

СОВЕТ МОЛОДЫХ РАБОЧИХ И СПЕЦИАЛИСТОВ

ЗАВОД – НАШ ДОМ, СОВЕТ – СЕМЬЯ!

20 апреля состоялось организационное собрание Совета молодых рабочих и специалистов АО «Завод «Красное Сормово», на котором присутствовали 43 человека.

Как мы уже сообщали, Положение о Совете молодых рабочих и специалистов было утверждено приказом Генерального директора



АО «Завод «Красное Сормово» в конце марта 2016 года. Совет создан в целях усиления молодежной политики на предприятии, адаптации и закрепления молодых кадров на производстве, содействия профессиональному, интеллектуальному и творческому развитию молодежи. Совет является постоянно действующим совещательным органом, в него входит молодежный актив АО в возрасте до 35 лет.

На организационном собрании были избраны заместители председателя Совета (председатель – начальник отдела кадров С.Н. Волкова): от специалистов – Ю.В. Демьяненко (УОТиЗ), от рабочих – А.М. Романенко (корпусное производство), А.И. Козин

(МСК), К.В. Ищенко (Судоверфь) и А.В. Соколов (цех СК-2).

Для информационного обмена между членами Совета решено организовать группу «В Контакте» (ответственный – Ю.В. Демьяненко). Для выявления основных интересов работающей молодежи АО будет разработана анкета и проведено анкетирование в цехах.

22 апреля Совет МРиС АО «Завод «Красное Сормово» принял участие в заседании Молодежной палаты при городской Думе Нижнего Новгорода, где были рассмотрены вопросы развития молодежной политики на территории города, представлены проекты и инициативы членов Молодежной палаты.



Скучную жизнь бросай скорей –
У нас в Совете веселей!
У нас тут все друг друга ценят,
Своим идеям не изменяют.
Совет – как ласточки полёт,
Респект* заводу и почёт!
У нас в Совете молодежь,
С друзьями ты не пропадёшь!
Всех позитивом заряжаем,
Вопросы всякие решаем.

Давайте дружно к нам в Совет –
В своей душе включайте свет!
Завод – наш дом,
Совет – семья,
Об этом помним мы всегда!

Андрей РОМАНЕНКО,
корпусное производство

*Респект (от англ. respect) – уважение

ПАМЯТЬ

ГУСТАВ ТРИНКЛЕР – ГОРДОСТЬ СОРМОВСКОГО ЗАВОДА

12 апреля исполнилось 140 лет со дня рождения Густава Васильевича ТРИНКЛЕРА (1876 – 1957) – инженера-технолога, специалиста мирового уровня. Двадцать лет – с 1907 по 1928 год – он проработал на Сормовском заводе, а в 1920 году стал основателем и первым директором Сормовского машиностроительного техникума (ныне НПК).

21 апреля в Музее речного флота Волжского государственного университета водного транспорта состоялась торжественная встреча, посвящённая этой дате – «Г.В. Тринклер – учёный с мировым именем». В ней приняли участие преподаватели и студенты и ВГУВТ, НГТУ им. Р.Е. Алексеева, Нижегородского политехнического колледжа им. Героя Советского Союза А.П. Руднева, сотрудники музея истории и ветераны завода «Красное Сормово», родственники знаменитого учёного.

структурном бюро Путиловского завода, службу в Измайловском полку, работу на заводе в Германии.

В 1907 году Густав Васильевич вернулся на родину и получил приглашение на знаменитый Сормовский завод – заведующим технического отдела тепловых двигателей с жалованием 5 000 рублей в год. Ему была предоставлена заводская квартира...

Г.В. Тринклер стоял у истоков сормовского дизелестроения и оставил заметный след в истории

В 1915-1916 годах сормовичи по договору с фирмой «Юнкерс» впервые на колёсном речном буксирном теплоходе «Москвич» установили горизонтальный дизель 4-ГТ-39 и начали его опытную эксплуатацию. Руководство проектированием и постройкой на заводе этого двигателя («Тендем» мощностью 750 л.с.) осуществлял Г.В. Тринклер. Постройка эта представляла особый интерес для Волги ввиду значительного преимущества горизонтального расположения двигателя при малой осадке речных судов. Эта горизонтальная установка стала, как тогда писали, МИРОВОЙ УНИКУМОМ.

