



АВІАТОР

ГАЗЕТА НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

№ 06 (14516) / 2018



НАУ – 85

Вітаю студентів, професорсько-викладацький склад, усіх працівників університету зі знаковою віхою в історії Національного авіаційного університету – 85-річчям від дня заснування!

Зусиллями й стараннями кількох поколінь освітян та науковців у стінах нашого університету підготовлено десятки тисяч кваліфікованих фахівців.

Серед наших випускників – відомі вчені й конструктори, військові та державні діячі, організатори виробництва та педагоги, висококваліфіковані фахівці різних відомств.

Наш університет – унікальний навчальний центр, що підняв у небо тисячі першокласних спеціалістів та творить космічний простір України.

Ми серед найбільш потужних, авторитетних і відомих у світі закладів авіаційно-

го профілю. Наш університет – осередок з підготовки кваліфікованих інженерів і наукових кадрів для цивільної авіації. Ми багаті на таланти, щирі в любові до студентів, сповнені енергії для майбутніх трудових злетів. Нам під силу виконати завдання зі збереження і примноження слави української науки.

Прийміть мої слова вдячності за вашу багаторічну невтомну працю та щирі побажання міцного здоров'я, щастя, радості, успіхів у реалізації творчих та особистих задумів. Нехай натхнення, ентузіазм та творчий запал ніколи не покидають ваші серця, а успіх супроводить на кожному кроці, професійному й життєвому.

Нових усім злетів у високе небо звитяги і слави.

Живіть! Творіть! Перемагайте!

Щиро ваш, ВОЛОДИМИР ІСАЄНКО



**ЧИТАЙТЕ НАШУ ГАЗЕТУ
В ІНТЕРНЕТІ**

www.aviator.nau.edu.ua



ВОЛОДИМИР ІСАЄНКО

Підтверджуємо високий статус НАУ на національному та міжнародному рівнях...



НАШІ НОУ-ХАУ

Гордістю нашого університету справедливо можна вважати безпілотник UA-Бета.



ІСТОРІЯ УСПІХУ

НАУ почався з авіаційного факультету Київського машинобудівного інституту...



УАС. ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД

Студентка НАУ про досвід європейського студентського самоврядування...

2

7

8

14

ВОЛОДИМИР ІСАЄНКО:

«ПІДТВЕРДИМО ВИСОКИЙ СТАТУС НАУ НА НАЦІОНАЛЬНОМУ ТА МІЖНАРОДНОМУ РІВНЯХ!»

85-річна історія НАУ бере свій початок від авіаційного факультету Київського машинобудівного інституту, на базі якого 1933 року створено Київський авіаційний інститут (КАІ). 1947 року відновлено діяльність Київського інституту цивільного повітряного флоту. У 1965 році КІЦПФ перейменовано на Київський інститут інженерів цивільної авіації. У 1994 році КІІЦА перетворений на Київський міжнародний університет цивільної авіації, а з 2000 року має статус Національного авіаційного університету (НАУ).

На сьогодні до його складу входять одинадцять навчально-наукових інститутів та два факультети, Льотна академія у Кропивницькому, сім коледжів і два ліцеї, Навчальний центр проблем повітряного та космічного права, регіональні центри Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO).

Про нинішні досягнення та перспективи розвитку університету розмова з ректором Національного авіаційного університету Володимиром Миколайовичем Ісаєнко.

Цьогоріч Національний авіаційний університет увійшов у п'ятірку найпопулярніших вищих навчальних закладів України за загальною кількістю поданих заяв. Наскільки Ви задоволені таким результатом?

Я гордий тим, що у загальному рейтингу ми знаходимося поряд із такими, без перебільшень, флагманами вищої освіти, як КНУ ім. Тараса Шевченка, ЛНУ ім. Івана Франка, Національний технічний університет «КПІ ім. Ігоря Сікорського» та Національний університет «Львівська політехніка». Понад тридцять тисяч абітурієнтів назвали наш університет як можливе

місце навчання. Про що говорить ця цифра? Насамперед, про те, що нас знають, нам довіряють, із нами пов'язують своє професійне майбутнє тисячі молодих людей. Саме в НАУ вони прагнуть оволодіти сучасними знаннями й здобути фах, затребуваний на глобальному ринку. Радий, що з тридцяти тисяч вступників 1100 були рекомендовані до зарахування на бюджетну форму навчання в нашому університеті. І це також п'ятий результат у державі!

Зупинімося більш детально на особливостях і перебігу вступної кампанії 2018 року. Скільки студентів у цілому прийшло на навчання до НАУ? Як вони розподілилися між структурними підрозділами університету?

Загалом на бакалаврат і магістратуру ми прийняли 4701 студента. Із приємністю можемо зазначити, що показники всту-

пу на бакалаврат денної форми навчання залишилися на рівні минулого року, незважаючи на те, що у 2018 році середній спад кількості абітурієнтів по всій країні досягнув 30%. Найпопулярнішими структурними підрозділами серед студентів є Навчально-науковий інститут комп'ютерних інформаційних технологій (ННІКІТ), факультет економіки та бізнес-адміністрування (ФЕБА) та Навчально-науковий гуманітарний інститут (ННГМІ).

Тепер трохи про фінансування НАУ. Які студенти найбільше повноюють бюджет університету?

Варто зазначити, що зі зміною законодавства змінився принцип розподілу фінансування між університетами. Тепер держава виділяє кошти, спираючись на кількість найрейтинговіших вступників. Тобто фактично гроші ходять за успішними студентами. Сьогодні ситуація склалася так, що кошти, які держава виділяє на одного студента бюджетної форми навчання, значно більші, ніж ті, що отримує університет від студента-контрактника. Співвідношення вражає: кошти на одного студента контрактної форми навчання майже вдвічі менші, ніж сума, яку має університет за студента-бюджетника, та майже втричі менші, ніж фінансування за одного студента-іноземця.

А якщо перевести це у конкретні цифри?

Місячний дохід університету за одно-



10 жовтня на базі Національного авіаційного університету розпочне свою роботу VIII Всесвітній конгрес «Авіація у XXI столітті» – «Безпека в авіації та космічні технології». Бажання взяти участь у Конгресі виявили численні представники науково-промислових структур авіаційної та космічної галузі з багатьох країн.

го студента контрактної форми навчання становить 1940 гривень, бюджетника – 3343 гривні, а студента-іноземця – 5544 гривні. Саме тому університет уже другий рік поспіль здійснює всі необхідні заходи для залучення більшої кількості іноземних вступників.

У 2017 році Національний авіаційний університет було внесено до Державного реєстру наукових установ, яким надається державна підтримка».

Тож скільки іноземних громадян здобуватиме освіту в стінах НАУ цього року?

Радий відзначити, що показники вже перевищили минулорічні. Набір продовжиться щонайменше до першого листопада, тому очікуємо позитивну різницю у порівнянні з 2017 роком удвічі. Станом на 1 вересня 2018 року підписано контракт на навчання з 568 іноземними громадянами із 47 країн світу. Сума контрактів становить понад дев'ятнадцять з половиною мільйонів гривень. Найбільше студентів маємо з Азербайджану, Ірану, Грузії, Киргизії та Казахстану.

А яка ситуація в НАУ з фінансовою підтримкою від держави?

Одразу згадаю про наші наукові здобутки. У 2017 році Національний авіаційний університет було внесено до Державного реєстру наукових установ, яким надається державна підтримка. Завдяки цьому виросло фінансування фундаментальних та прикладних досліджень із загального фонду та збільшився обсяг надходжень за результатами наукової діяльності до спеціального бюджетного фонду університету. Відповідно зросли показники публікаційної активності та цитованості науковців НАУ. Окремо хочу наголосити на тому, що вперше за багато років університет отримав від держави кошти на розвиток: 20 мільйонів у 2017 році та вже 10 мільйонів цього року.

