

ПОЛИТЕХНИК

№ 31 (1005)

Июль 1941 г.

18

Среда

Год издания XV

Цена 10 коп.

Орган парткома, дирекции, комитета ВЛКСМ, профкома
и месткома Ленинградского Политехнического института
им. М. И. Калинина

Телефон
редакции:
Г 9-14-17

Объявлен прием студентов в Ленинградский Политехнический институт имени М. И. Калинина на 1941/42 учебный год

К новому приему в Ленинградский Политехнический институт имени М. И. Калинина

Крупнейший ВТУЗ страны

Ленинградский Политехнический институт выпустил за почти сорокалетнее свое существование более 20 тысяч инженеров. В этом году он набирает очередное пополнение в количестве почти двух тысяч человек.

ЛПИ им. М. И. Калинина выгодно отличается от многих вузов СССР тем, что в нем сосредоточена подготовка инженеров очень многих, совершенно разных, но одинаково важных и интересных специальностей. Человек, имеющий склонность к инженерному творчеству, любящий точные науки, понимающий язык цифр, чувствующий темпы технического прогресса, обязательно найдет на факультетах ЛПИ специальность по душе.

Поступивший в институт вольется в дружный коллектив политехников, насчитывающий 5000 студентов и 700 профессоров и преподавателей, призванных непрерывно готовить командиров производства для фабрик, заводов, строительства, энергетических предприятий и транспорта.

Значение Политехнического института, качество его работы высоко ценит правительство. Оно, помимо обычных стипендий, выделило для выдающихся студентов ЛПИ 100 стипендий им. Сталина по 500 рублей и 50 стипендий им. Молотова по 400 рублей. Такого количества столь почетных персональных стипендий нет ни в одном из других вузов.

Высокий уровень подготовки молодых инженеров, в первую очередь, обеспечивается благодаря большим теоретическим и практическим знаниям профессорско-преподавательского состава.

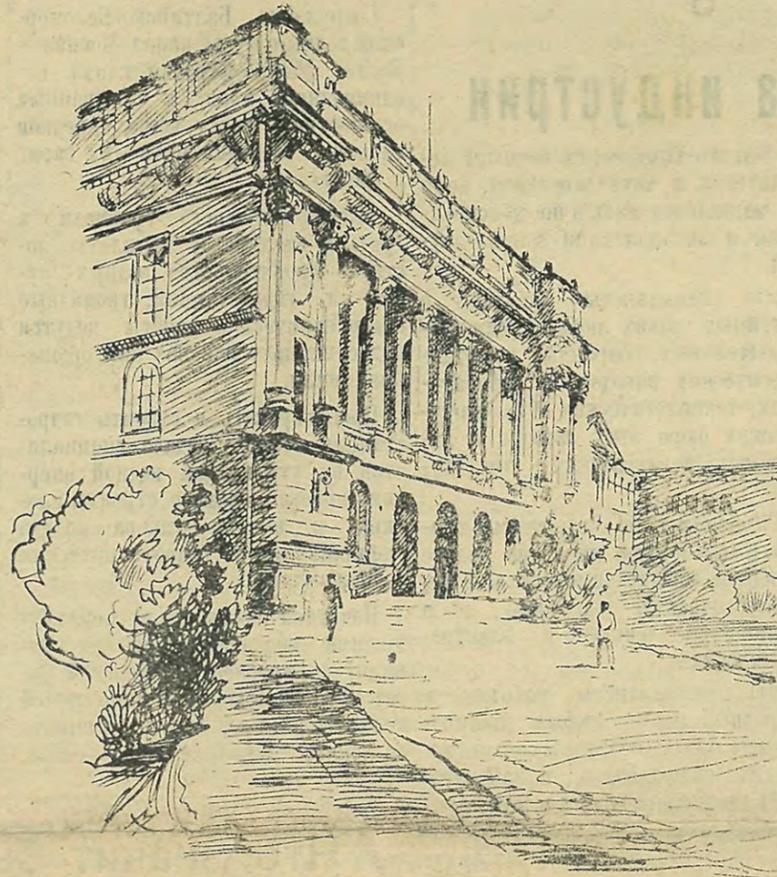
Среди лекторов, руководителей кафедр есть заслуженные ученые, многие из которых известны далеко за пределами Советского Союза. Таковы академики А. А. Байков, М. А. Павлов, Н. Т. Гудцов, Б. Г. Галеркин, С. М. Бернштейн, Н. Н. Давиденков, члены-корреспонденты Академии наук М. А. Шателен, А. А. Радциг, И. Н. Вознесенский, Н. М. Беляев, М. П. Костенко, лауреат сталинской премии С. З. Рогинский, профессора-доктора технических наук М. Г. Оклов, А. А. Горев, П. Л. Калантаров, А. П. Соколовский и многие другие.

Богаты и многочисленны лаборатории, мастерские и кабинеты института; одних лабораторий насчитывается 86. Через электротехнические лаборатории, оборудованные для электриков, проходят металлургия, механика, транспортники и т. д. В химических, механических и других специальных лабораториях также можно видеть студентов самых различных специальностей. Поэтому политехники имеют возможность получить разносторонние практические знания, широко раздвигать границы своего технического кругозора.

Тысячи воспитанников института работают на обширной территории СССР, многие из них занимают ответственные посты, заслужили высшие награды правительства. Из них широко известны лауреаты сталинских премий тт. Алиханов, Погорелко, Чернецов, академики Винтер, Никитин, члены-корреспонденты Академии наук Вальтер, Карнаухов и многие, многие другие.

Аудитории ЛПИ гостеприимно предоставляются в равной степени как юношам, так и девушкам. Последним нет основания бояться трудностей технической работы. Решившие посвятить свою жизнь технике, могут смело выбирать любую специальность на любом факультете—по прошествии короткого времени ни доли сомнения в правильности выбора не останется ни у кого. Каждый проникнется сознанием того, что именно его специальность самая интересная и важная.

Организуя прием новых студентов в один из крупнейших и старейших технических вузов, коллектив института приложит все силы к тому, чтобы дело подготовки специалистов было поставлено еще лучше, чем до сих пор.



