

Допущено Министерством образования и науки
Российской Федерации

к использованию в учебно-воспитательном
процессе различных образовательных учреждений



ЛЕВША



12

ЛЕВША

ПРИЛОЖЕНИЕ

К ЖУРНАЛУ «ЮНЫЙ ТЕХНИК»

ОСНОВАНО В ЯНВАРЕ 1972 ГОДА

2024

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Музей на столе

ПАРОВОЗЫ ПРОШЛОГО. СЕРИЯ «Н» 1

Вместе с друзьями

СЕКРЕТЫ СТАРЫХ МОРЕХОДОВ 4

«УШАСТИК» С МОТОРОМ 6

Полигон

САНКИ С КОЛЕСАМИ 10

Электроника

НОВОГОДНЯЯ ЗВЕЗДА

НА МИКРОКОНТРОЛЛЕРЕ 12

ЕЛОЧКА ИЗ СВЕТОДИОДОВ 13

Игротека

ТРИ ВОПРОСА И СЕМЬ УГОЛКОВ 15

ПАРОВОЗЫ ПРОШЛОГО СЕРИЯ «Н»



В конце позапрошлого столетия промышленность и торговля выросли и железные дороги России перестали справляться с возросшим потоком грузов. Слабым звеном оказались паровозы. При расследовании, например, крушения царского поезда, произошедшего 17 октября 1888 года около станции Борск, экспертной комиссией была установлена большая перегрузка подвижного состава. Поэтому Министерство путей сообщения поручило в 1890 году управлению Николаевской железной дороги спроектировать и построить на Александровском заводе пассажирский паровоз, который мог бы водить поезд весом около 400 т со скоростью до 80 км/ч.

Для этого нужно было создать новый, мощный, быстроходный и экономичный паровоз с большим котлом, а главное — с увеличенным сцепным весом ведомых колес. Решили перейти к типу локомотива с тремя спаренными осями, и это явилось новым этапом в развитии железнодорожного транспорта.

Стоит отметить, что у России уже был опыт постройки паровоза с тремя спаренными осями. Впервые в мире такие паровозы (тип 1 — 3 — 0) были построены на Коломенском машиностроительном заводе еще в 1878 году для Уральской горнозаводской железной дороги. В других странах паровозы такого типа, кстати, начали появляться лишь спустя 14 лет.

Проект паровоза был разработан при участии одного из крупнейших специалистов отечественного паровозостроения, профессора Н. Л. Шукина. По новому проекту уже в 1892 году было

МУЗЕЙ НА СТОЛЕ