен был стать достойным паритетом американскому F111. Тогда Симонов сам подписал за механика полетный лист и выпустил самолет. Полеты на пикирование прошли успешно. И сразу же после их окончания Су-24 поставили на доработку. «Возможно, в другом случае, — говорит Симонов, — я такого не разрешил бы».

Благодаря отличной памяти, Симонов держал в голове огромную информацию о полученных в ходе испытаний результатах, его доклады, например, на заседании госкомиссии были всегда убедительными, деловыми, конкретными. При этом никогда не выходил из себя, а тех, кто кипятился или наускакивал на его «подопечный» самолет, он останавливал острым словом.

Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель генерал-майор авиации Бежевец писал: «Руководя испытаниями, Михаил Петрович работал без шума и суеты, разбирался во всех, казалось бы, неразрешимых проблемах. Его вдумчивый творческий подход к решению любого вопроса imponировал всем. В конце 1973 года Су-24 передали в наши руки, руки военных испытателей, которые должны были подтвердить или уточнить основные характеристики самолета, подробно исследовать его поведение на всех режимах. Самолету предоставили „зеленую улицу“».

Летчики и инженеры-испытатели трудились напряженно. Су-24 по мере освоения все больше им нравился своими возможностями, уникальным оборудованием и удобными условиями для взаимодействия экипажа. Кроме того, что он был двухместным — летчик

и штурман сидели рядом. Темп работы все нарастал. В конце испытывалось уже 17 самолетов, выпущенных малой серией на Новосибирском авиационном заводе им. Чкалова.

«СИТУАЦИЯ РАЗВИВАЛАСЬ В БЕЗВЫХОДНОМ НАПРАВЛЕНИИ»

В ходе испытаний произошла катастрофа. Читаем далее в «Казанских историях»: «В тот день летчик Лаврентьев и штурман Юров взлетели для определения точности бомбометания по наземным целям. Ничто не предвещало беды. Экипаж выполнял один за другим заходы на цель на высоте 1000 м на скорости полета 1000 км/ч. Уже наполовину выполнено задание: бомбы точно накрывали цель. И вдруг... Лаврентьев ровным, спокойным голосом сообщил на командный пункт: „Выключаю правый двигатель, захожу на цель аварийного сброса бомб, задание прекращаю“. Через несколько секунд метка на экране локатора исчезла. На неоднократные запросы экипаж не отвечал.

По данным наземных средств контроля и по бортовым самописцам удалось восстановить последние минуты полета и причину катастрофы. На пленке четко видно, как в последнем заходе в хвостовой части правого двигателя возник пожар. Лаврентьев своевременно заметил по приборам ненормальную работу двигателя и выключил его. К сожалению, он не знал, что ситуация развивалась в безвыходном направлении.

При расследовании катастрофы было установлено, что из-за разрушения лопатки компрессора возник так называемый титановый пожар двигателя, при котором температура пламени особенно высока. За несколько секунд пламя вывело из строя тягу управления одной половины стабилизатора, она под действием потока отклонилась на упор. Самолет стал вращаться вокруг продольной оси, потеряв управление, устремился к земле. Летчик настойчиво боролся за спасение Су-24. Он активно действовал всеми рулями, чтобы восстановить управляемый полет.

Всего 11 секунд прошло от момента развития аварийной ситуации до падения самолета. Несколько секунд — а сколько движений, сколько борьбы экипажа зафиксировано на пленке черного ящика за спасение Су-24!

Испытания были приостановлены до выяснения истинных причин катастрофы. Комиссия подробно проанализировала все обстоятельства происшествия. В конструкцию двигателя были внесены изменения для предотвращения пожара. В эти дни в пышной шевелюре Симонова появилась первая прядь седых волос...»

«ОН ВСЕ ПРЕОДОЛЕЛ, МОЖЕТ БЫТЬ, С РИСКОМ ДЛЯ ЖИЗНИ»

Заслуживает бесконечного восхищения смелость и настойчивость, с которыми Симонов входил в рыночную экономику. Ситуация обострилась после распада СССР. Исчезло Министерство авиационной промышленности, а вместе с ним и госзаказ. Деньги можно было заработать, только отыскивая заказчика самим. Был создан кооператив «Аэропорт» для производства спортивных самолетов, построены теплицы, приобретена ферма для разведения свиней.