Щодо заходів по залученню більшої кількості іноземних вступників. Які основні напрямки такої підтримки?

Активізуючи міжнародну діяльність, збільшуючи кількість міжнародних контрактів, ми підвищуємо нашу академічну репутацію у світі. Це, безперечно, сприяє залученню студентів-іноземців до навчання в НАУ та розширенню їхньої географії. Також я переконаний, що кожен міжнародний захід містить у собі й рекламну складову. Тому присутність представників нашого університету на різних конференціях та зустрічах глобального рівня сприяє появі інформації про НАУ на шпальтах світових ЗМІ, що є важливою складовою популяризації закладу.

Яких міжнародних та національних партнерів університет вже обрав для співпраці?

Розгалуженими є форми міжнародної співпраці з університетами Голландії та

Франції, Південної Кореї та Китаю, США та Великої Британії, Румунії, Польщі та Швеції. Також ми на постійній основі розвиваємо та поглиблюємо галузеву співпрацю. Серед національних партнерів НАУ Державна авіаційна служба, Державне космічне агентство, ДП «Укроборонпром», компанія «МАУ», ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»», Міжнародний аеропорт «Київ», компанія «ВЕНБЕСТ», ТОВ «Аеропорт Хендлінг (Міжнародний аеропорт «Одеса»», ТОВ «Джентерм Україна».

Розробляючи концепцію інноваційного розвитку НАУ, ми чітко визначилися з перспективою співпраці на майбутнє й запланували посилити інтеграцію у світові авіатранспортні системи, міжнародну організацію цивільної авіації (ICAO), глобальні системи космічного моніторингу – GMES, глобальну «систему систем» спостереження за Землею (GEOSS), глобальні навігаційні супутникові системи (GNSS), міжнародні програми наземної і космічної діагностики тощо.

Які завдання є пріоритетними для Національного авіаційного університету в цьому навчальному році?

Переконаний, що нам потрібно здійснити ряд нагальних і важливих кроків в основних напрямках діяльності, а саме: збільшити кількість студентів-бюджетників за рахунок тіснішої співпраці з профільними закладами середньої освіти для залучення кращих абітурієнтів; розширити перелік спеціальностей, на яких проводиться підготовка англійською мовою та забезпечити набір іноземних здобувачів на переважній більшості кафедр; узгодити інтегровані освітні програми з групами стейкхолдерів. А також підвищити ефективність адміністративно-господарської діяльності та усунути збитковість об'єктів господарювання.

Розробляючи концепцію інноваційного розвитку НАУ, ми чітко визначилися з перспективою співпраці на майбутнє й запланували посилити інтеграцію у світові авіатранспортні системи, міжнародну організацію цивільної авіації (ICAO), глобальні системи космічного моніторингу – GMES, глобальну «систему систем» спостереження за Землею (GEOSS), глобальні навігаційні супутникові системи (GNSS), міжнародні програми наземної і космічної діагностики».

Виконавши всі поставлені Вами завдання, яких результатів очікуєте 2019 року?

Очікувань дуже багато. І я вірю, що згодом вони стануть реалізованими планами. Це і розбудова дієвої системи підвищення кваліфікації, і забезпечення академічної мобільності викладачів та студентів, і покращення матеріально-технічної бази, і фінансове заохочення через

рейтингування, і залучення додаткового грантового фінансування, і збільшення кількості здобувачів авіаційного спрямування. Переконалий, що спільними зусиллями й наполегливою роботою всіх працівників університету ми підтвердимо високий статус НАУ на національному та міжнародному рівнях, посилимо власну конкурентоспроможність.

Забігаючи на декілька років вперед, поділіться головною стратегією Національного авіаційного університету для виходу на вищу сходинку лідерства.

Ми розробили кілька головних стратегічних напрямків, за якими уже впевнено рухаємося. Серед далекоглядних перспектив – розвиток НАУ як національного центру стратегічних досліджень глобальних інноваційних викликів, що сприятиме розвитку держави в авіаційно-космічній галузі. Набуття університетом до 2027 року статусу «дослідницького університету» та входження в рейтинг 500 найуспішніших дослідницьких університетів світу.

Тож до 2020 року плануємо розробити та впровадити інтегровані галузеві моделі системного інноваційного менеджменту та інжинірингу, міждисциплінарної компетентності фахівців із управління інноваційним розвитком авіаційно-космічного комплексу згідно

із міжнародними стандартами ISO. Глибоко переконаний, що вихід національних університетів на щаблі світового рівня сприяє розвитку країни в цілому, а нині саме той час, коли кожен із нас зобов'язаний покласти принаймні одну, зате дуже надійну цеглину, в масштабний процес розбудови української державності.

Розмову вів ЮРІЙ НЕСТЕРЯК



19 вересня 2018 року професором кафедри конституційного та адміністративного права Навчально-наукового юридичного інституту Юлією Юринець в Спеціалізованій школі № 194 «Перспектива» проведено тематичну бесіду «Твій майбутній успіх – свідомий вибір професії сьогодні» та у загальноосвітній школі № 256 м. Києва тематичну бесіду «Вас запрошує Національний авіаційний університет – провідний університет країни».

Юлія Юринець під час проведення заходів акцентувала увагу учнів 11-х класів на правильному виборі професії, оскільки зробити вдалий вибір, означає знайти професію, яка подобається та приносить не тільки матеріальне, а й духовне задоволення, має попит на ринку праці та буде актуальною в майбутньому.

Мета проведення зустрічей – формування у старшокласників компетентності у виборі професії, як системи базових характеристик, потрібних для успішного планування, коригування і реалізації перспектив власного професійного розвитку!

ПОСВЯТА В СТУДЕНТИ



В останній день літа у НАУ відбулося традиційне загально-університетське свято «Посвята в студенти».

З вітальним словом до першокурсників звернувся ректор НАУ Володимир Ісаєнко, який зокрема сказав: «Шановні першокурсники, у вас сьогодні хвилюючий та відповідальний день! Ви зробили свій професійний вибір, вступивши до нашого університету. Ви розпочали своє професійне зростання в стінах НАУ, славного закладі, який у жовтні цього року буде святкувати своє 85-річчя». Ректор також побажав молодим людям успіхів у здобутті знань в нашому університеті та представив першокурсникам усіх проректорів університету.

Виступив на посвяті і Степан Кубів: «Дозвольте від президента України Петра Порошенка, прем'єр-міністра Володимира Гройсмана, від колег із Кабміну передати найкращі вітання. Кабмін, Верховна Рада та Президент України чітко розуміють відповідальність спільної роботи, яку проводять ваші випускники, а ви, шановні першокурсники, повинні славних традицій навчатися, якісно вчитися – на вас чекають цікаві, історичні розповіді науковців, глибоке пізнавальне навчання. Ви вибрали університет інноваційності, промислового конкурентного модернізованого виробництва техніки, яку очікує не лише наше суспільство. Ви вступили на дорогу відповідальності й конкурентності нової віхи нашої авіаційної галузі», – зазначив віце-прем'єр.

ФЕСТИВАЛЬ НАУКИ, ТЕХНІКИ І ТЕХНОЛОГІЙ

15–16 вересня 2018 року в Дніпрі втретє проходив фестиваль InterpireTechFest, головною метою якого є популяризація інженерії, техніки і природних наук.

