Орган парткома, комитета ВЛКСМ, дирекции, профкома и месткома Ленинградского Индустриального института

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ

№ 44 (565)
11 мая 1940 г.
Суббота
Год издания шестой
Цена 5 коп.

Телефоны: Г 9-14-02, внутренние—14-02, 14-17, 14-03

К НОВОМУ ПРИЕМУ НА МЕХАНИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

Профессор Н. П. ВИНОГРАДОВ
декан механического факультета

КОГО ГОТОВИТ ФАКУЛЬТЕТ

В состав механического факультета ЛИИ входят следующие четыре специальности:

1. **«Станки, инструменты (по металлу и дереву) и механическая обработка металлов».** Эта специальность готовит инженеров двух основных направлений: во-первых, конструкторов по металлорежущим и деревообрабатывающим станкам и инструменту, связанному с обработкой металла и дерева, во-вторых, инженеров-технологов, занимающихся разработкой методов изготовления машин и их сборки, а также осуществляющих руководство этими операциями на заводах.

Местом работы таких инженеров являются конструкторские бюро станкостроительных и инструментальных заводов, а также механосборочные цеха машиностроительных заводов разной специальности.

2. **«Машины автоматы и полуавтоматы».** Эта специальность готовит конструкторов по сложным машинам, обслуживающим самые разнообразные области промышленности. Здесь изучаются машины для текстильного производства (т. е. для изготовления пряжи и ткани), для кожевенного и обувного производства (сложнейшие автоматы для изготовления обуви), для печатного и бумагоделательного производства и ряда других специальных производств.

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.

3. **«Подъемно-транспортные и строительные машины и механизмы».**

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 и пр.

Одновременно эта специальность готовит инженеров, которые могли бы эксплоатировать 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; проектные организации, занимающиеся вопросами оборудования промышленных предприятий, а также и самые предприятия, где монтируются и используются подъемно-транспортные машины.

В порядке уклона, эта специальность готовит также инженеров-специалистов по конструированию и эксплоатации сложных и разнообразных машин-экскаваторов, служащих для механизированного производства земляных работ и добычи полезных ископаемых.

Местом работы этих специалистов являются конструкторские бюро заводов, изготовляющих экскаваторы, а также крупные стройки и предприятия горно-рудной промышленности, где находят применение эти машины.

4. **Механическое оборудование металлургических и кузнечных цехов.** Современная металлургия представляет сложный комплекс производств, требующих применения весьма разнообразного механического оборудования. Современные машины для отливки металла, для прокатки, ковки его и пр. представляют сложнейшие и весьма интересные в конструктивном отношении агрегаты, требующие для своего проектирования весьма квалифицированных конструкторов-машиностроителей.

Рассматриваемая специальность и имеет целью готовить таких инженеров-специалистов по различным машинам, находящим применение в литейных, прокатных и кузнечных цехах современных металлургических и машиностроительных заводов. Местом работы специалистов являются конструкторские бюро заводов, изготовляющих указанное оборудование, а также те производственные цеха, где оно эксплоатируется.

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

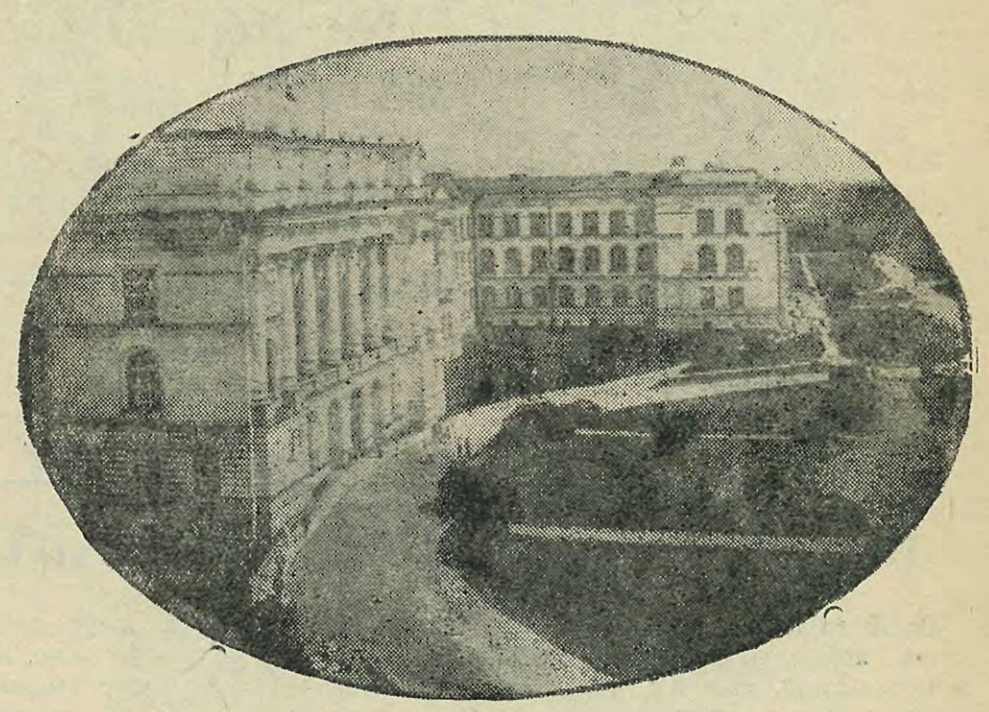
Для характеристики состава студентов механического факультета интересно сообщить, что из предоставленных институту 100 стипендий имени Сталина студенты механического факультета получили 13 и из 50 стипендий имени Молотова—9.

Оканчивающие наш факультет инженеры работают в широкой области советского машиностроения, занимая, как правило, весьма ответственные должности.

