

120×FSI

Je to příběh, který se píše už 120 let. Přesně tolik letos uplynulo od založení Fakulty strojního inženýrství. Bylo to 120 let plných nadějných studentů, úžasných objevů a významných osobností.

PONOŘTE SE S NÁMI
DO PŘÍBĚHU FSI...

CO BYSTE POPŘÁLI FAKULTĚ KE 120. NAROZENINÁM?

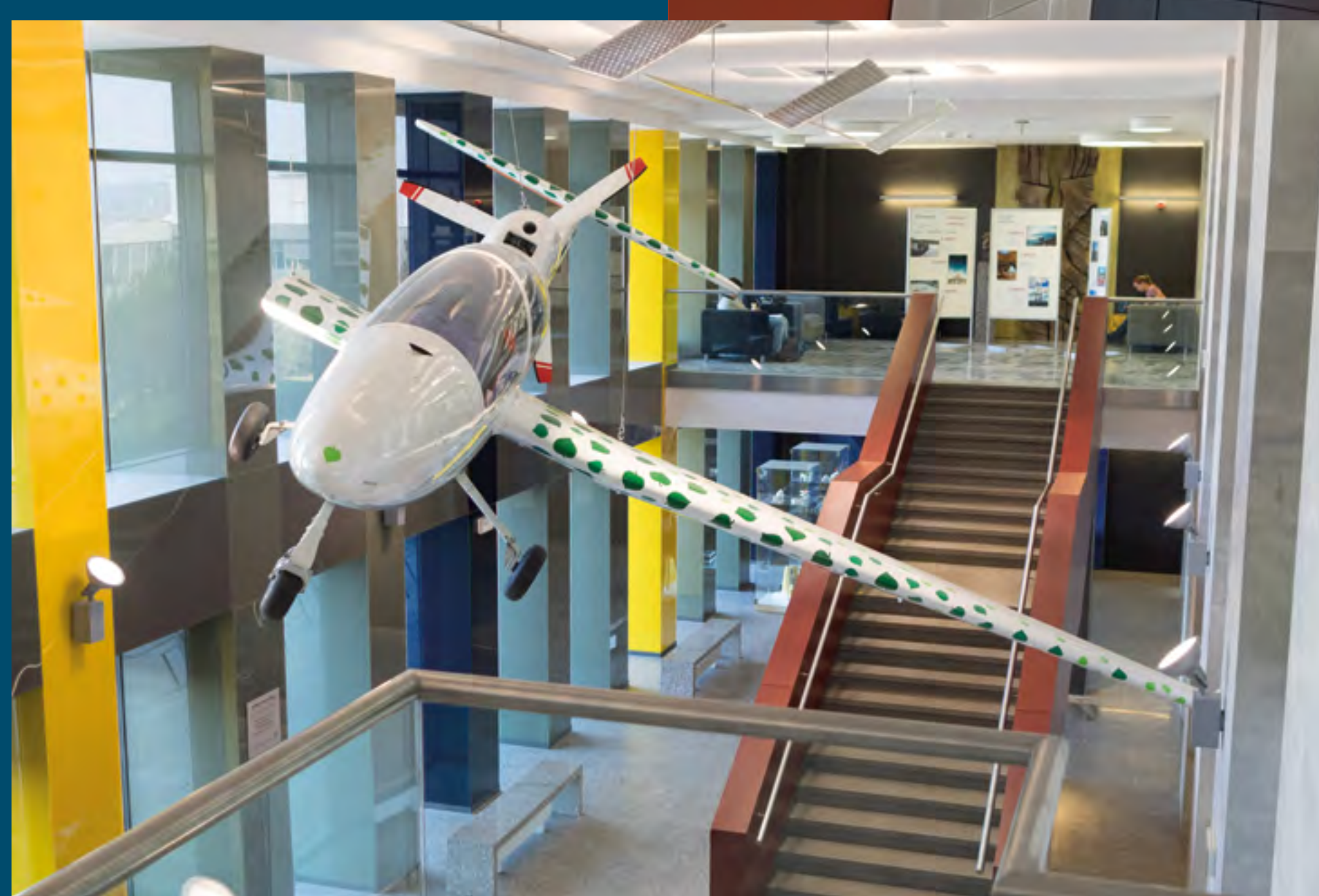
Popadněte tužku a napište své přání přímo sem.



Je nepřehlédnutelná.
Měří 74 metrů.
Vystoupat jejích 19 pater
znamená zdolat téměř
400 schodů. Řeč je
o hlavní budově Fakulty
strojního inženýrství,
známé pod označením A1.

Budova byla dlouhá léta nejvyšší stavbou ve městě. O prvenství ji po 28 letech připravil v roce 2012 Spielberk Tower B (85 metrů), o rok později obě budovy překonal AZ Tower (111 metrů). Přesto strojní fakulta v panoramatu jihomoravské metropole stále vyniká svojí výškou. Zatímco obě vyšší stavby stojí v nížině na jižní straně města, A1 je umístěna v blízkosti Palackého vrchu a její základy leží ve výšce 285 metrů nad mořem. Při dobré viditelnosti je z její střešky možné dohlédnout na vzdálenost až 50 kilometrů, vidět tak lze například Pálavu.

I proto střešku fakulty rádi využívají mobilní operátoři a poskytovatelé televizních a rádiových přenosů a internetu, kterým fakulta střešku pronajímá pro jejich vysílače.



Vstupní hale vévodí elektricky poháněný letoun VUT RAY 051



Střeška „Á-jedničky“



TKONNA A1





Architekt
Jaroslav Ledvina



Stavba
budovy A1

Vítězným návrhem se stala studie architekta Antonína Kuriála, finální podobu vtiskl „Á-jednička“ architekt Jaroslav Ledvina, který měl na starosti zpracování projektové dokumentace. Základní kámen výškové budovy byl položen v roce 1974.

„Manžel byl předvolán před komisí, kde byla hnědá barva fasády uvedena jako problematická, a to proto, že měla být „profašistická“. Byl pokárán, ale myslím si, že to posléze obhájil,“ vzpomíná Jana Ledvinová, manželka architekta Jaroslava Ledviny.

Kvůli nedostatku zedníků se do stavebních prací zapojili také studenti. Každý měsíc přiložilo ruku k dílu 308 studujících brigádníků. K předání objektu do plného užívání došlo v roce 1987. Ve stejném roce fakulta dokončila stěhování z areálu v Údolní ulici, kde do té doby sídlila.

STAVBA

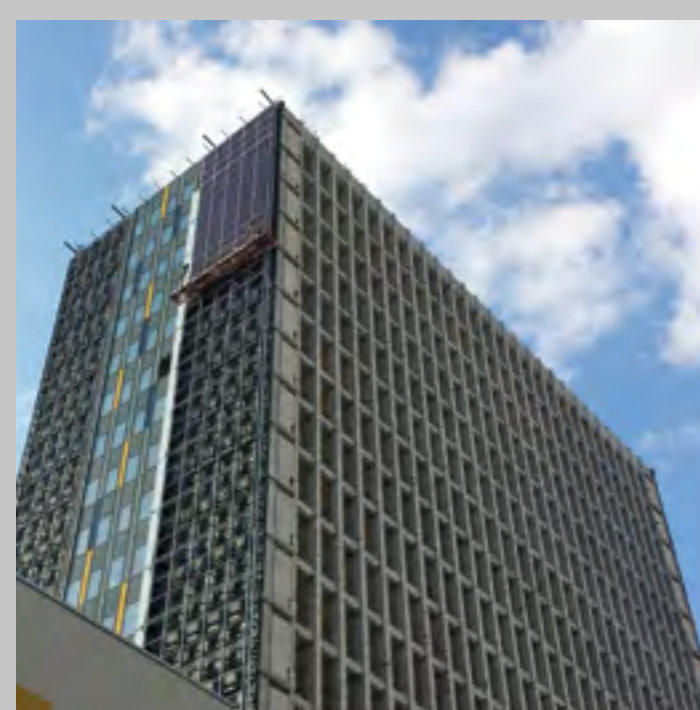


REKONSTRUKCE

Do chodu fakulty výrazně zasáhla rekonstrukce A1 plánovaná od roku 2011. Původně mělo dojít pouze k výměně systému vytápění a opravě silně poničené fasády, na které se podepsala i vichřice Kyrill v roce 2007. Po sejmutí vnějšího pláště se ale ukázalo, že budova má vážné statické nedostatky.

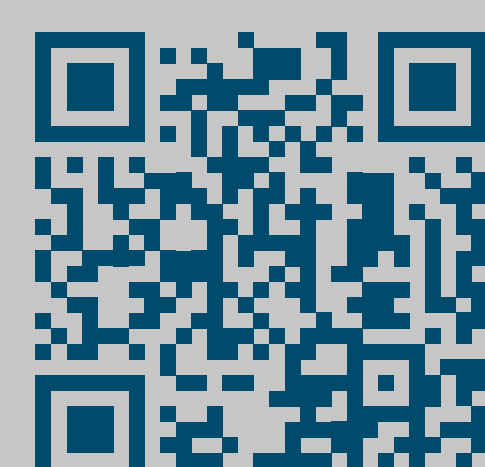
Na řadu proto přišla kompletní rekonstrukce. Sanace nosných konstrukcí spolkla 482 tun oceli a 80 tun betonu. Bylo položeno 140 kilometrů kabelů silnoproudé elektroinstalace a dalších 200 kilometrů rozvodů strukturované kabeláže, ale i 16 000 m² koberců a linoleí. Fasáda, jejíž výměra činí 10 100 m², je tvořena závěsným pláštěm z kompozitních hliníkových panelů. Energii zásobují fakulní areál nové fotovoltaické panely umístěné na jižní straně fasády směrem k ulici U Vodárny. Výšková budova se dočkala i nových podhledů na chodbách a nového systému osvětlení, kdy se jednotlivá svítidla spínají podle pohybu osob. Rekonstrukce přišla na 621 milionů korun.

Život se do A1 vrátil 20. června 2016, po dlouhých pěti letech stavebních prací. Od té doby poskytuje budova zázemí 9 ústavům, studijnímu oddělení i děkanátu. S celkovou kapacitou 1 600 osob tvoří přibližně polovinu výukových a kancelářských prostor fakulty.