Цей фестиваль є найбільшим технічним і науково-популярним заходом в центральній і східній Україні. InterpireTechFest – це майданчик спілкування, презентацій і нетворкінгу для різних категорій відвідувачів, об'єднаних інтересом до інженерії і техніки.

Освітня складова фестивалю містила експозицію технічних навчальних закладів, які представляли проекти вчених, зразки обладнання й технологій, популярні інженерні спеціальності.

Наш університет на фестивалі представляли фахівці Науково-виробничого центру безпілотної авіації «Віраж» – к. т. н., доцент Матійчик М. П., к. т. н. Михаський О. Ю. та к. т. н., с. н. с. Фузік М. І. На експозиції було представлено:



- навчальний безпілотний авіаційний комплекс М-10-2 «Око»;
- двомоторне безпілотне повітряне судно М-7-В5 «Небесний патруль»;
- перспективна розробка БАК М-56 «Модуль».

Неабиякий інтерес, особливо школярі, проявили до навчального без-

пілотного авіаційного комплексу, а студенти та відвідувачі старшого покоління – до БПС «Небесного патруля», а комплекс «Модуль» – зацікавив спеціалістів та представників промисловості.

На фестиваль за два дні завітало близько 800 тис. відвідувачів.



ДНІ КАР'ЄРИ В МІНІСТЕРСТВІ ІНФРАСТРУКТУРИ

20 вересня 2018 року студенти Національного авіаційного університету разом із представниками відділу по роботі зі студентами, викладачами університету, взяли участь в Днях кар'єри, які відбулись у Міністерстві інфраструктури України.

У вітальному слові Міністр інфраструктури Володимир Омелян зазначив, що Міністерство інфраструктури є одним із 10 перших міністерств, де проходить реструктуризація. Міністр наголосив, що в 2016 році за підтримки ЄС Уряд України почав масштабну реформу державного

управління, яка покликана залучити до державної служби найкращих фахівців. Державне управління має працювати в інтересах громадян і бізнесу, надавати якісні послуги та забезпечувати розвиток країни. Присутні мали можливість дізнатися про умови конкурсу за якими здійснюється відбір фахівців на державну службу, а також про заробітні плати державних службовців, самореалізацію та кар'єрний зріст.

Зустріч завершилася у формі прямого діалогу, де студенти Національного авіаційного університету активно ставили запитання, на які отримали вичерпні відповіді.

СТУДЕНТИ НАУ У ВЕРХОВНІЙ РАДІ УКРАЇНИ



Вперше студенти 2-го курсу магістерського рівня спеціальності «Публічне управління та адміністрування» ННІО Національного авіаційного університету проходять виробничу практику у Комітетах Верховної Ради України.

Керівником їхньої практики погодився бути радник Голови Верховної Ради України

М. Ніжніков. На переконання завідувача кафедри публічного управління та адміністрування А. Михненка, практичне ознайомлення студентів з діяльністю Комітетів Верховної Ради реально допоможе майбутнім управлінцям у професійному зростанні. Водночас, започатковано тіснішу та взаємодію співпрацю Національного авіаційного університету з Верховною Радою України.

В ТРАДИЦІЯХ НАУ



Національний авіаційний університет дотримується традиції навчання та випуску іноземних студентів.

Представники приймальної комісії НАУ разом із дирекцією СП «Авіа-центр» місті Ташкент та Надзвичайним і Повноважним Послом України в Республіці Узбекистан Юрієм Савченком 25 вересня 2018 року в Посольстві України в Республіці Узбекистан провели урочисті заходи – вручення дипломів бакалаврів студентам НАУ з Республіки Узбекистан. Юрій Савченко зазначив, що одна з випускниць НАУ працює і в Посольстві України Республіки Узбекистан, наголосив, що з кожним роком цікавість до розбудови напрямку цивільної авіації зростає, міжнародне та внутрішнє авіасполучення постійно розвивається, а для цього потрібні високоякісні фахівці в сфері обслуговування повітряного транспорту, яких і випускає НАУ!

У свою чергу СП «Авіа-центр» нагородив Почесною грамотою Надзвичайного і Повноважного Посла України в Республіці Узбекистан Юрія Савченка та передав Почесну грамоту ректору НАУ Володимирі Ісаєнко за вагомий внесок у підготовці висококваліфікованих кадрів та розвиток відносин між Україною та Республікою Узбекистан у сфері міжнародної освіти.

Представники СП «Авіа-центр» відмітили високу організацію роботи з проведення профорієнтаційної роботи та набору вступників – майбутніх авіаторів – та висловили слова вдячності усім працівникам університету, які були задіяні в цьому процесі, а саме членам приймальної комісії, предметних комісій, відділам та центрам по роботі з іноземними студентами, бухгалтерії та всьому університету.





Наукова робота студентства НАУ здійснюється під керівництвом 6 академіків і членів-кореспондентів НАН України, 37 академіків галузевих академій наук, близько 300 докторів наук та професорів, понад 800 кандидатів наук та доцентів.

Розробка, яку на волонтерських засадах не раз передавали в зону АТО, відразу отримала позитивні відгуки бійців.

ОЛЕКСАНДР ТАМАРГАЗІН, завідувач кафедри технологій аеропортів, д. т. н., професор.

У студентському проектно-конструкторському бюро (СПКБ) нашої кафедри розробляються унікальні системи антитерористичної боротьби в аеропортах, складовою частиною яких є система протидії безпілотним літальним апаратам типу «АнтиЛЛА». «Анти» – означає «проти», ЛЛА – легкі літальні апарати. Несанкціоновані польоти БПЛА створюють безпосередню загрозу авіаційному руху. Об'єднання зусиль нашої кафедри з кафедрою механіки дозволило створити надчутливі акустичні датчики для цієї системи.

В'ЯЧЕСЛАВ АСТАНІН, завідувач кафедри механіки, д. т. н., професор.

Ми максимально підтримали студентську ініціативу застосувати унікальні акустичні композити, розроблені в науково-дослідній лабораторії кафедри механіки в системі «АнтиЛЛА». Рівень наших інновацій засвідчує те, що торік ми отримали 5 патентів на ці розробки. Під керівництвом автора створення таких акустичних композитів, доцента кафедри механіки Ганни Щегель, студенти Наукового товариства кафедри механіки не тільки опанували ці найскладніші технології, а й виготовили експериментальні зразки акустичних датчиків принципово нової конструкції.

ОЛЬГА ДАНИЛЕЙКО, студентка 3-го курсу АКІ НАУ, розробник акустичних датчиків для системи «АнтиЛЛА».

Система «АнтиЛЛА» застосовує акустичний принцип виявлення і позиціонування БПЛА. Саме ми зробили для цієї системи її «СуперВуху». Я кажу

СУПЕРВУХО НАУ

Науковці НАУ розробили унікальні акустичні композити і на їхній базі – надчутливі акустичні датчики як елемент системи акустичного позиціонування і протидії безпілотним літальним апаратам «АнтиЛЛА».



Розробники системи «АнтиЛЛА»

ми, оскільки зі мною над цими розробками працювали й інші студенти, наприклад Васирина Гординяк. Нам допомагали і наші викладачі. Я дуже вдячна доценту кафедри гідрогазових систем, к. т. н. Володимирі Степановичу Бутьку. На лекціях у цьому семестрі він розповідав нам про гідродинамічні втрати, і з його допомогою, за його методиками, мені вдалося не тільки розрахувати оптимальні резонатори для акустичних датчиків, а й виготовити їх власноруч. Я не могла виразити свою радість, коли на випробуваннях система запрацювала і при тому – на відмінно.

