

ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ

№ 62 (476)

17 июня 1939 г.

Суббота

Год издания шестой

Цена 5 коп.

Орган парткома, дирекции, профкома и месткома Ленинградского Индустриального института

К НОВОМУ ПРИЕМУ НА МЕХАНИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

Проф. Н. П. ВИНОГРАДОВ
Декан механического факультета

КАКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ ГОТОВИТ МЕХАНИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ ЛИИ

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 металлообрабатывающим 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 механо-сборочные 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 своего производства, 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 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; 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 эксплуатации сложных и разнообразных машин-экскаваторов, служащих для механизированного производства земельных 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.

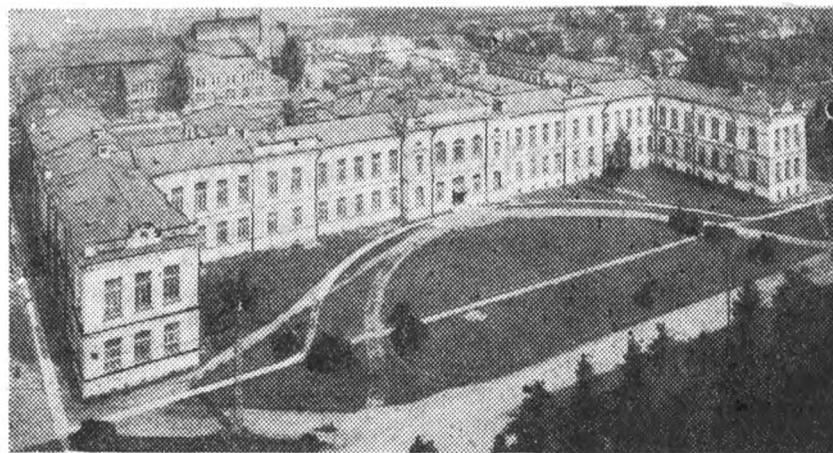
Рассматриваемая специальность и имеет целью готовить таких инженеров-специалистов по различным машинам, находящим применение в литейных, прокатных и кузнечных цехах современных металлургических и машиностроительных заводов. Местом работы специалистов являются конструкторские бюро заводов, изготовляющих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

Указанный выше комплекс специальностей механического факультета ЛИИ, как видно из приведенных сведений, имеет единое общее направление — готовить инженеров-механиков, конструкторов по различным видам машин. Работой по подготовке таких специалистов руководит ряд видных профессоров.

Факультет имеет большую сеть лабораторий, где студенты изучают как общие, так и специальные вопросы машиностроения и проводят соответствующие исследования.

Окончившие наш факультет инженеры работают в широкой области советского машиностроения, занимая весьма ответственные должности.

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



Один из корпусов Ленинградского Индустриального института

Проф. А. П. СОКОЛОВСКИЙ
зав. кафедрой технологии машиностроения

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ „СТАНКИ, ИНСТРУМЕНТ И МЕХАНИЧЕСКАЯ ОБРАБОТКА МЕТАЛЛОВ“

Решения XVIII съезда ВКП(б) о плане III пятилетки говорят об увеличении продукции машиностроительной промышленности в 2,3 раза.

Достижение таких целей потребует постройки ряда новых машиностроительных заводов и увеличения выпуска существующих.

Для оборудования этих заводов необходимо построить много разных, в том числе наиболее сложных, станков, в большей степени расширить производство инструмента и, наконец, поставить весь технологический процесс таким образом, чтобы была обеспечена наивысшая производительность труда.

Специализация „станки, инструменты и механическая обработка металлов“ готовит инженеров, задачей которых и является оснащение машиностроительных заводов и постановка на них совершенного технологического процесса. Глубоко изучив теоретические дисциплины и используя опыт советской и иностранной машиностроительной промышленности, они должны проектировать лучшие станки и инструменты, а также организовывать их использование.

Конструкторская работа должна сочетаться с производственной. Нужно не только проектировать машины, но также строить их быстро, дешево, точно и прочно.

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

Если бы подобные результаты были достигнуты всеми рабочими, то рост нашего машиностроения шел бы еще более быстрыми темпами. Обеспечить такой результат мы должны и путем технического усовершенствования оборудования, и в этом исключительно важную роль могут сыграть наши молодые специалисты, ежегодно тысячами вливающиеся в промышленность.

