

НАШЕМУ ЖУРНАЛУ — 30

В январе 2009 г. исполнилось 30 лет межотраслевому научно-техническому и производственному журналу «Двигателестроение». За время его выпуска и особенно в последние годы, журнал продолжает оставаться одним из немногих научных изданий, объединяющим в едином информационном поле научных работников и специалистов, занятых в отрасли отечественного двигателестроения. За 30 лет было выпущено 235 номеров журнала, в которых опубликовано более 3300 статей по самым актуальным направлениям развития науки о двигателях и совершенствования их технико-экономических и эксплуатационных показателей.

В январе 1979 г. для ученых, научно-технических работников, конструкторов и специалистов, профессиональная деятельность которых была тесно связана с отраслями народного хозяйства, объединяющими создателей и производителей отечественных двигателей судового, тепловозного, внедорожного и промышленного применения, произошло давно ожидаемое, важное событие — выпуск первого номера межотраслевого научно-технического и производственного журнала «Двигателестроение».

В те годы, когда отечественное двигателестроение устойчиво и планомерно развивалось, специалисты отрасли испытывали острую необходимость в наличии научного журнала, на страницах которого они могли бы широко и открыто обсуждать самые актуальные проблемы развития отечественного двигателестроения.

Инициатива и практические действия, направленные на создание журнала исходили от дирекции Центрального научно-исследовательского дизельного института (ЦНИДИ), бывшего в те годы одним из ведущих отраслевых научных центров двигателестроения.

В период с 1932 по 1940 г. институт (в то время ВНИДИ) издавал журнал «Дизелестроение», выпуск которого прекратился перед началом Великой Отечественной войны и по разным причинам не был возобновлен после ее окончания.

Популярность и бесспорная полезность этого всесоюзного довоенного журнала и ограниченность распространения многочисленных сборников научных трудов отраслевых научных институтов и профильных вузов, в том числе ежегодного выпуска «Сборника научных трудов ЦНИДИ», только лишний раз подчеркивали необходимость возобновления издания научного журнала для спе-

циалистов двигателестроения, работающих на предприятиях, разбросанных по всей стране.

После принятия Правительством РСФСР решения об учреждении журнала его первым главным редактором стал директор ЦНИДИ

Владлен Иванович Балакин. В состав редакционной коллегии журнала вошли представители Министерства тяжелого машиностроения («Союздизельмаш»), ведущие специалисты отраслевых НИИ, крупнейших дизелестроительных заводов, специализированных КБ и профильных вузов.

Популярность и профессиональный авторитет журнала быстро росли и уже через несколько первых лет работы журнал объединил большинство учреждений и предприятий двигателестроения страны

в единое информационное пространство. Журнал стал своеобразной трибуной для обмена научно-технической информацией о тенденциях развития двигателестроения в мире, обсуждения специалистами разнообразных научных гипотез, решения острых проблемных и спорных вопросов об основных направлениях развития конструкций и типаже отечественных двигателей, совершенствовании их систем и агрегатов, необходимости обеспечения их многотопливности, адаптивности (предтече современных двигателей с электронным управлением), работы по замкнутому циклу (анаэробных двигателей), перспективах развития альтернативных и нетрадиционных тепловых двигателей различных компоновочных схем, реализующих различные термодинамические циклы (двигатели Ванкеля, Стирлинга) и многое другое.

Тематическая направленность публикаций сформировала ряд постоянных рубрик журнала, основными из которых в то время были: «иссле-



В.И. Балакин

дования и испытания двигателей»; «конструирование и расчет двигателей»; «агрегаты»; «приборы и измерения»; «материалы и технологии»; «автоматизация, регулирование и диагностика»; «эксплуатация и ремонт».

Журнал издавался ежемесячно, его тираж и подписка вышли на уровень важнейших профессиональных изданий страны.