Часть фасада главного здания института (главный вход)

Контингент приема по факультетам

На I курс ЛПИ в 1941—42 году будет принято 1975 человек. По факультетам контингент приема распределяется следующим образом:

- Инженерно-физический** — 225 чел.
- Механико-машиностроительный**— 325 чел., в том числе на специальности «технология машиностроения и инструментальное производство»—100 чел. и «металлорежущие и деревообрабатывающие станки»—75 чел.
- Металлургический**—300 чел., в том числе на специальности «металлургия цветных металлов»—50 чел., «обработка черных металлов давлением»—50 чел. и «сварочное производство»—50 чел.
- Тепломеханический**—300 чел., в том числе на специальности «моторостроение»—100 чел. и «автомобили и автомобильное хозяйство»—75 чел.
- Электромеханический**—275 чел.,
- Гидротехнический**—175 чел.
- Внутризаводского транспорта** — 100 чел.
- Экономический**—100 чел.
- Вечернее отделение**—175 чел.,

ФАКУЛЬТЕТЫ И СПЕЦИАЛЬНОСТИ ИНСТИТУТА

Инженерно-физический факультет

- | | |
|---------------------------------|---|
| 1. Электрофизика. | 5. Аэромеханика и прочность машин. |
| 2. Материаловедение. | 6. Горение и тепловые процессы (теплофизика). |
| 3. Радиопизика. | 7. Приборостроение. |
| 4. Катализ (химическая физика). | |

Металлургический факультет

- | | |
|---|---|
| 1. Металлургия черных металлов. | 4. Литейное производство. |
| 2. Металлургия цветных металлов. | 5. Обработка черных металлов давлением. |
| 3. Металловедение и термическая обработка металлов. | 6. Технология цветных металлов. |
| | 7. Сварочное производство. |

Механико-машиностроительный факультет

- | | |
|---|--|
| 1. Технология машиностроения и инструментальное производство. | 3. Машины-автоматы и полуавтоматы. |
| 2. Metallорежущие и деревообрабатывающие станки. | 4. Подъемно-транспортные машины и установки. |
| | 5. Гидравлические машины. |

Тепломеханический факультет

- | | |
|--|---|
| 1. Моторостроение. | 5. Паровые турбины и паровые машины. |
| 2. Автомобили и автомобильное хозяйство. | 6. Теплосиловые установки. |
| 3. Двигатели внутреннего сгорания. | 7. Компрессорные, холодильные машины и установки. |
| 4. Паровые котлы. | |

Электромеханический факультет

- | | |
|---|---|
| 1. Техника высоких напряжений и передача энергии. | 4. Электроизмерительная техника и электроприборостроение. |
| 2. Электрические станции и сети. | 5. Электрокабельная и изоляционная техника. |
| 3. Электрические машины и электропривод. | 6. Электрическая тяга. |

Гидротехнический факультет

1. Гидротехнические сооружения.
2. Наземные и подземные инженерные сооружения.
3. Утилизация водной энергии.
4. Промышленное водоснабжение.

Факультет внутризаводского транспорта

1. Внутризаводские пути сообщения.
2. Тяга и подвижной состав.

Экономический факультет

1. Экономика, организация и планирование машиностроительной промышленности.
2. Экономика, организация и планирование металлургической промышленности.
3. Экономика, организация и планирование энергохозяйства.

Вечернее отделение

1. Станки, инструменты и холодная обработка металлов.
2. Электрооборудование промышленных предприятий.
3. Автомобили и автомобильное хозяйство.
4. Паровые машины.
5. Гидравлические машины.

Правила приема в ЛПИ

Согласно утвержденным Всесоюзным комитетом по делам высшей школы правилам приема в высшие учебные заведения, в Ленинградский Политехнический институт будут приниматься лица в возрасте от 17 до 35 лет, имеющие законченное среднее образование.

Окончившие десятилетку с аттестатом отличника, а также окончившие в 1941 г. рабфак или среднюю школу взрослых с отметками «отлично» по всем дисциплинам, кроме черчения, рисования и физкультуры, принимаются без приемных экзаменов.

Остальные подвергаются вступительным испытаниям в зависимости от избранного факультета. Для зачисления на экономический факультет требуется сдать математику, географию, историю народов СССР, русский язык и литературу. На все другие факультеты можно поступить, сдав экзамены по математике, физике, химии, русскому языку и литературе и одному иностранному языку (немецкому, французскому или английскому).

Заявления о желании поступить в ЛПИ принимаются с 20 июня по 31 июля. В заявлениях должны быть указаны выбранные поступающим факультет и специальность и прилагаются все необходимые документы.

Приемные экзамены будут производиться с 1 по 20 августа.

Инженер изменяет географию страны

С первых дней утверждения советской власти СССР встал на путь планового использования водных ресурсов. Под руководством великого Ленина был создан план электрификации России, начало его осуществлению было положено закладкой Волховской гидроэлектрической станции.

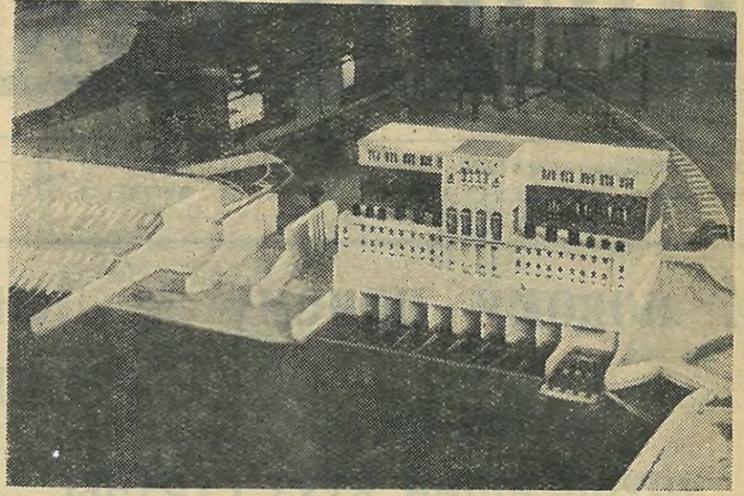
За 24 года созданы мощные гидроэлектростанции, сооружены громадные плотины во всех уголках нашей необъятной родины (Днепрогэс, Волховгэс, Свирьгэс, Нивагэс, Кондопожская гЭС, Рпонская гЭС, Чирчикская гЭС, ЗАГЭС, ДЗОРАГЭС и многие другие).