ДОВІДКА

Композитний матеріал (КМ), або композит, – гетерофазний матеріал, окремі фази якого виконують специфічні функції, забезпечуючи йому властивості, яких не має жодний з компонентів окремо. Зазвичай отримують поєднанням двох або більше компонентів, які є нерозчинними або малорозчинними один в одному і мають дуже відмінні властивості. Один компонент є пластичним (зв'язувальна речовина, або матриця), а другий має високі характеристики міцності (наповнювач, або зміцнювач). Таким чином, у КМ кожний компонент відіграє свою специфічну роль: матриця забезпечує пластичність, зміцнювач – міцність матеріалу.

ЕКЗОСКЕЛЕТ ГОЛОВАЧЕНКА

Молодий український інженер, колишній студент НАУ Антон Головаченко створив прототип екзоскелета: він розробив модулі, які одягаються на пошкоджені кінцівки і допомагають тренувати м'язи в разі переломів або паралічу рук або ніг.



Штучні руки і ноги з серводвигунами, датчиками і програмним забезпеченням можуть піднімати і опускати біологічні кінцівки стільки разів і в такому режимі, як їх запрограмували. Пластикові елементи спеціально зроблені схожими на залізні ззовні, бо винахідник є фанатом кінострічки «Залізна людина».

При написанні програм для кожного окремого клієнта враховується багато чинників, зокрема визначена лікарем кількість вправ і навантажень на конкретні м'язи, тиск, пульс.

Винахід вже тестують у Гонконзі. Водночас, в Україні майже рік чекають

дозволу на те, щоб почати дослідження модулей у лікарнях, де б їх використовували пацієнти з проблемами опорно-рухового апарату.

Як зазначається, світовим лідером в розробці екзоскелета є ізраїльський винахідник, що створив роботизований костюм, який дає можливість ходити людям з критичними пошкодженнями хребта. Але ціна ізраїльського винаходу стартує від 70 тисяч доларів, а український прототип – в рази дешевший – від 5 до 15 тисяч доларів. Зокрема через те, що зовнішні деталі друкуються на промислових 3D-принтерах.



24-26 вересня 2018 року на полігоні Головного центру підготовки особового складу Державної прикордонної служби України відбулися навчально-тренувальні збори представників силових відомств-експлуатантів та виробників безпілотних авіаційних комплексів (БпАК).

Національний авіаційний університет був представлений фахівцями Науково-виробничого центру безпіотної авіації «Віраж» – к. т. н., доцентом М. Матійчиком та О. Рибальченком, а також науковими співробітниками робочої групи «Artificial intelligence laboratory» (AllabNAU).

В ході проведення зборів фахівці демонстрували можливість різних моделей БпАК, обмінювалися досвідом, обговорювали питання обміну інформацією та оперативної взаємодії. Учасники зборів проявили жвавий інтерес до навчального безпілотного авіаційного комплексу, до БПС «Небесного патруля».

Під час проведення зборів відбулась демонстрація виставки безпілотних комплексів, на якій представники підприємств-виробників ознайомилися з новітніми розробками в даній галузі та їх можливостями.

НЕВЛОВИМИЙ БЕЗПІЛОТНИК UA-БЕТА

Гордістю університету справедливо можна вважати безпілотник UA-Бета, розроблений спільно з компанією UA Technology, який нещодавно успішно пройшов черговий етап випробувань.

Фахівці перевірили перешкодозахищеність каналів зв'язку та управління безпілотного комплексу UA-Бета на полігоні Державного науково-випробувального центру Міноборони України. Відповідно до їхніх висновків, машина UA-Бета впевнено працює, незважаючи на вплив систем радіоелектронної боротьби.

Окрім систем радіоелектронної боротьби, військові використовували й радіолокаційну станцію, що спеціалізується на виявленні безпілотних літальних апаратів. Однак, навіть при кружлянні безпі-



лотника над станцією на робочій висоті 500 метрів, пристрій не зміг виявити безпілотний комплекс UA-Бета.

За результатами випробувань, експерти та військові ДНВЦ схвально оцінили

представлену компанією модель БпЛА – UA-Бета класу «міні» та окремо відзначили високу кваліфікацію її розробників – конструкторів та інженерів, яких у кращих традиціях наукової школи готує НАУ.



ІСТОРІЯ



85-річна історія НАУ бере свій початок від авіаційного факультету Київського машинобудівного інституту (діяв тоді на території КПІ). Відповідно до постанови Раднаркому СРСР від 25 серпня 1933 року на основі цього факультету було створено Київський авіаційний інститут (КАІ).

Кафедри інституту були укомплектовані штатними викладачами, серед яких: 1 академік, 6 професорів, 15 доцентів, 29 асистентів. Для проведення занять додатково залучили ще 9 професорів, 13 доцентів, 18 асистентів з інших інститутів м. Києва. Одразу обов'язки начальника інституту виконував начальник авіаційного факультету М. Королько, згодом КАІ очолив В. Подпороїнов. Інститут розмістили у будівлях по вулиці Леніна (тепер Богдана Хмельницького), буд. 51 і 53. У якості майстерень використовували храм Св. Марії Магдалини на Шулявці, зруйнований у 1935 році.

У березні 1934 року постановою президії Центрального виконавчого комітету СРСР інституту присвоєно назву «Київський авіаційний інститут ім. К. Є. Ворошилова». Того ж року створено навчальний льотний загін з планерною та парашутною секціями. На листопад 1935 року до льотного загону входили 5 пілотів-інструкторів, 6 техніків, 6 мотористів, на балансі було 9 літаків.

У передвоєнні роки КАІ підготував понад 800 інженерів з експлуатації та будів-

ництва літаків і авіамоторів. Під час Другої світової війни інститут було евакуйовано до Актюбінська, де на його базі створили 46-у навчально-технічну ескадрилью Цивільного повітряного флоту (ЦПФ). Студентів КАІ спочатку перевели до Харкова та розподілили в навчальні заклади Військово-повітряних сил Червоної армії Москви і Харкова. Після закінчення навчання більшість із них взяла участь у боях на різних фронтах Другої світової війни. Так, пілот-інструктор навчальної авіаескадрильї КАІ Н. Федутенко командував жіночою авіаескадрильою, виконала 267 бойових вилетів. За мужність та відвагу отримала звання Героя Радянського Союзу.

У жовтні 1942 року навчальнотехнічну ескадрилью перевели до Чарджоу. На початку 1943 р. її було перейменовано в школу технічного складу ЦПФ. Наступного року школа повернулася до звільненого Києва, і з січня 1945 р. розпочали заняття перші чотири групи курсантів. Випускників школи направляли до діючих частин ВПС і Аерофлоту.

12 лютого 1947 р. Міністр вищої освіти СРСР і начальник Головного управління

ЦПФ при Раді міністрів СРСР підписали наказ про розформування школи технічного складу ЦПФ та відновлення діяльності Київського інституту цивільного повітряного флоту. Було відкрито один факультет – механічний, який готував спеціалістів з експлуатації літаків і моторів. Начальником (ректором) інституту призначено П. Подчасова. З початку навчального року на 17 кафедрах і в 7 лабораторіях викладали: 1 професор, 9 доцентів, 9 старших викладачів і 3 асистенти.

В перші роки після відновлення КІЦПФ відчувалася нестача висококваліфікованих викладачів, приміщень для навчальних і дослідних лабораторій, матеріально-технічних і господарських служб, гуртожитків для студентів. Все це негативно впливало на організацію навчального процесу та розгортання науково-дослідних робіт інституту.