2014

2013



19. 9. 1899

zřízení C. k. české technické vysoké školy v Brně

prof. Ing. Michal URSÍNÝ
1900–1901



1900

zřízen odbor
strojního inženýrství



prof. PhDr. Antonín SUCHARDA
1901–1902

1901

začalo udělování
Nobelových cen

prof. Ing. Zdeněk ELGER (z Elgenfeldu)
1902–1903



prof. Ing. Leopold GRIMM
1903–1904

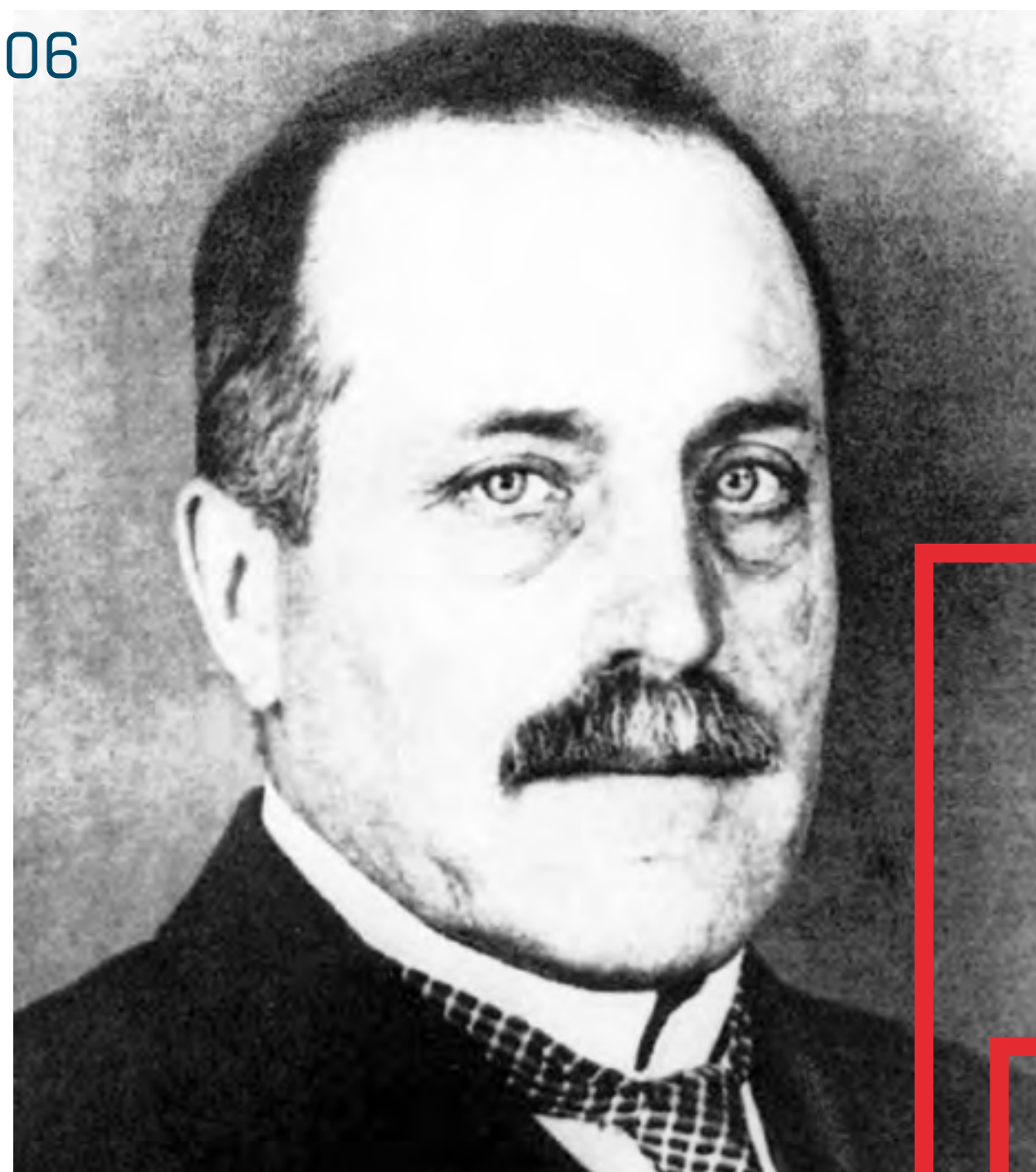


prof. Ing. František HASA, dr. h. c.
1904–1905

Ve 120leté historii se v čele strojní fakulty vystříдалo celkem 58 děkanů, někteří z nich zastávali tuto funkci opakovaně.

Rekordmanem byl prof. Zdeněk Elger, který byl děkanem celkem čtyřikrát ve čtyřech různých dekádách a ve dvou různých státních zřízeních (za Rakouska-Uherska a poté za první republiky).

prof. Josef SUMEC, dr. h. c.
1905–1906



1905

Laurin & Klement
vyrábějí první automobil

Albert Einstein publikuje svoji
speciální teorii relativity

prof. Ing. Jan ZVONÍČEK
1906–1907



prof. PhDr. Matyáš LERCH
1908–1909



prof. Bedřich PROCHÁZKA, dr. h. c.
1907–1908





prof. Ing. Václav Karel ŘEHOŘOVSKÝ
1909–1910

1910

odbor strojního inženýrství rozdělen
na oddělení strojního inženýrství
a samostatné oddělení elektroinženýrství



prof. Ing. Vladimír LIST, DrSc., dr. h. c.
1910–1911

25. 6. 1911

slavnostní otevření budov
české techniky v ulici Veveří



prof. Ing. Karel RYSKA
1911–1912



prof. PhDr. Vladimír NOVÁK
1912–1913

prof. Ing. Bohumil VLČEK
1913–1914



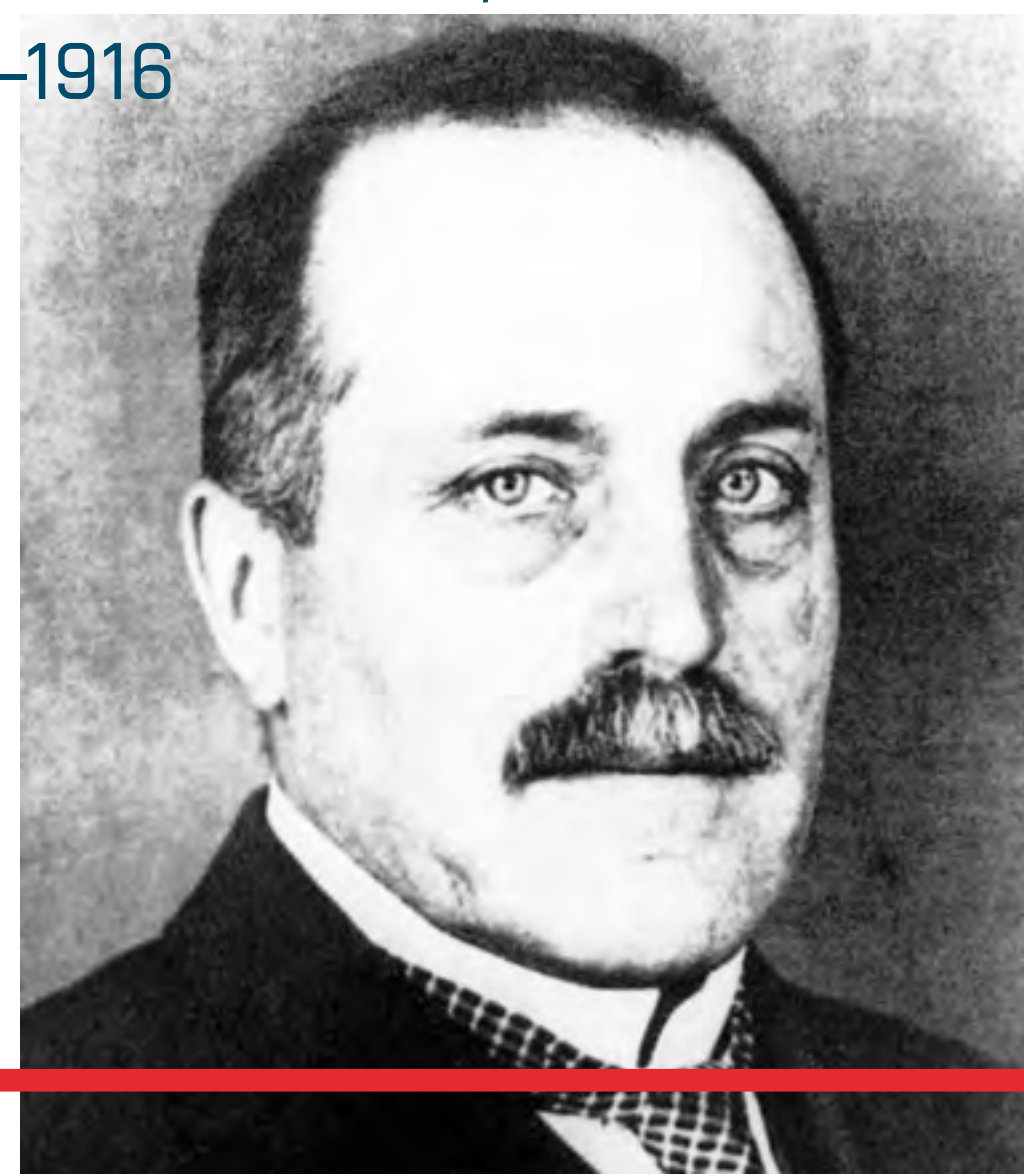
prof. Ing. Zdeněk ELGER
(z Elgenfeldu)
1914–1915