В те годы единственным крупным покупателем советской, а чуть позднее уже российской военной техники был Китай. Симонов на тот момент определил Поднебесную в качестве главной торговой площадки для продвижения «товара» ОКБ. Понуждали обстоятельства: пять месяцев не было зарплаты, и ради спасения фирмы он решился на крайне непростой шаг: продать китайцам несколько боевых Су-27. На этом пути его ожидали мощные бюрократические препятствия, в преодолении которых Симонов был одинок. Тем не менее он все преодолел, может быть, с риском для жизни, но получил разрешение на лицензию на продажу Су-27.

Далее были переговоры и подготовка контракта на поставку Су-27 Китаю. Каждая машина оценивалась в \$30 миллионов. Переговоры были трудные, но прошли успешно. «Поражало, с какой уверенностью держался на переговорах Михаил Петрович, совершенно на равных общаясь с высокопоставленными чиновниками, — вспоминает профессор Локшин. — Не знаю, специально или нет, но он нередко даже опаздывал,

заставлял китайцев ждать себя. Какое же надо было иметь самообладание и уверенность! Я, признаться, дрожал от неуверенности. Но Симонов проявил себя там как яркая личность, вел себя как человек, знающий себе цену, с которым надо считаться!»

Михаил Петрович не только сохранил, но и создал условия для дальнейшего развития ОКБ, помогал удерживать два серийных предприятия — Комсомольский-на-Амуре и Иркутский авиационные заводы, — а также многочисленных смежников. «Я считаю продвижение в Китай самолетов „Су“, — говорит бывший президент Объединенной авиастроительной корпорации **Алексей Федоров**, — личной заслугой Михаила Петровича. Сколько времени он уделял этому, сколько потратил сил, сколько выслушал в свой адрес претензий и нареканий, мол, Родину продаешь! Если бы не он, не было бы сегодня ОКБ Сухого, не было бы в нынешнем их состоянии заводов в Иркутске и Комсомольске-на-Амуре».

Далее был не менее успешный контракт с Индией. Симонов проявил себя как менеджер высочайшего уровня. Он вывел «сушки» на мировой рынок, экспорт которых прежде был вообще под запретом, оказался у истоков отечественной практики создания коммерческих вариантов боевых самолетов. Сумев договориться об их поставке в Китай, а затем в Индию, Михаил Петрович обеспечил ОКБ Сухого лидирующие позиции на рынке боевых самолетов.

Чувство благодарности и гордости за родной институт всегда было с ним. На церемонии награждения Симонова золотой медалью им. Шухова Михаил Петрович в ответной речи, обращаясь к ректору МАИ **Александру Матвееву**, сказал: «Александр Макарович, не обижайтесь, МАИ готовит хороших специалистов, но лучших авиационных конструкторов готовит КАИ».

Герой России, лауреат Ленинской премии, дважды лауреат государственной премии РФ, лауреат премии правительства России, кавалер ордена трудового Красного Знамени, золотой медали им. Шухова, народный депутат Государственной Думы, «Человек-легенда авиакосмической промышленности» (по версии редакции журнала Aviation and Space Technology), «Человек века» (по версии «Международного объединенного биографического центра»), «Лучший авиаконструктор современности» (по версии фонда безопасности полетов), доктор технических наук, профессор, почетный профессор КАИ Михаил Петрович Симонов скончался 4 марта 2011 года на 82-м году жизни после тяжелой и продолжительной болезни.

Реальное время:

«Синтез» и в 45 ягодка: один из ведущих ватерпольных клубов России отметил свой юбилей (отрывок)

<https://realnoevremya.ru/articles/133886-vk-sintez-otmetil-svoe-45-letie>

25.03.19

Принять участие в мероприятии мог любой желающий. Спортсменам предлагалось выбрать одну из трех дистанций: 1, 3 или 5 километров. Организаторы акции таким образом хотели привлечь внимание граждан к простому способу профилактики инсульта - с помощью физической нагрузки в виде скандинавской ходьбы. А в плей-офф вышли на «Нур-Султан»



Строго говоря, празднования по поводу своего 45-летия клуб организовал на полгода раньше официальной даты — днем рождения «Синтеза» принято считать ноябрь 1974-го, когда был проведен первый ватерпольный турнир на приз бассейна «Оргсинтез», при котором и была организована первая взрослая команда. По словам президента «Синтеза» Ирека Зиннурова, никто пересматривать хронологию не собирается — просто ватерполистам захотелось собрать болельщиков, юных спортсменов и ветеранов в последний день регулярного первенства, чтобы получить позитивный заряд на предстоящий в апреле плей-офф. Среди гостей праздника оказался и известный комментатор и постоянный автор «Реального времени» Александр Норден.