В 1918 году Тринклер был назначен главным инженером Сормовских заводов. В 1919 году, работая в пушечном цехе, Густав Васильевич принимал косвенное участие в создании первого отечественного танка «Борец за свободу тов. Ленин».

14 февраля 1919 года Тринклера назначили главным механиком завода, а в 1922 году – заведующим Бюро оборудования завода.

В 1923 году изобретатель внёс предложение о проекте мощного теплового двигателя системы Тринклера с двумя силовыми агрегатами – лусковым и ходовым. Значительный интерес представляет предложение Г.В. Тринклера о буксирном речном теплоходе с горизонтальным двигателем, двухтактным, типа МАН, мощностью 1 300 л.с., имеющим всего лишь 4 рабочих цилиндра, делающим всего лишь 130 оборотов в минуту.

Проект двигателя был разработан на заводе «Красное Сормово», корпус теплохода – Сормовским отделением Речсудопроекта. По сравнению с выполненной установкой горизонтального двигателя Юнкерса на теплоходе «Москвич» (1915-1916), данное предложение делало установку значительно компактнее и легче. Проект был одобрен к постройке по докладу Тринклера, как в Верхне-Волжском пароходстве, так и в Наркомате.

26 июля 1924 года Тринклер назначается заведующим Отделом тепловых двигателей. В 1925 году им внесено предложение новой системы прямоточной продувки двухтактных двигателей с выхлопом через клапаны, помещённые в крышке цилиндра, и поступлением продувочного воздуха через окна, открываемые кромкой рабочего поршня.

В 1926 году инженер Г.В. Тринклер назначается заведующим



Работники и ветераны завода «Красное Сормово» и Нижегородского политехнического колледжа – с внучкой и изобретателя Вероникой Юрьевной Тринклер, его правнучкой и праправнучкой

С докладами о жизни и деятельности Г.В. Тринклера выступили проректор по научной работе ВГУВТа А.Б. Корнев, директор Музея речного флота Г.П. Абаева, выпускник ВГУВТа А. Сидоров, доцент Н.А. Пономарёв, директор НПК им. А. Руднева В.М. Васин. Сотрудники музея истории завода «Красное Сормово» рассказали собравшимся о годах работы талантливого изобретателя на Сормовском заводе.

Густав Тринклер впервые побывал в Нижнем Новгороде ещё в 1896 году, на Всероссийской художественно-промышленной выставке. Двадцатилетний студент 2-го курса Санкт-Петербургского технологического института, он пять месяцев подрабатывал на выставке экскурсоводом, и, должно быть, не предполагал, что в будущем судьба его на долгие десятилетия будет связана с Сормовским заводом – заводом «Красное Сормово».

Эти 11 лет (с 1896 по 1907) вместили разработку конструкции бескомпрессорного нефтяного двигателя, блестящую защиту дипломного проекта, окончание института, патентование двигателя в 12 странах мира, работу в кон-

завода «Красное Сормово». Опыт по постройке двигателей внутреннего сгорания, приобретённый в Ганновере, он перенёс на Сормовский завод. Его заслугой стало введение на русский рынок новых типов двигателей – «Лиценмайер», «Бронс», а также организация постройки двигателей Дизеля.

Первыми машинами, которые изготовили сормовичи, были одно- и двухцилиндровые четырёхтактные бескомпрессорные дизели в 12, 25 и 40 л.с. Далее был освоен выпуск более крупных дизелей – горизонтальных, одно- и двухцилиндровых системы «Лиценмайер» мощностью от 50 до 200 л.с., с переводом их с керосина на тяжёлую нефть и с переломкой форсунок. По чертежам Коломенского завода строились вертикальные четырёхтактные двигатели в 25, 35, 40, 45 и 90 л.с. системы «МАН». Два дизеля этой марки были изготовлены и установлены на новой заводской электростанции.