Сооружены Балтийско-Беломорский водный путь, канал Москва—Волга, Днепро-Бугский канал, соединяющие моря и призванные осуществить мечту наших предков славян о создании пути «из варяг в греки».

Исключительного размаха в третьей сталинской пятилетке достигло строительство водных путей и гидростанций, громадные гидротехнические работы ведутся в засушливых районах для орошения земли.

Проектировать и строить гидростанции—такова задача специалистов по утилизации водной энергии; проектировать и строить плотины и шлюзы—такова задача специалистов по гидротехническим сооружениям.

Почетная задача стоит перед будущими гидротехниками—их руками, их творческой энергией будет преобразовываться лицо нашей великой родины, будут создаваться новые водохранилища—озера,



Модель сооружений гидроэлектростанции, служащая для испытаний в гидротехнической лаборатории

новые водные артерии, соединяющие моря и реки, будут орошаться новые огромные земельные массивы, будут возникать гидроэлектростанции.

Особое место в этом большом строительстве занимают вопросы водоснабжения промышленных предприятий. Потребность в воде у промышленных предприятий и теплоэлектростанций весьма велика. В то же время зачастую в районах строительства этих предприятий воды мало. В таких случаях приходится сооружать плотины и водохранилища, насосные станции, длинные водоводы; приходится проводить специальные исследования в целях изыскания источника водоснабжения.

На Магнитострое, в Донбассе, во многих районах Урала, Украины, Средней Азии пришлось решать эти сложные проблемы

специалистам по промышленному водоснабжению, которых готовит Политехнический институт.

Широкое разветвление промышленного строительства, создание новых заводов, электростанций, подземных сооружений, строительство ангаров и других зданий специального назначения—все это требует подготовки специалистов по проектированию и строительству разного рода инженерных сооружений—надземных и подземных. Эта специальность, впервые созданная в Ленинградском Политехническом институте имени М. И. Калинина, имеет широкую будущность и представляет собой, наряду с гидротехникой, интереснейшую отрасль инженерно-строительного искусства.

Декан гидротехнического факультета, проф.-доктор И. И. ЛЕВИ

Что значит быть инженером-экономистом?

Что значит рационально организованное производство? Это значит, что оборудование, машины, механизмы работают с полной нагрузкой, а процесс изготовления отдельных деталей и всей продукции так продуман и так хорошо выполняется, что затраты на сырье, рабочую силу и т. п.—минимальны. Это значит, что труд людей хорошо организован, что работники завода рационально используют свой рабочий день. Это значит, что каждое звено промышленного предприятия работает без перебоев, по заранее составленному плану, точному графику. Это значит, что ведется учет оборудования, сырья, материалов, топлива и т. д.

Руководящая роль в выполнении этих задач на производстве принадлежит инженеру-экономисту. Инженер-экономист, в отличие от инженера-технолога, непосредственно не руководит технологическим процессом, а руководит на за-

воде вопросами экономики, организации и планирования. На каждом машиностроительном, металлургическом или другом заводе для направления всей экономической и плановой деятельности завода существует планово-производственный отдел, а в цехе—планово-распределительное бюро. В этих заводских органах сосредоточена деятельность инженерно-экономистов.

Функции инженера-экономиста на заводе состоят не только в том, чтобы составить научно обоснованный план производственной и хозяйственной деятельности предприятия. Задача инженера-экономиста состоит в том, чтобы контролировать выполнение плана, систематически изучать работу отдельных звеньев предприятия и практически направить их деятельность. Это значит, что инженер-экономист должен активно воздействовать на выполнение плановых заданий путем систематического

наблюдения и контроля. Таким образом, инженер-экономист—один из ведущих специалистов на любом промышленном предприятии.

Для того, чтобы осуществлять перечисленные функции, инженер-экономист должен обладать не только глубокими знаниями в области экономики производства, но и достаточным уровнем знаний в области технологии производства, так как без знаний технологии невозможно руководить экономикой и планированием на заводе.

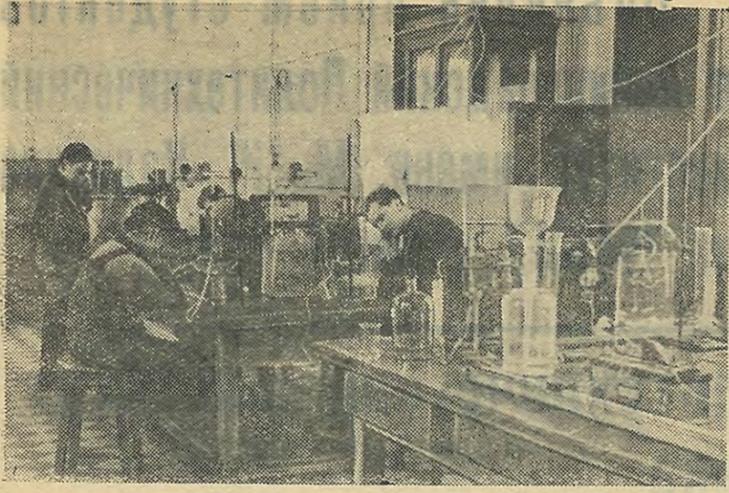
Это обстоятельство и определяет учебный план инженера-экономиста. В этот план входят политическая экономия, экономика отрасли, организация и планирование производства, статистика, учет, калькуляция. Но наряду с этим, например, инженер-экономист-металлург должен изучить производство чугуна, производство стали, прокатное производство. Инженер-экономист-машиностроитель должен изучить технологию металлов, станки и инструмент, технологию машиностроения.