<...>

— О чем вы мечтаете?

— Провести первенство Татарстана, чтобы и на местах растить своих воспитанников. Помню, несколько лет назад Богачев (президент БК УНИКС Евгений Богачев, — прим. ред.) с пафосом говорил: «Наконец-то у нас в стартовой пятёрке играют пять иностранцев!». Плакать от такого надо, а не гордиться! Со своими надо возиться, а готовых взял, поставил и никаких хлопот.



Валерий Лелюх, руководивший «Синтезом» целых два десятилетия и справивший в прошлом году 75-летний юбилей, продолжает воспитывать юных казанских ватерполистов

— Я на Федерации водного поло РТ предлагал провести сравнительный анализ достижений спортшкол по игровым видам спорта, например за последние 10 лет, — вступает в разговор Голле.

— Вы увидите, что на ватерполистов тратится меньше всего средств, а отдача от них самая высокая. Когда работал в спорткомитете, еще помню, ни волейболистов, ни баскетболистов на [первенстве] России, не говорю о Союзе, и близко не было, а школа «Синтеза», при копеечных затратах, что тогда, что сейчас, постоянно в призах.

— У нас, у школы, нет своей базы. Почти все тренеры работают в «Олимпе», но он принадлежит КНИТУ-КАИ. И даже в этих условиях мы не собираемся изменять своему курсу на подготовку собственных кадров, — заключает Лелюх.

Университет талантов:

«Кадры будущего для регионов»: в Татарстане определены победители республиканского этапа

<https://utalents.ru/news/2019/03/25/kadry-budushchego-dlya-regionov-v-tatarstane-opredelilis-pobediteli-respublikanskogo-etapa>

25.03.19



Участники стратегической инициативы защитили свои проекты

24 марта в Министерстве образования и науки Республики Татарстан состоялся республиканский этап федеральной стратегической инициативы [«Кадры будущего для регионов»](#). Эта инициатива начала свою реализацию в апреле прошлого года, когда стартовал отбор участников 14–17 лет. Летом состоялось обучение тьюторов и наставников, а также [проектная школа](#) участников стратегической инициативы, где школьники, прошедшие отбор, научились взаимодействию и работе в команде, познакомились с азами проектной деятельности и начали работу над проектами. В течение этого времени участники прошли еще одну [проектную школу](#), обучились на цифровой платформе «Мобильное электронное образование», вместе с наставниками усовершенствовали свои проекты и прошли стажировки в министерствах, ведомствах, образовательных и культурных учреждениях нашей республики.

33 школьника из Казани, Набережных Челнов, Нижнекамска, Бугульмы, а также из Алькеевского, Зеленодольского, Актанышского, Альметьевского, Верхнеуслонского, Нурлатского, Лениногорского, Сабинского и Елабужского районов Татарстана, представили 11 проектов:

1. «ofCOS»
2. «GeoEnglish»
3. «Развитие и распространение национальной культуры Республики Татарстан»
4. «ART-движение»
5. «Социально-экологическая корпорация»
6. «Эко-Х»
7. Eco World
8. «Я и силовая подготовка»
9. «RoboRescue»
10. «Хайпа.net в истории»
11. «Лев Прав»

Исполнительный директор Университета Талантов **Айдар Акмалов** рассказал о запросах школьников на реализацию профильных проектов, например, экологических. Соответствующие министерства и ведомства позитивно отнеслись к этой инициативе и помогли провести серию встреч в [Госсовете](#), [Министерстве экологии и природных ресурсов РТ](#), [Министерстве молодежи РТ](#). Также Айдар Фаритович отметил, что в следующем году больший упор будет сделан на связку студент–школьник, чтобы ребята могли эффективно взаимодействовать и сотрудничать друг с другом. В качестве отборочного испытания останется творческая работа – эссе, которое позволяет понять, как мыслит молодой человек.

Перед защитой проектов **Айнур Ахметов**, тренер по ораторскому мастерству, провел для участников инициативы мастер-класс по публичным выступлениям. Первое, что нужно помнить участнику во время выступления – перед кем и с какой целью он стоит. От этого зависит успех выступления. Айнур выделил 6 составляющих успешного спикера:

1. голос;
2. интонация;
3. жестикуляция;
4. поза;
5. взгляд;
6. мимика.

