

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КУЛИБИН

(Окончание.
Начало на 1-й стр.).
**СПОСОБНЫЙ
УЧЕНИК**

Чутьё не обмануло меня. Мой собеседник — действительно настоящему увлечённому человеку.

...Ещё три года назад, вернувшись с летнего отдыха в оздоровительном лагере, Стас познакомился с эсцэбистом станции Кромская Александром Жилиным (эсцэбист — железнодорожная специальность, которая берёт своё название от аббревиатуры СЦБ — сигнализация, централизация и блокировка). Вместе с новым знакомым Стасик много времени стал проводить на железной дороге, интересуясь устройством пути, стрелочных переводов, светофоров и т.п.

Вскоре Стас познакомился и с другими специалистами станций Орёл, Кромская, Цон. Железнодорожники, видя любознательность подростка, стали посвящать его во все тонкости работы.

Одновременно Стас приступил к изучению технической литературы. К примеру, на книжной полке у него имеются такие книги, как "Аппаратура железнодорожной автоматики и телемеханики", "Схемы электрической централизации промежуточных станций", и целый ряд других изданий. Таким образом, уже очень скоро Стас накопил такой багаж знаний, что начал помогать эсцэбистам в их работе, выполняя различные поручения. Вскоре слух о способностях юноши дошёл и до некоторых руководителей Орловско-Курского отделения.

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
СТРОИТЕЛЬ**

Полученные знания о железнодорожном деле натолкнули Стаса на идею создать свою собственную стальную ветку. Парень попросил работников железной дороги отдать ему несколько отслуживших свой срок деталей и механизмов. Из них удалось сконструировать 15-метровую железную дорогу. Она состоит из 10 кусков рельсов и 23 шпал (для своей узкоколейки Стас распиливал стандартные шпалы пополам). К этой линии подключены два светофора, стрелочный перевод и путевой ящик. А через некоторое время парню подарили старый пульт-табло управления станцией (пульт-табло в точности копирует расположение станционных путей, светофоров и стрелочных переводов, а также показывает, какие пути заняты составами). Это

своей железной дороги. Трудно поверить в то, что 17-летний парень так изумительно разбирается в электронике и детально представляет себе работу всех железнодорожных механизмов!

Одновременно юный эсцэбист построил собственную дрезину. В качестве колёс для вагона были использованы "бараны" от "Волги", а электродвигатель взят со старого стрелочного перевода. Интересно, что все сварочные работы Стас также выполнил самостоятельно.

На творение рук юноши около года назад обратили внимание представители руководства столичной магистрали (они делали плановый осмотр Орловско-Брянской линии). Удив-



станции Цон во главе со старшим механиком станции В.И. Захаровым написали ходатайство в Москву. В нём выражалась просьба

механика"). Однако учиться Стасу пришлось платно. За каждое полугодие обучения ему необходимо перечислять по шесть тысяч рублей. Для скромного бюджета семьи, в которой живёт парень, эта сумма оказалась весьма серьёзной.

**НЕ ДАТЬ ЛИ
ЕЩЁ ОДИН
ШАНС?**

Правда, как рассказал Стас, учёба в железнодорожном техникуме у него не задалась. Впрочем, удивляться здесь нечему. Даже во время лекций парень регулярно продолжал бывать на железной дороге. И как итог — шесть задолженностей и множество пропусков занятий.

Так, проучившись полгода и поняв, что ситуация безвыходная, Стас вынужден был перейти в профессиональное училище № 10, где сейчас и учится на помощника машиниста. На вопрос: "Хотел бы ты вернуться снова в техникум?" мой собеседник однозначно ответил: "Конечно! Я просто мечтаю быть эсцэбистом! Я так быстро вынужден был уйти из техникума, что не успел приобрести железнодорожную форму. Обидно даже: у всех есть, а у меня — нет".

По словам заместителя директора железнодорожного техникума по воспитательной работе Г.Н. Жилиной, даже если Станислав и восстановится в техникуме, то не успеет нагнать упущенное время с учётом ликвидации задолженностей.

Но если парню дать шанс исправить ситуацию? Из разговора со Стасом было видно: он осознал, в чём состоит его ошибка, и готов наверстать упущенное. Найдутся ли люди, которые поручатся за юного талантливого изобретателя?

И здесь возникает другой — педагогический — вопрос: как построить нашу образовательную систему так, чтобы учёба и увлечение не стали для молодых людей взаимоисключениями? Может быть, стоит индивидуально подходить к учащимся, которые проявляют настоящий интерес к той или иной профессии? Нельзя ведь ставить вровень тех, кто по настоящему влюблён в свою профессию, и тех, кто поступает в учебные заведения ради отсрочки от армии или просто чтобы получить "корочку".

