

„ЧЛЕНЫ ЛЕНИНСКОГО КОМСОМОЛА ДОЛЖНЫ ПРИТТИ К СВОЕМУ X СЪЕЗДУ

На уровень СТОЯЩИХ ЗАДАЧ

С НОВЫМИ ПОБЕДАМИ И ДОСТИЖЕНИЯМИ

(ИЗ ПИСЬМА ЦК ВЛКСМ ОБ ОТЧЕТНО-ПЕРЕВЫБОРНОЙ КАМПАНИИ)

НЕПЛОХИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Многочисленный коллектив профессоров и преподавателей, рабочих и служащих нашего института, работающих на ответственном участке нашей великой социалистической стройки—на участке подготовки высококвалифицированных кадров для нашей социалистической индустрии, вправе требовать от профсоюзной организации более четкой, планомерной и деловой работы по воспитанию и обслуживанию своих членов профсоюза, быть действительной школой коммунизма.

Но фактическое положение дел говорит о неудовлетворительной работе месткома ЛИИ.

В то время, когда в институте развернута широкая сеть политпросвещения студенчества, кружков профессорско-преподавательских мы имеем только один, а среди рабочих и служащих имеются пока еще только списки желающих заниматься в кружках, но нет занятий в этих кружках.

А желание наших преподавателей работать в кружке политпросвещения огромное, этому свидетельство—15 кружков преподавателей, которые весьма активно работали весной этого года, этому свидетельством—семинар диссертантов, которым руководит проф. С. Васильев и в котором занимаются 65 чел.

В месткоме объясняют отсутствие политпросвещения неимением руководителей. Такое положение дальше нетерпимо. Руководы должны быть подобраны и в этом месткоме должен помочь партийный комитет.

Широко развернувшаяся работа кафедр и лабораторий по включению в стахановское движение, по оказанию помощи заводам в изучении и обобщении опыта стахановцев, не нашла достаточной организующей помощи со стороны месткома.

И в наших мастерских имеются последователи Стаханова—т.т. Книтель, Фролов, Семенов и др., выполняющие норму на 200 и больше процентов, но их опыт никем не изучается, на другие мастерские и лаборатории не переносится.

В то же время нельзя не отметить отсутствие помощи месткомом со стороны ряда отделов и секторов нашего института. Некоторые работники НИСа и отдела главного механика, вместо конкретной помощи стахановцам мастерских и совместной работы с месткомом в деле развертывания стахановского движения, занимались различными теориями насчет того, что де „у нас уже все сделано, больше ничего не можем“, не обеспечивая в то же время стахановцев материалом и пр.

Важнейшую воспитательную роль в наших условиях должен сыграть Клуб Ученых, но ремонт его настолько затянулся, что никто сейчас не может твердо сказать, когда же, наконец, Клуб Ученых заживет полной жизнью. К этому важнейшему участку, дающему возможность провести массовую воспитательную работу среди профессоров и преподавателей, безответственно подходят строители нашего института, оттягивающие сроки окончания ремонта. Последний срок, данный товарищем Туркиным, закончить оборудование и открыть клуб к 1 января явно не выдерживается. Надо заставить руководителей строительства (Сазонов, Химуни) уважать распоряжения директора.

Исключительно плохо обстоит дело с развертыванием оборонной и физкультурной работы среди преподавателей, рабочих и служащих.

Воспитательная работа среди рабочих и служащих находится на весьма низком уровне. Часто среди отсталой части рабочих наблюдаются нарушения трудовой дисциплины, выпивка на производстве и т. д. Профорганизация очень слабо реагирует на подобные факты.

Забота о каждом отдельном члене профсоюза еще не стала основным правилом в работе месткома.

Партия требует от нас воспитания людей, выращивания их, сталинской заботы о людях и это в первую очередь должен помнить и этим руководствоваться во всей своей повседневной работе местный комитет профессоров, преподавателей, рабочих и служащих нашего института.

ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ КОМСОМОЛА ПЕРЕНЕСЕНА

Комитет ВЛКСМ ЛИИ сообщает, что теоретическая конференция комсомола ЛИИ по произведению ЛЕНИНА „Детская болезнь „левизны“ в коммунизме“ переносится с 5 января на 11 февраля 1936 года.

Комитет ВЛКСМ ЛИИ

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Индустриальный

Орган парткома и профкома Ленинградского Индустриального Ин-та

Год издания второй	АДРЕС РЕДАКЦИИ: Ленинград, Сосновка, 1/3, Индустр. Ин-т. 1 общ., комн. 46—48
№ 92 (131)	ЧЕТВЕРГ, 26 декабря 1935 г.