Спикер посоветовал участникам во время выступлений использовать тембр голоса чуть ниже среднего, чтобы внушать доверие слушателям. Также важен правильный настрой. Можно сделать разминку или поулыбаться в течение 3–4 минут. Это поможет настроиться на нужный лад и избавиться от внутренних зажимов.

Чтобы привлечь публику, важно уметь делать паузы и менять интонацию голоса. Язык тела не менее важен. Нужно постараться избегать резких и оборванных движений. Устойчивой и уверенной позы поможет добиться третья позиция классического танца.

После мастер-класса ребята приступили к публичной защите своих проектов, которые они разрабатывали на протяжении 9 месяцев. В качестве экспертов выступили Айдар Акмалов, руководители проектов Департамента развития новых форм образования Агентства стратегических инициатив **Елена Думчева**, **Анастасия Тюрина** и начальник управления общего образования министерства образования Республики Татарстан **Тамара Федорова**. Работы оценивались по следующим критериям: целеполагание, планирование, продукт, рефлексия, презентация, командность. По результатам защиты пять проектов выделили как самые качественные и лучшие. Авторы этих проектов получили возможность презентовать свои разработки на площадке Всероссийского форума «Наставник» (г. Москва). Места распределили следующим образом:

1. «ofCOS»: **Никита Павлов**, ученик 10 класса Инженерного лицей-интерната КНИТУ-КАИ (г. Казань); **Аделия Гарипова**, ученица 10 класса лицея № 9 им. А. С. Пушкина (г. Зеленодольск); **Диана Гиззатуллина**, **Ильсина Галимова**, **Алина Хамидова** – ученицы 8 класса средней школы № 10 (г. Елабуга);
2. «Развитие и распространение национальной культуры Республики Татарстан»: **Ильсаф Габизов**, ученик 11 класса Шеморданского лицея (Сабинский р-н);
3. «Эко-Х»: **Алина Габдуллина**, ученица 10 класса школы № 31 с углубленным изучением отдельных предметов (Нижнекамский р-н); **Виолетта Ахметова**, ученица 10 класса средней школы № 41 (г. Казань); **Аделя Зиннатуллина**, ученица 10 класса специализированного олимпиадно-научного центра «СолНЦе» (г. Казань); **Надежда Хохлова**, ученица 10 класса школы № 13 (г. Бугульма);

4. «ART-движение»: **Зиля Дарзиманова**, ученица 10 класса Кичучатовской школы (Альметьевский р-н); **Виолетта Крайнова**, ученица 10 класса Шеланговской школы (Верхнеуслонский р-н); **Ева Охотникова**, ученица 9 класса школы № 35 (г. Набережные Челны);
5. «Социально-экологическая корпорация»: **Ильдар Мустафин**, студент 1 курса Лениногорского музыкально-художественного педагогического колледжа; **Аделина Яруллина**, ученица 8 класса школы № 10 (Елабужский р-н).

Кроме этого, были объявлены имена пяти участников инициативы, которые в сентябре поедут в международный детский центр «Артек». Ими стали авторы лучших проектов Никита Павлов, Зиля Дарзиманова, Надежда Хохлова, а также ученик 9 класса Лицея № 1 (г. Зеленодольск) **Руслан Порванов** и ученик 9 класса Гимназии № 11 (г. Лениногорск) **Даниил Онюшкин**.

Эльза Ампилогова, ученица 11 класса школы № 2 (г. Нурлат), рассказала, что начала интересоваться кибернетикой около пяти лет назад:

– Я начала с теоретической части, а потом перешла к практике, например, стала думать, чем заменить дорогостоящий прибор и как добиться эффективности разработки. Я со своим напарником Русланом Порвановым часто вижу новости о человеческих жертвах во время чрезвычайных ситуаций. Так пришла идея развивать инфраструктуру МЧС путем создания роботов. Приходилось изучать все самостоятельно, нам помогали учебные пособия и студенты Университета Иннополис. В ближайших планах доработать наших трех роботов и внедрить изменения в МЧС. Через 1–2 года мы бы хотели углубить свои знания настолько, чтобы создавать собственные технологии.