Потребность нашей промышленности в инженерах-экономистах исключительно велика. Для того, чтобы удовлетворить эту потребность, нам нужно подготовить десятки и сотни высококвалифицированных инженеров-экономистов. Молодежь, поступающая в Политехнический институт, может приобрести эту квалификацию на экономическом факультете.

Декан экономического факультета доцент С. ВЕЙНГАРТЕН



В лаборатории диспетчерского управления предприятием



В лаборатории электрометаллургии цветных металлов

Металл—основа индустрии

Нет ни одной области машиностроения в тяжелой промышленности, развитие которой не определялось бы развитием металлургии.

Металлургический факультет ЛПИ—крупнейший и старейший в Союзе (основан в 1902 г.)—является единственным факультетом, осуществляющим подготовку инженеров-металлургов, специалистов как по черным, так и цветным металлам.

Металлургический факультет готовит специалистов не только производящих черные и цветные металлы, но и обрабатывающих их.

Получаемые продукты металлургических производств, начиная от изделий из благородных металлов (золото, серебро, платина) и кончая изделиями из особых специальных сортов стали и чугуна, обладают самыми разнообразными механическими, физическими и химическими свойствами.

Имеются, например, стали, обладающие прочностью в 10 раз больше чугуна; есть стали и сплавы, не теряющие формы и не покрывающиеся окалиной при температурах 1200—1300°C, т. е. при таких температурах, при которых плавятся не только цветные металлы, но и чугун; есть стали, не ржавеющие не только в морской воде, но и в кислотах любой концентрации и температуры.

Специалисты по металлургии и термической обработке металлов должны иметь широкую физическую, физико-химическую, а также общетехническую подготовку и работают в термических цехах и лабораториях машиностроительных и металлургических заводов и научно-исследовательских институтов (по металлу).

Специалисты по обработке черных металлов давлением, наряду с основательной подготовкой по дисциплинам металлургического цикла, имеют солидную подготовку в области дисциплин механического цикла, что несколько сближает их с инженерами-механиками.

Эти специалисты работают в прокатных и кузнечно-штамповочных цехах, лабораториях и конструкторско-технологических бюро любых металлургических, машиностроительных и оборонных заводов страны.

Современные литейные цехи имеют высокую степень механизации трудоемких процессов изготовления форм, очистки и отделки отливок. Поэтому специалисты по литейному производству получают широкие познания не только

по физико-химическим основам металлургии и металлостроения, но и по машиностроению, и по конструкциям и эксплуатации машин-орудий.

Эти специалисты работают в литейных цехах любых машиностроительных, оборонных и металлургических заводов, в лабораториях, технологических и конструкторских бюро этих заводов и научно-исследовательских институтов.

Специалист по сварочному производству должен иметь не только солидную физико-химическую и металлургическую подготовку, но и машино-техническую и электротехническую.

Эти специалисты работают в сварочных цехах любых машиностроительных, оборонных и металлургических заводов, в лабораториях, технологических и конструкторских бюро этих заводов и научно-исследовательских институтов.

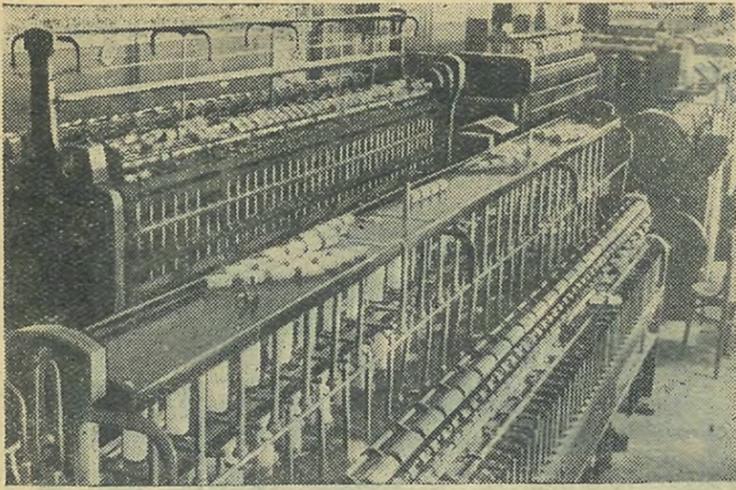
Специалист по технологии цветных металлов должен иметь широкие познания не только по физико-химическим основам металлургии и металлостроения цветных металлов, но и по машиностроительным вопросам, общим с рассмотренными выше в специальностях обработки черных металлов давлением и литейного производства.

Для исследования свойств изделий инженер-металлург в лабораториях металлургических и машиностроительных заводов использует всевозможные методы современных химических, физических и физико-химических исследований металлов (спектральные, фотометрические, оптические, акустические, термические, магнитные, механические, химические, рентгенографические и т. н.).

Кроме того, инженеры-металлурги постоянно соприкасаются с проектированием и реконструкцией металлургических производств и отдельных агрегатов, с изысканием и освоением новых процессов производств, с анализом и установлением многообразных технико-экономических вопросов и показателей производства, с организацией стахановских методов работы, с многочисленными рационализаторскими предложениями и изобретениями в этой бурно растущей области промышленности.

Таким образом, работа в металлургии связана с самыми широкими и разнообразными областями науки и техники и является ответственной и почетной задачей строителя коммунистического общества.

Декан металлургического факультета, проф.-доктор Ю. А. НЕХЕНДЗИ



В лаборатории текстильных машин. На переднем плане одна из ватерных машин

ТВОРЦЫ МАШИН И МЕХАНИЗМОВ

О значимости специальностей механико-машиностроительного факультета можно судить хотя бы по тому обстоятельству, что по вопросам, касающимся этих специальностей, вынесены правительственные постановления. Такие постановления были о станкостроении, о технологии машиностроения, о подъемно-транспортных машинах и друг.

Решением правительства от 5 июня создан Наркомат Станкостроения. Станкостроение является фундаментом для машиностроения. Количественно и качественно станочного парка определяется лицо любого завода, любой отрасли машиностроения, индустриальной мощи страны. Все объекты для машиностроительной индустрии (детали моторов, двигателей, турбин, машин химических, гидравлических, электрических, металлургических, транспортных и т. д. и т. п.) обрабатываются на станках.