ПЕРВОЕ СОБРАНИЕ

Первой на ИЭФ проводила отчетно-перевыборное собрание комсогруппа 316—лучшая на факультете. Свой отчет комсорт тов. Рожков сделал обстоятельно, конкретно критикуя свои недостатки и недостатки группы, показывая лучшие достижения в политвоспитании и академической работе и наметив конкретные пути лучшей подготовки комсогруппы к X всесоюзному съезду комсомола.

Комсогруппа занимает авангардную роль по академической учебе в группе и является лучшей на факультете. Среди 7 комсомольцев имеются отличник Останин и твердо идущие в ряды отличников Улицкий и Байдаков. 4 комсомольца состоят членами научно-исследовательского кружка по энергетике. Однако, по академике отстает комсомолец Харитоненко, которая, пропустив много учебного времени по уважительной причине, не приложила достаточно усилий для ликвидации академической задолженности и отказывается от помощи комсогруппы.

Все комсомольцы занимаются в кружках комсесети повышенного типа и, по отзывам рукозодов, готовятся к политзанятиям хорошо. Однако, в области общественной работы некоторые комсомольцы недостаточно, не повседневно работают. Такой комсомолец—физкультурный работник группы Гуман.

Собрание комсогруппы прошло активно. Участвовали в прениях все комсомольцы. Их выступления носили характер конкретной самокритики. Все комсомольцы взяли обязательства к X съезду ВЛКСМ:

Останин—сдать сессию на отлично, организовать поход в подшефную воинскую часть. Улицкий—выйти в ряды отличников—сдать сессию на отлично, проработать книгу ЛЕНИНА „Детская болезнь „левизны“ в коммунизме“. Байдаков—стать отличником и т. д.

Комсоргом единогласно переизбран Рожков.

Останин и Ковалев

ПАРТОРГ В СТОРОНЕ

Сейчас выборы комсорт по электросварочному факультету развернулись всюду.

В группах 317, 411а, 319—хорошие отчеты, наполненные знанием своих комсомольцев, жесткая самокритика и конкретные самообязательства студентов к съезду КСМ.

Плохо прошло собрание в 509 гр., не было самокритичных выступлений. Комсомольцы, которые в ближайшее время должны стать инженерами, совершенно не отразили в своих обязательствах те задачи,

которые перед ними стоят.

Как возглавить, как руководить—об этом не говорили, отделяясь общими словами.

Комсорт гр. 411б Чечурин опоздал на собрание на 2 часа, так как, по его мнению, комсомольцы все равно бы не собрались. Собрание, конечно, сорвалось.

Нужно отметить, что до сих пор совершенно не чувствуется партийного руководства отчетно-перевыборной кампанией комсомола на факультете (парторг факультета Буторин).

Горьян

(Фото Коновалова)



В комсомольском кабинете (при парткабинете) комсомольцы имеют возможность хорошо подготовиться к очередному занятию политкружка

СОБРАНИЕ НЕ БЫЛО ПОДГОТОВЛЕНО

20 декабря состоялось отчетно-перевыборное собрание комсорта звена гр. 303 гидротехнического факультета—первое собрание на факультете.

Комсомольцы Подозеров, Хоник, Зиневич, Гликман в этом году учатся хуже, чем в прошлом году, хуже, чем могли бы учиться,—говорит комсорт группы—тов. Благовещенская.

Комсомольцы звена до сегодняшнего дня не поняли, что важнейшей задачей для каждого члена ВЛКСМ является неустанно поднимать свой идейно-политический уро-

вень. Совершенно ненормально то, что у комсомольцев по диаметру нет отметки выше 3. К занятиям в кружке партпроса ребята относятся несерьезно.

Собрание прошло достаточно активно, выступало большинство комсомольцев звена, но никто не подготовил предсъездовских обязательств.

Собрание группы не было подготовлено. Комсоргом группы вновь избрана тов. Благовещенская.

Ребов, гр. 404 ГТФ

Наша комсомольская группа идет к перевыборам с неплохими результатами. Из 6 комсомольцев—4 учатся на „отлично“ и двое на „хорошо“, трое получают повышенную стипендию. По инициативе комсогруппы вся группа П—522 сдала с хорошими результатами, на месяц раньше срока, проект крана, сейчас успешно закончила теоретический курс и завершает его курсовым проектом.

Благодаря серьезному отношению к политзанятиям, комсогруппа не имеет ни одной неявки на политзанятия, все являются подготовленными. Вся комсогруппа по политучебе занимается на „отлично“.

Комсомолец-отличник тов. Файнштейн регулярно посещает лекции проф. Кетова вне расписания.

