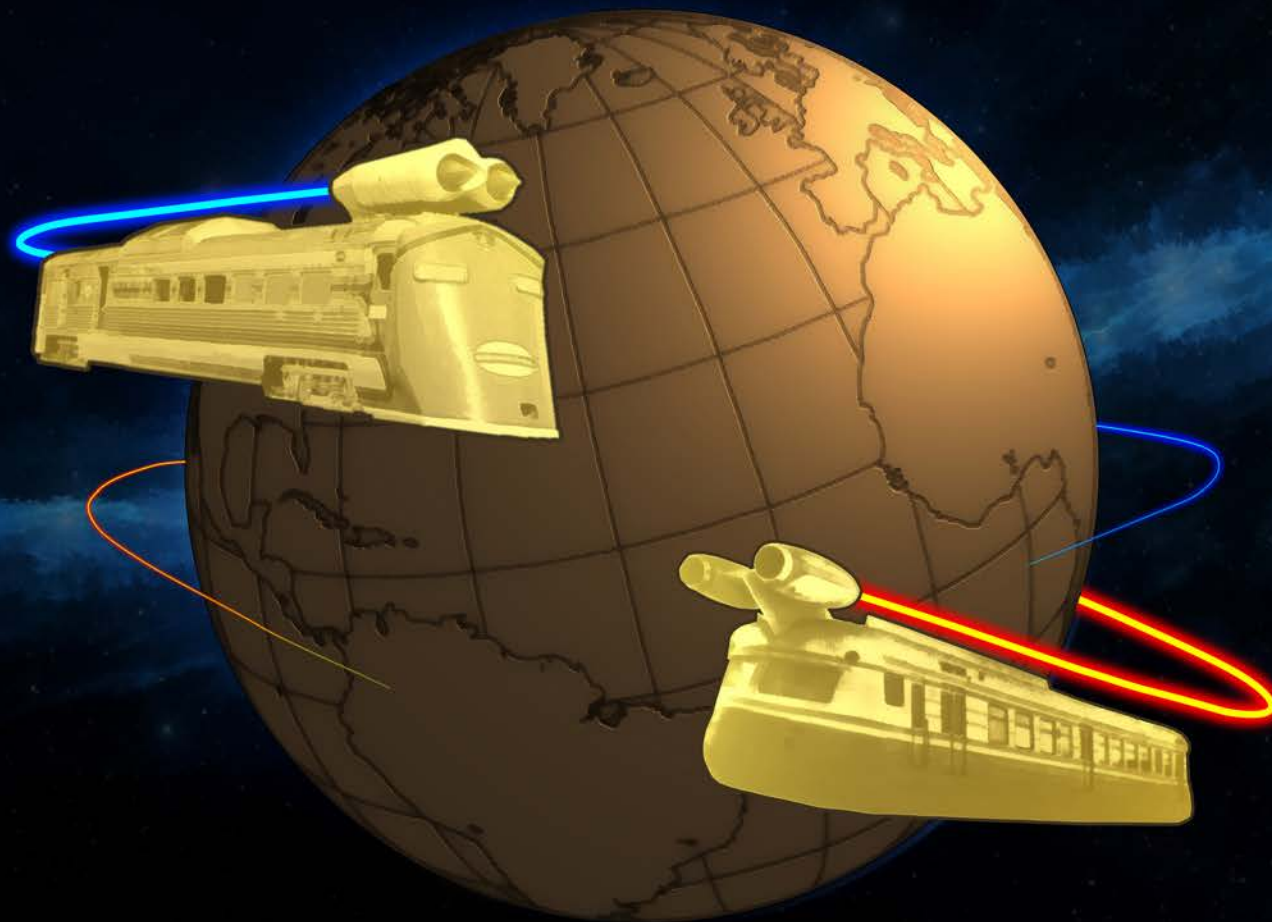


МЫ НЕ ТОРМОЗИМ НИ ПЕРЕД КЕМ



Случалось ли вам видеть как Слон несется по карте на безумной скорости? Нет? Если честно, мне тоже не приводилось. Наблюдать за ходом Слона это занятие сродни медитации или наблюдению за ростом травы. Это процесс не для всех - лишь для Избранных, для тех, кто смог найти свой внутренний мир и баланс между фармом и весельем. Я не из тех. При виде Слона у меня возникает желание его ускорить. Может, хороший пинок заставит его разогнаться? Хотя, вряд ли, это же Слон...

Сегодня мы познакомим вас с двумя весьма необычными локомотивами. Инженеры, разработавшие их, скорее всего руководствовались чем-то более значимым, чем простое желание выиграть соревнование или нафармить побольше. Или может кофе в тот день был особенно хорош. Но это все детали. Гораздо важнее то, что это два локомотива на реактивной тяге. Да-да, не газотурбинный привод генератора или колес, а самая настоящая реактивная тяга.

В 1966 году кому-то в Нью-Йорке пришла в голову идея приделать два реактивных ускорителя от межконтинентального бомбардировщика к дизельному локомотиву и посмотреть, что из этого выйдет. В результате появился **M-497 “Черный Жук” (Black Beetle)**. Его использовали в качестве тестовой платформы для сбора информации о поведении обычных рельсовых экипажей на обычных путях при высоких скоростях движения. Также этому локомотиву принадлежит до сих пор не побитый рекорд в США - 295,6 км/ч на рельсах. Позже тестовое оборудование было снято, и локомотив вернулся в эксплуатацию.

В 1970 году перед советскими инженерами была поставлена непростая задача: создать электропоезд с конструкционной скоростью 200 км/ч. Для решения задачи был создан вагон-лаборатория, с помощью которого проводилось изучение поведения пары колесо/рельс на больших скоростях. Во избежание искажений вносимых ведущими колесными парами, разработчики пришли к решению использовать реактивную тягу. Сие создание получило название **СВЛ - скоростной вагон-лаборатория**. Как и его заокеанский собрат, СВЛ использовали для сбора экспериментальных данных, а также для подтверждения верности теоретических выкладок. СВЛ принадлежит рекорд скорости на колее 1520 мм (в основном это территория бывшего СССР) - 250 км/ч. Позже ходовая часть СВЛ была изменена для наблюдения таких явлений как резонансные колебания, дальнейшие эксперименты помогли подтвердить правильность разработанной математической модели. В 2008 году, после десятилетий проведенных в забвении, от СВЛ отрезали носовую часть корпуса и использовали её как элемент на памятной стеле в честь 110-летия Тверского вагоностроительного завода.

Эта листовка никоим образом не пытается вместить в себя все интересные детали об этих двух необычных поездах. Я надеюсь, что эта краткая заметка разбудила в вас интерес, а далее Гугл всемогущий вам в помощь.

Создатель данной листовки не претендует на историческую достоверность текста, да и иллюстрация, честно говоря, не особо-то соответствует тому, на что эти поезда способны или тому, как они были использованы.