Проект Эльзы и Руслана называется «RoboRescue». Во время презентации ребята показали чертежи трех своих роботов, а одного из них они продемонстрировали вживую. Их роботы-помощники призваны помогать сотрудникам МЧС во время поисковых операций, например, после обрушения лавин. Слоган проекта – «Безопасный шаг в будущее» – демонстрирует неравнодушие ребят к судьбе людей.

Тамара Федорова отметила, что за эти девять месяцев была проделана большая работа:

– Я очень рада, что проектным офисом инициативы стал именно Университет Талантов. Во время моей беседы с представителями АСИ я услышала очень много добрых слов о ребятах-участниках и их работах. Они первопроходцы, которые демонстрируют свои проекты. Сегодняшний результат – это не только их результат, но ещё и учителей, педагогов и родителей.

Команда Никиты Павлова, студента Университета Талантов, разработала проект лингвистической школы «ofCOS». Ребята провели анализ рынка в сфере обучения иностранным языкам, а также изучили конкурентов. На основе полученных данных школьники собрали команду и сформировали полноценную структуру проекта. Их лингвистическая школа также состоит из пресс-службы, отделов «Событийный менеджмент», «Стратегическое развитие», «Исследование и аналитика» и экспертного сообщества. Никита рассказал, с какими трудностями им пришлось столкнуться при совместной работе и как они справились с поставленными задачами:

– Нам было тяжело общаться на расстоянии, также ситуацию усложняли возрастные различия и разный опыт проектной деятельности. Члены моей команды впервые познакомились с проектной работой на этой инициативе. Идею для проекта нужно было выбрать за ограниченное количество времени. Мы сразу выбрали сферу образования, но надо было обозначить более узкую тему. Мы выбрали иностранные языки. Это не совсем моя сфера, но я решил участвовать в этом, чтобы развить навыки и опыт в социальной сфере. Сейчас мы продолжаем работать и планируем коммерциализировать наши разработанные курсы.

Тетюшские зори:

Видеоролик «Красота в глазах смотрящего» получил высокую оценку жюри конкурса

<http://tetyushy.ru/news/obshchestvo/videorolik-krasota-v-glazakh-smotryashchego-poluchil-vysokuyu-otsenku-zhyuri-konkursa>

25.03.19



Руководитель работы Кострина Е.Н. отмечена в номинации «Лучшее научное руководство».

(Тетюши, 25 марта, "Тетюшские зори", Елена Кострина, фото автора). **Первое место в номинации «Видеоролик» (старшей возрастной группы) ежегодного Конкурса компьютерного творчества «UPgrade», организованного ФГБОУ ВО «Казанский национальный исследовательский технический университет имени А.Н. Туполева - КАИ», удостоена работа Игоря Зарубина, студента Тетюшского государственного колледжа гражданской защиты и Эдуарды Гильмановой, учащейся МБОУ ТСОШ №1.**

Видеоролик «Красота в глазах смотрящего» получил высокую оценку жюри конкурса. Руководитель работы Кострина Е.Н. отмечена в номинации «Лучшее научное руководство».

Советский спорт:

В Казани стартовали матчи Студенческой баскетбольной лиги РТ

<https://www.sovsport.ru/ssr/2:894467>

27.03.19



21 марта в Казани стартовали игры Чемпионата Студенческой баскетбольной лиги РТ «Высшей лиги» среди мужских и женских команд.

В состав «Высшей лиги» Чемпионата СБЛ РТ входят команды вузов КНИТУ, Поволжской Академии спорта, КФУ, КНИТУ-КАИ, КГАСУ, КГМУ и КГЭУ. Игры пройдут до 15 апреля, результаты которых пойдут в зачет Спартакиады вузов РТ.

С календарем игр можно ознакомиться [здесь](#).

Международный промышленный портал: V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

<https://promvest.info/ru/post-relizyi-vyistavok/v-mejdunarodnyiy-forum-avtomobilestroeniya-respubliki-tatarstan/>

27.03.19

С 26 по 28 февраля в Казани при поддержке ведущего международного выставочного бренда в области автозапчастей, компонентов и оборудования для автосервиса Automechanika, в пятый раз прошли Международный форум и выставка автомобилестроения TIAF supported by Automechanika 2019. Организаторами мероприятия выступили: Ассоциация европейского бизнеса (АЕБ), Министерство промышленности и торговли Республики Татарстан, Российское представительство Messe Frankfurt GmbH, ОАО «Казанская ярмарка».

TIAF снова подтвердил статус ключевого мероприятия для индустрии автокомпонентов в Поволжье.