Не забывают комсомольцы и своего культурного роста.

Комсомолец Коппель регулярно посещал общий факультет по циклу музыки. Но не все у нас хорошо.

Физкультурная работа поставлена очень плохо, всего один значист ГТО. По массовой работе также мало сделано, редко обсуждались чисто молодежные вопросы.

Сейчас, уходя на конструкторскую и предпринимательскую практику, комсогруппа берет на себя ряд обязательств как в отношении политического своего развития, так и повышения своих знаний, чтобы после окончания института суметь стать хорошими руководителями на предприятиях.

Комсорт гр. П—522—Н. Краснопольский

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА я приму за основу

О перевыборном собрании комсомольцы 317 группы знали заранее. Каждый комсомолец подготовил конкретные указания по работе звена и комсорта и продумал обязательства к X съезду. Поэтому перевыборы комсорта в группе прошли с большим подъемом. В обсуждении работы комсорта приняли участие все комсомольцы.

К отчетному собранию звено в целом вышло с хорошими показателями по академике (средний балл—4,54, в то время как средний балл по беспартийной части группы—4,0). Наряду с комсомольцами-отличниками (Фискин, Цибилов, Левинсон), сочетающими высокую академическую успеваемость (средний балл 5) с большой общественной работой, отметили недостаточное серьезное отношение к учебе со стороны тов. Мясоедова.

В центре внимания перевыборного собрания были конкретные обязательства, которые принялись каждым комсомольцем к X съезду ВЛКСМ.

Вот тов. Левинсон берет обязательство проработать статью ЛЕНИНА „Детская болезнь „левизны“ в коммунизме“.

Фискин, Цибилов, Пинт и Левинсон обязались исследовать сопротивление контактов в зависимости от сечения.

Все комсомольцы взяли на себя обязательства к X съезду стать воршиловскими стрелками и выпустить бюллетень на английском языке.

Моя работа, как комсорта группы, будет строиться на основе обязательств, взятых комсомольцами. Это обеспечит поднятие политического, культурного и академического уровня каждого комсомольца группы. Моя комсогруппа придет к X съезду с хорошими показателями.

Комсорт 317 гр. ЭСФ—Пинт

Ввиду дефицитности инженерных кадров по специальности

„сварочное производство“

объявляется дополнительный прием 110 студентов на III курс электросварочного факультета ЛИИ

Принимаются в порядке перевода студенты других факультетов ЛИИ

Начало занятий—7 февраля 1936 г. Прием заявлений и выдача справок производится электросварочным факультетом ежедневно с 3 до 6 часов с 22 декабря с. г.

(Главное здание, 3-й этаж, комн. 338)

СТРОИТЬ „БЛОХУ“ ДОЛЖЕН ВЕСЬ ИНСТИТУТ

САМОЛЕТЫ ОБЕЩАЕМ ПОСТРОИТЬ К 1 ИЮЛЯ

19 декабря состоялось совещание аэродинамической секции по проектированию легкого самолета в аэродинамической лаборатории ЛИИ. Присутствовали: проф. Ростовцев, Г. Г., доценты Косоуров, К. Ф. и Розанов, О. Н. и студенты Повх и Третьяков.

Совещание, всесторонне обсудив вопрос, решило проектировать параллельно одноместный и двухместный легкие самолеты, чтобы удовлетворить запросы спортивные, учебные и колхозные.

Для самолетов решили использовать конструкцию подвижного крыла (по типу конструкции Минье), снабдив крыло элеронами (у Минье они отсутствуют) для улучшения управления самолетом. Двухместный самолет сделать с двойным управлением. Самолеты предполагается сделать деревянными со стальными узлами, с моторами: для одноместного—мощностью около 20 HP и двухместного—не более 40 HP; вес мотора на одну лш. силу предполагается около 1,5 кг., ориентировочно одноместный самолет будет весить 100—120 кг., двухместный—200—220 кг. Запас горючего рассчитывается на 1,5—2 часа.

Совещание решило теперь же приступить к эскизному проектированию, эту работу взяли выполнять к 15 января 1936 года доценты О. Н. Розанов и К. Ф. Косоуров. После проектирования будут изготовлены модели в период между 15/1 до 15/11, начиная с 15/11 по 25/11—будут происходить экспериментальные исследования; обработка результатов экспериментального исследования и анализ—до 2/11 1936 года.

После этого можно будет окончательно установить основные аэродинамические характеристики и приступить к окончательному расчету и проектированию.

При успешной бесперебойной работе и всесторонней помощи дирекции и обществу института аэродинамическая секция считает возможным построить самолет к 1 июля.