**НАЧАЛО
КРУПНОГО
ПРОЕКТА?**

Что же касается самого юного механика, то этим летом он планирует удлинить свою железную дорогу и соорудить от неё ответвление.

А вообще неплохо было бы, если бы железнодорожники поддержали идею создания в Орле настоящей детской железной дороги, как это было сделано ещё в советское время в ряде крупных городов. Больших затрат для этого не нужно. Вместе с тем строительство линии стало бы отличной практикой для тех, кто получает образование железнодорожника. Кроме того, детская железная дорога — великолепный аттракцион, способный приносить прибыль.

Максим ШАНЕНКОВ.



Фото Сергея МИРОНОВА.

сложный механизм Стас установил и подключил в небольшом сарае, подведя электричество от своего дома. С этого пульта Стас и управляет стрелочным переводом и двумя светофорами

лённые чиновники пообещали поддержать парня при поступлении в железнодорожные учебные заведения.

Слово своё руководители поддержали. Несколько работников

дать Стасу направление на учёбу в Орловский железнодорожный техникум. И направление такое из Москвы пришло (нашего героя рекомендовали на учёбу по специальности "Автоматика и теле-

ЛЕГЕНДАРНЫЙ МЕХАНИК

Со дня рождения Ивана Петровича Кулибина вчера исполнилось ровно 270 лет. Знаменитый изобретатель — уроженец Нижнего Новгорода. Появился на свет в семье мелкого торговца.



применявшихся ранее 50-60-метровых пролётов), предложив использовать оригинальные фермы с перекрёстной решёткой. В 1776 году построенная Кулибиным модель этого моста в одну десятую натуральной величины была испытана специальной академической комиссией. Проект получил высокую оценку зарубежных инженеров, но осуществлён не был. С 1801 года Кулибин трудился над вариантами металлического моста, однако и эти интересные разработки, несмотря на полную техническую обоснованность, были отклонены правительством. Всего изобретатель создал три варианта деревянных и три варианта металлических мостов.

С ранних лет Иван обнаружил исключительные способности к изготовлению различных механических устройств. Особое внимание уделял изучению часовых механизмов. В 1764 — 1767 годах создал часы в форме яйца, представлявшие собой самый сложный механизм автоматического действия. Эти часы Кулибин преподнёс в 1769 году Екатерине II, которая назначила его заведующим механической мастерской Петербургской академии наук. Здесь Кулибин сконструировал "планетные" карманные часы, применив в них компенсационное устройство новой системы: кроме часов, минут и секунд они показывали месяцы, дни недели, времена года, фазы Луны. Кулибиным также были созданы проекты башенных часов, миниатюрных часов в перстне. Иван Петрович разработал новые способы шлифовки стекол для изготовления микроскопов, телескопов и других оптических приборов.

В 1770-х годах Кулибин спроектировал деревянный одноарочный мост через реку Неву с длиной пролёта 298 метров (вместо

девичьей комиссией. Проект получил высокую оценку зарубежных инженеров, но осуществлён не был. С 1801 года Кулибин трудился над вариантами металлического моста, однако и эти интересные разработки, несмотря на полную техническую обоснованность, были отклонены правительством. Всего изобретатель создал три варианта деревянных и три варианта металлических мостов.

В 1779 году Иван Петрович сконструировал знаменитый фонарь (прожектор), дававший при слабом источнике мощный свет. Это изобретение было использовано в промышленных целях для освещения мастерских, судов, маяков и т.д.

Кроме того, Кулибиным была изготовлена (в 1791 году) повозка-самокатка, в которой он применил маховое колесо, тормоз, коробку скоростей, подшипники качения и т.д. Повозка приводилась в движение человеком, нажимавшим на педали. В том же году изобретатель разработал конструкцию "механических ног" — протезов (этот проект после войны 1812 года был использован одним из французских предпринимателей). В 1793 году построил лифт, поднимавший с помощью винтовых механизмов кабинку, создал оптический телеграф для передачи условных сигналов на расстояние (1794 год).

В 1801 году Кулибин был уволен из академии и вернулся в Нижний Новгород. Здесь он разработал способ движения судов вверх по течению рек и в 1804 году построил водород, работу над которым он начал ещё в 1782 году. Испытания показали полную пригодность и экономичность таких судов, однако и это изобретение Кулибина не было использовано, а само судно через некоторое время было продано на слом. К этому же периоду относятся работы Кулибина по применению паровой машины для движения грузовых судов.

Добавим также, что И.П. Кулибин — автор многих других проектов (приспособление для расточки и обработки внутренней поверхности цилиндров, машина для добычи соли, сепла, различные мельничные машины, водяное колесо оригинальной конструкции, фортепиано и др.). В последние годы жизни русский инженер находился в крайне тяжёлых материальных условиях. Умер Иван Петрович в 1818 году.