

Наука в Российской федерации

Андрей Константинович Нартов

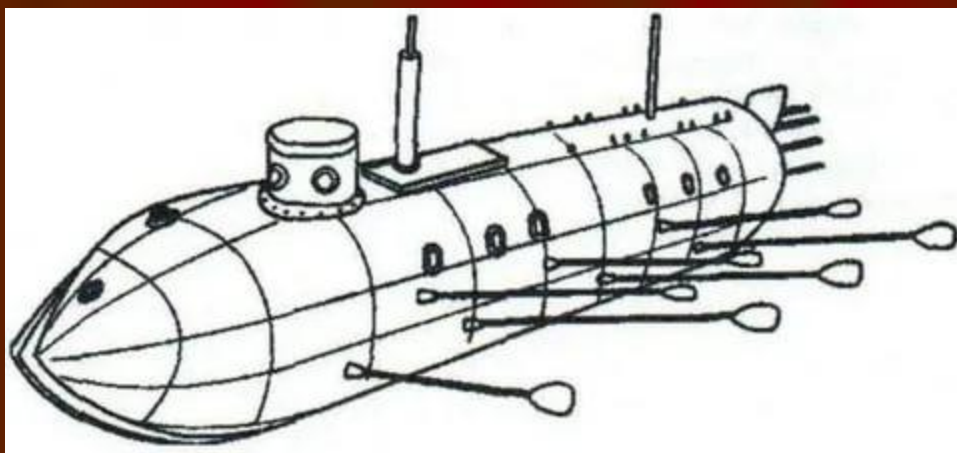
(1693—1756) — изобретатель первого в мире токарно-винторезного станка с механизированным суппортом и набором сменных зубчатых колёс. Нартов разработал конструкцию первого в мире токарно-винторезного станка с механизированным суппортом и набором сменных зубчатых колёс (1738). Впоследствии это изобретение было забыто и токарно-винторезный станок с механическим

суппортом и гитарой сменных зубчатых колес заново изобрел около 1800 г. Генри Модели.



Дворянин из Игуменского уезда Минской губернии Казимир Гаврилович Черновский (1791–27.09.1847), заключенный в Петропавловскую крепость за связь с декабристами, 1 июля 1829 г. подал письмо на высочайшее имя: «В 1825 г. я изобрел подводное судно... Корпус из железа (в то время все суда были деревянными), цилиндрической формы – нос заострен, корма тупая. В верхней части – выдвижная рубка с иллюминаторами. Система погружения – из 28 кожаных мехов, в которые поступает забортная вода; при всплытии вода выдавливается из мехов особыми рычагами. На лодке – огнестрельное оружие и самовоспламеняющаяся мина, которую можно подводить под днище вражеского корабля...». 19 июля это письмо было прочитано и признано документом государственной важности. Изобретение тогда не было реализовано, поскольку давший положительное заключение на него талантливый инженер генерал Базен, узнав, что изобретатель – государственный преступник, не рискнул продолжить работы по внедрению. До сих пор не установлено, как без сложных инструментов, книг и справочников Черновский смог за три недели создать объёмное и вполне научно аргументированное описание первого в Российской империи проекта подводной лодки. Он предусмотрел практически всё — и систему перемещения под водой, и баллоны с кислородом, и специальные мины с химическим запалом для вооружения подлодки, и амортизатор для донных погружений, и даже скафандр. Впервые в мировой практике Казимир Черновский обосновал необходимость

использования для строительства подлодки металла и придания кораблю обтекаемой цилиндрической формы ■



Братья Черепановы (на самом деле отец и сын) в 1833—1834 гг. создали первый в России паровоз, а затем в 1835 году — второй, более мощный.

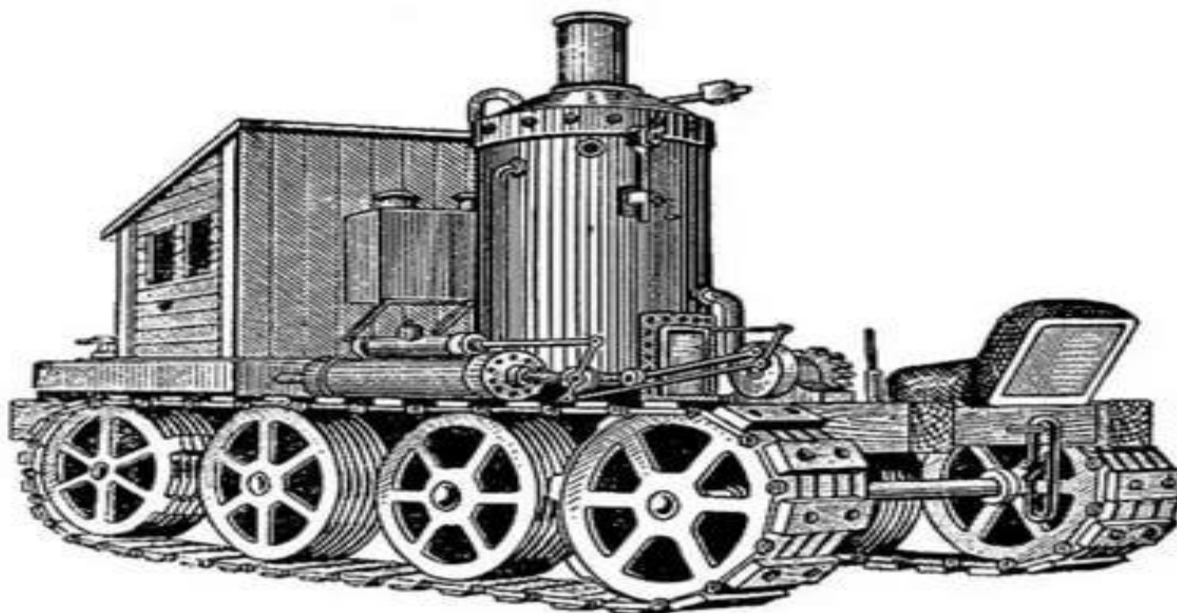
В 1834 г., на Выйском заводе, который входил в состав Нижнетагильских заводов Демидова, русский механик Мирон Ефимович Черепанов с помощью своего отца Ефима Алексеевича построили целиком из отечественных материалов первый в России паровоз. В обиходе тогда еще не существовало этого слова, и локомотив называли «сухопутным пароходом». Сегодня модель первого русского паровоза типа 1–1–0, построенного Черепановыми, хранится в