Мы надеемся, что молодежь, которая заканчивает сейчас среднюю школу и устремляется во втузы, оценит значение современного машиностроения и даст на передовой механический факультет ЛИИ пополнение, достойное в будущем носить высокое звание советских машиностроителей.

Студенты механического факультета завоевали право на получение 31 почетной стипендии, из которых:

13 им. Сталина
9 им. Молотова
4 им. Кирова
1 им. Калинина
2 им. „Комс. правды"
2 им. пятнадцатилетия ВЛКСМ



Главное здание института

Профессор А. П. СОКОЛОВСКИЙ
зав. кафедрой технологии машиностроения

ТЕХНОЛОГИ-МАШИНОСТРОИТЕЛИ НУЖНЫ ВСЮДУ

Специальности «технология машиностроения» и «инструментальное производство» входят в специализацию «станки, инструменты и механическая обработка металлов» и их задачей является подготовка инженеров-производственников для наших машиностроительных заводов.

Указанные специальности механического факультета ЛИИ готовят инженеров, которые, глубоко изучив теоретические дисциплины и используя опыт советской и иностранной машиностроительной промышленности, должны проектировать лучшие инструменты, а также организовывать совершенный технологический процесс.

Передовые стахановцы машиностроения И. И. Гудов, Строилов и другие достигли изумительных результатов, повышая производительность оборудования в 10, в 100 и даже в 500 раз.

Движение многостаночников раскрывает новые резервы повышения производительности. Если бы подобные результаты были достигнуты всеми рабочими, то рост нашего машиностроения шел бы еще более быстрыми темпами. Обеспечить успех мы должны в первую очередь путем технического усовершенствования и в этом исключительно важную роль могут сыграть наши молодые специалисты, ежегодно тысячами вливающиеся в промышленность.

Машиностроение требует работы высокого качества. Во многих случаях необходима чрезвычайная точность размеров, выражаемая цифрами 0,01—0,02 мм. В инструментальном деле работают с точностями до 0,001 мм. и даже высшими. Но и при изготовлении крупных тяжелых машин нужна высокая точность. Легко подсчитать, что при смещении на 0,1 мм. центра тяжести ротора турбины, вращающегося на оси со скоростью 3000 об / мин. при весе этого ротора в 40 тонн, возникает неуравновешенная центробежная сила, приблизительно равная весу ротора.

Такая сила расшатывает турбину, приводит в сотрясение здание и делает всю работу неудовлетворительной. Разрыв такого ротора, вызванный плохим качеством материалов или недоброкачественной работой, привел бы к колоссальной аварии, последствия которой можно сравнить с последствиями крушения поезда. Сотни и тысячи таких ответственных машин, прекрасно построенных советскими заводами, успешно работают на электростанциях Союза.

Впереди стоят еще более сложные и интересные задачи. Для решения этих задач потребуется очень много инженеров-машиностроителей. Инженеры-конструктора, выпускаемые различными факультетами нашего института, должны разработать лучшие типы новых машин. Однако конструкторская работа должна сочетаться с производственной. Нужно не только проектировать машины, но также строить их быстро, дешево, точно и прочно.

Молодые машиностроители-технологи находят работу по своей специальности во всех концах Советского Союза. Мощная промышленность Ленинграда, Москвы, Харькова, Горького и других центров машиностроения все время привлекает новых специалистов.

Особое значение приобретает технология в связи с обороной страны. Нашей промышленности в условиях напряженной международной обстановки приходится быстро осваивать новые виды сложных производств. Здесь мы встречаемся с работой технолога, так как при освоении новых объектов обычно приходится решать и новые технологические задачи. В связи с этим в области технологии машиностроения ведется и все время развертывается исключительно большая научно-исследовательская работа, которой заняты крупные научно-исследовательские и проектные институты.

Машиностроение—молодая отрасль советской промышленности. Поэтому кадры машиностроителей у нас дефицитны. Наиболее дефицитной, пожалуй, является именно технологическая специальность. Дело в том, что на любом машиностроительном заводе, независимо от его специализации, инженеры-технологи должны составлять не менее 40 проц. всего штата инженеров. Они заняты в механических цехах, в отделе главного технолога, в отделе технологического контроля, у главного механика, в лабораториях и в ряде других отделов.

В настоящее время многие такие должности на заводах занимаются не специалистами. Иногда предполагают, что специальность инженера всецело определяется профилем завода (энергомашиностроение, турбостроение, автотракторостроение и т. д.), но на самом деле на заводе любого профиля, кроме конструкторов, требуются инженеры различных специальностей: технологи-машиностроители, инструментальщики, литейщики, кузнецы, электрики, строители и т. д.

Количественно технологи-машиностроители везде составляют наиболее заметный профиль. Несмотря на то, что специалисты этого рода выпускаются рядом втузов, потребность в них не уменьшается, а непрерывно растет.

Инструментальная специальность также является одной из ведущих. Постановка технологии на заводе тесно связана с подготовкой инструментального хозяйства. Поэтому на всех современных машиностроительных заводах имеются мощные инструментальные цехи и бюро, требующие высококвалифицированных специалистов. Быстро развивающаяся инструментальная промышленность поглощает не меньшее количество инженеров этой тонкой и изящной специальности. Между тем подготовка их производится в сравнительно немногих втузах.

Переходящее красное знамя ЛИИ, завоеванное механическим факультетом

○ ○ ○

Проф. С. В. ВЯХИРЕВ
Зав. кафедрой машин автоматов и полуавтоматов

НАСЫТИТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ АВТОМАТАМИ

Одной из задач третьей пятилетки, поставленной партией и правительством, является задача автоматизации производства, т. е. замена работы человека работой машины. Вместе с этим должны увеличиваться выпуск изделий и повышаться их качество.

Нужно будет изготовить миллионы метров всякого рода тканей, сотни миллионов пар обуви.

