

Наш университет все годы своего существования славился добротной инженерной и конструкторской подготовкой. Что позволяло нашим выпускникам успешно трудоустроиваться не только на предприятиях лесного комплекса, но и на ведущих машиностроительных предприятиях, в том числе оборонно-промышленного комплекса. Недаром нашими выпускниками всегда интересовались как завод «Екатеринбургские лесные машины», так и «Компрессорный завод», НПО «Автоматика» и многие другие авторитетные уральские машиностроительные предприятия. С каждым выпуском инженеров-механиков, инженеров-технологов в стране становилось больше изобретателей, а конструкторские разработки наших студентов становились основой для многих типов серийно выпускаемого оборудования. Многие наши выпускники стали разработчиками новых машин и оборудования, работая в Свердловском НИИ лесной промышленности. Среди них такие конструктора, как Г.М.Васильев, А.В.Голенищев, В.М.Тихонов, В.А.Мерный, В.А.Зуев и многие другие. А с чего все начиналось?...

Держу в руках пожелтевшие страницы курсовой работы студента 3 курса УЛТИ Г.И.Парфенова, который под руководство доцента Л.Н.Муравьева выполнил ее на кафедре строительной механики в 1938 году. Тема курсовой работы «Тормоза для лесоспусков и их расчет». Титульный лист начинается с фразы «В подарок матери-родине к двадцатилетию ВЛКСМ». Расчетная записка выполнена каллиграфическим почерком, что позволяет ее легко прочесть и через 82 года. Как пишет в предисловии к работе руководитель - доцент Л.Н.Муравьев «Расчет тормоза для лесоспуска был предложен мною на лекциях по строительной механике, как одна из тем для самостоятельной научно-исследовательской работы студентов. Кроме тормоза «Волк» тов. Парфенову было предложено рассчитать пружинный тормоз. Пружинные тормоза до сих пор не применялись. По своей конструкции они, вероятно, являются лучшим решением проблемы торможения на лесоспусках».

Листаешь страницы, рассматриваешь расчетные схемы, приведенные формулы и с удовольствием вспоминаешь расчетные задания по теоретической механике от Евгении Михайловны Киселевой и курсовой проект по деталям машин от Леонида Андреевича Шабалина, которые были настолько методически выверены, что легко укладывались в голове, и уравнения Лагранжа, и теория удара, и все требования ЕСКД (единая система конструкторской документации). А какой стиль изложения в расчетной записке... «Переходя к вопросам, непосредственно связанным с работой тормоза, определяем зависимость, при которой конец «В» тормоза поднимается на высоту, не большую, чем на диаметр движущегося бревна. Соблюдение этого условия необходимо при работе тормоза, иначе при возвратном движении тормоза получается вторичный удар о проходящее бревно». Это вам, ребята, не ЕГЭ. 57 страниц идеальных расчетов, связанных аналитикой и грамотными пояснениями, которые явно были рождены бессонными ночами в общежитии, свидетельствуют об огромном желании получить высшее

образование и служить своей Родине. Именно такие инженеры, каким стал через два года товарищ Парфенов Г.М., смогли создать мощную промышленность Советского Союза.