У 1954 році на посаду ректора КІЦПФ призначено М. Голєго, випускника КАІ 1938 року. Енергійний організатор отримав підтримку щодо розбудови інституту в Головному управлінні цивільного повітряного флоту СРСР та республіканських і місцевих органах УРСР. У 1955 р. розпочалося будівництво навчального містечка інституту по вулиці Борщагівській (сучасний проспект космонавта Комарова), що





УСПІХУ

після розпаду СРСР, заклад зберіг свої базові напрацювання. У 1994 році він був перетворений на Київський міжнародний університет цивільної авіації, а з 2000 року має статус Національного авіаційного університету (НАУ). Нині до його складу входять одинадцять навчально-наукових інститутів та два факультети, Льотна академія у Кропивницькому, сім коледжів та два ліцеї, Навчальний центр проблем повітряного та космічного права, регіональні центри Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO). У цьому році в Навчально-науковому Аерокосмічному інституті відкрито Центр льотної підготовки для студентів – громадян України та іноземців.

Колективу університету є ким і чим пишатися. У його стінах навчалися члени-кореспонденти НАН України М. Голєго, О. Аксьонов, заслужений діяч науки і техніки України П. Назаренко, професори В. Крилов, Г. Майкопар, лауреат Державної премії професор Я. Пархомовський, президент авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» В. Потемський та інші відомі діячі науки і техніки багатьох країн. Гордість університету – його випускник, видатний вчений у галузі авіації та космонавтики, генеральний конструктор ракетно-космічних систем, академік В. Челомей.

В університеті започатковані потужні наукові школи в галузях управління, механіки, електроніки, електротехніки, матеріалознавства, інформатики та обчислювальної техніки. Їх фундаторами були: професор Т. Башта, академіки О. Кухтенко та Г. Пухов, члени-кореспонденти О. Пеньков, Б. Малиновський, професори А. Грохольський, Л. Ільницький та інші.

Сьогодні НАУ – один із найпотужніших авіаційних вищих навчальних закладів світу, де навчається понад 50 тисяч слухачів, серед них – 1200 іноземних студентів із 49 країн світу. Потужні науково-педагогічні школи дають можливість готувати не лише фахівців інженерного профілю, але й економістів, юристів, екологів, перекладачів, психологів, соціологів тощо.

Навчальний процес забезпечує висококваліфікований науково-педагогічний колектив, у складі якого – 15 академіків та членів-кореспондентів НАН України, 270 докторів наук, професорів і понад 900 кандидатів наук, доцентів. До навчального процесу залучаються провідні спеціалісти авіакомпаній і промислових підприємств. Серед викладачів – 80 заслужених діячів науки і техніки та лауреатів Державних премій.

Загальна площа навчальних корпусів – понад 140 тис. кв. м. У навчальному процесі використовується 90 літаків та вертольотів, 62 авіаційні двигуни, 3 комплексні авіаційні тренажери, 240 бортових систем, моделюючих стендів, понад 6000 сучасних комп'ютерів.

Університет має єдиний у світі навчальний ангар, навчальний аеродром та полігон авіаційної наземної техніки, тренажерні комплекси, навчально-науковий аеродинамічний комплекс на базі дозволеної аеродинамічної труби ТАД-2 – гордість НАУ. Постановою Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 р. № 665-р цей комплекс внесено до Державного реєстру наукових об'єктів, що становлять національне надбання.

Колектив НАУ дбає про збереження історичної пам'яті. Ще 1972 року в КІІЦА було створено Музей історії цивільної авіації, який 1988-го отримав найменування народного. У 2003 р. у головному корпусі навчального закладу розгорнуто оновлену експозицію «Музей історії НАУ».

Університет має власний музей авіації, який є найбільшим історико-технічним музеєм не лише в нашій країні, але й в усій Східній Європі. Він був урочисто відкритий 2003-го року з нагоди 100-річчя світової авіації та 80-річчя Національного авіаційного університету. Музей розмістився на території колишньої учбово-авіаційної бази (УАТБ) КІІЦА (нині НАУ), а приписані до неї літаки стали основою колекції техніки цивільної авіації.

включав у себе комплекс навчальних і лабораторних корпусів, гуртожитків і спортивних споруд, поліклініку, будинки для співробітників інституту.

У 1965 році КІЦПФ перейменовано у Київський інститут інженерів цивільної авіації. Наступного року його нагороджено орденом Трудового Червоного Прапора за успішну підготовку висококваліфікованих інженерних та наукових кадрів для цивільної авіації, розробку впровадження актуальних науково-дослідних робіт з авіаційної техніки. В інституті склався міцний колектив фахівців, відзначених за свої досягнення високими урядовими нагородами.

Потужне будівництво на території КІІЦА було розгорнуто у 1970-ті роки: зведено 17-поверховий навчальний корпус № 8 (нині його позначено величезними літерами «НАУ»), бібліотеку з книгосховищем на мільйон томів, аудиторний блок, актову залу на 1500 місць (Центр культури та мистецтв). У складі інституту було вже сім факультетів, не рахуючи заочного, та понад п'ять тисяч студентів.

З 1985 р. на стаціонарних відділеннях інституту навчалася майже 15 тисяч студентів, серед яких були представники десятків зарубіжних країн. Навчальна та наукова робота велася на 60 кафедрах.

Попри чималі проблеми, що виникли

ЗОЛОТИЙ



БАШТА ТРИФОН МАКСИМОВИЧ (1904–1987)

- доктор технічних наук, професор;
- заслужений діяч науки і техніки УРСР;
- лауреат Державної премії СРСР;
- засновник вітчизняної школи авіаційного гідроприводу.

Народився 1904 р. у селянській родині на хуторі Чижики Полтавської губернії (Талалаївський район Сумської області).

Після закінчення КПІ у 1929 р. був направлений у Москву для продовження навчання в інституті Червоної професури, який закінчив 1932 р. Одночасно навчався на механіко-математичному факультеті МДУ.

З 1932 по 1938 р. працював у верстатобудівній промисловості керівником створеного ним бюро гідроприводів. У цьому бюро вперше в Радянському Союзі було розроблено і впроваджено у промисловість широку номенклатуру гідравлічних механізмів. За конструкторську і наукову діяльність у бюро в 1935 р. був затверджений ВАК у вченому званні професора.

У 1936 р. Академією наук СРСР присуджено науковий ступінь доктора технічних наук.

З 1938 по 1945 р. працював у авіаційній промисловості, зокрема брав безпосередню участь у створенні бойових літаків Іл-2 і Пе-2. У 1944 р. за проведення льотних випробувань бойових літаків нагороджено орденом Вітчизняної Війни.

З 1945 р. – головний конструктор і директор заводу № 279 МАП, яким керував 10 років. Конструкторське бюро та завод під керівництвом Т. М. Башти забезпечували вітчизняну авіаційну промисловість гідравлічними пристроями, які використовуються в авіації до цього часу.

Із серпня 1955 р. працював у Київському інституті інженерів цивільної авіації (спочатку завідувачем кафедри, потім – професором).

Автор понад 150 наукових праць, у тому числі 23 монографій, 4 підручників. Підготував 120 кандидатів і 20 докторів наук.

Поставив і викладав курс «Гідропневмопристрої літальних апаратів».



ГОЛЕГО МИКОЛА ЛУКИЧ (1914–2012)

- доктор технічних наук, професор;
- член-кореспондент Академії наук України;
- заслужений діяч науки і техніки України;
- напрям наукової діяльності: теорія надійності та довговічності машин.

Народився 1914 р. на станції Христинівка Черкаської області. Після закінчення в 1938 р. з відзнакою Київського авіаційного інституту був направлений до Харкова на завод № 242 цивільного повітряного флоту, де працював дефектувальником, провідним інженером, начальником моторного цеху.