1914

začala první světová válka

Viktor Kaplan vyrobil
v Brně svou první turbínu

prof. Josef SUMEC, dr. h. c.
1915–1916



prof. Ing. Josef ZVONÍČEK
1916–1917

28. 10. 1918

vznik Československa



prof. Ing. Leopold GRIMM
1917–1918

1918

změna názvu školy
na Česká vysoká škola
technická v Brně



prof. Ing. Dr. techn. Vladislav SÝKORA
1918–1919



prof. Ing. Vladimír LIST, DrSc., dr. h. c.
1919–1920



1919

zřízení Masarykovy univerzity
a Vysoké školy zemědělské v Brně

připojením 2 sousedních měst
a 21 obcí vzniklo tzv. Velké Brno

17. 9. 1921

brněnskou techniku navštívil
prezident T. G. Masaryk



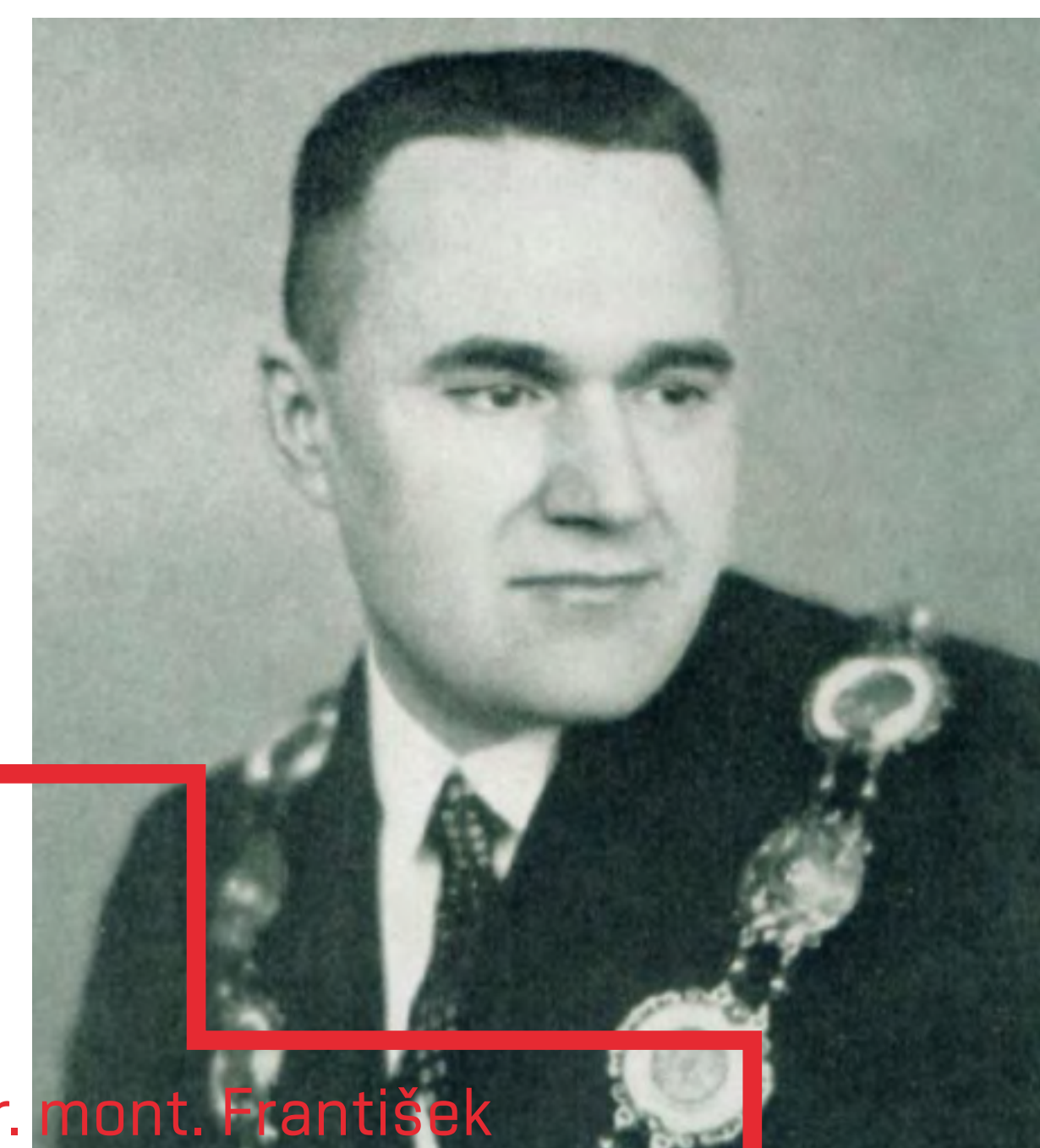
prof. Ing. Bohumil VLČEK
1921–1922



prof. Ing. Zdeněk ELGER (z Elgenfeldu)
1922–1923

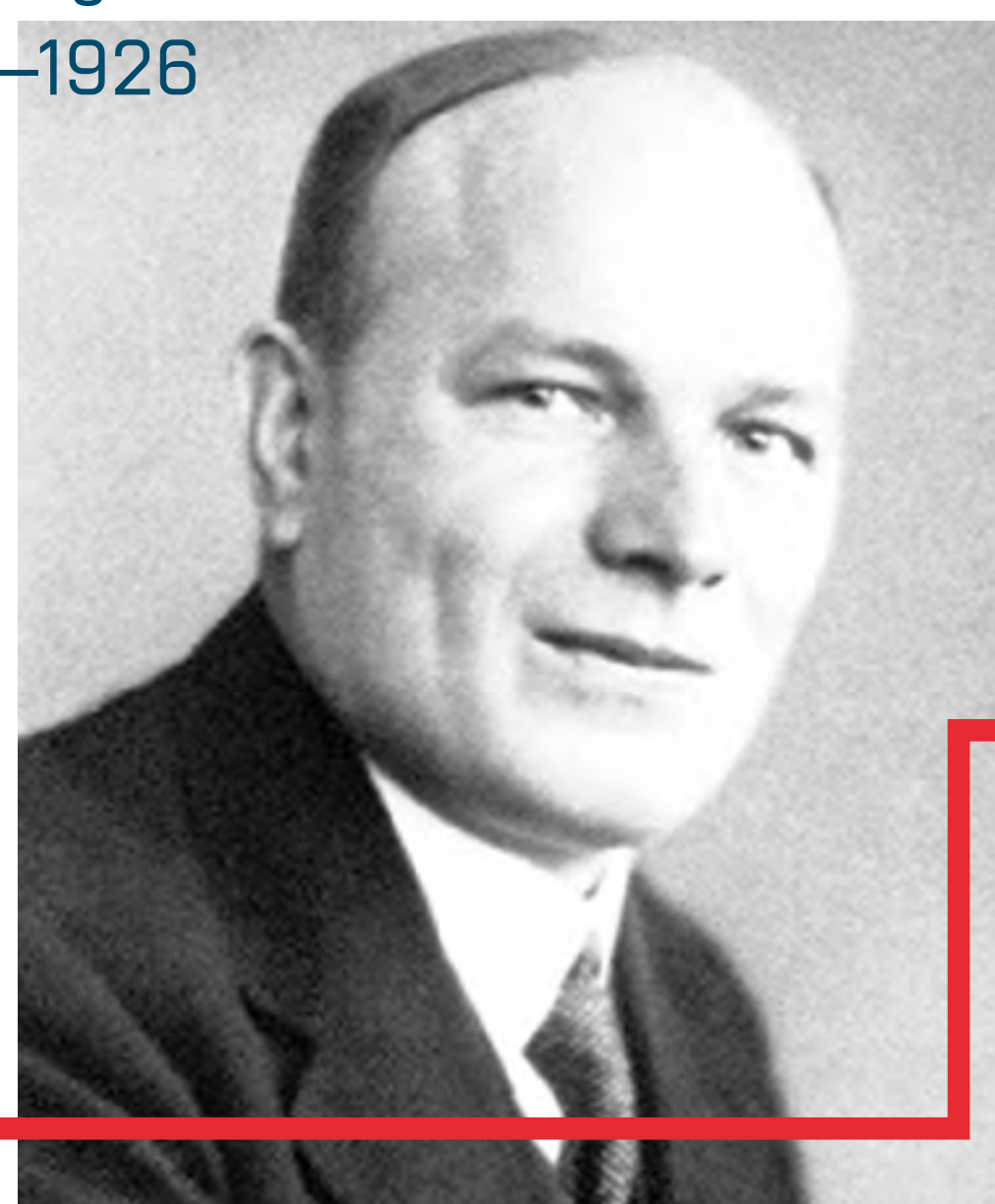


prof. Ing. Karel RYSKA
1920–1921



prof. Ing. Dr. mont. František
PÍŠEK, DrSc., dr. h. c.
1923–1924

prof. Ing. Josef KOŽOUŠEK
1925–1926



12. 2. 1926

prezidentu Masarykovi
je udělen diplom čestného
doktora technických věd



prof. Ing. Leopold GRIMM
1924–1925

1926

Československý
rozhlas zahájil
pravidelné
vysílání



prof. Josef SUMEC, dr. h. c.
1926–1927



prof. Ing. Karel RYSKA
1927–1929

1929

ve světě propuká
velká hospodářská krize





prof. Ing. Antonín NEDOMA
1929–1930



prof. Dr. techn. Josef KLÍMA
1930–1931

prof. Ing. Zdeněk ELGER (z Elgenfeldu)
1931–1932



prof. PhDr. Karel Čupr
1932–1933



prof. Ing. Bohumil VLČEK
1933–1934

1933

boj za zachování celistvosti
brněnské techniky



prof. Ing. Dr. mont. František
PÍŠEK, DrSc., dr. h. c.
1934–1935



prof. Ing. Dr. techn. Václav BURENÍK
1935–1936

prof. Ing. Jan KIESWETTER
1936–1937



prof. Ing. Vladimír KŘIVÁNEK, DrSc.
1937–1938



1938

uzavřena
Mnichovská dohoda

prof. Ing. Dr. techn. Milan KRONDL
1938–1939



1937

změněn název školy
na Vysoká škola technická
Dra. Edvarda Beneše v Brně

umírá T. G. Masaryk

17. 11. 1939

uzavření českých
vysokých škol

16. 3. 1939

zřízen protektorát
Čechy a Morava



prof. Ing. Vladimír LIST, DrSc., dr. h. c.
1939–1940



odbor uzavřen
1940–1945



prof. RNDr. Josef VELÍŠEK
1945

1945

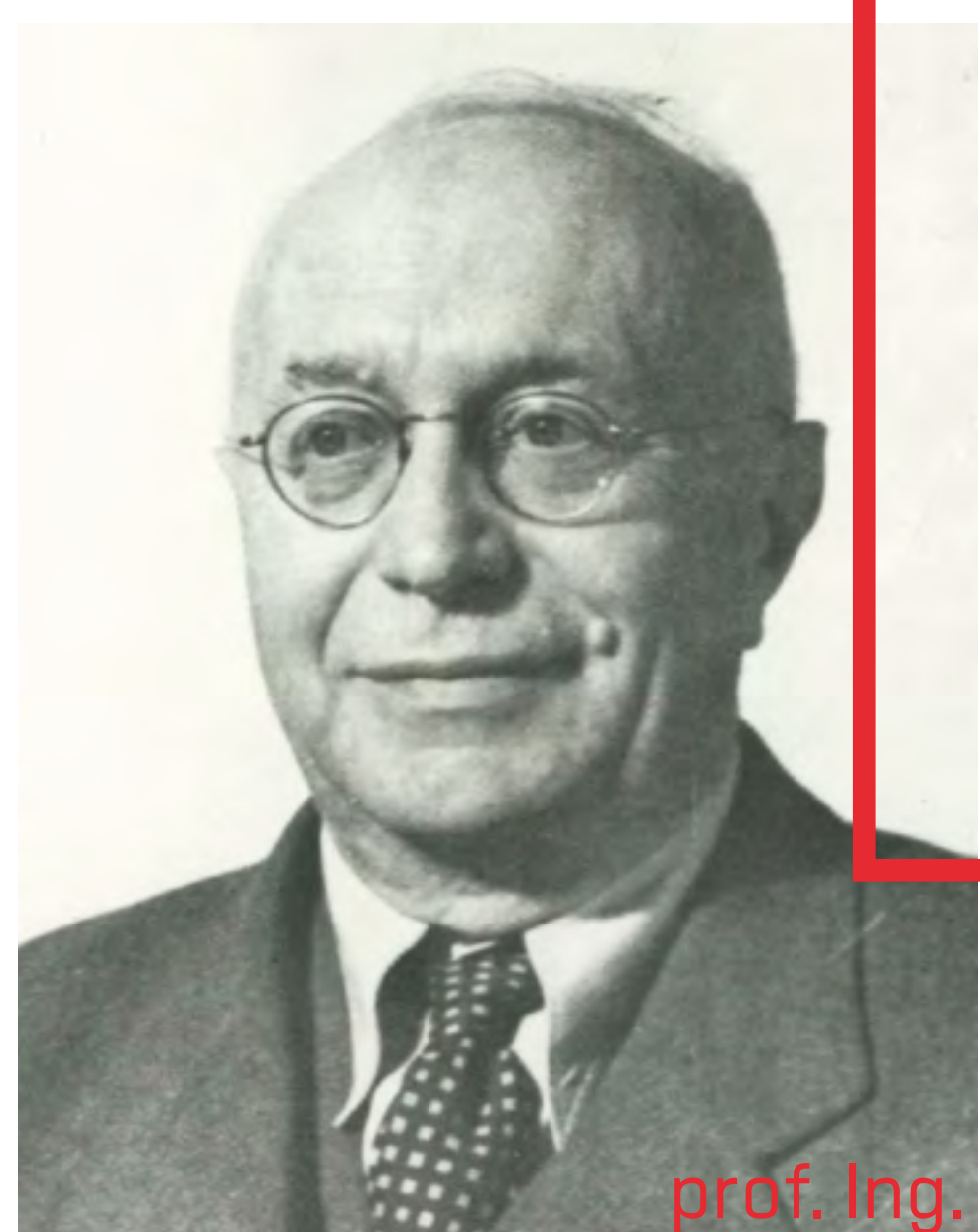
navázání na předválečnou tradici
i název Vysoká škola technická
Dra. Edvarda Beneše



prof. Ing. Josef KOŽOUŠEK
1945–1946

1948

v Československu
se k moci dostávají
komunisté



prof. Ing. Antonín NEDOMA
1947–1948



prof. Ing. Vladimír KŘIVÁNEK, DrSc.
1946–1947

prof. Ing. Vladimír SOUČEK
1948–1949



1950

nový zákon o vysokých
školách, který zavedl
mj. dělení na fakulty



prof. Ing. Vladimír CHLUMSKÝ