Чтобы обучить подрастающее поколение, нужно напечатать миллионы книг, нужно большое число журналов, газет и всяких книг, чтобы удовлетворить культурные потребности населения. Для этого нужно иметь в большом числе не только типографии, но нужно еще изготовить большое количество бумаги.

В нашей стране в настоящее время строят тысячи заводов, фабрик и жилых домов. Для выполнения всего этого в большой мере непосредственно применяется труд человека.

Ограниченность применения машин на производстве, на фабриках, заводах, на постройках и в других случаях обусловливается не только тем, что машиностроительные заводы не успевают строить новые машины, но очень часто еще потому, что еще не придуманы, не изобретены машины для производства того или иного изделия.

Отсюда появляется необходимость подготовлять таких инженеров-конструкторов, которые умели бы создавать совершенно новые машины.

Они должны придумать само устройство машин, дать необходимую форму и размеры отдельным частям машины и, наконец, выбрать соответствующие материалы для постройки машины.

Подготовка инженеров-конструкторов, способных выполнять указанные задачи, ведется лишь в Ленинградском Индустриальном институте на механическом факультете, который в своем составе имеет кафедру машин автоматов и полуавтоматов.

В настоящее время эта кафедра подготавливает инженеров-конструкторов по четырем специальностям, а именно: по проектированию текстильных, полиграфических (наборных, печатных и др.) машин, машин для кожевенной и обувной промышленности и, наконец, бумагоделательных машин.

Есть еще пятая специальность, где готовят более общего инженера-конструктора по автоматостроению. Промышленность очень часто выдвигает отдельные задачи по построению автоматов для того или другого вида промышленности. Конечно нельзя охватить все виды промышленности при подготовке конструкторов-автоматчиков. Поэтому и создана небольшая группа по подготовке конструкторов-автоматчиков общего типа.

Чтобы показать, какова потребность в такого рода инженерах-конструкторах по автоматостроению, достаточно указать, что в настоящий момент работают миллионы станков в текстильной промышленности, сотни и десятки тысяч машин в других отраслях промышленности. По плану третьей пятилетки выпуск продуктов производства должен значительно увеличиться, а для этого должны быть построены и оборудованы новые фабрики и заводы, а также переоборудованы старые, т. е. должны быть построены новые машины и станки.

Но эти станки должны быть построены не по старым образцам, а должны быть сконструированы новые, более совершенные станки-автоматы.

Проф. Х. Ф. КЕТОВ
Зав. кафедрой прикладной механики

СПЕЦИАЛЬНОСТЬ „ПОЛИГРАФИЧЕСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ“

Специальность полиграфического машиностроения кафедры «автоматы и полуавтоматы» механического факультета ЛИИ готовит инженеров-конструкторов для заводов полиграфического машиностроения.

Изготовляемые этими заводами машины очень сложны по своей конструкции.

Машины эти отличаются исключительным разнообразием не только по своему назначению, но и по своим конструктивным формам и механической сущности. Небольшая по размерам (габарит 160 x 210 x 160 см.) наборная строкоотливная машина «Линотип» имеет около пяти тысяч деталей. Газетный ротационный агрегат типографии «Правда» имеет длину свыше 80 метров. Этот агрегат имеет 21 печатную секцию и может выпускать в час до 1 000 000 восьмистраничных газет.

На офсетных и литографских машинах печатаются сложнейшие красочные работы, как например, географические карты. Типографские плоскопечатные машины выпускают высококачественную книжную продукцию и художественную репродукцию, как, например, «История гражданской войны», цветные почтовые карточки и т. п.

Машины, печатающие способом глубокой печати, выпускают продукцию совершенно своеобразного художественного эффекта, даже при печатании периодических дешевых изданий, как, например, журнал «СССР на стройке», «Иллюстрированная газета». Отпечатанная продукция брошируется в книги и журналы сложнейшим переплетно-брошировочным оборудованием.

Все эти машины конструируются советскими инженерами и изготовляются на советских заводах. На долю первого выпуска Ленинградского Индустриального института выпадает весьма почетная обязанность быть основоположниками этой важной и интересной отрасли машиностроения, так как конструктора по полиграфическим машинам подготовляются только одним нашим институтом. Их ждет самое широкое и разнообразное поле деятельности, ибо ни в одной стране не может быть такого бурного развития полиграфической промышленности, такой тяги всего населения к печатному слову, как в стране победившего социализма.

Первый выпуск конструкторов по полиграфическим машинам был в 1935 г. К настоящему времени по данной специальности окончили институт больше 70 человек.

Почти все они работают на заводах полиграфического машиностроения или в полиграфических предприятиях. Многие из окончивших занимают ведущие инженерные должности (начальник проектной организации, начальник конструкторского отдела, начальник цеха, главный инженер типографии, главный механик и т. п.).

В июне этого года дипломные проекты защищают 9 человек.

Специальность имеет лабораторию и кабинет, расположенные во II корпусе института. По пяти основным специальным дисциплинам выпущены конспекты лекций. Подготовляется к печати еще ряд конспектов. Руководит специальностью профессор Х. Ф. Кетов. Кафедрой «автоматы и полуавтоматы» заведует профессор С. В. Вяхирев.

Проф. Н. И. КОЛЧИН

СПЕЦИАЛЬНОСТЬ „БУМАГОДЕЛАТЕЛЬНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ“

Специальность «бумагоделательное машиностроение», существующая в виде отдельного уклона при кафедре автоматов и полуавтоматов на механическом факультете, организована в 1934 году. Задачей специальности является выпуск высококвалифицированных инженеров-конструкторов по машинам целлюлозно-бумажного производства.