В торжественной церемонии открытия форума и выставки принимали участие: исполняющий обязанности Премьер-министра Республики Татарстан Р. К. Нигматуллин, генеральный директор Ассоциации Европейского Бизнеса Доктор Франк Шауфф, заместитель Премьер-министра Республики Татарстан - министр промышленности и торговли Республики Татарстан А.А. Каримов, президент совместного предприятия Форд Соллерс А. Ш. Ширинов, вице-президент Messe Frankfurt Exhibition GmbH (Мессе Франкфурт Экзибишн Гмбх) Михаэль Йоханнес, генеральный директор ООО «Мессе Франкфурт Рус» Ойген Аллес, ассистент генерального директора Международной конгрессной и выставочной компании Провинции Чжэцзян Чжао Синм, заместитель генерального консула Китайской Народной Республики в г. Казани Чэн Вэй, генеральный директор ОАО «Казанская ярмарка» Л.Л. Семёнов.

Открыла работу форума сессия: «От хайпа вокруг беспилотного автомобиля к внедрению, совместно с НТИ «Автонет». В ней приняли участие представители компаний IBM, Байтен Буркхардт, центр технологий компонентов робототехники и мехатроники Университета Иннополис, а также мэр города Иннополис. Участники обсудили с аудиторией, как высокоавтоматизированные автомобили будут общаться друг с другом, а также тенденции развития, прогнозы и законодательные аспекты. Пленарная сессия «Перспективы и тенденции внедрения инноваций в автопроме» завершила первый день форума. В ней приняли участие представители Министерства промышленности и торговли РФ, Евразийской экономической комиссии, аналитического центра при Правительстве РФ, Российского экспортного центра, Даймлер Камаз, КППМГ, Омниконм. Участники обсудили государственную поддержку автомобильной отрасли; успехи, вызовы и новые проекты автомобильной промышленности в республике Татарстан; стратегию развития автопрома в России до 2025 года; стратегию экспорта.

Практический кейс о возможности повышения эффективности дилерской сети открыл второй день форума. Данил Меркель, директор по маркетингу компании TradeDealer, рассказал о примере компании Toyota. Форум продолжила сессия, посвященная вопросам о локализации производства. Тему обсуждали спикеры от компаний РУСАЛ, Джошкунуз Алабуга, Коллини, Автотор, Омрон, ОЭЗ Алабуга, DLA Piper и другие. Деловую программу продолжили B2B-встречи автопроизводителей и оптовых закупщиков с поставщиками из России. Закупщики были представлены компаниями: Форд Соллерс; ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС; Вольво Восток; Автотор Холдинг; Джошкунуз Алабуга; ОЭЗ «Алабуга»; Ассоциация предприятий машиностроения

«Кластер автомобильной промышленности Самарской области»; ЕЛАЗ; ПАО «КАМАЗ»; Naval Motor Manufacturing Rus.

Также 27 февраля на площадке TIAF состоялись следующие мероприятия: семинар «Как повысить продажи автосервиса минимум на 15% - практические рецепты»; секция «Engineering Slam» - Международный формат популяризации результатов научных исследований в промышленности (автомобилестроении), организатором которой выступил КНИТУ-КАИ.

Традиционно в рамках форума TIAF supported by Automechanika успешно прошла выставка, в которой приняли участие более 150 компаний. Они продемонстрировали разработки ведущих автопроизводителей, производителей и поставщиков запасных частей, автокомпонентов, оборудования для обслуживания автомобилей из России, Турции, Польши, Беларуси и Китая.

Экспонентами выставки стали компании: Ford Sollers, Союз экспортеров автомобильной промышленности Турции - OIB (Турция), ООО НПП «Лосев» (резидент Сколково), FRISTOM (Польша), Хэйлуунцзянская научно-техническая компания Лунфэй (Китай), ЗАО «Энергомаш», ООО «ПромТехПласт», GOLDEN SNAIL, ООО «АВК-ОТО», ООО «Авольта Рус», ООО «АДС» диллер компании Webasto, ООО «АтлантАвто», ООО «Беккери Компани», ОАО «БелОМО» (Республика Беларусь), ООО «ЕвроАЛКА», ООО «Завод Профтермо», ООО «Кинетика-М», ООО «Компания Турбонайзер», РемКом, ООО «Тат-Экспорт», ООО ТД «Блик», ООО Фабрика Нетканых Материалов «Весь Мир» и другие.

