

Исторический календарь Завода "Красное Сормово". Памятные даты февраля



г. Горький. Дом стахановцев завода "Красное Сормово" 1939-1940 годы

- В феврале завод вспоминает Ивана Васильевича Климова и отмечает 110 лет со дня его рождения (1907-1977).



И. В. Климов - известный российский ученый, профессор, доктор технических наук, заслуженный деятель науки и техники РСФСР.

Родился в семье рабочего Сормовского завода, а в 20-х годах и сам там работал токарем полускатного цеха. В 1934 году окончил с отличием Горьковский механико-машиностроительный институт по специальности «машины и технология обработки металлов давлением». После окончания института до конца жизни работал в Горьковском политехническом институте имени А.А. Жданова. В 1938 г. без защиты диссертации получил ученую степень кандидата технических наук и ученое звание доцента. С 1955 года - доктор технических наук, с 1957 – профессор.

Профессор И.В. Климов создал теорию оптимальных энергетических параметров и новый метод расчета паровоздушных молотов. Появление этих работ дало возможность проектировать высокопроизводительные и экономичные ковочные и штамповочные молоты. В 1958 г. вышла в свет его монография «Основы теории и теплового расчета паровоздушных молотов», повторно изданная в издательстве «Машиностроение» в 1970 г. В 1965 г. И. В. Климову было присвоено почетное звание «Заслуженный деятель науки и техники РСФСР».



Паровоздушный молот

В 1954 – 1977 годах он заведовал кафедрой «Машины и технология обработки металлов давлением». За этот период кафедрой при непосредственном участии И. В. Климова было подготовлено 2000 инженеров-механиков.

И.В. Климов является автором 125 научных работ, обладателем авторских свидетельств. Награжден орденом «Знак Почёта», медалями.



Суда для канала Москва-Волга, 1937 год

- 80 лет назад 4 февраля 1937 года в газете «Известия» вышла статья со статьёй, анонсирующей планы завода «Красное Сормово» спустить на воду

16 теплоходов к началу навигации.

Флотилия предназначалась для канала Москва-Волга. По тем временам это были теплоходы, принципиально отличающиеся от тех, что строились в стране ранее, оснащенные по последнему слову техники. Уровень комфортабельности и сервиса поражает даже сегодня.

Флот для канала Москва—Волга

ГОРЬКИИ, 3 февраля. (По телеф. от соб. корр.). К открытию первой навигации на канале Москва—Волга с судовой верфи завода «Красное Сормово» должны быть спущены на воду 16 теплоходов.

Эту специально предназначенную для канала флотилию возглавляют теплоходы: «Иосиф Сталин», «Вячеслав Молотов», «Клим Ворошилов» и «Михаил Калинин». Длина каждого из этих судов — 73 м, ширина — 15 м, скорость — 21 км в час. Теплоходы имеют по 94 мягких места, по 105 жестких и помещения для команды.

Начальник конструкторского бюро завода т. Меркурьев рассказывает, как много и серьезно пришлось поработать над тем, чтобы создать тип судна, достойного величественных сооружений канала Москва—Волга.

Теплоходам придана обтекаемая, динамичная форма. Их корпуса — цельносварные. На теплоходах установлено по 2 двигателя мощностью в 350 л. с. каждый. Эти двигатели изготовлены дизельным цехом завода «Красное Сормово». Большая часть вспомогательных палубных механизмов электрифицирована.

В носовых частях второго яруса теплоходов размещаются веранды с беседками, салоны, по две каюты «люкс» (в каждой из них — каби-

нет и спальня) и по 8 кают с мягкими спальными местами. Кроме того, во втором этаже расположены: ванны, души, радиорубки, каюты капитана и обслуживающего персонала. На главной палубе, в носовой части первого этажа находится ресторан с кинобудкой и эстрадой для выступлений артистов. Далее расположены каюты экипажа и подсобные помещения. Вся кормовая часть первого этажа отводится под жесткие спальные места, каюту матери и ребенка и красный уголок. В трюмной части — пошивочная мастерская, парикмахерская и пр.

К услугам пассажиров — почтовое отделение, приемно-передаточная радиостанция, сберегательная касса, телефон для внутренней связи и для связи с берегом во время стоянки. Все помещения теплоходов изящно отделаны и комфортабельно обставлены.