Бумажная промышленность за годы первой и второй пятилеток шагнула далеко вперед, увеличив объем производства почти в четыре раза. Несмотря на это, она еще сильно отстает от быстро растущих культурных потребностей нашей страны, и в резолюции по докладу тов. В. Молотова XVIII съезд ВКП(б) признал необходимым всемерно развивать в третьей пятилетке бумажную и лесохимическую промышленность, ввести в действие Соликамский, Кондопожский, Камский, Марийский, Красноярский, Соломбальский, Архангельский, Льговский, Комсомольский, Котласский целлюлозно-бумажные комбинаты и фабрику газетной бумаги в районе г. Кирова.

Съезд предложил также развернуть строительство новых целлюлозно-бумажных предприятий и построить мощный завод бумагоделательного машиностроения на Урале.

Машиностроители и бумажники обязаны в третьей пятилетке подтянуть этот отсталый участок и дать нашей стране в 1942 г. 1500 тыс. тонн бумаги.

Выполнение поставленных задач в основном ляжет на наши машиностроительные заводы, изготовляющие оборудование для целлюлозно-бумажных комбинатов и картонных фабрик, и на проектные организации.

Однако нужно сказать, что имеющаяся на сегодня в системе Главлесбуммаша производственная база, состоящая из четырех заводов, уже сейчас не в состоянии удовлетворить потребности бумажной промышленности как в оборудовании, так и в запасных частях. Мощность этих приспособленных для бумагоделательного машиностроения заводов мала, они не имеют специального оборудования и не укомплектованы соответствующими кадрами, знающими бумагоделательное машиностроение.

Несмотря на это, заводы все-таки осваивают и строят бумагоделательные машины, подсобное и отделочное оборудование для бумажной промышленности, как-то: самочерпки, пресспаты, папмашины, сгустители, продольно-резательные станки и пр. Много бумажных фабрик и комбинатов уже работает, если не полностью, то частично, на оборудовании, выпущенном нашими заводами.

Дальнейший рост бумажной промышленности немыслим без реконструкции существующих машиностроительных заводов и без создания мощной машиностроительной базы, в виде Уральского завода бумагоделательного машиностроения.

Строительство этого завода настолько могло бы обеспечить необходимую потребность в бумагоделательном оборудовании, что существующие заводы можно было бы переключить на изготовление запасных частей, а заводы имени Второй пятилетки и имени Рошаля превратить в опытно-экспериментальные базы для бумагоделательного машиностроения. Нужда в таких базах начинает все больше и больше сказываться, ввиду имеющих место неполадок с нашим оборудованием, выпускаемым заводом без предварительного испытания на качество конструкции и на производственную мощность.

В связи с этим особенно важным становится и скорейшее дооборудование и пуск лаборатории бумажных машин нашей кафедры. Эта лаборатория частично будет служить экспериментальной базой для мелкого оборудования бумажных предприятий: узлоловителей, коробдирок, сушильных цилиндров.

На установке сушильного цилиндра нашей лаборатории, в частности, предстоит разрешить ряд насущнейших вопросов по проектированию сушильной группы: произвести определение коэфициента трения в сальниках, шиберах, в подшипниках, выяснить условия отвода конденсата на различных скоростях и условия теплоотдачи.

Подготовка нашей специальностью достаточного числа знающих инженеров-конструкторов в области бумагоделательного машиностроения должна содействовать дальнейшему росту бумагоделательного машиностроения в нашем Союзе.

В будущем году наша специальность должна выпустить уже пятую группу бумажников-машиностроителей. Питомцы нашего института из первой и второй группы бумажников и отчасти третьей, уже заняли в бумажной промышленности и в машиностроении видные места. Так, тов. Гусев—главный механик Балахнинского комбината, тов. Лазаренко—главный инженер завода имени Второй пятилетки, тов. Огурцов—начальник технического отдела завода имени Калинина в Кинешме, тов. Шамолин—главный инженер Буммашпроекта.

Проф. И. А. ОДИНГ
Зав. кафедрой металловедения

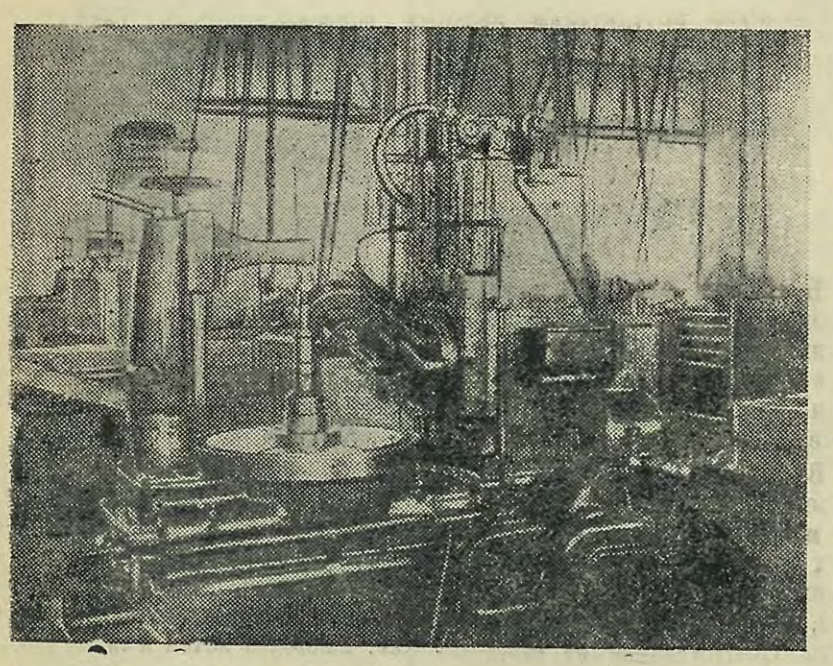
РОЛЬ МЕТАЛЛОВЕДЕНИЯ В ПРОГРЕССЕ МАШИНОСТРОЕНИЯ

Трудно себе представить более интересную инженерную область, чем машиностроение. Создавать двигатели и станки, которые освобождают миллионы рабочих рук от тяжелого физического труда, создавать машины, вырабатывающие продукцию более совершенного качества, чем это могут делать рабочие руки, создавать конструкции, позволяющие переводить рабочих на более интеллектуальный труд и этим сглаживать разницу между трудом физическим и умственным,— разве это не интереснейшая и почетнейшая задача инженера!