Машиностроение требует работы высокого качества. Во мно-

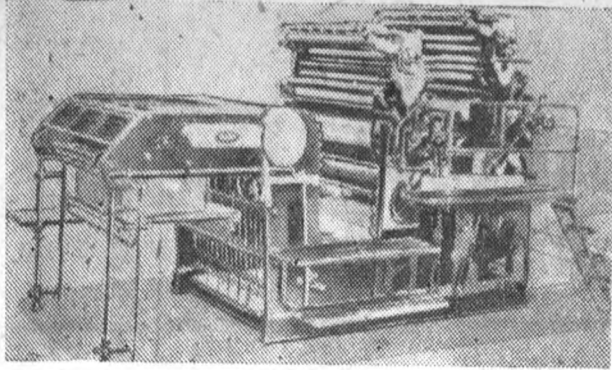
гих случаях необходима чрезвычайная точность размеров, выражаемая цифрами 0,01—0,02 мм. В инструментальном деле работают с точностями до 0,001 мм и даже высшими. Но и при изготовлении крупных тяжелых машин нужна высокая точность. Легко подсчитать, что при смещении на 0,1 мм центра тяжести ротора турбины, вращающегося на оси со скоростью 3000 об/мин. при весе этого ротора 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.

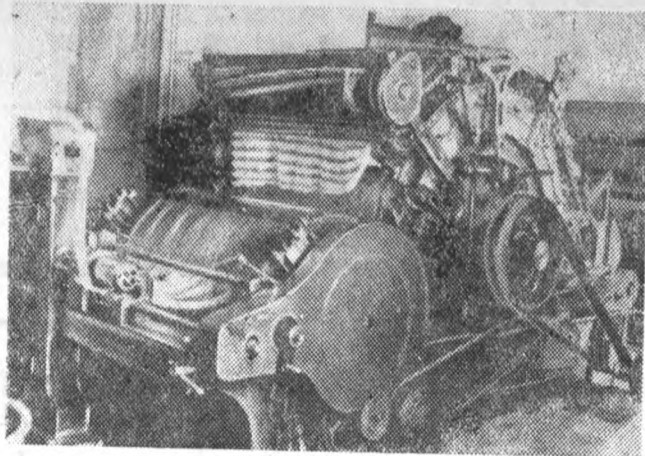
Тем не менее сотни и тысячи таких ответственных машин, построенных советскими заводами, успешно работают на электростанциях Союза. Впереди стоят еще более сложные и интересные задачи.

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. Новостройки третьей пятилетки дадут возможность проявить свою инициативу многим молодым инженерам.

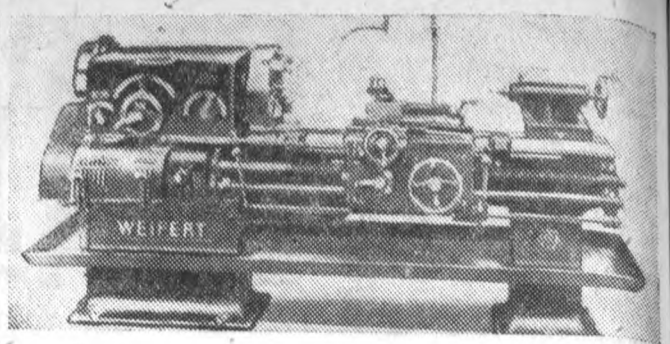
Наконец, в области технологии машиностроения ведется и все время разворачивается исключительно большая научно-исследовательская работа.



Двухкрасочная офсетная машина



Чесальная машина для обработки хлопка



Токарный станок для обработки металлов

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 пятилетки 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, Львовский, 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 в г. Уфе.

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 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, самочерпья, пресспаты, панмашины, сгустители, продольно-резательные станки. Много бумажных фабрик и комбинатов уже работают, если не полностью, то частично, на оборудовании, выпущенном нашими заводами.

Дальнейший рост бумажной промышленности немалым без реконструкции существующих машиностроительных заводов и без создания мощной машиностроительной базы, в виде Уфимского 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 им. Второй пятилетки и им. Рошала 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, коробдинок, сушильных цилиндров.

На установке сушильного цилиндра нашей лаборатории, в частности, предстоит разрешить ряд насущнейших вопросов по проектированию сушильной группы: произвести определение коэффициента трения в салниках, 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 текущем году наша специальность должна выпустить уже четвертую группу бумажников-машиностроителей. Питомцы нашего института из первой и второй группы бумажников 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 им. Калинина в Кинешме и т. д.

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

Кафедра машин автоматов и полуавтоматов

Одной из задач третьей пятилетки, поставленной партией и правительством, является задача автоматизации производства, т. е. замена работы человека работой машины. Вместе с этим должен увеличиться 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 обуславливается 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 готовить 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.