Аэродинамическая секция

Проф. РОСТОВЦЕВ

САМЫЙ МАЛЕНЬКИЙ САМОЛЕТ в мире

„Летающая блоха“ (дословный перевод Pop du ciel), сконструированная Анри Минье в 1933 году,—совершенно особенный самолет.

Это едва ли не самый малый самолет в мире. Вес его без летчика и топлива около 100 килограмм. По своей конструкции этот самолет может быть назван „летающим креслом“ (см. рис. 1).

Самолет имеет два крыла, расположенных тандем, однако же они лежат не в одной плоскости в нормальном полете, а так, что заднее крыло несколько ниже. Крейсерская скорость самолета около 100 км в час, если мотор развивает мощность в 15 лш. сил.

Посадочная скорость—около 30 км в час. Потолок—около 3500 м. Полный размах—6 метров. Полная мощность мотора—20 лш. сил. Материал—дерево.

Минье, проектируя свой самолет, имел в виду получить как можно более простой

(Фото Коновалова)



Проф. Ростовцев

Овладеем авиационной культурой

Совсем недавно среди небольшой группы студентов-комсомольцев и педагогов нашего института зародилась мысль о постройке силами нашего коллектива „небесной блохи“.

Соображения инициативной группы были напечатаны в нашей газете и в ближайших номерах „Индустриального“ широко и горячо на эту инициативу откликнулись работники института. В частности, первыми откликнулись и предложили свои услуги проф. Ростовцев, проф. Лойцянский, доц. Петровский, аспирант Дьяченко, доц. Косоуров, аспирант Феенберг и др.

В настоящее время постройка „небесной блохи“ в нашем институте находится на практических рельсах. Уже созданы и работают аэродинамическая и моторная секции. Работа начата и полностью развертывается в ближайшее время и это дает возможность предполагать, что к концу текущего учебного года „небесная блоха“ будет построена.

Постройка „блохи“ является лучшим подарком комсомольцев и преподавателей нашего института X съезду ВЛКСМ.

Нет сомнения, что наш коллектив к концу учебного года придет не только с хорошими академическими показателями, но и имея в своем активе построенную авиацию. Это даст возможность нашему студенчеству ближе подойти к овладению авиационной культурой. Постройка „небесной блохи“ будет в этом деле решающим поворотным пунктом.

КОНСТРУИРУЯ, ТЩАТЕЛЬНО ПРОВЕРЯТЬ

Легкомоторный самолет типа „блоха“ по схеме Минье обладает одним существенным свойством, отличающим его от легких самолетов аналогичной мощности, именно—безопасностью.

Если перед нами ставится задача построить простой безопасный самолет для использования его местным о.о.авиахимовским кружком, то вопросы скорости и других аэродинамических характеристик должны стоять на втором месте; поэтому схема Минье, я считаю, должна быть сохранена, однако, следует проверить экспериментом в трубе рациональность отсутствия

элеронов, особенно если самолет будет двухместный.

Если бы задачей стояло получить лучшие летные данные за счет безопасности, то было бы рациональнее строить самолет по схеме не Минье, а более обычной, напр. по типу „Аэронка“ (Америка) и др.

Для того, чтобы рационально спроектировать самолет по необычной для нас схеме, следует произвести систематическое исследование в аэродинамической трубе по специальной программе.

Доцент Розанов

(Фото Коновалова)



Первое совещание по проектированию „небесной блохи“

и безопасный самолет, дешевый, общедоступный, простой в эксплуатации и в управлении. Назначение машины—спортивный самолет, одноместный, для индивидуального пользования.

Каковы же особенности этого самолета по сравнению с обычными легкими самолетами?

Расположение крыльев, по мнению конструктора, обуславливает высокую степень устойчивости самолета.

На „блохе“ нет горизонтальных рулей и стабилизатора. Изменение угла атаки самолета (угла между хордой крыла и линией движения) совершается поворотом самого переднего крыла вокруг его переднего ребра (см. рис. 2).

Осуществляется это весьма просто—непосредственным поворотом ручки управления, которую пилот выбирает от себя и на себя, тем самым поворачивая крыло.

В чем преимущество такого метода управления? Во-первых,—как говорит Минье,—в том, что пилот, как птица, „чувствует“ свои крылья, т. е. по усилию в ручке знает величину подъемной силы.

Во-вторых, в том, что, поворачивая крыло, пилот сравнительно мало влияет на изменение угла полета, т. е. на угол между линией оси фюзеляжа и линией полета, а воздействует непосредственно на подъемную силу, уменьшая и увеличивая ее.