Факультет готовит инженеров по специальности «станкостроение», которые будут работать в качестве конструкторов станков.

Технология машиностроения и инструментальное производство — основная машиностроительная специальность. При распределении оканчивающих ЛПИ почти все молодые инженеры направляются в механические и сборочные цеха в качестве помощников мастеров и мастеров-технологов.

Факультет готовит инженеров, знающих учение о методах изготовления машин, умеющих разрабатывать правильные и экономически выгодные технологические процессы обработки на станках деталей разной формы, размеров и точностей, умеющих конструировать приспособления и инструменты, необходимые для обработки деталей.

Технологическая специальность является, пожалуй, наиболее дефицитной специальностью. Количество инженеров-технологов составляет не менее 40 проц. штата инженеров любого машиностроительного завода.

Факультет готовит также инженеров по подъемно-транспортным, строительным машинам и механизмам. Ни одна из отраслей современной промышленности, ни один завод не может правильно и рационально поставить свое производство, если не будут обеспечены механизированные способы подачи и перемещения материалов и изделий внутри завода. Без специальных подъемных механизмов не может работать и современный транспорт.

Рассматриваемая специальность имеет целью готовить инженеров, которые могли бы проектировать

самые разнообразные машины, служащие для подъема и перемещения грузов, т. е. разного рода краны, транспортеры, элеваторы, экскаваторы и др.

Одновременно эта специальность готовит инженеров, которые могли бы эксплуатировать такое оборудование, а также правильно спроектировать общую схему оборудования предприятия нужными для его производства подъемно-транспортными механизмами.

Местом работы таких специалистов являются конструкторские бюро заводов, изготовляющих подъемно-транспортное оборудование, и проектные организации, занимающиеся вопросами оборудования промышленных предприятий, где монтируются и используются подъемно-транспортные машины.

Факультет готовит инженеров по специальности «машины автоматы и полуавтоматы», которые работают в качестве конструкторов по сложным производственным машинам (текстильным, кожевенно-обувным, полиграфическим, бумагоделательным, специальным и др.), обслуживающим самые разнообразные отрасли машиностроения.

Подготовка этих специалистов базируется на глубоком изучении вопросов механики и прочности машин, а также на знакомстве с основами того или иного производства. Местом работы таких инженеров являются конструкторские бюро заводов, изготовляющих перечисленное выше оборудование.

Дружно работая, студенчество и профессорско-преподавательский коллектив механико-машиностроительного факультета в первом семестре текущего учебного года добились первого места среди других факультетов института и в настоящее время держат в руках переходящее красное знамя ЛПИ.

Для характеристики состава студентов механико-машиностроительного факультета интересно сообщить, что из предоставленных институту 150 стипендий имени Сталина и имени Молотова студенты механико-машиностроительного факультета получили 26.

Мы надеемся, что молодежь, которая заканчивает сейчас среднюю школу и устремляется во вузы, оценит значение современного машиностроения и даст на передовой механико-машиностроительный факультет ЛПИ пополнение, достойное в будущем носить высокое звание советских механиков-машиностроителей.

Зам. декана механико-машиностроительного факультета, доцент, канд. техн. наук
Н. ПИМКИН

Специальность, требующая разносторонних знаний

Внутризаводский транспорт — особый вид транспорта. Для него приходится готовить инженеров настолько широко образованных, чтобы они смогли работать на любом из специальных видов транспорта промышленности, не говоря уже об «обыкновенных» железных дорогах общегосударственной сети.

Широкие круги населения почти ничего не знают о внутризаводском транспорте по двум причинам. Во-первых, этот вид транспорта в СССР является ровесником Сталинских пятилеток, во-вторых, он находится на территории предприятий, и снаружи можно видеть только подъездные пути.

Каковы же масштабы внутризаводского транспорта и его устройств сравнительно, хотя бы, с железными дорогами общего пользования?

Масштаб транспорта на промышленном предприятии достигает внушительных цифр. Так, например, современный металлургический завод нашего Союза получает ежедневно около 1000 вагонов в сутки и поезда проходят каждые 10 минут. Одно только железнодорожное хозяйство такого завода имеет несколько сот километров ж.-д. путей, около сотни локомотивов (паровых, электрических и с двигателями внутреннего сгорания) самых разнообразных систем, включая специальные самодвижущиеся и саморазгружающиеся вагоны. Многообразное транспортное хозяйство промышленного предприятия, т. е. безрельсовые, канатные, железные дороги и подъездные пути, парк подвижного состава и связанные с ними депо и мастерские, а также значительная часть механизированных перегрузочных установок — все это управляется единым транспортным цехом, штат которого достигает нередко нескольких тысяч человек.

Дороги общего пользования не имеют надобности применять «бесштопные» паровозы, воздуховозы, самодвижущиеся вагоны-трансфер-

кары, электрокары и т. п., с чем приходится иметь дело специалисту внутризаводского транспорта. Только на предприятиях существуют разновидности наземных и воздушных связьюлеров, т. е. наклонных подъемников и воздушных канатных дорог, передающих на стальных канатах сложного плетения непрерывную цепь вагонок, с пролетами между опорами более одного километра и с высотой опор-мачт в 50—60 и более метров (высотой более пятинадцатипятиэтажного дома) или со станциями на высоте 100 метров над поверхностью земли.

На предприятиях же применяются зубчатые, переносные, узкоколейные и др. виды железных дорог особых систем и все виды автодорог и автотранспорта (саморазгружающиеся думпторы, прицепы на супербаллонах и т. п.), специальные эстакады, мосты путепроводы, акведуки, бункерные устройства и иные транспортные сооружения.

Спроектировать, провести изыскания, построить все это и эксплуатировать должен инженер-строитель внутризаводского транспорта.

Мало того, инженер внутризаводского транспорта должен уметь организовать все транспортное хозяйство промышленности и управлять им. При проектировании новых заводов и комбинатов окончательную компоновку всех цехов, зданий и устройств устанавливает инженер внутризаводского транспорта. А для этого он должен знать весь технологический процесс предприятия и так запроектировать всю транспортную сеть, чтобы предприятие давало наибольший экономический и производственный эффект.