Центральном музее железнодорожного транспорта в Санкт-Петербурге ■



- Русский крестьянин Федор Блинов (25.07.1831 (32), с. Никольское Вольского уезда Саратовской губ. – 24.06.1902) был бурлаком, кочегаром, машинистом на пароходе. 27 марта 1878 г. подал заявку на получение патента на изобретенный им «вагон с бесконечными рельсами» – прототип гусеничного трактора. Привилегию (патент) № 2245 получил осенью 1879 г. Первый в мире гусеничный трактор (на паровом ходу) был им сделан в конце 1880-х гг. В 1889 и 1896 гг. как изобретатель трактора награжден медалями Саратовской и Нижегородской выставок. Немцам, просившим Блинова продать «самоход» для организации серийного производства, он отказал, а в своей стране его не поддержали. Газета «Волгарь» писала про историю с самоходом Блинова: «Вся беда в том, что русские изобретатели – русские. У нас нет доверия к собственным творческим силам».

Двигатель внутреннего сгорания



В 1887 г. Борис Григорьевич Луцкой (Луцкий; 1865 г. в с. Андреевка под Бердянском Таврической губернии – 1920). запатентовал двигатель внутреннего сгорания. Ему принадлежит создание первого в мире автомобильного двигателя с вертикальным размещением цилиндров. Учился в гимназии в Севастополе, после окончания в 1882 г. поступил в Мюнхенский политехнический институт. Автор бензиновых моторов для автомобилей Даймлер (Даймлер–Луцкой), строил двигатели для русских боевых кораблей. Штампованная стальная рама, зажигание от магнето «на отрыв», Т-образная головка цилиндров, 4-цилиндровый вертикальный блок двигателя, ножной акселератор вместо ручного, поставленный перед двигателем радиатор – вот лишь небольшой перечень изобретений Бориса Луцкого. Бронеавтомобиль с бензиновым мотором Луцкой изобрел в 1900 г. (до этого были бронированные паровые машины). Участвовал в организации производства и поставок автомобилей Даймлер–Луцкой для России. В 1912 г. журнал «Воздухоплаватель» информировал читателей: «24 февраля днем на аэродроме в Иоганнстале ... авиатор Гирт совершил один и с пассажиром весьма удачные пробные полеты на величайшем аэроплане в мире, построенном русским изобретателем Борисом Луцким... Аппарат развивает скорость до 150 км/ч и напоминает в полете огромную птицу. Гирт обогнал сегодня на этом аппарате все прочие участвовавшие в полетах аэропланы, казавшиеся неподвижными в сравнении с новым аппаратом».

Электродуговая сварка

Термоядерная авиационная бомба, разработанная в СССР в 1956-1961 гг. группой физиков-ядерщиков под руководством академика Академии наук СССР И. В. Курчатова изобрели самую мощное оружие «Царь Бомба»

Огненный шар, образовавшийся в результате взрыва, имел диаметр около 4,6 км. В теории, он мог дорости до поверхности земли, но благодаря отражённой ударной волне этого не произошло. Световое излучение привело бы к ожогам 3-й степени всем, кто находился в 100 км от цели. Образовавшийся гриб достиг 67 км. в высоту, а его диаметр у верхнего яруса достиг 95 км. Волна атмосферного давления после взрыва трижды обогнула землю, двигаясь со средней скоростью в 303 м/с (9,9 градусов дуги круга в час). Люди, находившиеся в 1000 км. от взрыва, почувствовали его.



Зенитный ракетный комплекс ПВО средней дальности **С-350 50Р6А "Витязь"** разработан в ГСКБ концерн ПВО "Алмаз-Антей". Разработка **ЗРК "Витязь"** начата в 2007 г. с планами принятия на вооружение в 2012 г. Главный конструктор

комплекса - Илья Исаков.



- Конец