1949–1951

1953

založena
Československá
akademie věd

1956

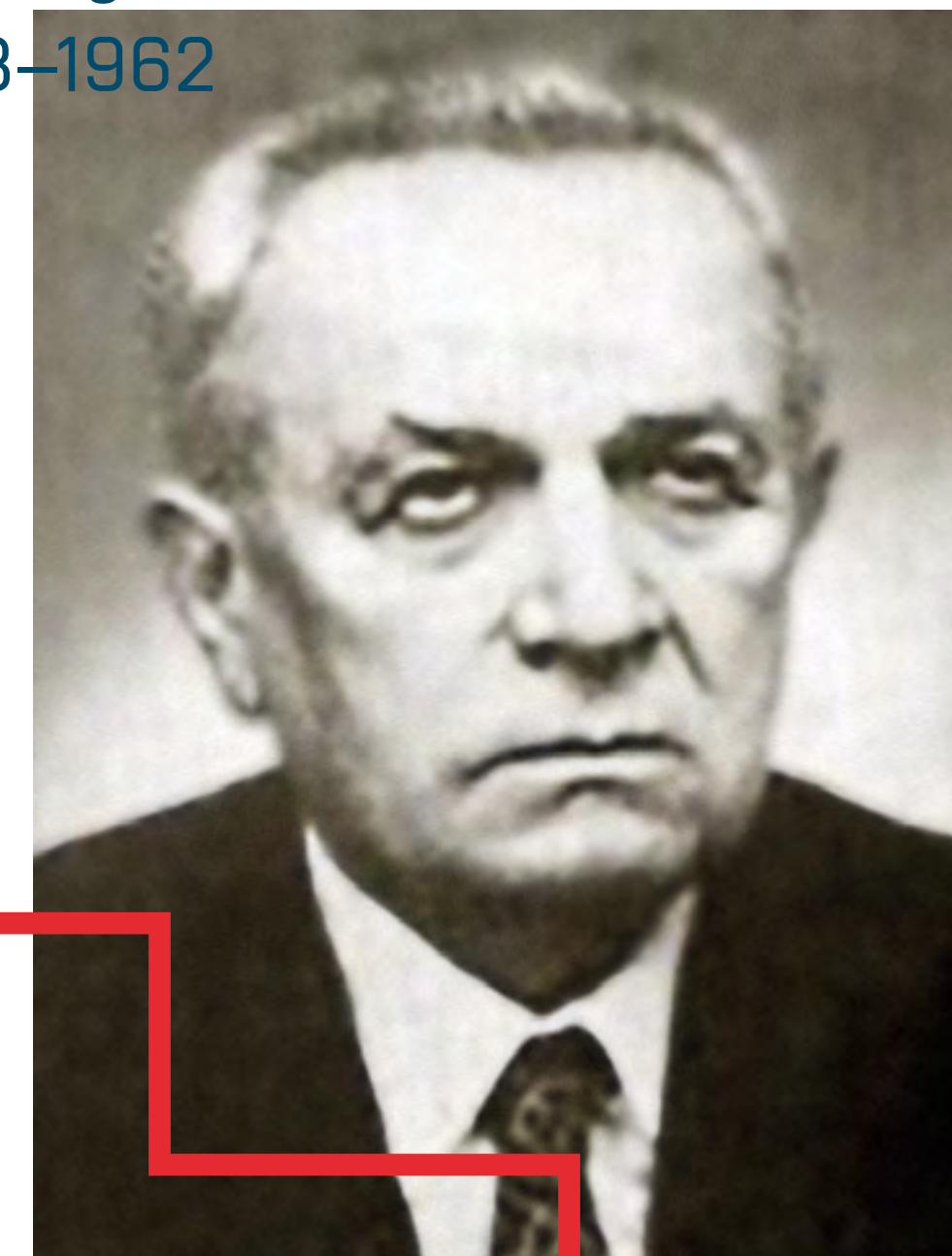
vládním nařízením
obnoveno Vysoké učení
technické v Brně



prof. Ing. Dr. mont. František
PÍŠEK, DrSc., dr. h. c.
1956–1957

fakulta zrušena
1951–1956

prof. Ing. Antonín NĚMEC
1958–1962



Nezjištěno
1957–1958

1961

při strojní fakultě vznikla
samostatná Laboratoř
počítacích strojů

1959

chemik Jaroslav Heyrovský
získává Nobelovu cenu za chemii

12. 8. 1959

fakulta energetická je
rozdělena na fakultu strojní
a fakultu elektrotechnickou





prof. Ing. Vladimír HORÁK
1962–1970

21. 8. 1968

invaze vojsk Varšavské smlouvy
do Československa

1969

položen základní
kámen areálu
Pod Palackého
vrchem



prof. Ing. Antonín NĚMEC
1970–1973

1974

položen základní kámen
výškové budovy A1



prof. Ing. Dr. techn. Jan ŽIŽKA
1973–1980



prof. Ing. Karel RUSÍN, DrSc.
1980–1985



prof. Ing. Karol FILAKOVSKÝ, CSc.
1985–1989

1989

sametová revoluce

20. 11. 1989

na strojní fakultě vzniká
stávkový výbor studentů



doc. Ing. Jaromír SLAVÍK, CSc.
1990–1994

1987

stěhování Fakulty
strojní do nového areálu
Pod Palackého vrchem

prof. Ing. RNDr. Jan VRBKA, DrSc.
1994–1999



1995

firma Microsoft vydala
operační systém Windows 95

1. 1. 1993

vznik samostatné
České republiky

prof. Ing. Josef VAČKÁŘ, CSc.
1999–2006



1999

změna názvu
fakulty na
Fakulta strojního
inženýrství

2000

první ročník závodu
Strojařské schody

doc. Ing. Jaroslav KATOLICKÝ, Ph.D.
od 2013 do současnosti



1. 5. 2004

Česká republika
vstupuje do EU

prof. RNDr. Miroslav DOUPOVEC, CSc.
2006–2013



14. 9. 2012

v areálu FSI je slavnostně
otevřena centrální budova
NETME Centra

20. 6. 2016

po náročné rekonstrukci
je oficiálně zahájen provoz
výškové budovy A1

Celý článek si můžete
přečíst zde:



NELEHKÉ ZAČÁTKY

V Brně fungovala od roku 1873 C. k. vysoká škola technická. Český mluvící obyvatelstvo ale čím dál víc cítilo potřebu mít svoji vlastní vysokou školu s češtinou jako vyučovacím jazykem.

Dočkali se 19. září 1899, kdy byla císařským výnosem zřízena C. k. česká technická vysoká škola Františka Josefa v Brně. Prvním rektorem se stal matematik Karel Zahradník. Hned na podzim 1899 se ke studiu – tehdy ještě jediného odboru inženýrského stavitelství – zapsalo 47 posluchačů.

Škola se usilovně snažila o rozvoj a rozšíření nabídky odborů. V roce 1900 byl jako druhý otevřen odbor stavby strojů, o rok později přejmenovaný na odbor strojního inženýrství, kam se zapsalo 23 studentů. Prvním děkanem byl zvolen profesor stavební mechaniky Michal Ursíny.