В рамках 50-летия ПАО «КАМАЗ» в выставочной экспозиции был представлен автомобиль «КАМАЗ-Мастер», который участвовал в ралли «Дакар».

Третий раз подряд в рамках выставочной экспозиции Форума TIAF supported by Automechanika 2019 была представлена национальная экспозиция китайских производителей автомобильных компонентов. В ней приняли участие 67 компаний из Китая.

Также во второй день работы выставки и форума прошли бизнес-встречи с китайскими производителями и поставщиками первого уровня, в рамках которых состоялось порядка 90 переговоров.

Поставщиков 1 уровня представляли компании, такие как Taizhou Greco Rubber Belt Co. Ltd, Ruili Group Ruian Auto Parts Co Ltd, Heze OU Des Nozzle Pump Co. LTD, Jiangsu Yarujie Auto Parts Co. Ltd, Xingtai City Tight Rubber Product Co. LTD, Zhejiang Nessie Import and Export Trade Co. LTD, Brother Star Auto Fittings Co. Ltd, Zhejiang Shunwo Auto Parts Manufacturing Co. Ltd, Yueqing Hualong Mechanical Accessories Factory, Wenzhou Ammysun Auto Parts Co. Ltd и другие. Они продемонстрировали тормозные камеры и диски, фильтры, кондиционеры, радиаторы, коробки передач и запасные части к ним, фары, стеклоочистители, катушки зажигания и многое другое.

Завершилась работа Международного форума TIAF supported by Automechanika 2019 поездкой на производственную площадку Ford Sollers в Елабуге.

Форум и выставка TIAF supported by Automechanika 2019 предоставили участникам возможность за три дня ознакомиться с прогнозами развития автоиндустрии, секретами успеха и инновациями в производстве, а также продемонстрировать свою продукцию и услуги потенциальным заказчикам, установить прямые деловые контакты с представителями компаний, занимающихся производством, ремонтом и обслуживанием автомобилей, и предприятий оптовой и розничной торговли автокомпонентами.

События:**В Казани подано уведомление о проведении на площади Свободы массового пикета в защиту Арских казарм**

<https://www.idelreal.org/a/29847129.html>

28.03.19



Активист **Никита Храмов** сегодня, **28 марта**, подал в исполком Казани уведомления о проведении **11 апреля** массового пикета с требованием включить здания Арских казарм в реестр объектов культурного наследия.

Активисты просят согласовать акцию на площади Свободы — напротив здания Кабинета министров Татарстана. "Пикет будет проведен на расстоянии более 50 метров от здания КНИТУ-КАИ", — сказано в уведомлении.

Напомним, один из корпусов Арских казарм разрушили в ночь с 5 на 6 марта. На территории бывшего Октябрьского городка уже несколько лет строят ЖК "Арт-сити". Общественность настаивает на сохранении комплекса казарм.

На прошлой неделе официальный представитель Казанского Кремля **Лилия Галимова** заявила, что снос Арских казарм должен быть приостановлен. Три здания включены в список объектов с признаками культурного наследия, но объектами культурного наследия они не признаны. Окончательное решение о статусе Арских казарм должно быть принято после проведения исторических исследований.

НОВОСТИ НАУКИ И ОБРАЗОВАНИЯ

Татар-информ: Школьников и педагогов Татарстана приглашают на онлайн- обучение центра «Сириус»

<https://www.tatar-inform.ru/news/2019/03/21/645920/>

21.03.19

Видеолекции и интерактивные упражнения разработали преподаватели ведущих школ и вузов России.

(Казань, 21 марта, «Татар-информ»). Центр «Сириус» запустил онлайн-курсы дополнительного образования от ведущих преподавателей России. Онлайн-школа открыта для учащихся, родителей и педагогов, сообщает Минобрнауки РТ.

«На сегодня на ресурсе представлены три дистанционные программы по олимпиадной геометрии уровня седьмого, восьмого и девятого классов, содержащие более 100 видеороликов и 600 задач», – говорится в сообщении министерства.

В ближайшее время планируется запустить новые математические курсы, а также программы по другим предметам.

Курсы представляют собой видеолекции и интерактивные упражнения, которые разработали преподаватели ведущих школ и вузов России. Зарегистрироваться на обучение можно до 1 мая.