Наконец, инженер внутризаводского транспорта должен в совершенстве знать работу и устройство всех видов перегрузочных механизмов и установок — порталных, козловых, мостовых и иных

кранов, транспортеров, элеваторов, всех видов экскаваторов (механические лопаты, драглайны, грейферы, дичеры, многоковшевые экскаваторы-баггеры), банвагенов, путепередвижателей, всех видов механизмов для перегрузок с воды на воду, и т. д. и т. п.

Посмотрим, что говорят о специальностях факультета его питомцы.

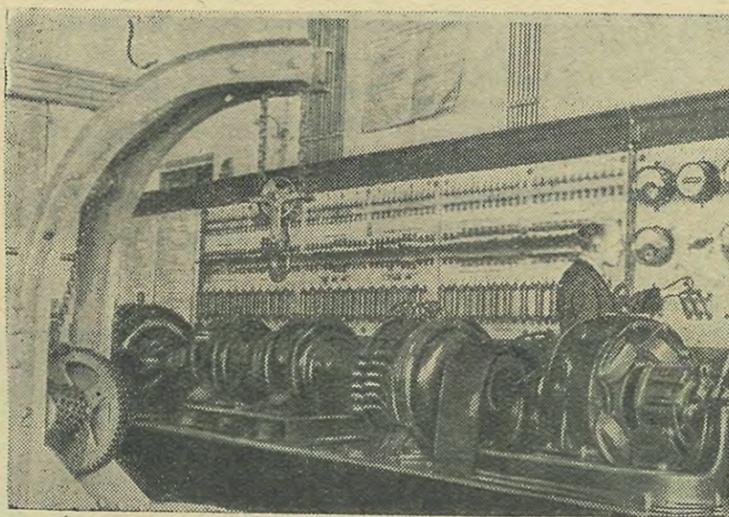
Зам. начальника транспортного цеха трижды орденосного Кировского завода, инженер М. Я. Осминкин, начиная свое письмо словами: «Горжусь своей специальностью», пишет: «... Быть инженером промышленного транспорта, это значит быть специалистом-путейцем, эксплуатационником, механизатором, строителем и механиком. Чтобы правильно обслуживать завод транспортом, надо знать технологический процесс работы мартена, чугуно-литейного цеха, механических цехов и т. д. Без этих знаний нельзя правильно обслужить цехи завода, а если так, то это значит — нужно быть на голову выше инженеров других профессий».

Главный инженер Шатурского транспортного управления В. Федоров, награжденный значками отличника Наркомом Л. М. Кагановичем и Наркомом электростанций, тов. А. И. Летковым, пишет: «Работой своей доволен, доволен и тем, что не топчусь на месте, а приходится осваивать новые для меня области знаний». Тов. Федоров окончил по механической специальности.

Подобных отзывов можно было бы привести много, так как факультет дал промышленности более 500 инженеров-строителей и механиков промышленного транспорта.

И. о. декана факультета внутризаводского транспорта ЛПИ, доцент, канд. техн. наук И. П. ГРАВЕ

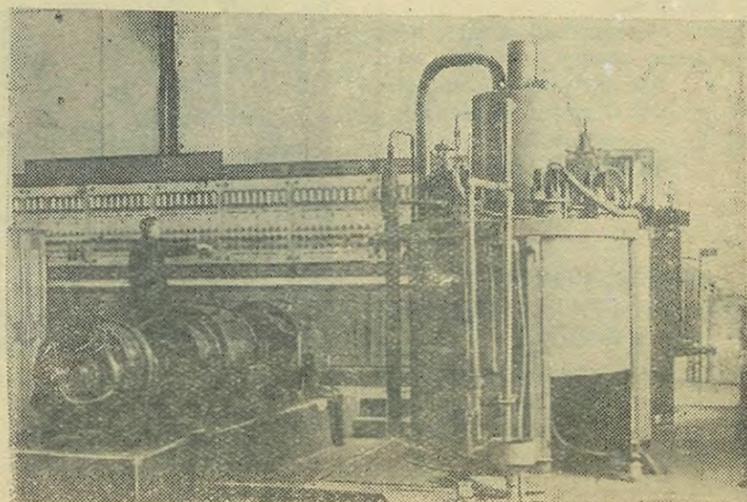
Лаборатории электромеханического факультета



Через эти лаборатории проходят все студенты факультета в обязательном порядке, приобретая практические навыки.

Кроме того, лаборатории обслуживают студентов других факультетов.

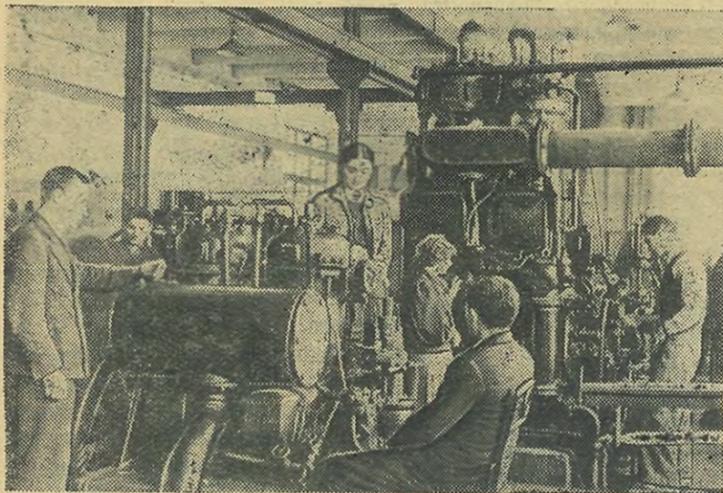
На нижнем снимке уголок лаборатории электротяги.