Изготавливаемые 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 плоскочечатные 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 изготавливаются на советских заводах. На долю выпускников Ленинградского Индустриального института выпала весьма почетная обязанность быть основоположниками этой важной и интересной отрасли машиностроения, так как конструктора по полиграфическим машинам готовятся только одним институтом. Их ждет самое широкое и разнообразное поле деятельности, ибо ни в одной стране не может быть такого бурного развития полиграфической промышленности, таковой тяги всего населения к печатному

слову, как в стране победившего социализма.

Первый выпуск конструкторов по полиграфическим машинам был в 1935 г. В настоящему времени по данной специальности окончили институт больше 60 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 вымущены конспекты лекций. Подготавливается к печати еще ряд конспектов. Руководит специальностью профессор Х. Ф. Кетов. Кафедрой «автоматы и полуавтоматы» заведует профессор С. В. Вяхирев.

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 изготавливаются станки, двигатели, подъемные машины и т. п. Она изучает способы изменения структуры, а следовательно и свойств металлов. Будущего инженера обучают правильно выбирать ме-

талл 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 изготавливаются из различных металлов и сплавов. И каждый машиностроитель должен свободно владеть законами и положениями металловедения.

Д. П. ЧЕХМАТАЕВ
инженер-орденоносец

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,—выпущенные заводом, несут 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. Такому подготовке дает механический факультет Индустриального института, выпускающий инженеров-машиностроителей, станкостроителей, инструментальщиков и технологов.

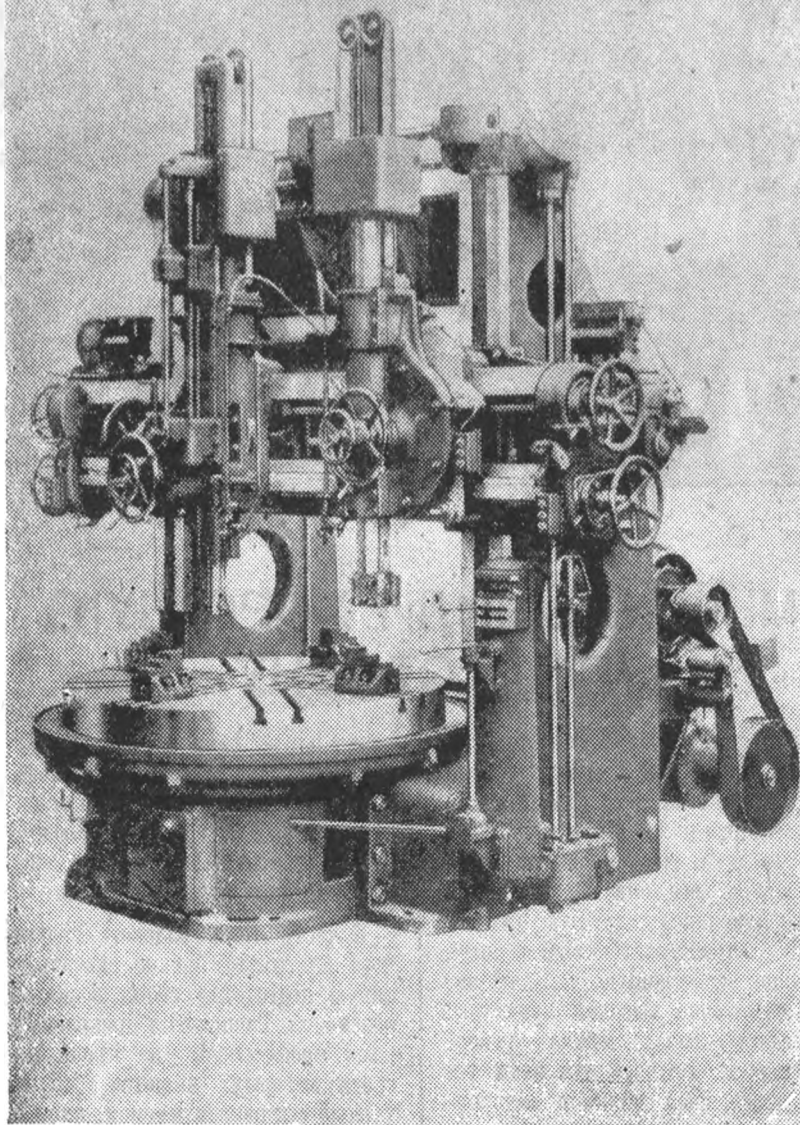
Я окончил механический факультет девять лет тому назад и пошел работать на один из инструментальных заводов цеховым инженером. Через год я уже был старшим инженером, а через два с небольшим года стал начальником цеха одного из новостроящихся заводов.

