

В этот же период паровозоконструкторская контора начала работы по проектированию тепловоза, идею которого предложил Ядов.

Проект краснопутиловского тепловоза был позднее помещен в специальном сбор-

нике, выпущенном по решению жюри всесоюзного конкурса.

Последним проектом А.С. Раевского был паровоз 2-4-0 М с трехцилиндровой машиной, осуществленный по измененному проекту после его смерти.

Заключение

Вся история Путиловского паровозостроения, в сущности, была гонкой за новыми моделями. Выработав модель, завод получал первый небольшой заказ на паровоз этого типа, но в массовое производство его часто передавали другим заводам. Еще Данилевский, сталкиваясь с этим явлением, не раз говорил заказчикам, что Путиловский завод «отдувается» за все русское паровозостроение. Ему приходилось изобретать, а плоды пожинают другие.

«Тут какое-то горе от ума, – взывал Данилевский и требовал справедливости. – Дайте нам валовой заказ на нашу собственную модель!»

Паровозостроение надолго заняло одно из главных мест в производстве Путиловского завода. Ни один завод в России не выпускал паровозов в таком количестве и разнообразии. Но нужно было

предвидеть то время, когда никакая изобретательность не поможет, и первое место в паровозостроении придется уступить, да и само паровозостроение станет прошлым.

Список использованной литературы

1. История Путиловского завода 1801-1917 : Издательство социально-экономической литературы. – М., 1961. – С.38–40.
2. Юбилейный альбом «К столетию Путиловского завода 1801-1901 гг.». – С.-П. Издание Путиловского завода, 1902.
3. Януш Л.Б. Русские паровозы за 50 лет : Ленинградское отделение машгиза: Редакция литературы по машиностроению. – М.-Л., 1950.
4. История Кировского завода 1917-1945 : Мысль, М., 1966. §



30 марта исполняется 60 лет техническому директору ОАО «УК ЕПК» Владимиру Григорьевичу Осипову.

Владимир Григорьевич родился в 1956 году. В июне 1978 года окончил Томский политехнический институт, после чего получил направление в Москву на подшипниковый завод (ГПЗ-1). Начал свою трудовую деятельность мастером цеха точных подшипников, в 1981 году был назначен начальником цеха точных подшипников, в 1998 году перешел на работу в дирекцию завода заместителем генерального директора по производству. В 2002 году занял пост генерального директора ГПЗ-1. С 2014 года перешел на работу в ОАО «УК «ЕПК» техническим директором.

Вот, что вспоминает сам юбиляр о начале подшипникового производства в России: «На производстве я интересовался всем,

знал, как наладить каждый станок. Начиная с 80-х годов мы получали эшелоны нового оборудования из ГДР и сами его запускали. Это было невероятно интересно». По его словам, сегодня ЕПК имеет технологию изготовления подшипника другого уровня. Закуплено оборудование в США, Германии, Испании, Италии, Китае, Тайване, Франции и т. д. Благодаря этому в Саратове создано новое литейное производство и суперсовременные кузнечные мощности в виде автоматической линии полного цикла.

Желаем Владимиру Григорьевичу сохранить тот заряд бодрости, которым он заряжает всех нас вокруг!

*С уважением,
коллектив ОАО «УК ЕПК»*