„Posluchači české vysoké školy technické jsou buď řádní nebo mimořádní. Za řádné posluchače přijímají se ti, kteří nabyli pravoplatného vysvědčení maturitního z reálné školy nebo gymnasia, při čemž abiturienti gymnasiální mají prokázati mimo to dostatečnou zručnost v rýsování a kreslení od ruky.“

Moravská orlice, 30. září 1900, str. 2

První rektor české techniky
prof. Karel Zahradník

Posluchači
3. ročníku
strojního odboru
(23. 3. 1906)



První sídlo Odboru stavby strojů v ústřední
budově techniky na Gorkého 7



KRÁTKÝ NÁDECH

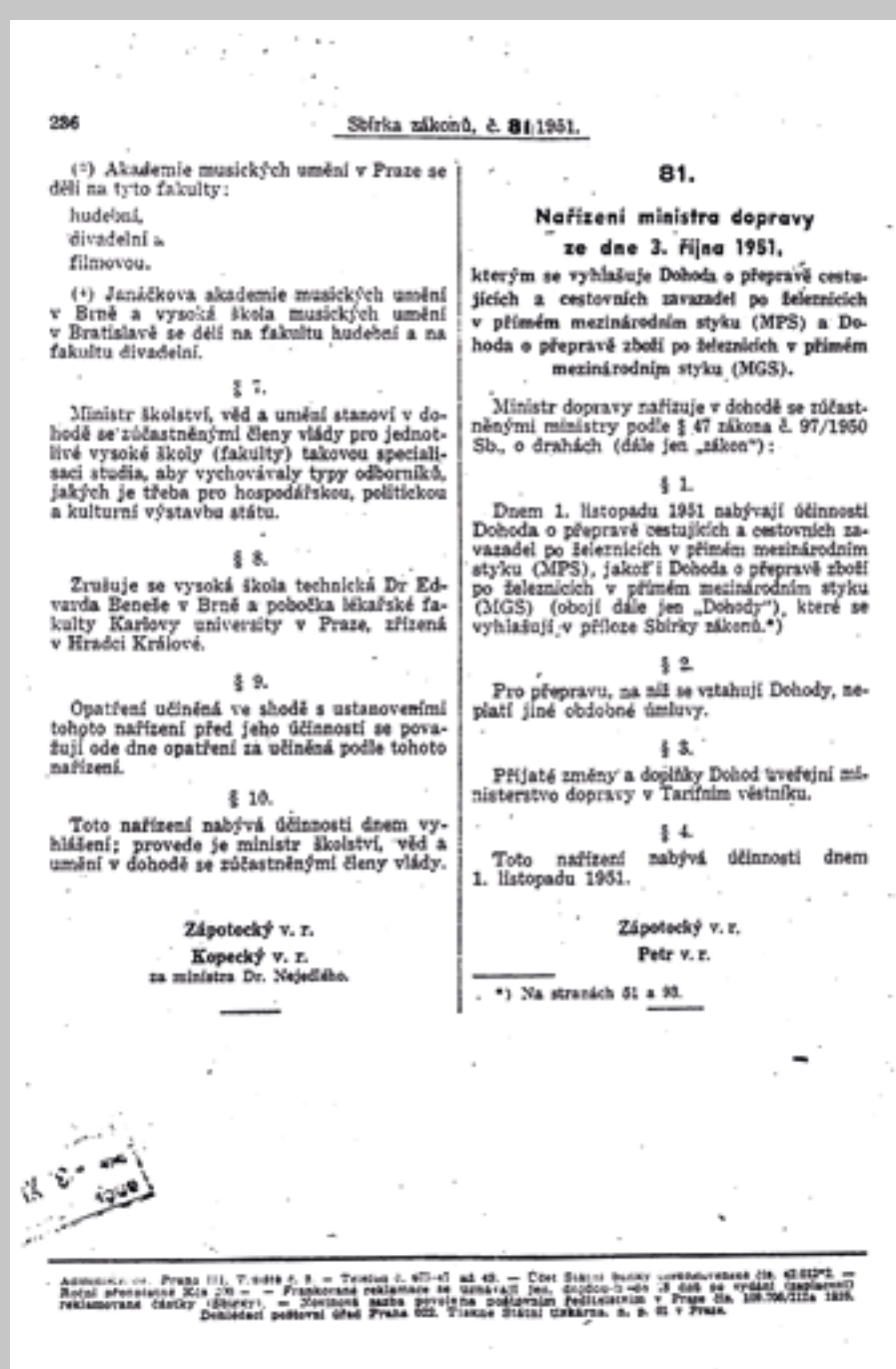
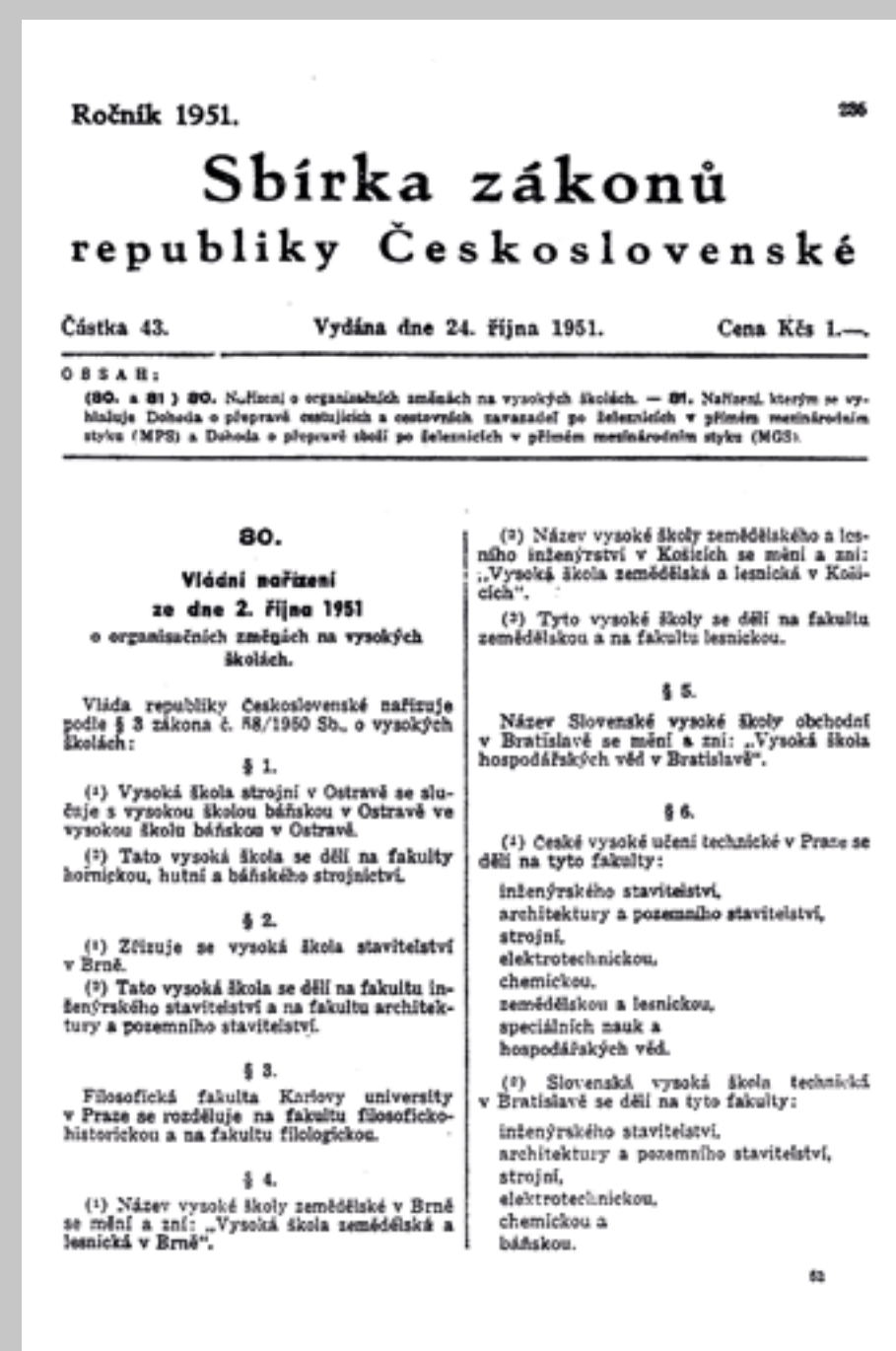
Po válce a během období první republiky se brněnská česká technika definitivně etablovala jako vážená a uznávaná vysoká škola.

V roce 1919 se začalo s výukou architektury, pro výuku chemie byl dostavěn samostatný chemicko-technologický pavilon. Od roku 1937 nesla škola název Česká vysoká škola technická Dra. Edvarda Beneše.

Od akademického roku 1925/26 se na strojním odboru vyučovaly tři studijní směry: konstruktivní, dílenský a dopravní, které demonstrují pozdější rozdělení studia na směry konstrukční a technologické. Od roku 1938/39 pak výuka probíhala ve čtyřech skupinách: Skupina pro hydraulické a tepelné stroje a zařízení, Skupina pro motorová vozidla a letectví, Skupina dílenská a Skupina textilní a papírenská.