Редакция журнала постоянно организовывала и проводила научно-технические конференции, выполняла на высоком профессиональном уровне экспертизы по многочисленным спорным проектам, заявкам на изобретения (как правило, на «вечные двигатели» или двигатели с невероятно высоким КПД) с привлечением крупнейших ученых и специалистов.

Через год после ухода В.И. Балакина в 1989 г. по состоянию здоровья на заслуженный отдых, директором ЦНИДИ и главным редактором журнала стал Валентин Тимофеевич Бордуков. До этого В.Т. Бордуков работал в должности заместителя директора ЦНИДИ по научной работе и был одним из активных сторонников и инициаторов его создания. Под руководством нового главного редактора журнал полностью сохранил сложившиеся традиции и продолжил свое развитие, отражая все новые тенденции развития мирового и отечественного двигателестроения.

В журнале появились новые рубрики, такие как «проблемы экологии», «конверсия в науке», «малая энергетика», «гипотезы и изобретения».

В это же время журнал был рекомендован Высшей аттестационной комиссией (ВАК) для публикации основных результатов научных исследований соискателей ученых степеней кандидата и доктора технических наук.

Завершающийся период перестройки и угар экономических реформ середины 1990-х гг. поставили издателя журнала ЦНИДИ, также как и большинство предприятий страны, в сложнейшее экономическое положение, а сам журнал оказался под угрозой закрытия. В 1994–95 гг. было выпущено всего по одному номеру.

В этот период только благодаря усилиям главного редактора В.Т. Бордукова и его убежденности в необходимости сохранения журнала для ученых и специалистов отрасли отечественного двигателестроения удалось спасти журнал от полного исчезновения с информационного поля, восстановить и стабилизировать его дальнейшую жизнь.

От Министерства науки и технологий была

получена финансовая поддержка, достаточная для того, чтобы с начала 1996 г. выпускать один номер журнала в квартал и выдержать этот ритм издания в течение года. При этом редакции удалось сохранить высокий научно-технический уровень публикаций.

В новых условиях выживания некоммерческий научно-технический журнал «Двигателестроение», а таковыми в то время были все издаваемые в России научно-технические журналы, его главный редактор В.Т. Бордуков смог использовать для поддержки журнала целый ряд юбилейных дат.



В.Т. Бордуков

В 1996 г. отмечалось 300-летие Российского флота, и публикации, посвященные этой дате, были подготовлены и поддержаны судостроителями и судовладельцами.

В 1999 г. ЦНИДИ совместно с заводами «Звезда» и «Русский Дизель» (завод уже находился в конкурсном управлении) провели широкую информационную кампанию по празднованию 100-летия постройки первого российского двигателя с воспламенением от сжатия по патенту Р. Дизеля на заводе Нобеля в Санкт-Петербурге.

В эти годы празднования сначала 100-летия создания Р. Дизелем своего рационального двигателя, а затем 100-летнего юбилея отечественного двигателестроения в журнал направили свои материалы все основные дизелестроительные предприятия страны, тем самым впервые, после затяжного кризиса, известив читателей не только о своем существовании, но и о своих перспективных планах.

Можно без преувеличения сказать, что опубликованные в эти годы на страницах журнала исторические материалы уникальны, поскольку в них были собраны сведения об истории крупнейших заводов, состоянии их производства и сведения о готовящейся к выпуску новой продукции. Работа редакции вошла в нормальное русло, однако 2004 г. вновь мог стать последним годом издания журнала.

После смены руководства ЦНИДИ в 2002 г. В.Т. Бордуков, покинув пост директора института, оставался главным редактором журнала до 2005 г.

Финансовое положение ЦНИДИ в это время несколько улучшилось и даже стабилизировалось. Новая дирекция института в соответствии с государственными планами правительства по продаже производственных фондов (ликвидации) отраслевых НИИ готовила институт к привати-

зации, которая должна была завершиться в 2004 г. Совершенно неожиданно для всех эта плановая работа завершилась признанием института в судебном порядке банкротом, введением в 2004 г. конкурсного управления, которое завершилось в 2005 г. ликвидацией ЦНИДИ без правопреемников и увольнением всех сотрудников.