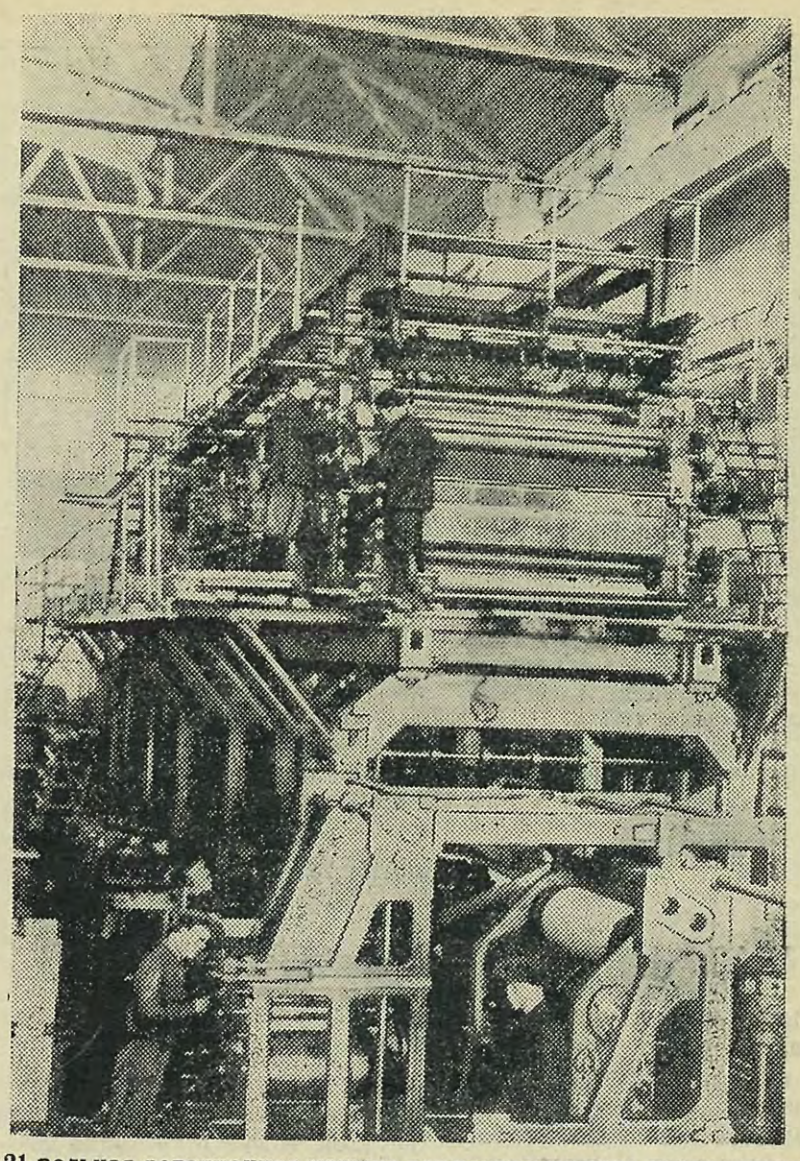
Механический факультет Ленинградского Индустриального института и готовит таких инженеров-машиностроителей. Среди множества дисциплин, включенных в учебный план этого факультета, имеется наука, называемая металловедением. Эта наука изучает свойства и строение металлов и сплавов, из которых изготовляются станки, двигатели, подъемные машины и т. п. Она изучает способы изменения структуры, а следовательно и свойств металлов. Будущего инженера обучают правильно выбирать металл для изготовления того или иного изделия.

Студенты слушают курс лекций по металловедению и, кроме того, они в течение целого полугодия посещают лабораторию. Здесь они работают с микроскопами, изучая структуру металлов, работают с печами, производят термическую обработку металла с целью изменения структуры. Наконец, на специальных испытательных машинах они определяют как изменились свойства металла под воздействием термической обработки. Они измеряют прочность металла, его вязкость, его твердость, изучают утомляемость металла, его свойства в нагретом состоянии и т. п.

Все это знакомит студентов с природой металла. Они становятся грамотными металловедами. А это обстоятельство позволяет им тогда создавать наиболее совершенные машины—надежные в работе, легкие и дешевые в производстве. Ведь почти целиком все машины изготовляются из различных металлов и сплавов. И каждый машиностроитель должен свободно владеть законами и положениями металловедения.



Сложный металлообрабатывающий станок в лаборатории технологии металлов



21-рольная ротационная машина для печатания книг, построенная Рыбинским заводом полиграфического машиностроения для типографии газеты „Известия"

Д. П. ЧЕХМАТАЕВ
Инженер-орденоносец, директор ГОИ

ЧТО МНЕ ДАЛ МЕХАНИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

Большие задачи возлагаются на инженера-механика, на инженера-технолога, работающего в нашей машиностроительной промышленности, но зато и сама работа является очень интересной, увлекательной, дающей большое удовлетворение от сознания того, что каждая новая машина—будь то станок, автомобиль, самолет, велосипед или винтовка,—выпущенная заводом, несет в себе частицу труда инженера.

Современное машиностроение требует инженеров, хорошо знающих конструкции выпускаемых машин, умеющих продумать ход обработки отдельных деталей, знающих хорошо современные сложные станки и инструмент высокой производительности и обеспечивающие такую точность изготовления деталей, которая во многих случаях равна одной пятой толщины человеческого волоса.