У вересні 1941 р. евакуйований разом із заводом в Алма-Ату, де працював начальником цеху. У 1942 р. – головний інженер заводу № 406 цивільного повітряного флоту, м. Актюбінськ. У 1944 р. переведений у Дніпропетровськ для організації нового ремонтного заводу № 409 цивільного повітряного флоту. У листопаді 1948 р. направлений до Києва для організації ремонтного заводу № 410, де працював на посаді начальника заводу до 1953 р.

У 1953 р. переведений до Київського інституту цивільного повітряного флоту, де організував першу у вищих навчальних закладах СРСР кафедру технології та ремонту літальних апаратів і авіаційних двигунів. У 1954 р. призначений начальником (ректором) Київського інституту цивільного повітряного флоту, працював на цій посаді до 1975 р. У 1954 р. захистив дисертацію на здобуття наукового ступеня кандидата технічних наук. У 1956 р. йому було присвоєно звання доцента. У 1963 р. захистив докторську дисертацію, а у 1964 р. йому присвоєно звання професора, того ж року – почесне звання заслуженого діяча науки і техніки УРСР.



КРАВЧУК МИХАЙЛО ПИЛИПОВИЧ (1892–1942)

- доктор фізико-математичних наук, професор
- академік Академії наук УРСР
- напрям наукової діяльності: математика.

Народився 1892 р. у с. Човниця Волинської області.

Закінчив Київський університет (1914 р.). Викладав у навчальних закладах Києва; у 1923–1933 рр. очолював Комісію з математичної статистики АН УРСР. 1924 р. М. П. Кравчук блискуче захищає докторську дисертацію. У 1929 р., у віці 37 років М. П. Кравчук став наймолодшим академіком Всеукраїнської академії наук.

З 1934 по 1938 р. працював в Інституті математики АН УРСР, в 1937–1938 рр. – у Київському авіаційному інституті.

21 лютого 1938 був заарештований за звинуваченням у націоналізмі та шпигунстві, засуджений до 20 років ув'язнення й 5 років позбавлення громадянських прав. Покарання відбував на Колимі, де й помер.

15 вересня 1956 р. М. Кравчука було посмертно реабілітовано, а 20 березня 1992 р. поновлено у складі дійсних членів Академії наук України. М. П. Кравчук був вчителем всесвітньо відомих у майбутньому конструкторів ракетної та космічної техніки, академіків Архипа Люльки, Сергія Корольова та Володимира Челомея. Методи М. П. Кравчука використані в США, Японії та інших країнах при моделюванні кібернетичної техніки. Його двотомна фундаментальна монографія «Застосування способу моментів до розв'язання лінійних диференціальних та інтегральних рівнянь» (1932–1936 рр.) стала основою для побудови першого у світі електронного комп'ютера американським вченим Дж. Атанасовим.

ФОНД НАУ



КУХТЕНКО ОЛЕКСАНДР ІВАНОВИЧ
(1914–1994)

- доктор технічних наук, професор;
- академік Національної академії наук України;
- лауреат Державної премії України;
- лауреат премії ім. В. М. Глушкова Академії наук України;
- заслужений діяч науки і техніки України;
- напрям наукової діяльності: механіка і технічна кібернетика.

Народився 1914 р. у містечку Городня Чернігівської губернії в сім'ї вчителя.

У 1936 р. закінчив Донецький індустріальний інститут. Почав трудову діяльність у цьому ж інституті, і в травні 1941 р. захистив кандидатську дисертацію.

Брав участь у бойових діях Першого і Четвертого Українських фронтів і був нагороджений за мужність та героїзм орденом Червоної Зірки і багатьма медаллями.

З 1956 р. очолює кафедру математики і теоретичної механіки Київського інституту цивільного повітряного флоту (КІЦПФ), а в 1957 р. створює на електро-технічному факультеті КІЦПФ кафедру автоматики, реорганізовану в подальшому в кафедру теорії автоматичного регулювання і авіаційної автоматики, яку очолював понад 20 років.

З 1958 по 1961 рр. був заступником начальника інституту з наукової роботи, здійснював наукове керівництво науково-дослідними лабораторіями «Авіаційні тренажери» і «Автоматизація процесів управління повітряним рухом», які протягом десятиріч були базовими в системі Міністерства цивільної авіації.

На початку космічної ери результати його досліджень стали базою для створення в Київському інституті інженерів цивільної авіації перших у Радянському Союзі тренажерів для підготовки космонавтів.



ПЕНЬКОВ ОЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ
(1906–1968)

- доктор технічних наук, професор;
- член-кореспондент АН УРСР;
- заслужений діяч науки і техніки УРСР;
- напрям наукової діяльності: міцність і довговічність.

Народився 1906 р. у м. Дніпропетровську. Закінчив у 1930 р. механічний факультет Дніпропетровського гірничого інституту, де у 1932 р. захистив кандидатську дисертацію.

З 1938 р. очолював кафедру теоретичної механіки Дніпропетровського держуніверситету та виконував наукові дослідження у відділі теорії пружності Академії наук УРСР. У 1942 р. захистив докторську дисертацію за темою: «Деякі задачі стійкості стрижневих систем» та отримав звання професора.

У роки Великої Вітчизняної війни працював професором в Уфимському авіаційному інституті.

З 1944 р. працював в Інституті гірничої механіки АН УРСР, де вперше в СРСР під керівництвом О. М. Пенькова виконано роботу, пов'язану з впровадженням в експлуатацію таких великих споруд, як вугільні комбайни, і розроблено методи оцінки їх несучої здатності та довговічності.

З 1954 по 1968 рр. працював у Київському інституті інженерів цивільної авіації проректором з наукової та навчальної роботи і завідувачем кафедри опору матеріалів. Доклав чимало зусиль для розвитку інституту, створив ряд наукових лабораторій, організував в інституті вчені ради, дослідний відділ, аспірантуру та ін.

На кафедрі опору матеріалів створив науково-дослідну лабораторію, в якій проводилися роботи з проблем міцності і довговічності літальних апаратів.



ЧЕЛОМЕЙ ВОЛОДИМИР МИКОЛАЙОВИЧ
(1914–1984)

- доктор технічних наук, професор;
- член АН СРСР, член Міжнародної академії астронавтики;
- напрям наукової діяльності: конструкція і динаміка машин, теорія коливань, динамічна стійкість пружних систем, космонавтика.

Народився 30 червня 1914 р. у м. Седлець Привіслянського краю під Варшавою (Польща).

У 1932 р. вступив на авіаційний факультет Київського машинобудівного інституту, що у 1933 р. був реорганізований у Київський авіаційний інститут, і який достроково закінчив у 1937 р.

З 1937 р. працював на посаді штатного викладача кафедри теоретичної механіки Київського авіаційного інституту та в Інституті математики АН УРСР на посаді старшого наукового співробітника. З 1939 р. – науковий консультант у Центральному інституті авіаційного моторобудування в Москві.

У 1940 р. увійшов до складу найталановитіших кандидатів наук, яких було направлено до спеціальної докторантури при Академії наук СРСР.

У роки Великої Вітчизняної війни працював у Москві: начальник відділу ПУ ПРД, головний конструктор і директор дослідного авіаційного заводу № 51, де займався створенням пульсуючого повітряно-реактивного двигуна.

З 1954 р. очолює Спеціальну конструкторську групу – СКГ (у 1955 р. була реорганізована в ОКБ-52), яка першою в СРСР почала розробляти ракети зі складеними крилами.

У 1959 р. був призначений Генеральним конструктором ракетної і космічної техніки. Під його керівництвом були розроблені ракетноосії («Протон» активно використовується і нині), штучні супутники Землі «Протон» і «Політ», орбітальні станції серії «Салют». В. М. Челомей був одним із ключових творців «ядерного щита».