Předmět	Hodiny týdně		Předmět	Hodiny týdně	
	Zimní	Léto		Zimní	Léto
Ročník I. strojní (okupace I.)					
**Matematika I.	6	2	**Základy a základy	3	1
**Matematika II.	6	2	**Podání stroje lopatkové I.	3	1
**Deskriptivní geometrie	3	1	**Podání stroje lopatkové II.	3	1
**Číslové deskriptivní geometrie	3	1	**Parní stroje, regulátory a armatury	3	1
**Fyzika I. a II.	4	3	**Pálovací motory I.	3	1
**Strojnické kreslení s úvodem do strojírenství	2	1	**Pálovací kompresory, pumpy a chladičové zařízení	3	1
**Metalografie	2	1	**Mechanická měřidla	3	1
**Cvičení v měřičství I.	2	1	**Mechanická technologie II. a III.	3	1
**Základy geodesie	2	1	**Časť stroje I. (rovičnický)	3	1
**Základy technické kresby	2	1	**Časť stroje II.	3	1
**Národní hospodářství	2	1	**Letecká statika I.	3	1
**Základy práce ve výzkumu	2	1	**Mech. technologie textilu a papíru	3	1
**Praktická fotografie	2	1	**Zkoušení papírů a ocelí	3	1
CELKEM	27	13	CELKEM	27	13
Předměty frekvence	2	1	Předměty frekvence	2	1
Předměty povinné	25	12	Předměty povinné	25	12
Ročník II. strojní (okupace I.)					
**Matematika II. b	5	2	**Parní turbíny a turbokompresory	3	1
**Dynamika	4	1	**Parní kotle a parní stroje	3	1
**Základy grafické statiky	4	1	**Pálovací motory I.	3	1
**Mechanika a pružnost a pevnost	4	2	**Pálovací motory II.	3	1
**Hydrodynamika	4	2	**Lávka motorových vozidel I. II.	3	1
**Mechanika technická	4	2	**Práce a skladování spalovacích motorů	3	1
**Časť stroje I.	4	2	**Lávka letadel I. II.	3	1
**Časť stroje II.	4	2	**Lávka letadel II.	3	1
**Mechanická technologie I.	4	2	**Lávka letadel III.	3	1
**Mechanická technologie II. a III.	4	2	**Lávka letadel IV.	3	1
**Základy konstrukce strojních hmot a konstrukce	4	2	**Lávka letadel V.	3	1
**Létecká aerodynamika I.	4	2	**Lávka letadel VI.	3	1
**Létecká aerodynamika II.	4	2	**Lávka letadel VII.	3	1
**Létecká aerodynamika III.	4	2	**Lávka letadel VIII.	3	1
**Létecká aerodynamika IV.	4	2	**Lávka letadel IX.	3	1
**Létecká aerodynamika V.	4	2	**Lávka letadel X.	3	1
**Létecká aerodynamika VI.	4	2	**Lávka letadel XI.	3	1
**Létecká aerodynamika VII.	4	2	**Lávka letadel XII.	3	1
**Létecká aerodynamika VIII.	4	2	**Lávka letadel XIII.	3	1
**Létecká aerodynamika IX.	4	2	**Lávka letadel XIV.	3	1
**Létecká aerodynamika X.	4	2	**Lávka letadel XV.	3	1
**Létecká aerodynamika XI.	4	2	**Lávka letadel XVI.	3	1
**Létecká aerodynamika XII.	4	2	**Lávka letadel XVII.	3	1
**Létecká aerodynamika XIII.	4	2	**Lávka letadel XVIII.	3	1
**Létecká aerodynamika XIV.	4	2	**Lávka letadel XIX.	3	1
**Létecká aerodynamika XV.	4	2	**Lávka letadel XX.	3	1
**Létecká aerodynamika XVI.	4	2	**Lávka letadel XXI.	3	1
**Létecká aerodynamika XVII.	4	2	**Lávka letadel XXII.	3	1
**Létecká aerodynamika XVIII.	4	2	**Lávka letadel XXIII.	3	1
**Létecká aerodynamika XIX.	4	2	**Lávka letadel XXIV.	3	1
**Létecká aerodynamika XX.	4	2	**Lávka letadel XXV.	3	1
**Létecká aerodynamika XXI.	4	2	**Lávka letadel XXVI.	3	1
**Létecká aerodynamika XXII.	4	2	**Lávka letadel XXVII.	3	1
**Létecká aerodynamika XXIII.	4	2	**Lávka letadel XXVIII.	3	1
**Létecká aerodynamika XXIV.	4	2	**Lávka letadel XXIX.	3	1
**Létecká aerodynamika XXV.	4	2	**Lávka letadel XXX.	3	1
**Létecká aerodynamika XXVI.	4	2	**Lávka letadel XXXI.	3	1
**Létecká aerodynamika XXVII.	4	2	**Lávka letadel XXXII.	3	1
**Létecká aerodynamika XXVIII.	4	2	**Lávka letadel XXXIII.	3	1
**Létecká aerodynamika XXIX.	4	2	**Lávka letadel XXXIV.	3	1
**Létecká aerodynamika XXX.	4	2	**Lávka letadel XXXV.	3	1
**Létecká aerodynamika XXXI.	4	2	**Lávka letadel XXXVI.	3	1
**Létecká aerodynamika XXXII.	4	2	**Lávka letadel XXXVII.	3	1
**Létecká aerodynamika XXXIII.	4	2	**Lávka letadel XXXVIII.	3	1
**Létecká aerodynamika XXXIV.	4	2	**Lávka letadel XXXIX.	3	1
**Létecká aerodynamika XXXV.	4	2	**Lávka letadel XL.	3	1
**Létecká aerodynamika XXXVI.	4	2	**Lávka letadel XLI.	3	1
**Létecká aerodynamika XXXVII.	4	2	**Lávka letadel XLII.	3	1
**Létecká aerodynamika XXXVIII.	4	2	**Lávka letadel XLIII.	3	1
**Létecká aerodynamika XXXIX.	4	2	**Lávka letadel XLIV.	3	1
**Létecká aerodynamika XL.	4	2	**Lávka letadel XLV.	3	1
**Létecká aerodynamika XLI.	4	2	**Lávka letadel XLVI.	3	1
**Létecká aerodynamika XLII.	4	2	**Lávka letadel XLVII.	3	1
**Létecká aerodynamika XLIII.	4	2	**Lávka letadel XLVIII.	3	1
**Létecká aerodynamika XLIV.	4	2	**Lávka letadel XLIX.	3	1
**Létecká aerodynamika XLV.	4	2	**Lávka letadel L.	3	1
**Létecká aerodynamika XLVI.	4	2	**Lávka letadel LI.	3	1
**Létecká aerodynamika XLVII.	4	2	**Lávka letadel LII.	3	1
**Létecká aerodynamika XLVIII.	4	2	**Lávka letadel LIII.	3	1
**Létecká aerodynamika XLIX.	4	2	**Lávka letadel LIV.	3	1
**Létecká aerodynamika L.	4	2	**Lávka letadel LV.	3	1
**Létecká aerodynamika LI.	4	2	**Lávka letadel LVI.	3	1
**Létecká aerodynamika LII.	4	2	**Lávka letadel LVII.	3	1
**Létecká aerodynamika LIII.	4	2	**Lávka letadel LVIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LIV.	4	2	**Lávka letadel LVIX.	3	1
**Létecká aerodynamika LV.	4	2	**Lávka letadel LXX.	3	1
**Létecká aerodynamika LVI.	4	2	**Lávka letadel LXXI.	3	1
**Létecká aerodynamika LVII.	4	2	**Lávka letadel LXXII.	3	1
**Létecká aerodynamika LVIII.	4	2	**Lávka letadel LXXIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LVIX.	4	2	**Lávka letadel LXXIV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXX.	4	2	**Lávka letadel LXXV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXI.	4	2	**Lávka letadel LXXVI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXII.	4	2	**Lávka letadel LXXVII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXIII.	4	2	**Lávka letadel LXXVIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXIV.	4	2	**Lávka letadel LXXIX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXV.	4	2	**Lávka letadel LXXX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXVI.	4	2	**Lávka letadel LXXXI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXVII.	4	2	**Lávka letadel LXXXII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXVIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXIX.	4	2	**Lávka letadel LXXXIV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXX.	4	2	**Lávka letadel LXXXV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXI.	4	2	**Lávka letadel LXXXVI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXII.	4	2	**Lávka letadel LXXXVII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXVIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXIV.	4	2	**Lávka letadel LXXXIX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXV.	4	2	**Lávka letadel LXXXX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXVI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXVII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXVIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXIX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXIV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXVI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXVII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXVIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXIV.	4	2	**Lávka letadel LXXXXIX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXV.	4	2	**Lávka letadel LXXXXX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXVI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXVII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXVIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXIX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXIV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXVI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXVII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXVIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXIV.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXIX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXV.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXVI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXVII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXVIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXIX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXIV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXVI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXVII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXVIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXIV.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXIX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXV.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXVI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXVII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXVIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXIX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXIV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXVI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXVII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXVIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXIV.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXIX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXV.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXVI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXVII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXVIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXIX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXIV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXVI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXVII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXVIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXIV.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXIX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXV.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXVI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXXI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXVII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXVIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXIX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXIV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXVI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXVII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXVIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXIV.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXIX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXV.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXVI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXVII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXVIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXIX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXIV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXVI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXVII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXVIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXIV.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXIX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXV.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXX.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXVI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXVII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXVIII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXIII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXIX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXIV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXX.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXV.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXI.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXVI.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXII.	4	2	**Lávka letadel LXXXXXXXVII.	3	1
**Létecká aerodynamika LXXXXXXXIII.	4	2			

Sbírka zákonů z roku 1951, která zrušila Vysokou školu technickou Dra. Edvarda Beneše v Brně. Místo ní vznikla Vojenská technická akademie v Brně a Vysoká škola stavitelství v Brně



Vojenská technická akademie



Foto: UNOB

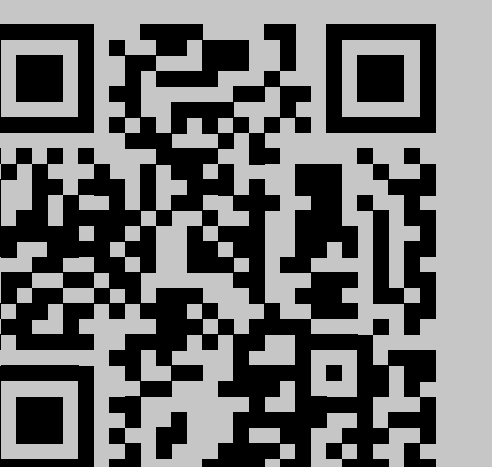
Studenti se na brněnskou techniku vrátili hned po druhé světové válce. Výuka byla zahájena začátkem července 1945, v srpnu promovalo prvních 13 strojních inženýrů, v prosinci se ke studiu strojařiny zapsalo 1 336 studentů.

Na přelomu let 1947 a 1948 se atmosféra v zemi výrazně změnila. Po komunistickém převratu v únoru 1948 začaly čistky, které se nevyhnuly ani univerzitám. Na škole vznikl nechvalně proslulý akční výbor, který odstraňoval ty, kteří nespĺňovali parametry nově nastavené politické linie. Vyloučeno bylo mnoho učitelů a studentů.

Silná militarizace sovětského bloku v době studené války vedla k rozhodnutí využít kapacity brněnské techniky a přeměnit ji ve Vojenskou technickou akademii. V roce 1951 tak komunistický režim přivedl školu takřka k zániku. Na poslední chvíli se povedlo zánik techniky odvrátit tím, že ze zbytků školy, které Vojenská technická akademie „neužila“, vznikla Vysoká škola stavitelství. Měla celkem tři fakulty: Fakultu inženýrského stavitelství, Fakultu architektury a pozemního stavitelství a Fakultu lesnickou.