Образовательный центр «Сириус» создан в Сочи по инициативе Президента РФ Владимира Путина. Цель его работы – выявление, развитие и профессиональная поддержка одаренных детей в области искусств, спорта, естественнонаучных дисциплин, техническом творчестве. Каждый месяц в «Сириус» приезжают 800 детей в возрасте 10 – 17 лет из различных регионов России.

Парламентская газета:

Разработчикам дадут право самим продавать свои изобретения

https://www.pnp.ru/economics/razrabotchikam-dadut-pravo-samim-prodavat-svoi-izobreteniya.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

28.03.19

Руководитель Роспатента Григорий Ивлиев в интервью «Российской газете» в четверг сообщил о разработке подконтрольной ему службой законопроекта, закрепляющего за автором долю в доходах, получаемых в результате использования его изобретения.

Кроме того, по его словам, изобретателю планируется дать право самостоятельно реализовать свою идею на рынке, если его работодатель не сделал этого в течение 3-4 лет.

«Мы готовим законопроект о служебных изобретениях, где будут перечислены все стимулы для изобретателя, чтобы он мог максимально активно включиться в работу по внедрению изобретения», — рассказал Ивлиев.

По его оценке, автор изобретения охотнее будет заниматься внедрением своих разработок, когда будет в этом материально заинтересован. Однако в настоящее время такой заинтересованности у креативных сотрудников нет, поскольку они даже не являются патентообладателями, результаты их интеллектуальной деятельности принадлежат работодателю.

Ивлиев назвал налаживание «мостов» между наукой и реальным сектором экономики «важной самостоятельной проблемой».

Руководитель федеральной профильной службы убежден, что также необходимо вводить экономическое, налоговое стимулирование для предприятий, внедряющих запатентованные научные разработки отечественных изобретателей, поддерживать их на госуровне.

«Не случайно в указе президента появилось требование создать центры трансфера технологий, которые свяжут науку с производством. Ключевое звено здесь — повышение квалификации всех сторон процесса», — подчеркнул он.



НОВОСТИ ИННОВАЦИЙ

N+1:

Mitsubishi разработала пару автономных пожарных роботов<https://nplus1.ru/news/2019/03/26/firefighters>

26.03.19

*Mitsubishi Heavy Industries*

Компания Mitsubishi Heavy Industries представила двух пожарных роботов, способных самостоятельно тушить пожар. Один из роботов оснащен лафетным стволом для тушения пожара, а второй отвечает за размотку пожарного рукава и транспортировку его конца к гидранту или пожарному насосу. Работу устройств продемонстрировали в Токио в конце марта, [сообщается](#) на сайте компании.

Зачастую пожарным приходится тушить не локализованное возгорание, а пожар на большой и труднодоступной территории. При этом доступ пожарных к очагам возгорания может быть затруднен из-за разрушений и других препятствий. Кроме того, в случае пожара на опасном производстве работа на месте пожара может быть опасна для людей. Для решения этой проблемы инженеры уже давно создают роботов-пожарных, но обычно они представляют собой небольшие устройства, неспособные к масштабному тушению пожара.

Инженеры из Mitsubishi Heavy Industries разработали комплекс из двух роботов, способных к самостоятельному тушению пожара на удалении 300 метров от источника воды. Оба робота созданы на четырехколесном шасси, взятом от сельскохозяйственной техники, а снаружи они обшиты металлическими панелями, позволяющими частично отражать тепловое излучение. На основном роботе установлен лафетный ствол, подключаемый к источнику воды с помощью второго робота, основной компонент которого — катушка с 300-метровым пожарным рукавом.

Во время работы эти роботы самостоятельно едут в заданную оператором точку, отслеживая свои перемещения с помощью RTK-GPS-навигации, инерциальной и одометрической системы, а также с помощью лидаров. После прибытия в заданную точку робот-помощник уезжает обратно, разматывая пожарный рукав, конец которого пожарным необходимо присоединить к источнику воды после прибытия робота. Интересно, что инженеры также разработали единый контейнер для хранения и перевозки обоих роботов, позволяющих разворачивать их на месте пожара в полуавтоматическом режиме.

Основной робот может тушить пожар, выдавая до четырех тонн воды за минуту под давлением до одного мегапаскаля. 22 марта разработчики показали роботов в деле во время демонстрации в Национальном научно-исследовательском институте огня и стихийных бедствий в Токио.

Ранее другие японские инженеры создали для тушения пожаров летающий робошланг. Он висит в воздухе благодаря водным струям и может управлять своим положением благодаря изменению их направления.