В начале 2005 г. распоряжением конкурсного управляющего права издателя журнала «Двигателестроение» были переданы ООО «ЦНИДИ-Экосервис», коммерческой организации, созданной после ликвидации ЦНИДИ на базе отдела малотоксичных двигателей, в целях продолжения издательской деятельности и выполнения обязательств редакции перед подписчиками.

В новый состав редакции вошли сотрудники, которые были готовы продолжить выпуск журнала практически без всякого финансирования, руководствуясь убежденностью в том, что необходимо во чтобы то ни стало сохранить это единственное научное издание двигателестроителей, с его признанной читателями высокой научной репутацией, тем самым отдавая должное памяти, усилиям и упорному труду его создателей.

В декабре 2005 г. по результатам открытого конкурса, объявленного редакцией, главным редактором журнала был избран генеральный директор ООО «ЦНИДИ-Экосервис» Лев Анатольевич Новиков. Под его руководством журнал продолжает издаваться и сегодня, стараясь сохранить все свои лучшие традиции и развивать новые.

Ежеквартальный ритм выпуска журнала, несмотря на все трудности, был сохранен и ни разу не нарушен. Следуя возросшим требованиям читателей и подписчиков, были изменены дизайн и верстка, качество печати, при этом сделано все возможное, чтобы остались неизменными высокий научно-технический уровень публикуемых материалов, язык их изложения и подчеркнута строгий черно-белый формат научного издания.

За последние годы значительно вырос объем публикуемой информации о развитии двигателестроения за рубежом, в том числе информации из научных зарубежных журналов и материалов конгрессов двигателестроителей (СІМАС), в которых наши специалисты и предприятия, к сожалению, принимают участие только в качестве слушателей.

С начала 2007 г. и по настоящее время журнал «Двигателестроение» продолжает издаваться при активной поддержке Военного инженерно-технического университета (ГОУ ВПО ВИТУ), командование которого совместно с научно-преподавательским составом специализированных кафедр приняли самое деятельное участие в создании всех необходимых условий для плодотворной работы редакции и информационной поддержки издателя.

Журнал сегодня, благодаря активности и высокой квалификации наших авторов, сохранил все свои рубрики, полностью восстановил и даже увеличил тираж и подписку периода лучших своих лет, в том числе среди зарубежных читателей, и редакция намерена продолжать его развитие и приумножать достигнутые успехи.

За тридцать лет работы было подготовлено и выпущено 235 номеров журнала, в которых опубликовано более 3300 статей о развитии теории и прикладных научных исследований в двигателестроении, совершенствовании технологии производства и ремонта, особенностях эксплуатации двигателей всех назначений в составе стационарных объектов и различных видах транспортной техники.

Среди авторов, опубликовавших на страницах журнала свои взгляды на развитие науки о двигателях и развитие отечественного двигателестроения были такие крупнейшие ученые российской научной школы, как В.А. Ваншейдт, П.А. Истомин, Н.Н. Иванченко, М.И. Левин, Б.М. Гончар, Л.К. Коллеров, А.В. Николаенко, А.С. Орлин, М.Г. Круглов, Н.Д. Чайнов, Н.А. Ивашенко, Н.Н. Патрахальцев, В.Н. Луканин, В.Г. Кривов, В.А. Путятинский и многие, многие другие.

Отмечая сегодня тридцатилетний юбилей журнала «Двигателестроение», редакция поздравляет и благодарит за активное участие в его жизни и работе всех бывших и действующих сотрудников, членов редакционной коллегии и наших уважаемых авторов, российских и зарубежных подписчиков, рекламодателей и спонсоров, распространителей и печатников и желает всем творческого долголетия, успехов в науке и бизнесе, достижения всех поставленных целей, здоровья всем здравствующим и доброй памяти ушедшим.

Редакция журнала «Двигателестроение»



Л.А. Новиков