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.



Карусельный станок

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 коммунистического 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, изготавливаемых 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 выполнять 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.



На снимке—выемка грунта экскаватором на рисовых полях. Конструировать, строить и эксплуатировать экскаваторы учатся студенты механического факультета



На снимках: 1. Занятие в лаборатории технологии металлов; 2. Студенты V курса в чертежной работают над дипломными проектами; 3. Группа гимнасток-студенток механического факультета.

МЫ ПОЛУЧИЛИ ХОРОШУЮ ПОДГОТОВКУ

На заводе имени Макса Гельца в настоящее время работает несколько инженеров, 2—4 года тому назад окончивших Ленинградский Индустриальный институт по механическому факультету.

Как правило, все они прошли хорошую заводскую школу, давшую им значительный производственный опыт, окончательно оформившую их, как инженеров достаточно высокой культуры.

Оглядываясь назад, можно утверждать, что рост, который дал этим товарищам завод, был целиком обусловлен соответствующей подготовкой в институте. Работа инженера на производстве крайне разнообразна, особенно у инженеров-конструкторов и механиков. Товарищам приходится ежедневно, ежедневно решать вопросы механики, гидравлики, электротехники, теплопередачи и т. д.

С гордостью можно сказать, что половина продукции нашего завода точного машиностроения представляет собой

уникальные машины. Линотип, например, выпускают всего три завода в мире, в том числе и завод имени Макса Гельца. Работа по таким сложным машинам мыслима только при достаточно высокой академической подготовке.

К чести Ленинградского Индустриального института, можно сказать, что он такую подготовку своим воспитанникам обеспечил. Располагая прекрасными кадрами профессоров и преподавателей, среди которых имеются крупнейшие ученые с мировым именем, имея в своем распоряжении прекрасные лаборатории, Индустриальный институт является настоящей большевистской кузницей высококвалифицированных инженерных кадров, могущих взяться за выполнение любого задания в области машиностроения.

Бывшие студенты механического факультета ЛИИ, инженеры ЧЕРНЫХ и ЭКСЛЕР

Учиться у нас интересно

В третьей пятилетке особый упор делается на расширение производства и максимальное внедрение в производство автоматов и полуавтоматов, как машин высоко производительных и заменяющих тяжелый труд рабочих.

На долю механического факультета ЛИИ, и в частности кафедры „автоматы и полуавтоматы“, выпадает почетная задача подготовки высококвалифицированных инженеров-конструкторов автоматчиков. В процессе учебы мы получаем большие знания по теории машин и по проектированию их.

Механический факультет располагает такими крупными профессорско-преподавательскими силами, как профессора Х. Ф. Кетов, С. В. Вяхирев, А. П. Соколовский и др.

Хорошо оборудованные лаборатории дают возможность углубленно изучать автоматы без частых посещений производства.

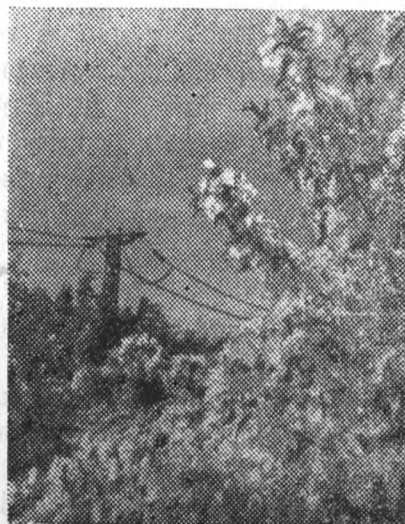
Большое внимание уделяется испытанию автоматов. Это наиболее интересная часть лабораторных работ. Темы испытаний мы получаем от преподавателя, а конкретные проекты испытания вырабатываем сами.

Многие студенты занимаются у нас научно-исследовательской работой, желая как можно глубже изучить специальность. Окончивших институт специалистов по автоматам заводы берут „нарасхват“ и особенно инженеров-выпускников ЛИИ, который славится хорошим качеством подготовки кадров.

Наиболее выдающиеся инженеры из числа окончивших ЛИИ стали наркомками, начальниками главков, главными инженерами, директорами заводов.

Многие изучившие нашу специальность работают сейчас техноруками заводов, старшими конструкторами и т. д. Я хотел бы рассеять у поступающих на наш факультет ложное представление о большой трудности учебы на нем. Учиться на факультете интересно и не трудно для тех, кто добросовестно и честно работает над собой, для тех, кто осознал, зачем он пришел в институт.

