

Ломоносов Юрий Владимирович



ЛОМОНОСОВ Юрий Владимирович (1874-1952) - российский инженер путей сообщения, организатор железнодорожного транспорта. В 1921 возглавлял миссию по выполнению заказов в Швеции и Германии на паровозы, из-за границы не вернулся, жил в Англии. Руководил созданием первого магистрального грузового тепловоза.

Юрий Владимирович Ломоносов



1. Владимир Григорьевич Ломоносов, примерно 1903 год



2. Мария Фёдоровна Ломоносова, урождённая Пегалау

24 апреля 1876 Гжатск. Родился в семье мирового судьи Владимира Григорьевича Ломоносова и Марии Фёдоровны Пегелау-Ломоносовой

Ранние годы русского инженера



3. Дом Ломоносова в Сычёвке, примерно 1903 год



4. Юрий Ломоносов и его
сестра Ольга, примерно
1892 год

Привилегированное образование



6. Институт путей сообщения, Санкт-Петербург, начало 1900-х годов. Центральный государственный архив кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга (ЦГАКФФД СПб)

1887 - первый
московский кадетский
корпус. Кадет.

1893 - Санкт-
Петербург.

Институт путей
сообщения. Студент.

Ю. В. Ломоносов - инженер



7. Испытание паровоза, примерно 1899 год; Ломоносов стоит за цилиндром, третий слева

1898 - Харьков.
Паровозостроительный завод. Инженер.

1898 - Харьковско-Николаевская железная дорога. Помощник директора депо.

1898 - Харьков. Совместно с Раевским А. С. приступил к работе по конструированию и испытанию локомотивов, что стало делом жизни.

На пути к профессорской деятельности



10. Варшавский политехнический институт, примерно 1902 год

1899 - Варшава.
Политехнический институт. Читает курс по теории и управлению локомотивами.

1899 - Министерство путей сообщения (МПС).
Инспектор Российских государственных и частных железных дорог.

1900 - Париж.
Международная выставка локомотивов. Участник.

Профессор инженерного дела



11. Киевский политехнический институт, примерно 1902 год

1902 - Киев.
Политехнический
институт.
Ординарный
профессор. А тайно -
марксист, член
Военно-технической
организации ЦК
РСДРП, руководимой
Красиным.

Исследовательская работа: представления и реальность



15. Ломоносов курирует землемерные работы на реке Рось, июнь 1907 года



16. Кабинет для паровозных исследований в Киеве, осень 1907 года

Исследовательская работа: представления и реальность



19. Внутри динамометрического вагона

Апрель 1905 - докторская диссертация по динамике локомотивов. Присуждено звание профессора.

Применение науки на русских железных дорогах 1908-1914 годы



20. Динамометрический вагон
снаружи, с лестницей для
прохода на площадку маши-
ниста через тендер

1908 - Киев. Политехнический институт. Заведующий кафедрой. Создатель теории тяги тепловозов, разработал научные основы эксплуатации железных дорог.

1908 - со своими учениками создал первое научно-исследовательское учреждение - "Контору опытов над типами паровозов", - основа ЦНИИ-МПС.

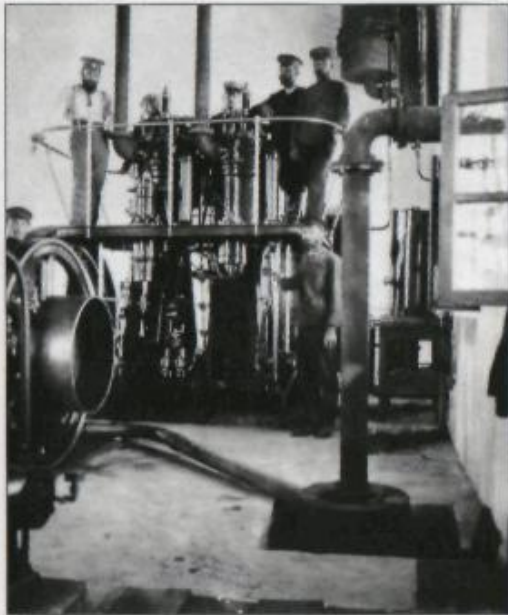
Применение науки на русских железных дорогах 1908-1914 годы



21. А.И. Липец, 1909 год

4 июля 1914 - МПС
выделил ассигнования на
изготовление двух
нефтевозов системы
Ломоносова-Липеца.