Инженер должен уметь организовать производство, уметь быстро решать тот или иной вопрос, встречающийся в практике производства, и давать исчерпывающие указания руководимым работникам.

Для выполнения всех этих требований инженеру нужна хорошая теоретическая и практическая подготовка. Такую подготовку дает механический факультет Индустриального института, выпускающий инженеров-машиностроителей, станкостроителей, инструментальщиков и технологов.

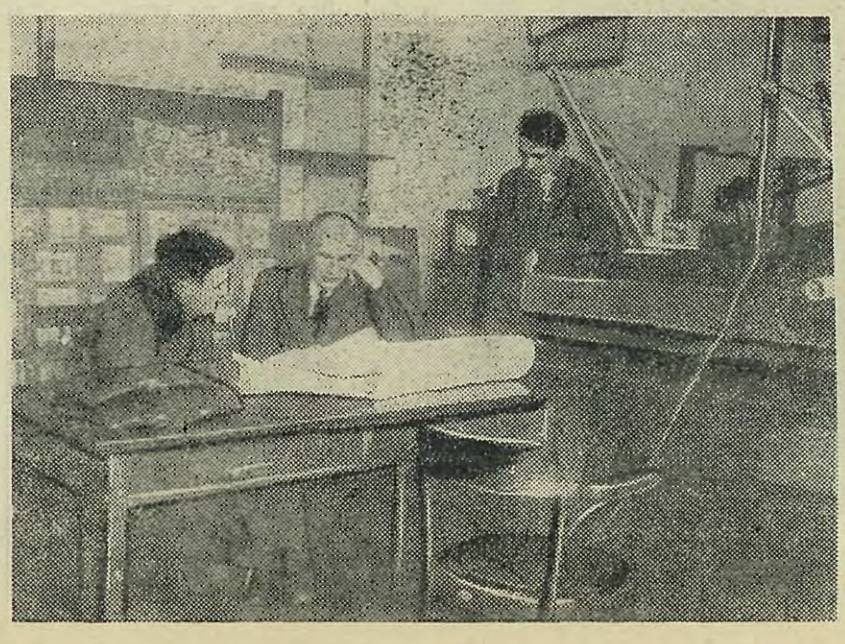
Я окончил механический факультет десять лет тому назад и поступил работать на один из инструментальных заводов цеховым инженером. Через год я уже был старшим инженером, а через два с небольшим года стал начальником цеха одного из новостроящихся заводов.

Мне пришлось организовывать новый цех, монтировать сложные новые станки, обучать рабочих, организовывать новое производство, налаживать его, устранять технические неполадки и решать серьезные технологические задачи, для того, чтобы выпускать инструменты и приборы, в то время еще не производившиеся в нашей стране.

Знания, полученные мною на механическом факультете Индустриального института, позволили мне справиться со всеми трудностями и решить поставленные передо мной задачи. Хорошая теоретическая подготовка и приобретенный мною опыт позволили мне потом работать в области точного приборостроения и руководить крупной заводской лабораторией, а в настоящее время работать директором одного из крупнейших научно-исследовательских институтов нашей страны.

Несмотря на большую занятость на заводе, я имел возможность защитить диссертацию на ученую степень кандидата технических наук и подготовить себя к педагогической работе в качестве доцента.

От редакции. Тов. Чехматаев указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 июня 1939 года награжден орденом Трудового Красного Знамени за выполнение правительственных заданий и освоение новых образцов вооружения и укрепление боевой мощи Красной Армии и Военно-Морского Флота.



Консультация в кабинете подъемно-транспортных сооружений

Асс. Н. И. ШАВЛЮГА

ТВОРЦЫ НОВЫХ СТАНКОВ—КОНСТРУКТОРА

Наш институт в числе специалистов для различных отраслей социалистической промышленности выпускает конструкторов-станкостроителей. Их готовит механический факультет на специальности «станкостроение».

Возьмем любое промышленное изделие, будь то автомобиль, сукно, паровоз, ботинки, самолет, пушка, сельскохозяйственное орудие, танк, пароход и многое другое—для изготовления каждого из них, кроме материала и рабочих рук, нужны машины.

Почти нет отрасли народного хозяйства, где обходились бы без машин. И действительно, две выполненные сталинские пятилетки показали, какую роль играют машины в руках советского народа для строительства счастливой социалистической страны. Еще большая роль им предстоит в ближайшие годы и пятилетки.

Мы в своей стране все хотим делать сами. И мы показали, что умеем строить и создавать не хуже, а лучше, чем в самых передовых капиталистических странах. Доказательством этого является высокий уровень нашей техники, гигантски возросшая мощь Советской страны.

Мы хотим создавать и создадим не только такие машины, с помощью которых выпускаются предметы потребления, но и такие машины, на которых можно изготовить любую новую машину. Такими машинами являются металлорежущие станки.

Чтобы наша страна достигла неисчерпаемого изобилия продуктов, чтобы наше народное хозяйство было обеспечено всеми видами машин, нам нужны металлорежущие станки в большом количестве и самых различных типов.

Вот почему тов. Сталин на XVIII съезде большевистской партии обратил внимание наркома тяжелого машиностроения на недостаточное развертывание производства станков.

По намеченным темпам прироста в третьей пятилетке машиностроение, и в частности станкостроение, стоят на первом месте. Уже к 1940 году в парке станочного оборудования должно быть свыше 600 тысяч станков.

И так как велико разнообразие всякого рода машин и деталей, изготовляемых на металлорежущих станках, то последние должны иметь различные, многообразные формы, размеры и конструкции, в соответствии с их назначением.