Студент механического факультета
З. КУБЛАНОВ



В парке института. Яблоня в цвету

Разнообразны лаборатории факультета

В 1929 году я окончил десятилетку, и передо мной возник вопрос о выборе специальности. Перебрав множество специальностей, к которым советская власть открыла дорогу всей трудящейся молодежи, я остановился на механике и поступил в 1930 году на механический факультет Ленинградского Индустриального института.

Окончив его в 1935 г. в качестве инженера-механика, я продолжал работу в качестве аспиранта при кафедре машин автоматов и полуавтоматов.

Работа в лабораториях этой кафедры не только повышала уровень теоретических знаний, но и требовала от меня умения решать, на основе теории, практические вопросы, которые социалистическая промышленность ставит перед наукой.

Вся научно-исследовательская работа кафедры построена на во-

просах, выдвинутых машиностроительными заводами. Кроме того, все новые образцы машин, выпускаемые машиностроительными заводами по наркомату легкой промышленности, присылаются в лаборатории для исследования.

Развитие стахановского движения и рост производительности труда ставят перед машиностроителями задачу создания новых машин-автоматов с более высокой производительностью, на основе стахановской технологии производства. Конечно, со всеми этими вопросами промышленность обращается к лабораториям нашего института.

Много, много интересной и увлекательной работы у нас в лабораториях.

Кандидат технических наук, инженер
П. А. ЮКАЛО

От приемной комиссии института

Что нужно знать поступающему

1. В Ленинградский Индустриальный институт принимаются:

а) Лица, окончившие до 1935 г. школу II степени (девятилетку), или окончившие 3-годичные на базе семилетки профессиональные школы в УССР и БССР, допускаются к приемным испытаниям наравне с окончившими среднюю школу;

б) Лица, окончившие техникум, училища, допускаются к приемным испытаниям с отрывом от производства при наличии у них установленного законом трехлетнего производственного стажа.

2. Окончившие среднюю школу (десятилетку) и имеющие аттестат отличника, а также окончившие в 1939 г. рабфак с отметкой „отлично“ по всем дисциплинам, кроме черчения и рисования, принимаются без установленных экзаменов.

Это право распространяется и на окончивших отлично среднюю школу (десятилетку) в порядке экстерната.

3. Рассмотрение заявлений о желании поступить в ЛИИ начинается с 20 июня и оканчивается 1 августа 1939 г. Приемные испытания будут проводиться с 1 августа по 20 августа.

4. Заявления о желании поступить в ЛИИ подаются на имя директора института с приложением:

а) подробной автобиографии;
б) аттестата об окончании среднего учебного заведения (обязательно в подлиннике);
в) справки об отношении к воинской обязанности (обязательно только для военнообязанных);
г) трех фотокарточек, размером не более 3×4 см. с собственноручной подписью и заверкой их госучреждением (школой).

В заявлении о поступлении обязательно следует указать факультет и специальность, на которых поступающий желает обучаться.

5. Все поступающие в высшие учебные заведения, за исключением лиц, указанных в п.п. 2 и 3, подвергаются вступительным экзаменам по следующим предметам:

а) русский язык (письменное сочинение, грамматика, литература),
б) история народов СССР и Конституция СССР,
в) математика (письменный и устный),
г) физика,
д) химия,
е) по одному из иностранных языков: английскому, немецкому или французскому—по выбору поступающего.

6. Из числа выдержавших приемные испытания, т. е. получивших оценку не ниже „посредственно“, принимаются в высшие учебные заведения лица, получившие наиболее высокие оценки. Лица, не принятые по конкурсу на тот факультет, по которому они держали испытания, принимаются на другой факультет, при наличии свободных мест после зачисления кандидатов, выдержавших испытания на этот факультет.

По зачислении в институт иногородние (нуждающиеся в жилье), как правило, обеспечиваются общежитием. Стипендий студенты обеспечиваются на общих основаниях, установленных для студентов. Размер стипендии для I курса—140 рублей.

Иногородние во время приемных испытаний пользуются общежитием (с 25 июля 1939 года).

Адрес института—Ленинград 21, Дорога в Сосновку, 1/3. Телеграфный адрес—Ленинград, Лесное, ЛИИ. Трамвай №№ 9, 18, 25. Автобус № 13. Телефон Г 9-13-04 и Г 9-10-01.

И. о. редактора Н. НОВОСЕЛОВ