Это устройство значительно упрощает пилотирование на „блохе“, так как снимает с летчика работу о поддержании правильного положения самолета по отношению к линии движения, так как он движется почти поступательно и облегчает посадку.

Минье утверждает, что „блоха“ не боится

„потери скорости“ и следующего часто за этим „штопора“. Потеря скорости в воздухе, наступающая вследствие срыва струй с крыла, в особенности толстого профиля, здесь не опасна, благодаря присутствию заднего крыла, работающего наподобие закрылков. Однако без эксперимента трудно судить насколько приведенные Минье соображения верны.

Минье отказался от элеронов, т. е. от рулей, вызывающих поперечное вращение вокруг продольной оси. На обычных самолетах элероны поворачиваются отдельно от рулей поворота, так как элероны поворачиваются движением ручки управления вправо и влево, а руль поворота—поворотом специальных ножных педалей.

Обучить пилота правильному выражению на самолете—задача довольно кропотливая, так как один дает слишком много ручкой и одновременно мало ногой; другой—наоборот. Элероны часто вызывают вибрацию в крыле. Минье решил оставить для поворота одни рули направления, которые он также приводит в движение ручкой вправо или влево, ноги же летчика на „блохе“ остаются свободными. Правда, этим достигается простота управления, к тому же надо учесть, что „блоха“ очень устойчива, благодаря низкому положению центра тяжести и так называемому поперечному V крыльев. Однако, все же нельзя не признать, что на „блохе“, благодаря отсутствию элеронов, вираж вряд ли может быть так же легко осуществлен, как при правильном управлении на обычном самолете.

Низкое положение центра тяжести уменьшает, помимо всего прочего, риск „капора“, т. е. опрокидывания при посадке через нос и крыло.

РАБОТА РАЗВЕРНЕТСЯ ПОЛНОСТЬЮ

Надежность мотора при эксплуатации его в летных условиях, малый вес на единицу мощности, небольшой удельный расход топлива, простота обслуживания двигателя—все это вопросы, над которыми научно-исследовательской и конструкторской мысли нашей общественности, горячо откликнувшейся на призыв о создании своей „небесной блохи“, предстоит весьма серьезно поработать.

Президиум секции на своем совещании от 15 декабря наметил конкретные мероприятия по реализации поставленных задач. Решено было работу вести в двух вариантах одновременно. Учитывая необходимость получения максимального эффекта в сравнительно короткий отрезок времени, было принято постановление изучить возможность применения существующего типа малометражного мотора (автомобильного, мотоциклетного или авиационного) при соответствующем реконструировании его на основе всестороннего исследования.

Но в то же время была установлена необходимость ведения параллельно с этим самостоятельной разработки проекта мотора оригинальной конструкции, с последующим изготовлением его силами наших мастеров. Если первый вариант даст возможность добиться положительных результатов в небольшой промежуток времени, одновременно предоставив необходимый научный материал для дальнейшей работы в этом направлении, то второй вариант разработки мотора призван решить вопрос о создании типа машины-образца передовой научно-технической мысли, которую вправе требовать общественность нашего Советского Союза от мощного коллектива научных работников вуза гиганта.

Таким образом, в самое ближайшее время работа по созданию авиационного двигателя развернется полностью.

Руководитель моторной секции доцент Петровский, аспиранты: Дьяченко, Феенберг

Минье сделал много для того, чтобы его „блоха“ стала действительно доступной и безопасной машиной для широкого круга любителей „спортсменов воздуха“. Однако некоторые положения и конструкция некоторых деталей—все же спорны.

При правильно поставленном эксперименте и расчете можно значительно совершенствовать „блоху“ Минье. Интересно взаимное влияние крыльев. На эту сторону при проектировании надо обратить особое внимание.

Предполагающаяся у нас постройка „блохи“ должна иметь то же основное целевое назначение—развитие спорта в воздухе на безопасной, простой дешевой машине. Превращать „блоху“ в учебную, как это предлагается некоторыми товарищами,—значит проектировать уже не „блоху“, а самолет. Всякий, кто в будущем захочет летать на самолете, будет иметь дело с совершенно другим управлением. Обучение на „блохе“ в лучшем случае ничего ему не даст.

Совершенно также двухместная „блоха“, как думает и сам конструктор Минье, будет также не „блохой“, а значительно большим самолетом. Потребуется значительно большая мощность мотора, станет во всю ширь вопрос о центровке при полете с пассажиром и без него и пр.

Однако, одноместная „блоха“, построенная даже так, как она была сделана Минье, может быть использована как колхозная машина, для перевозки почты и пр.



Рис. 1



Рис. 2