Чтобы справиться с такой задачей, нашей стране нужны прежде всего конструктора. Конструктор—это творец машины. Это он изучает те движения и процессы, которые должен выполнить станок. Это он разрабатывает новые механизмы и конструкцию такого станка. Это он конструирует детали, назначает материал, определяет содержание работы всего заводского коллектива рабочих и инженеров, которые по чертежам конструктора строят новую машину.

Все достижения советской техники строятся на работе конструкторов, проектирующих и изобретающих механизмы и машины, нужные нашей стране. Конструктор—это специалист, который не только знает новейшие достижения техники, владеет научными познаниями, но умеет и творить новую технику. Конструктор-станкостроитель создает станки для любой отрасли машиностроения.

Питомцы нашего института, специализировавшиеся по станкам, работают сейчас на многих станкостроительных и других машиностроительных заводах. Многим из них принадлежат ценные изобретения, укрепляющие советскую индустрию, повышающие оборонную мощь нашей могучей родины.

В научно-технических кружках студенты института самостоятельно работают над различными темами, делают доклады, изучают интересующие их специальные вопросы.

На снимке—демонстрация самодвижущейся, управляемой модели танка, сконструированной членом НТК механиков тов. Васильевым

О О О О

НАУЧНАЯ РАБОТА СТУДЕНТОВ

Обыкновенная курсовая программа не может удовлетворить круг интересов передовой части студенчества, интересующейся различными специальными техническими вопросами. С другой стороны, для разбора этих вопросов требуется умение самостоятельно работать над технической литературой, что очень важно для инженера.

Задачу более детального и углубленного изучения специальных и общетехнических (I и II курсы) дисциплин решают научные технические кружки. Они объединяют по 15—20 студентов, а научное руководство поручается профессору или доценту.

Тематика работы кружков очень разнообразна и обширна—начиная от вопросов общей физики или математики, подробно изложенных в литературе, и кончая вопросами, близко касающимися тем дипломного проектирования и мало разработанных научных проблем.

На механическом факультете успешно работает целый ряд кружков, общее руководство которыми осуществляет бюро, возглавляемое проф-докт. И. А. Одингом.

Насколько удачны студенческие работы, показала недавно прошедшая научно-техническая конференция. На этой конференции студенты сделали 25 докладов. По общему мнению профессоров и преподавателей, подавляющее большинство докладов отличалось актуальностью поставленных вопросов и высоким научным уровнем изложения. Особо был интересным доклад студ. К. В. Васильева об изобретенной им самоходной управляемой модели танка, с помощью которой можно приобрести навык в вождении и управлении боевыми машинами.

Студ. II курса А. БЕНДЕРСКИЙ

Нужно лишь желание как следует учиться

Желая работать в какой-либо отрасли промышленности, я после окончания средней школы сразу остановил свой выбор на Ленинградском Индустриальном институте, как наиболее популярном и крупнейшем в стране, обладающем большой научно-технической базой и широким профилем специальностей.

Естественно, первые дни учебы в институте показались немного трудными, так как надо было применяться к новым методам занятий, привыкать к самостоятельной работе.

Постепенно, с помощью товарищей и преподавателей, работа наладилась, «вошла в колею», а регулярное изучение материала и подготовка к экзаменам позволили успешно сдать первую, за время учебы в институте, экзаменационную сессию. Эти результаты были закреплены в следующем семестре, когда значительная часть времени отдавалась также изучению «Краткого курса истории ВКП(б)» и отдельных первоисточников в связи с введением курса «Основ марксизма-ленинизма».

Учась, я, как и многие студенты, занимался в оборонном кружке и в физкультурной секции, благодаря чему удалось в короткий срок сдать нормативы на ГТО-I, получить знания пулеметчика и приступить к сдаче нормативов по новому комплексу ГТО-II.

Вообще, можно сказать, что залогом успешной учебы в институте является в первую очередь желание и умение работать, правильное распределение времени между учебной работой и работой в различных секциях и кружках, своевременная и регулярная подготовка к занятиям.

С. ГЕОРГИЕВСКИЙ,
студ. II курса, сталинский стипендиат

ОВЛАДЕВАЕМ ВОЕННЫМИ СПЕЦИАЛЬНОСТЯМИ

На механическом факультете ЛИИ насчитывается свыше 800 студентов. Комсомольская организация факультета явилась инициатором и организатором новой формы осоавиахимовской работы в институте—оборонных групп.

В зависимости от желания студента, он может овладеть любой военной специальностью. А таких специальностей насчитывается до девяти — автоводитель, мотоциклист, медсестра, связист-коротковолновик, снайпер, пулеметчик, ворошиловский стрелок, моряк-осоавиахимовец, инструктор ПВХО.

Студенты с большим рвением обучаются всем этим специальностям.

Механический факультет на протяжении двух лет, с момента организации оборонных групп, сумел сделать работу в них еще более интересной, и каждый год они занимают первое место среди оборонных групп других факультетов.