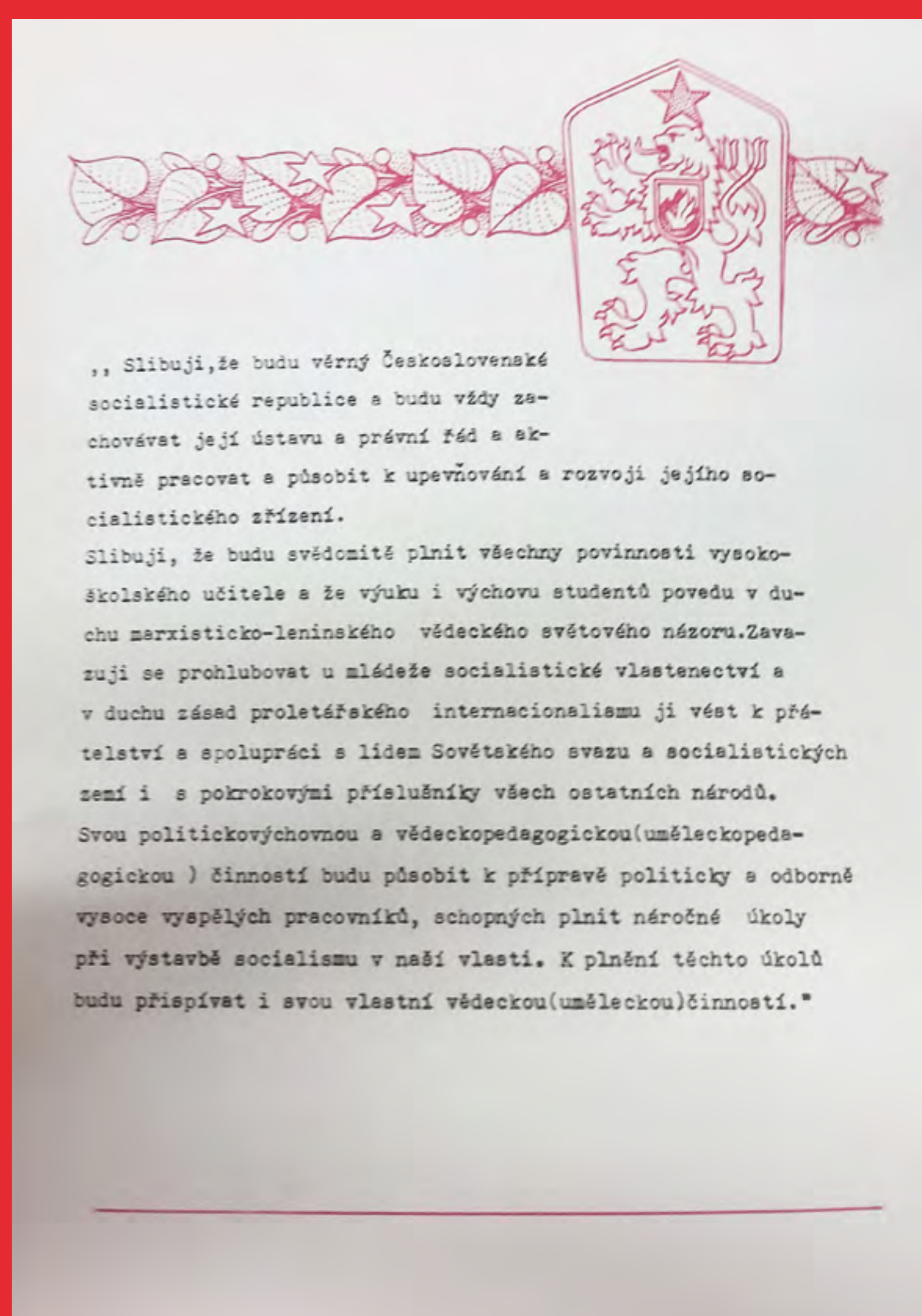
VŠE PRO ARMÁDU

Více o historii fakulty si můžete přečíst zde:



VE SLUŽBÁCH SOCIALISTICKÉ VLASTI

Slib učitele v dobách
komunistické totality



Nedostatek techniků a rychlý nárůst strojírenské výroby vedly v roce 1956 k přejmenování školy na Vysoké učení technické v Brně.

Zároveň byla založena Fakulta energetiky, skládající se ze dvou oddělení – oddělení strojní a oddělení elektrotechnické. O tři roky později došlo k jejímu rozdělení, čímž vznikly Fakulta strojní a Fakulta elektrotechnická. V té době měla Fakulta strojní celkem 9 kateder, 6 profesorů, 10 docentů, 48 odborných asistentů, 24 asistentů, 60 externích učitelů a 1065 řádných studentů.

Na poválečné technice došlo během 50. let k útlumu vědeckovýzkumné činnosti ve prospěch vzdělávání. Budovatelské nadšení si žádalo více inženýrů a na vědu nezbývalo tolik času. Změna přišla na počátku 60. let, s normalizací ale opět došlo k utahování šroubů. Ze školy musela z politických důvodů odejít řada učitelů a studentů, kteří se v letech 1968 a 1969 výrazněji angažovali. Nadřazování ideologie a politiky odborným znalostem se v 70. a 80. letech negativně promítlo do života celé společnosti a ani VUT nemohlo být výjimkou. Pro Fakultu strojní bylo jinak neradostné období 70. a 80. let přesto klíčovým momentem rozvoje, a to díky výstavbě nového areálu Pod Palackého vrchem, kam se fakulta přestěhovala v roce 1987.

Fakulta strojní vede výkon v oboru specializací konstruktérských a oboru specializací výrobních.

V oboru specializací konstruktérských jsou zastoupeny:

- 1/ specializace 0302 - a/ parní generátory
b/ parní turbíny,
- 2/ specializace 0503 - projektování, stavba a provoz vodních strojů a zařízení,
- 3/ specializace 0505 - pístové stroje, automobily a traktory,
- 4/ specializace 0506 - stavební a keramické stroje,
- 5/ specializace 0504 - stroje a zařízení chemického průmyslu.

V oboru specializací výrobních jsou zastoupeny:

- 1/ specializace 0501 - strojírenská technologie,
- 2/ specializace 0502 - slévárství,
- 3/ specializace 0511 - organizace a ekonomika strojírenské a elektrotechnické výroby.

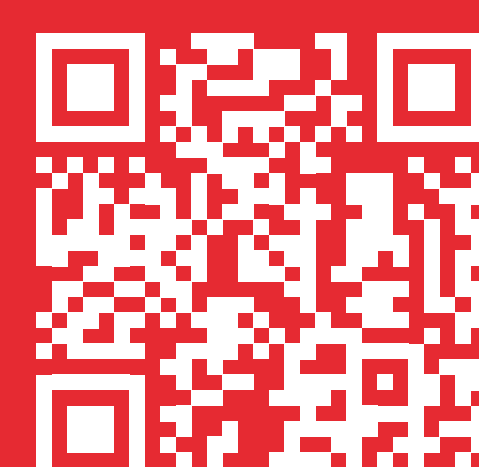
Specializace
v letech 1959/60



Roku 1958
získalo VUT areál
v Údolní ulici



Energetický ústav v 60. letech



Nový kampus VUT byl svědkem revolučních změn v roce 1989. Poté, co bezpečnostní složky 17. listopadu obklíčily a surově zbyly demonstranty na pražské Národní třídě, začalo to mezi lidmi – zejména mladými – vřít.

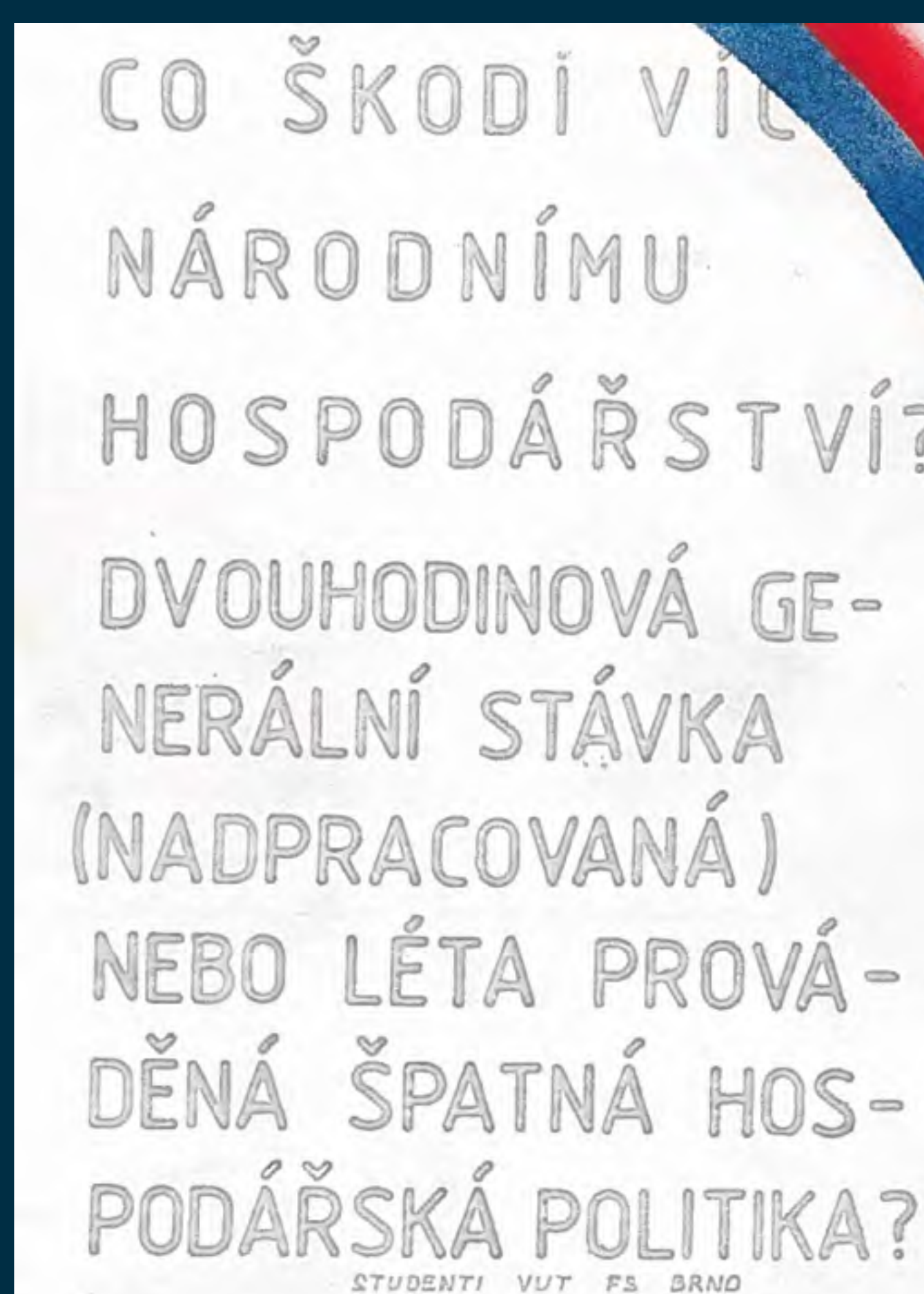
FAKULTA V SAMETU

Už v pondělí 20. listopadu byl na strojní fakultě založen stávkový výbor studentů. O den později se konalo první protestní shromáždění před budovou A1 a další den studenti převzali nad fakultou kontrolu.