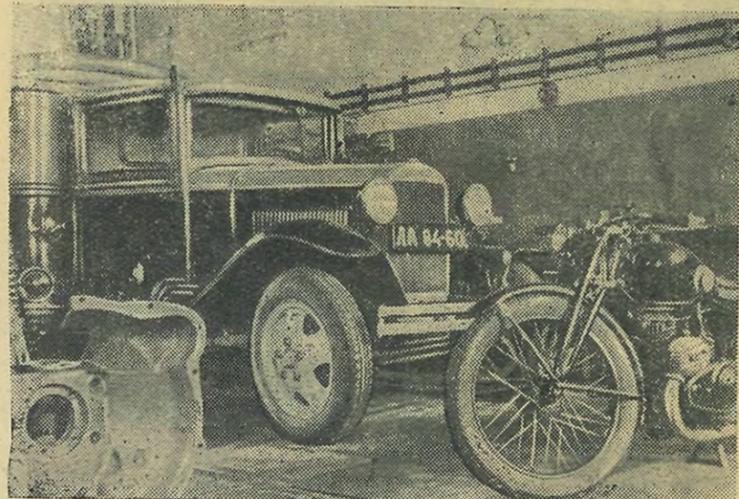
На верхнем снимке изображена часть лаборатории электрических машин.

Всего на факультете 13 лабораторий. В их числе электромашинная, электрической тяги, высоковольтная, электрооборудования предприятий, автоматики и телемеханики и т. д.

ЛАБОРАТОРИИ ТЕПЛОМЕХАНИЧЕСКОГО ФАКУЛЬТЕТА



Тепломеханический факультет имеет лаборатории моторостроения, автомобильную (снимок справа), двигателей внутреннего сгорания (снимок слева), паровых турбин и машин, паровых котлов и тепло-силовых установок, гидравлических машин, компрессорных машин и холодильных установок, эксплуатации и ремонта автомобилей. Кроме того есть кабинеты по тепломеханике и автомеханике.



Горжусь будущей профессией

БУДЬТЕ ОРГАНИЗАТОРАМИ ПРОИЗВОДСТВА

ПРАВИЛЬНО ВЫБИРАЙТЕ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ

ФИЗКУЛЬТУРА И СПОРТ В ЛПИ

Если мы сравним подготовку специалистов в институтах железнодорожного транспорта и на нашем факультете, то увидим, что вузы НКПС готовят специалистов узкого профиля—путейцев, эксплуатационников, паровозников и т. д.

У нас же на факультете две специальности охватывают все вопросы, связанные с любым видом транспорта.

Я учусь на путевой специальности, но получил широкие знания не только по строительству железнодорожных путей, но также и в области эксплуатации их, знаком с сооружением автодорог и канатных дорог, всеми видами искусственных сооружений, начиная от деревянных мостов и кончая крупными железобетонными эстакадами.

За время своей учебы мы получили знания и в области устройства паровозов, мотовозов и даже автомобилей.

Те студенты, которые учатся на тяговой специальности, получают широкие знания по паровозам, мотовозам, электровозам, но в то же время знакомы и с устройством пути.

На нашем факультете каждый, раньше чем студенты других факультетов, может получить первую специальность, если до этого ее не имел. Уже первая геодезическая практика дает специальность геодезиста, и с успехом может быть применена.

Некоторые из наших студентов, получив отпуск перед защитой диплома, с успехом работали конструкторами на заводах, а теперь снова приступили к дипломному проектированию.

Много дает и строительная практика. Наши студенты работают на новостройках НКПС в качестве мастеров и даже техников, и всегда получают хорошие отзывы. Студенты тяговой специальности проходят практику на паровозе и многие из них получают права помощника машиниста.

Можно с гордостью сказать, что те глубокие знания, которые любой из нас получил, полностью пригодятся в области промышленности и обороны нашей родины.

Сталинский стипендиат
КОРЕНЕВСКИЙ

КОМУ НАЗНАЧАЮТСЯ СТИПЕНДИИ ПРИ ПОСТУПЛЕНИИ В ИНСТИТУТ

Стипендиями обеспечиваются все принятые в институт как отличники средних школ, а также выдержавшие испытания с оценками по двум третям предметов «отлично» и по одной трети «хорошо».

В 1936 году я поступил в ЛПИ им. М. И. Калинина на инженерно-экономический факультет. Работая до института за заводе, я понял, что организация, планирование и экономика производства, это самые важные вопросы производства, стоящие наравне с вопросами технологии и конструирования.

Без правильно составленного плана, гибкой системы оперативного регулирования не может правильно вестись производственный процесс. К сожалению, на многих предприятиях еще далеко не решены эти задачи. Такое положение и натолкнуло меня на мысль стать инженером-экономистом.

Будучи на V курсе, я получил от одного завода предложение разработать и внедрить новую систему планирования и организации производства в механосборочном цехе. Знания, приобретенные в институте, были вполне достаточны, и я выполнил то, что требовалось.

Новая система планирования уже действует и способствует выполнению плана. Она оказалась применимой в условиях работы завода по сучточному графику.

Я вполне удовлетворен своей специальностью и знаниями, полученными на инженерно-экономическом факультете. Имея опыт работы и учебы, я вполне обоснованно советую товарищам, поступающим в ЛПИ, выбрать специальность инженера-экономиста.

Сталинский стипендиат
Н. БУРДО

Сразу же по окончании средней школы мне пришлось работать. Специальности я не имел, поэтому предстояло найти свое призвание.

За несколько лет я столкнулся с несколькими отраслями техники: геодезия, дорожное и гражданское строительство, архитектура, землеустройство. Прошелковую школу—был чернорабочим, землекопом, старшим рабочим, помощником десятника, чертежником, техником-вычислителем.

Одновременно я многому учился. Все это принесло громадную пользу, и уже через два с половиной года, не получив никакого специального образования, я работал на гидротехническом строительстве канала Москва—Волга, исполняя обязанности старшего техника.

Пятилетняя работа на этом строительстве окончательно убедила меня в том, что гидротехника, это сложнейшая и интереснейшая отрасль строительного искусства, которая прогрессирует семимиль-

ными шагами и имеет огромное будущее.