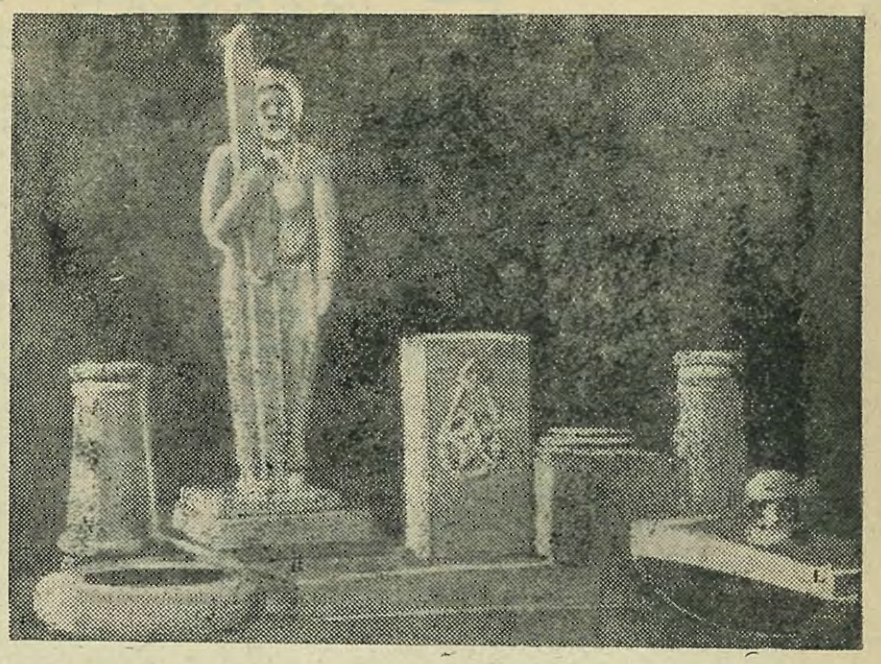
Полученные знания не пропадают даром. Авто- и мотоводители совершили уже 2 авто-мото-пробега. Первый—по маршруту Ленинград — Москва — Ленинград в январе 1939 г.; второй—по маршруту Ленинград—Москва—Киев—Москва — Ленинград в августе 1939 г. и тем самым показали, что они сумеют в нужный момент управлять машиной. Девушки-медсестры нашего факультета также умело применяли свои знания, оказывая помощь бойцам, раненным в боях с белофиннами.

Ворошиловские стрелки, мотоциклисты-добровольцы из числа студентов нашего факультета сумели показать белофиннам, что они готовы в любой момент бить врага. Оборонные группы гордятся своими людьми—участниками боев с белофиннами тт. А. Фельдманом, К. Семеновым, В. Прядиловым, К. Барановым и Ф. Ивановым. Дружный коллектив студентов механического факультета добился больших успехов в оборонной работе и в дальнейшем он сумеет сделать еще больше.

Н. РУМЯНЦЕВ,
студент III курса, депутат Выборгского райсовета, сталинский стипендиат

О О О

Студенты ЛИИ, участники шлюпочного похода



Приз победителям лыжных соревнований им. Героя Советского Союза полковника Кошубы, полученный командой физкультурников механического факультета

О О О О О

ФИЗКУЛЬТУРА И СПОРТ

В течение последних двух лет физкультурники механического факультета добились больших успехов и имеют прекрасные достижения как личные, так и командные.

В 1939 г. на гимнастических соревнованиях факультет занимает II место, в том же году на осенних легкоатлетических соревнованиях факультет снова берет II место, но уже в кроссе имени газеты «Индустриальный» наша команда завоевывает I место.

В 1940 году факультет занимает I место в стрелковых и лыжных соревнованиях им. Героя Советского Союза полковника В. Н. Кошубы. За эти успехи наш факультет получил переходящие призы: часы (за кросс газ. «Индустриальный»), настольный письменный прибор (за первое место на лыжных соревнованиях) и грамоты.

Этот небольшой перечень успехов физкультурников механического факультета показывает, что факультет обладает хорошими кадрами физкультурников по всем видам спорта, обладает дружным сплоченным коллективом. Достаточно указать на таких физкультурников как Богданов, Федоров, Прядилов, Асахина, Смотрин, Иофинов и др., которые защищают честь не только факультета на внутриинститутских соревнованиях, но и честь института на городских и межвузовских соревнованиях.

Физкультурники занимаются в спортивных секциях под руководством опытных тренеров. Работают легкоатлетическая секция, лыжная и гимнастическая школы. Кроме того работают баскетбольная, волейбольная, тяжелоатлетическая, конькобежная, футбольно-хоккейная и плавательная секции. Ежегодно летом и зимой часть физкультурников выезжает в спортивные лагери.

Каждое лето все желающие имеют возможность принять участие в туристских походах по Союзу или поехать в альпинистский лагерь. В 1939 году наши физкультурники совершили походы по следующим маршрутам: Цаннерский перевал (Сванетия), Дангузорунский перевал (Сванетия), по южному Дагестану, по рекам Каме и Кетьме, по реке Белой, по реке Чусовой и туристско-альпинистский поход в районе Эльбруса.

Все студенты нашего факультета имеют возможность заниматься любимым видом спорта, имеют возможность повышать свой спортивно-технический уровень, имеют возможность хорошо отдохнуть.

С. ФЕЛЬДМАН,
студент IV курса, участник боев с белофиннами

СКОРО ЗАЩИЩУ ДИПЛОМНЫЙ ПРОЕКТ

Я уже кончаю институт. Как быстро пролетели 5 лет упорной учебы! Все еще не верится, что скоро настанет день, когда придется расстаться с этими, уже ставшими родными и близкими, стенами института.

И в эти дни часто вспоминается, как пять лет тому назад передо мной, как и сейчас перед многими юношами и девушками нашей страны, встал мучительный вопрос: «Куда пойти? Где лучше? Где плодотворнее можно будет использовать свои силы и способности? Где можно больше принести пользы своей родине?

Теперь я конструктор. Темой моего дипломного проекта является «Центрофугальная прядильная машина мокрого прядения льна». Такой машины нет еще нигде в мире. Центрофугальный метод прядения дает возможность повысить производительность более чем в 3 раза. Я очень доволен, что приходится работать над такой темой. Решение разного рода конструктивных задач дает огромное удовлетворение. Это и есть настоящая творческая работа.

Е. А. КИСЕЛЬНИКОВ,
дипломант, кандидат на стипендию им. Молотова

Отв. редактор В. Б. МЫСИКОВ

Ленгорлит № Д—6544. Зак. № 652. Сдано в набор 7/V—40 г., в печ. 10/V—40 г. Формат 62×88. Печ. зн. 76.800. Бум. листов 2000. 1 п. л.