Применение науки на русских железных дорогах 1908-1914 годы



23. Дизельный двигатель и водонасосная станция, Ташкентская железная дорога, примерно 1909 год

1909 - приступил к проектированию локомотива-нефтевоза, испытать который планировалось на Ташкентской железной дороге.

Война и революция, 1914-1917 годы

Август 1914 - первая мировая война.
1917 - МПС.
Инженерный совет.
Член. Не пропустил эшелоны с войсками в Могилёв, брошенными на помощь Николаю II, чем predetermined отречение царя.



34. Собрание Общества защиты русской демократии, Нью-Йорк, 29 декабря 1917 года; Ломоносов и Бубликов сидят на сцене в первом ряду

Война и революция, 1914-1917 годы



33. Ломоносов и Липец (четвёртый слева) в АЛКО (Скенектади, Нью-Йорк) с русским паровозом типа «декапод», 1917 год

Июнь 1917 США -
дипломатическая
миссия по закупке
паровозов. Член -
главный
уполномоченный от
МПС.

1917 Санкт-Петербург -
Октябрьская
революция.

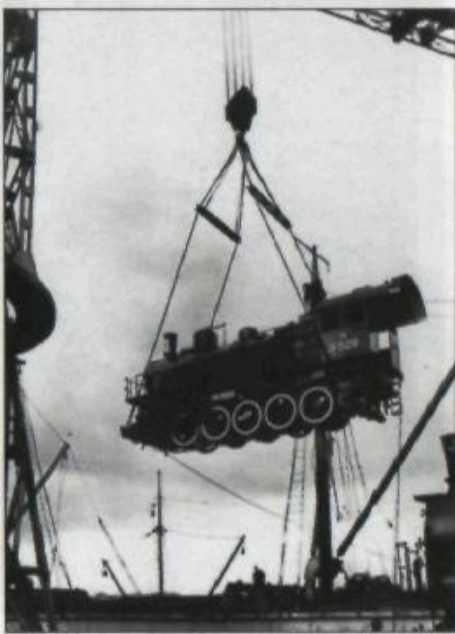
Российская железнодорожная миссия



38. Авария в Новороссийске,
май 1920 года

Весной 1920 Новороссийск был занят Красной Армией. Как сообщила 14 мая газета «Красное Черноморье», сутками раньше при подходе к станции Новороссийск произошло крушение литерного поезда с заместителем наркома путей сообщения Ломоносовым. «Из 17 единиц поезда 6 вагонов разбито в щепки, паровоз нуждается в капремонте. Погиб военком, есть раненые. Причина аварии – большая скорость поезда: свыше 80 верст в час при прохождении дуги радиусом 75 саженьей...»

Уполномоченный СНК по железнодорожным заказам за границей



43. Паровоз серии Э^Г отправляется в Россию, Гамбург, 1922 год (ИЗВИ архив)

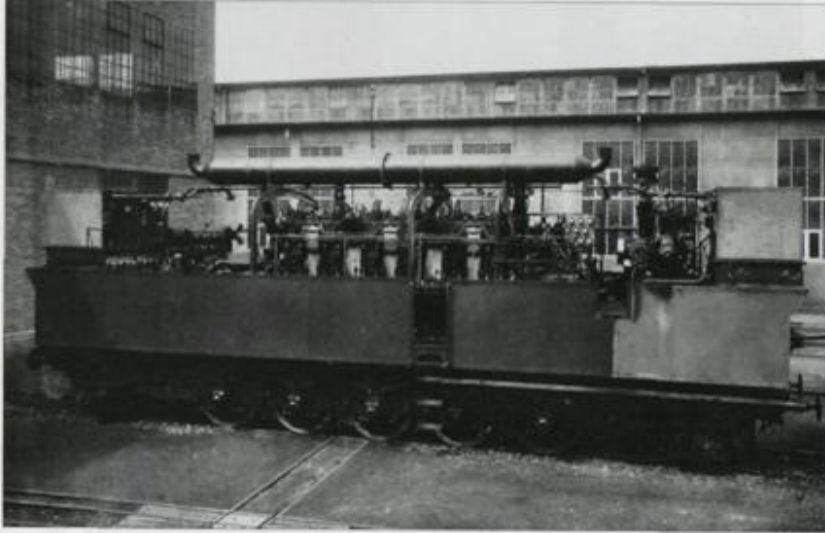
1920 Берлин - уполномоченный СНК по железнодорожным заказам за границей.