За двигатели системы «Лиценмайер-Сормово» и «Бронс-Сормово» завод был награждён на выставках в Елизаветграде (1910) и в Баку (1912) «Большими золотыми медалями» и «Золотыми медалями».

Густав Васильевич Тринклер – русский и советский учёный, изобретатель, создатель бескомпрессорного дизельного двигателя. Он является единственным в России изобретателем двигателя, получившим имя своего создателя («Тринклер-мотор»), автором единственного в стране фундаментального исследования по истории двигателестроения с момента его зарождения до 1950-х годов.

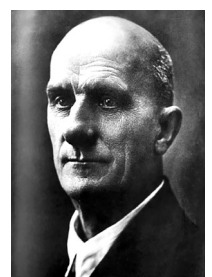
Ещё будучи студентом Санкт-Петербургского технологического института, Тринклер начинает разрабатывать проект нового теплового двигателя, работающего на жидком углеродном топливе с воспламенением от сжатия.

Летом 1898 года Тринклер завершил работу над проектом и был принят на Путиловский завод, где вскоре построил первый в мире «бескомпрессорный нефтяной двигатель высокого давления», который он назвал «Тринклер-мотором». В 1900 году результаты испытания «Тринклер-мотора», спроектированного и построенного молодым русским инженером, вызвали восхищение специалистов (КПД равен 29 %)...

Не получив возможности изготовить двигатель в России, Г. В. Тринклер уезжает строить свои двигатели на завод «Братьев Кертинг» в Ганновере (Германия), где и работает до середины 1907 года главным конструктором. Бесспорные преимущества «Тринклер-мотора», опробованного и освоенного за рубежом, привлекли, наконец, внимание отечественных промышленников. С июня 1907 года Г. В. Тринклер работает начальником отдела тепловых двигателей на Сормовском судостроительном заводе, куда он был приглашён в качестве одного из ведущих специалистов по тепловым двигателям мирового энергомашиностроения.

На заводе «Красное Сормово» он проработал двадцать лет и оставил заметный след в его истории. Тринклер был основателем и первым директором машиностроительного техникума, где и по сей день готовят для завода руководителей производства среднего звена. В 1930 году без защиты диссертации ему присваивается учёная степень доктора технических наук, он автор 50 научных работ.

В 1934 году Тринклер перешёл на преподавательскую работу в институт водного транспорта, но до конца жизни поддерживал тесную связь с заводом.



26 апреля на здании 2-го учебного корпуса НГТУ им. Р.Е. Алексеева была открыта памятная доска Г.В. Тринклеру. Сормовичи и родственники Густава Васильевича Тринклера на торжественной церемонии

отделом тепловых двигателей. В 1927 году для фабрики «Красный Перекоп» Ярославского хлопчатобумажного комбината на заводе был построен – первый подобной мощности, самый мощный в СССР двигатель Дизеля – двухтактный, типа МАН, мощностью 2000 л.с. при 110 оборотах в минуту, весом 250 тонн. Двигатель был построен в рекордно короткие сроки – за 22 месяца!

Высокая культура и оснащённость дизельного цеха позволили всего за два года сдать заказчиком 86 единиц ДВС по 2 150 л.с. и 27 единиц по 842 л.с.

С 1927 года началось изготов-

ление главных ДВС для морских шхун КАСПАРА. Только в 1928 году построили 8 дизелей по 1 400 л.с.

В это время учёный параллельно занимался педагогической деятельностью. Он стал основателем и первым директором Сормовского машиностроительного техникума (НПК), который вот уже 95 лет является кузницей кадров для завода «Красное Сормово». В 1919 году Тринклер, одновременно со службой на заводе, занял должность профессора в Нижегородском университете. С 1928 года он возглавил кафедру ДВС, стал местом его основной его работы.

Материалы подготовила Маргарита ФИНОКОВА