Опублікував низку оригінальних робіт із прикладної математики, стійкості пружних систем, теорії коливань складних динамічних систем, тощо.





Національна школа цивільної авіації (фр. école nationale de l'aviation civile – ENAC) – французька вища школа підготовки авіаційних інженерів, розташована у Тулузі. З 1 січня 2011 року є найбільшим авіаційним училищем у Європі.

ENAC:

LA REFERENCE



ІСТОРІЯ

Після завершення Другої світової війни Франція опинилася на гребені хвилі у сфері авіатранспорту. Новітні технології дозволили перевозити більшу кількість пасажирів у безпечних умовах на більш тривалі відстані. Це, зі свого боку, вимагало професійного управління, фахового персоналу та оптимізації комунікації між працівниками різних сфер авіації. Авіатранспорт треба було розглядати як одне ціле, вимагаючи строгої координації між його частинами. Саме ці принципи і стали

мотивуючими у появі в 1949 році ENAC.

Спочатку школа тулилася на території аеропорту Орлі, проте з плином часу стала зрозуміла недоцільність такого розташування. Тож було вирішено перенести навчальний заклад зі столиці до Тулузи. Це було дуже символічно, оскільки саме небо Тулузи було свідком перших спроб пілотів «Аеропосталь». Це сталося у 1968 році.

ФАХОВА ПІДГОТОВКА

Сьогодні ENAC – передовий ВНЗ Франції та Європи взагалі, який готує цивільних авіаційних фахівців та

пілотів. Тут за 30 різноманітними навчальними програмами одночасно навчаються близько 3000 студентів. Навчальний процес забезпечують близько тисячі кваліфікованих викладачів, у тому числі 500 інструкторів.

НАПРЯМКИ ПІДГОТОВКИ У ENAC:

- Авіаційний інженер
- Авіадиспетчер
- Фахівець з електронних систем авіаційної безпеки
- Технік авіації
- Пілот

Можливості ENAC не обмежують-

12



“ Велич будь-якого ремесла, можливо, полягає в тому, що воно об'єднує людей. Бо немає на світі нічного дорожнього над зв'язки, що поєднують одну людину з іншою».

Антуан де Сент-Екзюпері.



Понад чверть студентів ENAC – іноземці з більш ніж 50 країн світу. ENAC є одним із передових ВНЗ світу з розвитку міжнародних відносин.

AERONAUTIQUE



ся лише навчальним процесом. Для напрацювання практичних навичок до послуг студентів – сучасні авіаційні тренажери різного спрямування, флот, що налічує 121 літак, аеродинамічні лабораторії, комп'ютерні класи тощо.

Зважаючи на виклики часу, велика увага приділена міжнародній та неперервній освіті. В ENAC це – 7500 слухачів, які щорічно беруть участь в понад 650 сесіях навчання чи курсах підвищення кваліфікації. Також постійно функціонують програми обміну для студентів та стажерів з 5 континентів. Крім того,

наразі укладено близько 50 міжнародних договорів у навчальній та науковій сферах.

СТУДЕНТСЬКЕ ЖИТТЯ

Від дня заснування культурна політика в ENAC є невід'ємною складовою освітньої діяльності. Культурна стратегія ENAC передбачає дослідження змін регіональної та національної спадщини та їх інтеграцію у процеси розвитку навчального закладу. Ця мета досягається за допомогою впровадження інноваційного культурно-просвітницького методу навчання, який тримається

на трьох китах: обов'язкове введення гуманітарних дисциплін у навчальні програми, долучення студентства до зовнішніх культурних заходів та паралельно – заохочення брати участь у культурних подіях ENAC.

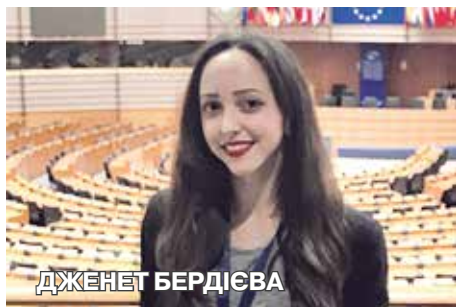
Відповідно до цього, студент може обрати рід занять, який відповідає його особистим смакам та вмінням, наприклад:

- студентська рада;
- авіаційні та фахові асоціації;
- спортивні асоціації;
- громадські та гуманітарні асоціації;
- культурні асоціації.



УАС. ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД

Активне і дієве студентське самоврядування вважається однією з головних ознак європейської культури, відіграє важливу роль у розвитку демократичного суспільства. В сучасній історії незалежної України саме студентство не раз ставало детонатором важливих історичних змін: під час Революції на граніті у 1991 році, першого та другого Майданів у 2004 та 2014 роках.



ДЖЕНЕТ БЕРДІЄВА

У кінці травня відбулися XIII Генеральна асамблея Української асоціації студентів, а також UASMeetUp, під час якого проводилися панельні дискусії та неформальні знайомства. У складі делегації Національного авіаційного університету в роботі взяла участь студентка 2-го курсу, голова Студентської ради ФЕБА Дженет Бердієва.

Які завдання на сучасному етапі вирішує найбільша студентська організація України?

УАС – це такий собі ОСС (орган студентського самоврядування) для інших ОСС. Саме ця організація представляє основні думки та побажання студентства і не боїться відстоювати їх. Наприклад, завдяки роботі УАС під час змін програм щодо виплати стипендій вдалося збільшити відсоток отримувачів з 15 до 45%. Проте найголовнішим питанням є академічна доброчесність. Це досить складний процес, який вимагає внутрішнього визнання студентами цієї проблеми.

На заході був присутній перший заступник міністра освіти і науки України Володимир Ковтунець, чи вдалося Вам поставити йому запитання?

Свій спіч Володимир Віталійович розпочав зі згадування нашого університету, тому я просто не могла втратити таку нагоду. До того ж він є членом Наглядо-

вої Ради НАУ. Ми поговорили про наших пілотів та «відтік мізків», подискутували про те, які напрямки мають бути стратегічними, обговорили напрями розвитку в цілому, адже останнім часом постає питання необхідності кваліфікованих спеціалістів у нас в Україні.

Які сучасні європейські практики студентського самоврядування варто впровадити в НАУ?

Зовсім нещодавно я повернулася з Брюсселя, де мала змогу поспілкуватися з представниками ОСС країн ЄС. І що мене здивувало: вони всі настільки міжкультурні, що відсоток іноземців і місцевих на івентах складає приблизно 50 на 50, вони відкриті для таких міжнародних обмінів. Нам не вистачає цього, але ми з командою вже працюємо над тим, щоб з наступного року залучати міжнародних студентів.

Чи не могли б Ви більше розповісти про подорож до Брюсселя? Як відбувався відбірковий етап?

Це був мій перший проект програми Erasmus+. Відбір проходив у декілька етапів, проте найголовнішим був, звісно, мотиваційний лист. На його підготовку я витратила близько тижня, але результат був вартий того. Коли отримала листа з підтвердженням, довго не могла прийти до тями. Батьки спочатку були налаштовані скептично. Хочу також додати, що одним зі спонсорів моєї подорожі стала компанія Empire English School, вони перевірили всі умови участі та допомогли з організацією подорожі.

Розкажіть, будь ласка, детальніше про те, що з Вами відбувалося, коли Ви нарешті потрапили до Брюсселя?