1921 – НЭП.

1921 - Стокгольм-Берлин. Книга "Воспоминания о Мартовской революции 1917 г."

30 декабря 1922 - создан СССР.

Первый отечественный тепловоз с электрической передачей



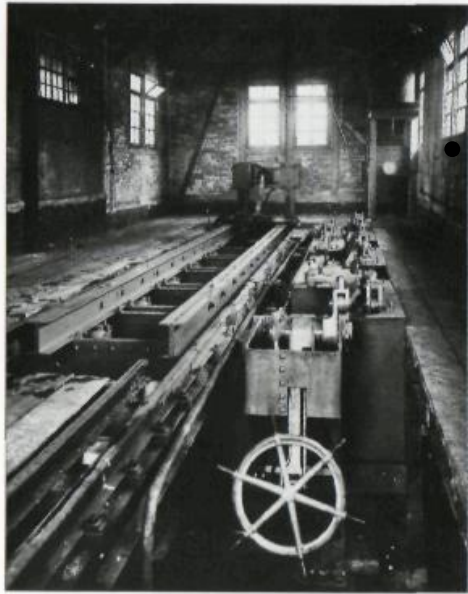
49. Тепловоз с электрической передачей ЮЗ № 001, Эссlingen,
5 июня 1924 года



55. С.В. Махов и Н.А. Добровольский.
Апрель 1924 года

Август 1923 - вместе с Добровольским Н. А., Шветером Э. В. и Мейнеке Ф. Х. создали первый отечественный тепловоз с электрической передачей.

Первый отечественный тепловоз с электрической передачей



47. Ломоносовская портативная испытательная станция для локомотивов, Эссlingen, 1924 год

- 1924 - Эссlingen. Первый отечественный тепловоз с электрической передачей прошёл испытания.



48. Паровоз серии ЭГ № 5570 на испытании, Эссlingen, 1924 год

Первый отечественный тепловоз с электрической передачей



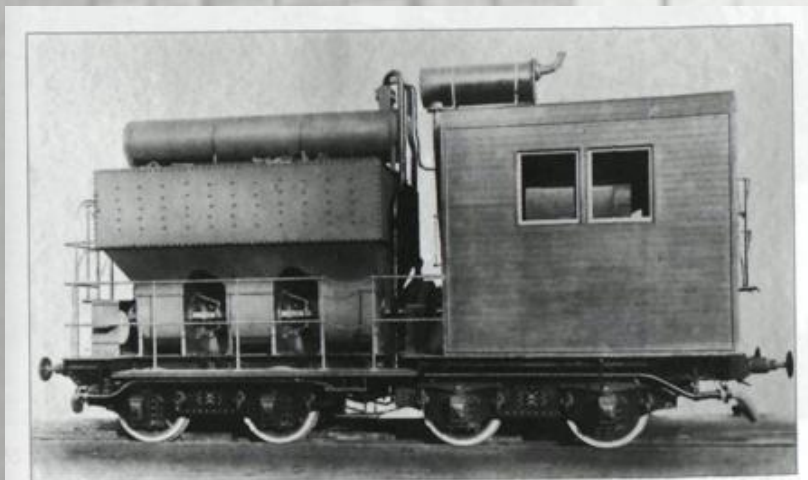
50. Официальное сравнительное испытание паровоза и тепловоза, Эсслинген, 6 ноября 1924 года; Мейнеке стоит третий слева, Добровольский – в левом переднем окне, а фигурой в белом халате у центральной двери мог быть С.С. Терпугов



52. ЮЭ № 001 привлекает толпы любопытных в советской Украине, май 1925 года

4 февраля 1925 тепловоз под номером ЮЭ №001 был занесен в список действовавших локомотивов на железных дорогах Советского Союза.

Техническая школа в Берлине



51. Тендер-холодильник для тепловоза Ю³ № 001

1926 - Берлин.
Техническая высшая
школа. Доктор наук.