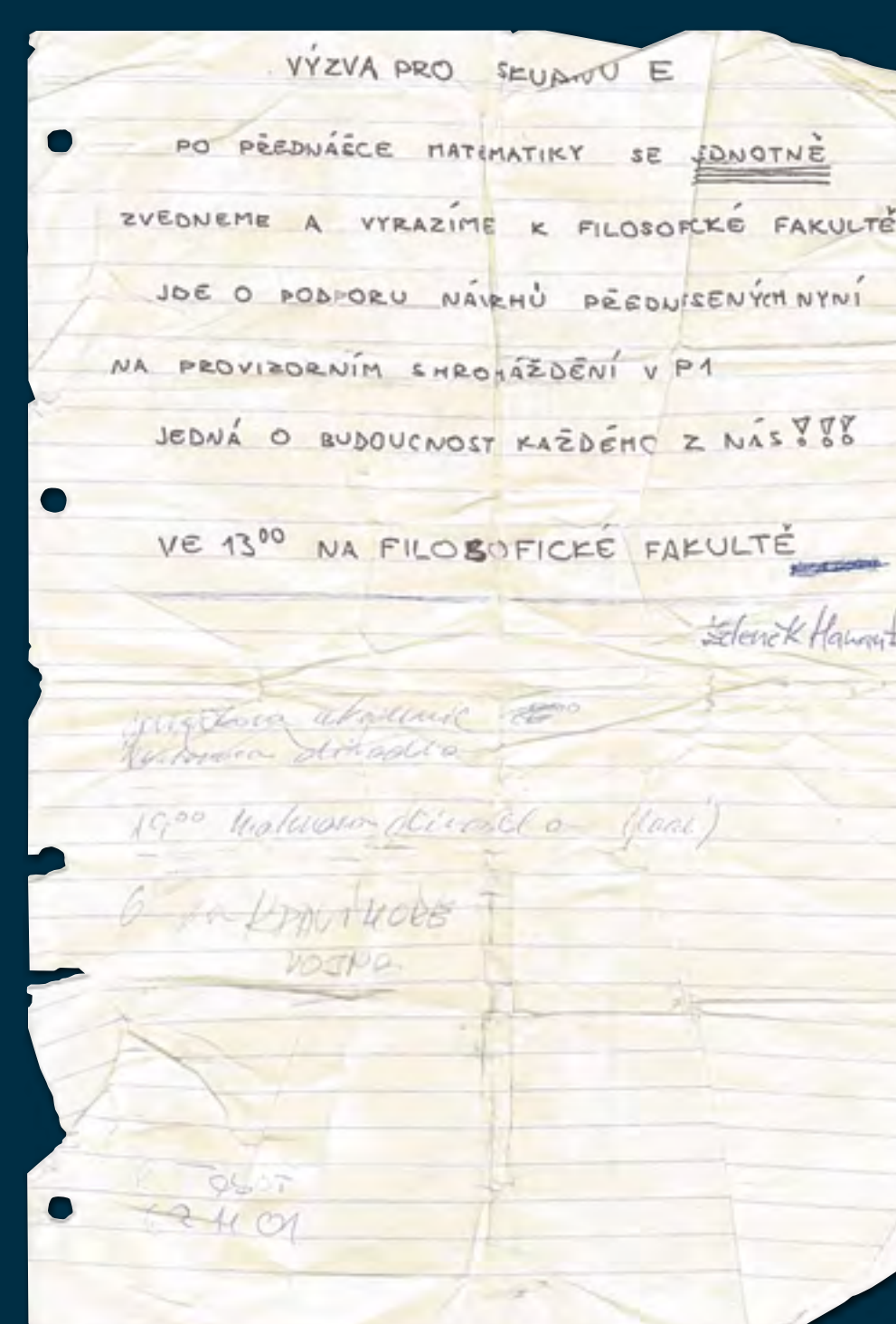
Dobové dokumenty ale ukazují, že šlo o nejistý podnik vyžadující značnou osobní statečnost, nikdo totiž nevěděl, jak se komunistická moc k počínající revoluci postaví. Studenti vysokých škol proto psali výzvy příslušníkům ozbrojených složek, v nichž žádali záruky, že proti nim nebude použito násilí. „Vyzýváme vás, příslušníky bezpečnosti, Lidových milicí a zejména armády, k solidaritě s probíhajícími stávkami. Dále apelujeme na vaši prostou lidovou čest, abyste v případě, že budete opět vyzváni k nějakému protilidovému násilnému zásahu, odmítli účast na podobné akci,“ stojí v jednom z dokumentů psaných jménem studentů brněnských vysokých škol. Další letáky směřovaly mezi dělníky do továren. Studenti v nich vysvětlovali své požadavky a prosili pracující, aby se přidali na jejich stranu.

Zaměstnanci strojní fakulty se ke stávce studentů připojili 24. listopadu a 27. listopadu se všichni účastnili generální stávky.

Do roku 1990 už fakulta, stejně jako celá země, vykročila svobodně. Děkanem byl zvolen prof. Jaromír Slavík a od února 1990 začala rehabilitace osob postižených bývalým režimem.



Dobový leták ze strojní fakulty



Výzva pro studenty skupiny E



Dobový vtíp ze strojní fakulty



LÉTA SVOBODNÉHO ROZVOJE

Pád totality otevřel dveře k zásadní proměně VUT v moderní vzdělávací instituci. Vznikaly nové fakulty, ty tradiční hledaly svoji moderní tvář.

Na strojní fakultě změna čekala nejen děkanský post, ale i studijní programy. Bylo zavedeno praktičtější orientované tříleté bakalářské studium. Pětileté inženýrské studium je organizováno dvojstupňově: první tři roky dávají studentům teoretické základy strojního inženýrství, druhý stupeň je dvouletý a je zaměřen podle oborů. Po vzoru zahraničních univerzit byl také zaveden kreditový systém.



Špičkový výzkum, moderní laboratoře, studentské týmy a projekty. To je dnešní FSI



Na fakultě se na přelomu 80. a 90. let objevují první počítače, vzniká také obor průmyslový design a další. Právě vznik nových vědních oborů jako mechatronika, biomechanika či informatika si vyžádal změnu názvu fakulty, která od roku 1999 nese svůj současný název – Fakulta strojního inženýrství.

V roce 2012 byla v areálu fakulty slavnostně otevřena centrální budova NETME Centra, které pomáhá přinášet inovace do strojírenství. Mezi lety 2011–2016 probíhala i náročná rekonstrukce výškové budovy A1.

Dnes je FSI se svými 4100 studenty největší strojní fakultou v republice. Její absolventi patří na trhu práce k těm nejžádanějším. Úspěchy slaví i vědci, kteří dnes na fakultě působí v rámci 13 ústavů, Laboratoře přenosu tepla a proudění a výzkumného centra NETME.

Více o historii fakulty si můžete přečíst zde:

HISTORIE
FAKULTY
7/7



ŽEZLO

Jsou to takové „korunovační klenoty“ fakulty. Běžně je neuvidíte a je to tak dobře. Insignie jako symboly moci a svěřených akademických funkcí dodávají vážnost slavnostním obřadům a odolávají zubu času, i když se svět kolem nich mění.

Žezlo se skládá z hlavice, rukojeti a dřívku, přičemž hlavice bývá nejpropracovanější. Většinou právě ona odkazuje na symbolické rysy fakulty nebo univerzity. Hlavice žezla FSI má tvar kuličkového ložiska, ze kterého v rotaci tryskají svazky paprsků.

Hlavice je vyrobena ze zlaceného a stříbřeného kovu, dřívky z javorového dřeva. Celé žezlo měří 116 centimetrů. Žezlo pro strojní fakultu vyrobili v roce 1967 v Ústředí uměleckých řemesel v Praze na základě návrhu akademického sochaře Miloše Axmana.

Na žezle FSI stále najdete její název z doby, kdy žezlo vznikalo: VUT Fakulta strojní. Kromě nápisu zdobí hlavici žezla ještě emailový znak města Brna.



Akademický obřad



Celý článek o insigniích si můžete přečíst zde:



ŘETĚZY

Strojní fakulta má celkem sedm řetězů, které jsou spolu s žezlem součástí insignií. Autora návrhu neznáme, víme jen, že řetězy vyrobilo výrobní družstvo Severoznak Železný Brod v roce 1959.

Děkanský řetěz tvoří 25 článků ze tří navzájem provlečených kružnic, v jejichž propojení jsou vsazeny broušené české granáty. Na řetězu nechybí český lev, nejvýraznějším prvkem je ale masivní závěs s motivem kuličkového ložiska s nápisem Vysoké učení technické v Brně. Řetěz je vyroben ze zlaceného kovu a je dlouhý 58 centimetrů.

Proděkanských řetězů je šest: tři jsou ze zlaceného obecného kovu a tři ze zlaceného stříbra. Jsou tvořeny z 25 článků ze dvou navzájem provlečených kružnic, podobně jako u děkanského řetězu jsou i v těchto vsazeny granáty a podobný je i ozdobný závěs, který je nevýraznějším prvkem insignie. Proděkanské řetězy jsou dlouhé od 56 do 59 centimetrů.

Děkanský řetěz



Když funguje, na fakultě to žije. Když stojí, jakoby se zastavil i život na strojárně.

Řeč je o výtahu páternoster, který lze směle nazvat legendárním. Funguje zpravidla během semestru, kdy převáží studenty mezi jednotlivými patry v budově A2. Když se pak ve zkouškovém období a o prázdninách zastaví, je to, jakoby se zastavilo srdce fakulty. Všechno zpomalí a fakulta se ponoří do ticha.

Do provozu byl páternoster uveden roku 1986. Během rekonstrukce fakulty prošel velkou opravou a od roku 2013 opět slouží studentům i zaměstnancům. Zvládne přepravit až 370 lidí za hodinu a jeho provoz je efektivnější a energeticky úspornější než u moderního výtahu.

V Brně jsou páternostery už jen tři: v budově magistrátu na Malinovského náměstí, v historické budově České pošty u vlakového nádraží a poslední z nich právě na Fakultě strojínského inženýrství.



KDYŽ PÁTERNOSTER BĚŽÍ, FAKULTA ŽIJE



SEJDEME SE U TURBÍNY

Ve 30. letech bylo Brno moderní průmyslové město se sedmdesátkou textilk a zhruba stejným počtem strojírenských továren. Ty všechny potřebovaly páru. Profesor na brněnské technice a průkopník české energetiky Vladimír List se v New Yorku inspiroval tamním okrskovým topením a po svém návratu inicioval stavbu první teplárny v Československu. Teplárna Na Špitálce začala hřát Brno 4. prosince 1930.

Teplárna byla na svoji dobu špičkově zařízená, současně s teplem vyráběla elektřinu a výrazně ulevila ovzduší v Brně. Mezi stroji byla i turbína PBS-Parsons s unikátní patentovanou smíšenou konstrukcí rotoru, výkonem 6 000 kW a 3 000 otáčkami za minutu. Sloužila do roku 1961, kdy byla demontována. Díky dobrým vztahům mezi zaměstnanci tepláren a vyučujícími na brněnské technice se rotor historické turbíny dostal do areálu školy v Údolní ulici.

Po dokončení výstavby kampusu Pod Palackého vrchem byl rotor v roce 1988 převezen a nainstalován na podstavec před budovou A2, kde je umístěn dodnes. Po renovaci areálu fakulty prošel rotor turbíny omlazovací kúrou.



Teplárna Na Špitálce

Nepřehlédnutelný rotor turbíny u vchodu do budovy A2 se v průběhu let stal oblíbeným orientačním bodem a místem srazů. Co o této technické památce ale ve skutečnosti víme?

Celý článek o turbíně si můžete přečíst zde:

SEJDEME SE
U TURBÍNY
1/1

