

**М. М. Бесхмельніцина**

## **Ломоносов Юрій Володимирович**



**ЛОМОНОСОВ Юрій Володимирович** (24. 04. 1875, Москва – 19. 11. 1952, м. Монреаль, Канада) – фахівець у галузі тепловозобудування. Професор (1904). Закін. С.-Петербур. інститут інж. шляхів сполучення (1898). Працював на Харків. паровозобуд. заводі та Харків.-Микол. залізниці; від 1899 – викл. Варшав. політех. інституту, де читав курс теорії керування локомотивами. Від 1901 на запрошення [В. Кирпичова](#) читав курс парових локомотивів у Київ. політех. інституті, де одразу був обраний на професор. посаду. У квітні 1905 захистив доктор. дис. з проблем динаміки локомотивів. Л. – засн. вітчизн. тепловозобудування, створив наук. напрям – теорія тяги тепловозів, розробив наук. засади експлуатації залізниць, вивчав проблему заміни парового двигуна у рухомому складі на тепловозну тягу. Від 1907 – у Відділі тяги Катеринослав., а пізніше – Ташкент., Микол. залізниць. Від 1911 читав курс парових локомотивів у С.-Петербур. інституті шляхів сполучення та обійняв посаду голови директорату залізниць у Міністерстві шляхів сполучення. Від 1917 працював у Тех. комітеті Нар. комісаріату шляхів сполучення, був організатором впровадження дизель-електр. локомотивів на залізницях Росії. До осені 1919 перебував із дипломат. місією у США, у листопаді того ж року відрядж. до Берліна для організації закупівлі нім. та швед. паровозів. 1923–24 у Німеччині займався створенням вітчизн. тепловоза з електр. передачею тяги, випробування якого пройшли успішно і високо оцінено вітчизн. та закордон. спеціалістами. 4 лютого 1925 тепловоз Юе-001 був занес. до реєстру діючих локомотивів залізниць СРСР. 1924–25 Л. жив і працював у Берліні, регулярно відсилав звіти про діяльність місії та свої контакти з нім. підприємствами. За кордоном розробив т. зв. формулу Л. для визначення економічності залізнич. перевезень. 1927 переїхав у м. Кембридж (Велика Британія), де разом з [П. Капіцею](#) намагався отримати патент на

фрикційне зчеплення та електромех. автомат. гальмівну систему тепловоза. Проте 1932 ця конструкція була запатентована у СРСР без згадки імені Л. Його заслуги почали замовчувати, у пресі 1930-х рр. Л. звинуватили у зраді, його ім'я було виключене з усіх рад. «версій» історії залізниць. У лютому 1929 перебрався до США, де сподівався випробувати на практиці свої останні теор. розробки, одак працевлаштуватися йому так і не вдалося. У квітні 1930 Л. повернувся до Великої Британії, сподіваючись отримати академ. підтримку з боку Кембридж. університету. Він став чл. Інституту інж. механіків Британ. асоц. розвитку науки, Королів. інституту міжнар. справ. Після публікації 1933 кн. «Введение в механику железных дорог» його репутація інж. хоч і зросла, проте одним з небагатьох реалізов. проектів була конструкція сіножатки, створ. на основі деяких елементів конструкції першого дизел. локомотива. 1938 прийняв громадянство Великої Британії. 1948 переїхав до Канади.

## Основні праці

Наивыгоднейший состав товарного поезда. К., 1904; Научные проблемы эксплуатации железных дорог. О., 1912; Технические перспективы железнодорожного транспорта в ближайшее время. Москва, 1924; Ликвидационное бюро по постройке и испытанию тепловозов Юэ, Юм, Юн. Берлин, 1927.

## Рекомендована література

1. Норманн Э. А. Тепловоз профессора Ю. В. Ломоносова – первенец советского и мирового тепловозостроения // Вопр. истории естествознания и техники. 1985. № 4.

### Покликання на статтю:

Ломоносов Юрий Владимирович / М. М. Бесхмельніцина // Енциклопедія Сучасної України [Електронний ресурс] / Редкол.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк [та ін.]; НАН України, НТШ. – К. : Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2016. – Режим доступу: <https://esu.com.ua/article-56377>

2001-2023 © Ця енциклопедична стаття захищена авторським правом згідно з чинним законодавством України ([докладніше](#)).