Там же я убедился в том, что хороший гидротехник должен обладать необычайно широкими знаниями—ему приходится разбираться в вопросах строительного дела, геологии, гидрологии, электротехники, механики, архитектуры, экономики, планирования и т. д. Практические вопросы неразрывно переплетаются с научно-теоретическими и требуют всестороннего развития и широкого образования специалиста-гидротехника.

Сейчас, кончая гидротехнический факультет ЛПИ им. М. И. Калинина по специальности «гидро-сооружения», я с удовлетворением могу сказать, что в выборе специальности не ошибся, а это очень важно, так как отлично работать можно только тогда, когда работу знаешь, ею интересуешься и ее любишь.

Сталинский стипендиат
Г. ГАНГАРДТ

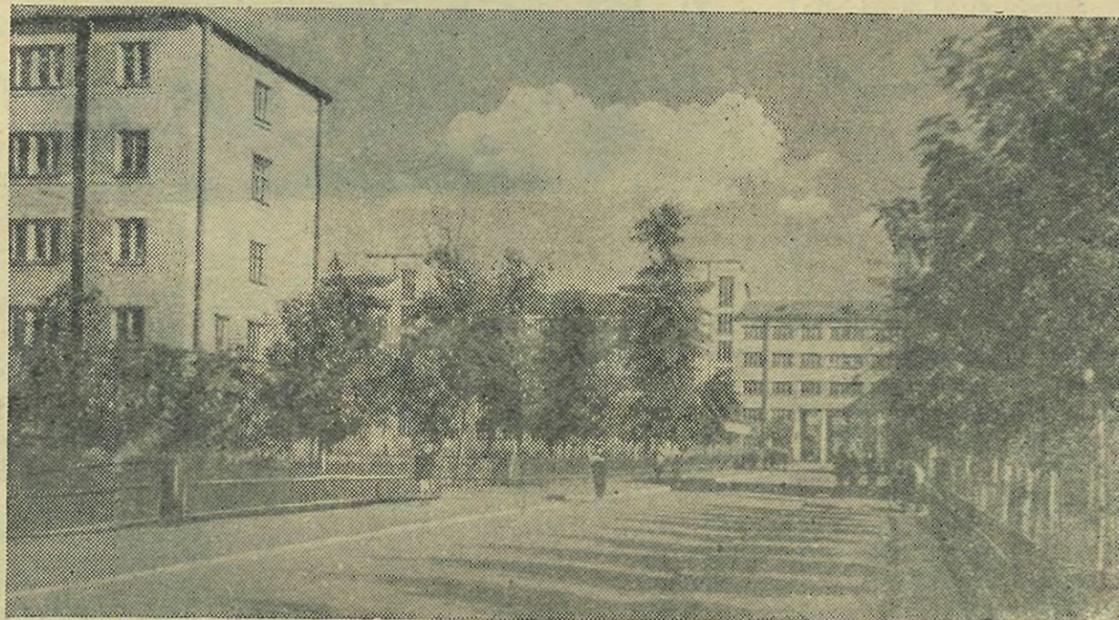
Материальная взаимопомощь в ЛПИ

Все студенты Политехнического института—члены профессионального союза. Выборные люди—лучшие студенты работают в профсоюзных бюро факультетов и в профсоюзном комитете института.

Одна из задач профсоюзной организации—оказание временной ма-

териальной помощи нуждающимся студентам.

Для этого существует студенческая касса взаимопомощи, которая по своей финансовой мощи превосходит все другие, существующие в вузах Союза. Достаточно сказать, что годовой оборот средств составляет в среднем сумму более миллиона рублей.



Все иногородние студенты ЛПИ обеспечены общежитиями. На снимке изображена часть студенческого городка института. На территории его расположены 6 больших корпусов общежитий, фабрика-кухня, клуб, кино-театр, детский сад, прачечная, портновская мастерская и т. д.

Комнаты радиофицированы, в каждом корпусе есть красные уголки, учебные комнаты, кипяильники. В клубе работают всевозможные кружки самодеятельности, лекторий, устраиваются концерты при участии мастеров искусства, вечера отдыха и т. п.

Обязательные занятия по физической подготовке, безусловно, не удовлетворяют всех потребностей студентов-политехников, желающих заниматься спортом. Физкультурники объединены в институтской организации добровольного спортивного общества «Авангард» и работают в различных его секциях.

Футболисты ЛПИ сейчас играют двумя сборными командами, составленными из членов факультетских команд, оспаривая первенство города по пятой группе добровольных спортивных обществ и сильнейших производственных коллективов. Все встречи неизменно оканчиваются победами политехников.

Гимнасты ЛПИ занимают первое место среди гимнастов других вузов Ленинграда, команда стрелков вышла победительницей на городских соревнованиях команд, совершивших военизированный переход со стрельбой. В различных соревнованиях завоевали первенство, одержали многочисленные победы горнолыжники, хоккеисты (мужчины и женщины), волейболисты, баскетболисты, пловцы, бойцы-рукопашники и т. п.

Многие увлекаются альпинизмом, и альпинистская секция ЛПИ считается одной из самых сильных в Союзе. Каждый год бесстрашные покорители горных вершин проводят лето в лагере на Кавказе.

Другие предпочитают преодолевать туристские походы по незвестным для них и труднодоступным районам, совершать большие путешествия по воде, или жить зимой и летом в физкультурных лагерях под Ленинградом.

Насколько значителен размах физкультурной работы в ЛПИ, можно судить хотя бы по тому, что в массовом зимнем кроссе участвовало 2412 студентов, из них на лыжах—1523, а в комсомольских гимнастических соревнованиях выступило 2102 студента.

Среди физкультурников ЛПИ есть мастера спорта, перворазрядники и второразрядники, не говоря уже о более многочисленных рядах юношей и девушек, имеющих менее высокую спортивную квалификацию.

Для занятий физкультурой имеются пять больших спортивных зал и стадион.

Предс. оргбюро СДО «Авангард»
при ЛПИ В. ВОЕВОДСКИЙ

Отв. редактор В. Б. МЫСИКОВ

М 48203. Зак. № 1111. Тир. 4000.

Полиграфлаборатория ЛПИ
Ленинград 21, Дорога в Сосновку, 1/3