Для пригородного сообщения строятся шесть 300-местных теплоходов. Им также придана обтекаемая форма.

Кроме того, строятся шесть 150-местных катеров для пассажирского сообщения в черте Москвы. В мелкой воде они будут ходить со скоростью 17,5 км и в глубокой — 23 км в час. Эти катера также изящно отделаны.

Так, «Известия» писали, что к услугам пассажиров на теплоходах были предусмотрены: почтовое отделение приемно-передаточная радиостанция, сберегательная касса, телефон для внутренней связи и для связи с берегом во время стоянки. Об этом журналистам тогда рассказал начальник конструкторского бюро завода т. Меркурьев.

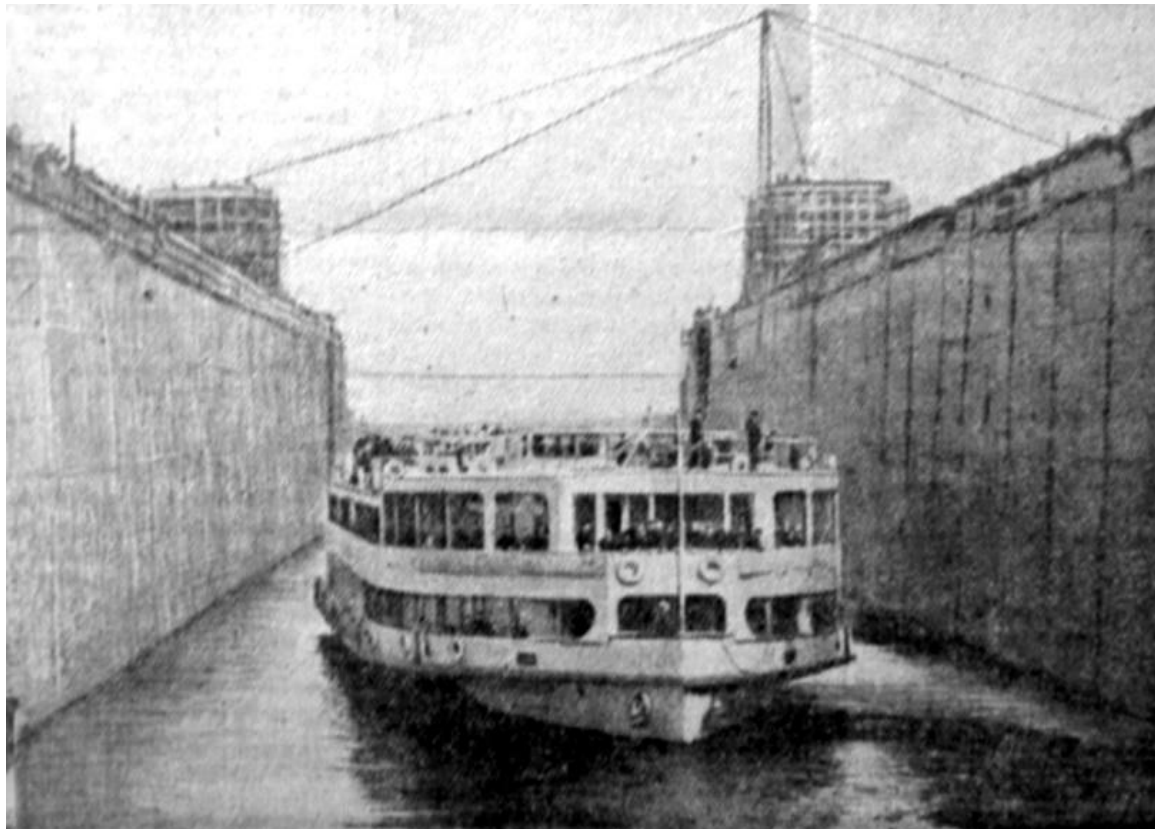


Караван судов на Москве-реке, 1937 год

В статье также указывалось, что целью конструкторов было создать «тип судна, достойный величественных сооружений канала Москва-Волга».



Фотомонтаж А.Егорова и Г.Гефеля



24 апреля 1937 Шлюз №1 Фото А.Егорова

Источники:
[Музей истории Завода «Красное Сормово»](#)
[ИИТМ НГТУ](#)
Открытые источники Интернета