Брюссель – однозначно політична столиця ЄС. Потрапивши у середовище міжнародних студентів, я зрозумі-

ла, наскільки їм це подобається. Кого не запитаєш: «Звідки ти? Де навчаєшся?» Відповідь: «Народився в Німеччині, навчався спочатку в Іспанії, пізніше вирішив переїхати до Італії, зараз навчаюся у Брюсселі, але по Еразмузу – в Угорщині, тому що хочу зрозуміти соціологію політики Віктора Орбана». Вони буквально «руйнують кордони». Але, навчаючись на таких міжнародних програмах, розумієш, наскільки ширшими можуть бути твої знання. Наш університет також поступово долучається до подібних програм.

Як відбувався захід?

Близько 200 студентів з усієї Європи зібралися разом, аби повністю змодельювати роботу органів ЄС. Команда, яка займалась організацією, була неймовірною. Місця локацій вражали. Це були справжні будівлі європейських інституцій, де засідали парламентарі, які могли просто підійти та поспілкуватися з нами. Найбільшою проблемою була робота громадського транспорту. Тому що у в цей період відбувся терористичний акт і ми не встигали дістатися до зазначених місць вчасно. Проте це переросло у певну традицію: ті, хто спізнився, отримують покарання вхід свого департаменту у вигляді якоїсь дитячої пісні.

Як подорож вплинула на Вас та як Ви збираєтесь імплементувати отримані знання?

Я в захваті і хочу допомагати іншим нашим студентам, які як і я раніше, не вірять, що це можливо. Створення дієвого студентського самоврядування на основі моделі Європейського парламенту є невід'ємною складовою розвитку університету! У нас запланована ціла низка заходів, спрямованих на створення міжнародних проектів із залученням іноземних експертів та студентів. Ми також збираємо нову команду, агентів змін, які хочуть спробувати відчувати на собі всі процеси організації зсередини. Запрошуємо усіх бажаючих!

ВСЕ В НАШИХ РУКАХ...



ЛІДІЯ ФЕСЕНКО

Експрес-інтерв'ю з Лідією Фесенко, студенткою НАУ, яка зараз навчається на 1-му курсі магістратури на Факультеті економіки та бізнес-адміністрування за спеціальністю «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності» за англомовною програмою. Вона – активний громадський діяч і вже багато чого знає про студентське самоврядування.

Ліда, декілька слів про те, як із звичайної студентки ви перетворилися на громадського діяча?

Раніше я навчалася в Національному педагогічному університеті (НПУ) та вивчала філософію. Що могло так сильно вплинути на подібну зміну спеціальності і чому саме Авіаційний? Усе полягає в тому, що вже протягом 4 років я займаюся громадською діяльністю, яка мене і привела в цей університет. З 2014 року я брала активну участь у студентському житті університету, і загалом країни. Розпочалося все зі Студентської ради НПУ, у якій була в секторі захисту прав студентів. Основна наша діяльність полягала у тому, щоб відстоювати закон, захищати права студентів у стінах нашого закладу та боротись із корупційними проявами, також ми виступали проти студентських профспілок. За досить короткий час назбирали багато кейсів: як звільнити викладача; як зробити фізичне виховання факультативом; як ліквідувати декана-корупціонера тощо. Тоді наше самоврядування було топовим на рівні України, ми часто їздили на різноманітні заходи, представляли історії успіху, допомагали колегам з інших університетів, відстоювати права та розвивати студентське самоврядування. Деякі історії навіть вдавалося транслювати по телебаченню. Після цього був етап, коли я займалася виключно антикорупційною діяльністю в університетах міста

Києва у межах громадської організації. Ми досліджували рівень корупції в закладах вищої освіти, організувала мирну акцію під Міністерством освіти і науки «За академічну доброчесність». Члени нашої організації допомагали слідувати за виборами ректорів в університетах.

Чи став Вам у нагоді подібний досвід?

Звичайно. Завдяки попередньому досвіду я стала членом Молодіжного комітету U-Report – проекту ЮНІСЕФ, а також волонтером громадських організацій, однією з яких була Українська асоціація студентів (УАС). Коли вперше була на засіданні Асоціації, і подумати не могла, що в 2016 році мене оберуть президентом і я буду керувати найбільшою студентською організацією, якій на сьогодні – 18 років. Уже понад 10 років Асоціація представляє інтереси студентства України в Європейському союзі. Навесні 2018 року мене повторно обрали президентом, тому й до сьогоднішні я продовжую керувати організацією.

Чому Ви обрали навчання в НАУ?

Моє знайомство з НАУ, насправді, спочатку було не дуже вдалим. Пам'ятаю, як до мене звернулись із проханням про допомогу, адже тоді були проблеми з виборами ректора, а потім зі студентським самоврядуванням. Але моя думка змінилася після співпраці з Авіаційним, адже за повної підтримки університету для студентів було про-



УАС – це такий собі ОСС (орган студентського самоврядування) для інших ОСС. Саме ця організація представляє основні думки та побажання студентства і не боїться відстоювати їх. Наприклад, завдяки роботі УАС під час змін програм щодо виплати стипендій вдалося збільшити відсоток отримувачів з 15 до 45%. Проте найголовнішим питанням є академічна доброчесність. Це досить складний процес, який вимагає внутрішнього визнання студентами цієї проблеми.

ведено дві великі та важливі події національного масштабу. І коли я змогла відчувати відповідальне ставлення до поставлених задач, повагу та цілковиту підтримку, зокрема з боку адміністрації, – мене це надихнуло на думку щодо вступу в Авіаційний. Після цього дізналася, що університет відкриває нові програми, запускає англомовні проекти, сприяє міжнародній співпраці. На мою думку, це дійсно гарні показники.

А чи не заважає громадська діяльність навчанню?

Керуючи організацією, я навчилася багатьом речам, але в певний момент було чітко усвідомлення того, що на магістратурі я маю вивчати менеджмент і хочу бути в університеті, де приємне середовище та будуть позитивно ставитися до моєї діяльності. Я подала документи до НАУ, склала вступні та додаткові іспити і віднесла свої оригінали. Дізнавшись, про наявність англомовної програми, – вирішила, що це чудова можливість здобути потрібні компетенції та навички. На мою думку, Авіаційний – це університет з гарними перспективами та можливостями, який зараз має чудового керівника, котрий може направити у правильному напрямку освітній заклад. Мені хочеться вірити, що досвід співпраці з НАУ завжди позитивний та приємний. І я дуже рада, що перейшла навчатися в Авіаційний та маю чудову можливість сприяти його розвитку й популяризувати цей університет.

ЦЕ – НАУ!

Національний авіаційний університет – один із найбільших університетів країни. До його складу входять 11 навчально-наукових інститутів та два факультети, Льотна академія в Кропивницькому, 7 коледжів та 2 ліцеї, в яких навчається понад 50 тис. студентів.

● У цьому році в Навчально-науковому Аерокосмічному інституті відкрито Центр льотної підготовки для студентів громадян України та студентів-іноземців, що навчаються за спеціальністю 272 «Авіаційний транспорт».

● Університет приваблює абітурієнтів та студентів не лише освітніми можливостями, а й зручною інфраструктурою.

● Одним з унікальних місць для відвідування у НАУ є його ангар – літаки, які тут знаходяться після техогляду здатні піднятися в повітря і зараз.

● Університет має власний музей авіації, який є найбільшим історико-технічним музеєм не лише в нашій країні, але й в усій Східній Європі. Він був урочисто відкритий 2003-го року з нагоди 100-річчя світової авіації та 80-річчя Національного авіаційного університету. Музей розмістився на території колишньої учбово-авіаційної бази (УАТБ) КІІЦА (нині НАУ), а приписані до неї літаки стали основою колекції техніки цивільної авіації.