Кэмбридж



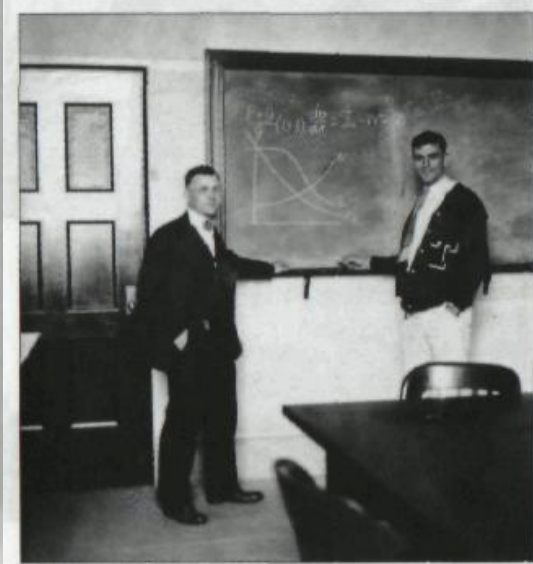
57. Раиса с П.Л. Капицей (второй слева) и друзьями, Кембридж, 1928 год



59. Сэр Альфред Эвинг (стоит) и сэр Чарльз Инглис, Кембридж, 1931 год

1927 - Кэмбридж. Переехал по месту учёбы сына.
Познакомился с Капицей.

Англия



58. Семинар по тепловозной тяге в Калтехе (Калифорнийском технологическом институте), 1930 год

1932 - Великобритания.

Приз

Т. Бернарда Холла.

1933 - книга "Введение в механику железных дорог."

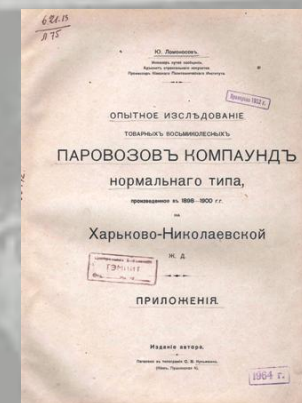
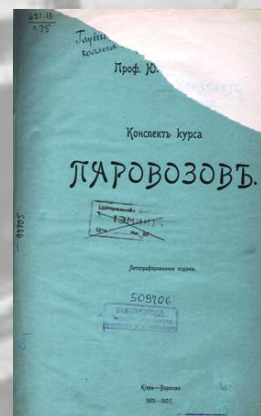
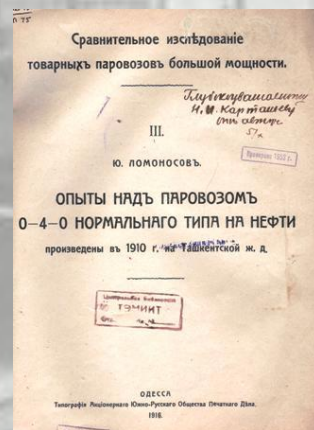
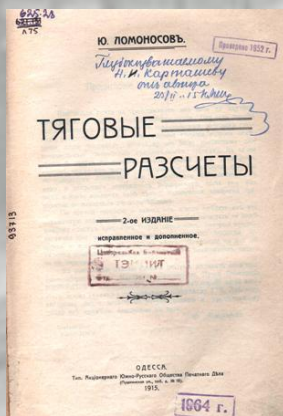
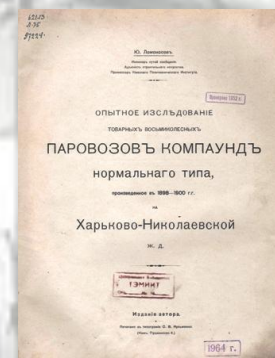
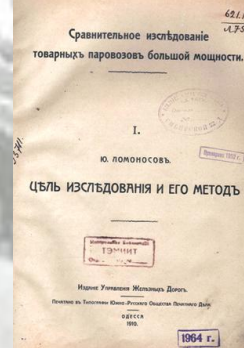
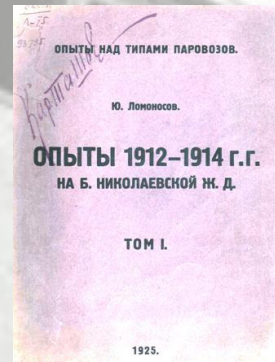
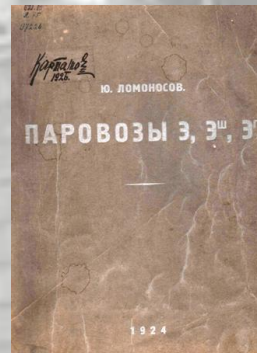
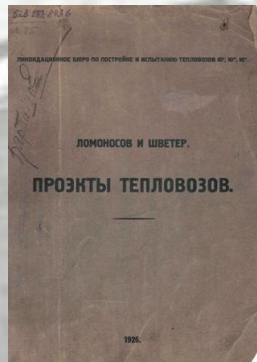
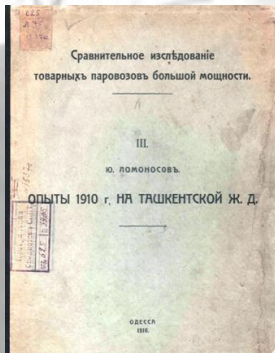
Англия



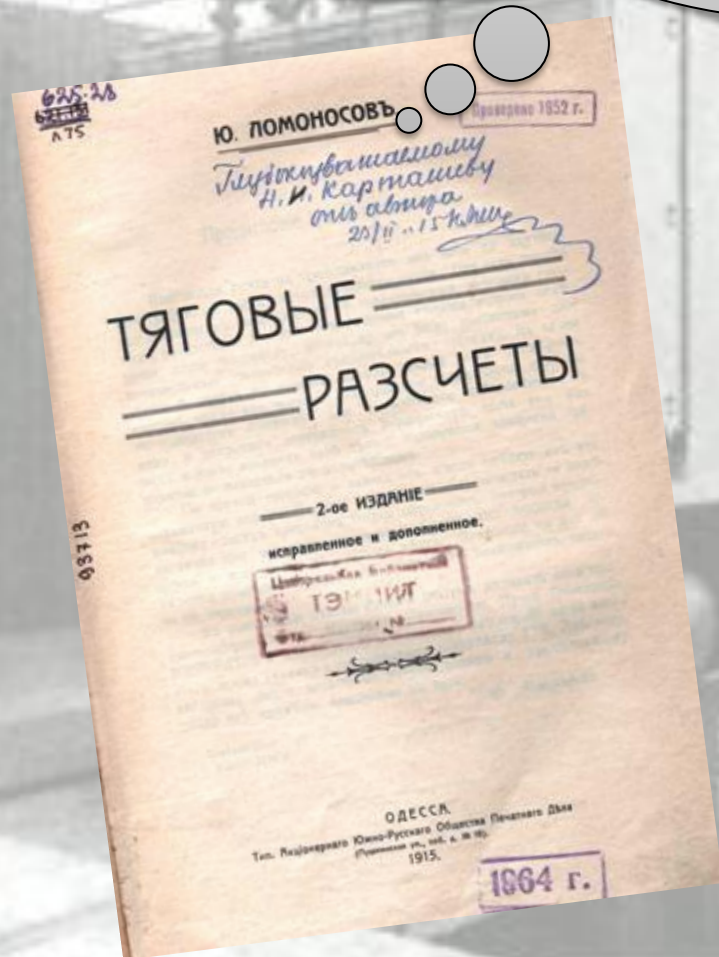
63. Ломоносов с Н.Р. Крапом, Монреаль, апрель 1952 года
(из архива компании Канадская тихоокеанская железная дорога,
B2530-1)

19 ноября 1952. Канада.
Монреаль. Умер после
непродолжительной
болезни.

Книги Ю. В. Ломоносова в библиотеке ОмГУПС



**Ломоносов, Юрий
Владимирович. Тяговые расчеты**
[Текст] : редкая книга / Ю.
Ломоносов, 1915. - 295 с.



Книга подписана автором:
«Глубокоуважаемому
Н. И. Карташову от
автора. 23.02.15 »

Пособие предназначалось
для всех желающих,
которые хотели бы
ознакомиться с
современными методами
тяговых расчетов.

Литература о нем



Хейвуд Э.

Инженер революционной России. Юрий Владимирович Ломоносов (1876-1952) и железные дороги [Текст] : пер. с англ. / Э. Хейвуд ; пер. Д. А. Косачева. - М. : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2013. – 443 с.

Эта книга рассказывает о жизни одного из самых выдающихся и противоречивых инженеров революционной России – Юрия Владимировича Ломоносова (1876-1952). Книга включает широкий спектр русских источников, а также в ней использованы дневники и мемуары Ломоносова, что не только обеспечивает живое представление о его жизни, а также способствует увеличению научного интереса к истории, техники и науке России в начале XX в.