

дзядзьку, і зрабілася кіраўніком Вялікага Княства Маскоўскага. Такім чынам, яна стала першай пасля вялікай княгіні Вольгі правіцельніцай адзінай рускай дзяржавы.

Яна не карысталася сімпатыямі баяр, як жанчына не маскоўскіх, а еўрапейскіх нораваў і выхавання. Бліжэйшым саюзнікам Алены быў яе жанаты фаварыт, князь Целяпнёў-Аўчына-Абаленскі. Гэтая сувязь выклікала незадавальненне ў баяраў. За выраз гэтых настрояў князь Міхаіл Глінскі быў пасаджаны пляменніцай ў турму.

Урад вялікай княгіні праводзіў палітыку цэнтралізацыі дзяржавы. У гады яе праўлення рускае войска атрымала шэраг бліскучых перамог, у тым ліку ў час руска-літоўскай вайны 1534–1537 гадоў. У 1536 годзе дабілася ад польскага караля Жыгімонта I выгаднага для Расіі міра. Швецыя абавязала не дапамагаць Лівонскаму ордэну і Вялікаму Княству Літоўскаму.

Найбольш важным момантам у праўленні Алены Глінскай з’яўляецца правядзенне грашовай рэформы (пачата ў 1535 годзе). Яна фактычна ўввела ў Маскоўскім княстве адзіную валюту. Гэта была срэбраная манета.

Памерла Глінская ў 1538 годзе. Існуе версія аб яе атручванні Шуйскімі, што пацвярджаецца апошнімі даследаваннямі. Але факт атручвання да гэтага часу не прызнаны гісторыкамі як бяспрэчны і не выклікаючы сумненняў. Яна пахаваная ў Вазнясенскім жаночым манастыры ў маскоўскім Крамлі.

Алена Глінская назаўсёды засталася вялікай рэфарматаркай у гісторыі Расіі, але і па сённяшні дзень на яе Радзіме няма ні помніка, ні нават вуліцы, якія б былі названыя ў гонар гэтай знакамітай жанчыны.

Спіс выкарастаных крыніц

1. Шикман А.П. Деятели отечественной истории. Биографический справочник. – Москва, 1997.
2. Вольдемар Балязин. Занимательная история России. – Москва, 2001.

УДК 001. 894: 62

РУДОЛЬФ ДИЗЕЛЬ: «ИНЖЕНЕР МОЖЕТ ВСЁ»

*Студент – Атымуратов М.Д., 24 мо, 1 курс, ФТС
Научный*

*руководитель – Гринцевич Т.И., к.фил.н., доцент
УО «Белорусский государственный аграрный технический
университет», г. Минск, Республика Беларусь*

Аннотация. Статья посвящена великому немецкому изобретателю Рудольфу Дизелю, человеку, который создал двигатель, завоевавший весь мир.

Ключевые слова: инженер, изобретатель, дизельный двигатель, топливо, патент.

Этот человек создал двигатель, завоевавший мир, двигатель, который сегодня знают все – железнодорожники, шоферы, моряки. Когда говорят "дизель", уже никто не воспринимает это слово как фамилию, только как двигатель. А ведь был такой человек. Такой счастливый и такой несчастный.

Рудольф Христиан Карл Дизель (нем. Rudolf Christian Karl Diesel) – немецкий инженер, создатель двигателя внутреннего сгорания, названного его именем, родился в немецкой семье, эмигрировавшей во Францию 18 марта 1858 г.

В 1870 году из-за начавшейся франко-прусской войны всю семью выслали в Англию, откуда родители Рудольфа отправили его заканчивать образование в Германию – сначала в Аугсбург, а затем в Высшую Техническую школу в Мюнхене, которую Рудольф закончил с отличием.

Большой удачей для него стало покровительство известного инженера Карла фон Линде, устроившего Дизеля на работу в парижское отделение своей фирмы в 1880 году. Долгие годы Рудольф работал над созданием такого двигателя, в котором бы воздух сжимался таким образом, чтобы создавалась необходимая для воспламенения температура при соединении воздуха с топливом.

В 1890 году фирма Линде перевела Рудольфа Дизеля в берлинское отделение. Здесь он представил расчеты и теоретическое обоснование своей идеи, в 1892 году получил патент. В 1897 году был продемонстрирован двигатель мощностью 25 лошадиных сил. Высокоэффективный двигатель заинтересовал фирму Круппа, машиностроительные заводы Аугсбурга и многих других.

Впервые такой четырехтактный двигатель был построен в 1897 году. К Дизелю пришла слава. Его двигатель внутреннего сгорания находил все новое применение. Многие страны приглашали к себе изобретателя. В 1910 г. Дизеля восторженно встречала Россия, несколько позже – Америка.

В том же 1897 году на заводе в Аугсбурге был создан первый дизельный двигатель. Это был двигатель высотой в три метра, который развивал 172 об/мин, имел диаметр единственного цилиндра 250 мм, ход поршня 400 мм и мощность от 17,8 до 19,8 л.с., расходуя при этом 258 г нефти на 1 л.с. в час. Термический КПД был у него 26,2 %, намного выше, чем имели паровые машины.

Таким образом, этот двигатель получил народное признание и когда он был представлен на выставке паровых машин 1898 года в Мюнхене, лицензии на его производство раскупались просто нарасхват. Дизель сразу же разбогател. Надо отметить, что при этом ни один дизель ещё не работал.

Но всё это заканчивается, когда появляются первые дизели, которые оказываются не в состоянии работать из-за множества недоделок, сделанных на заводах. Ведь производство дизеля требовало высокой точности изготовления деталей, а также использование новых жаропрочных материалов, что не могли себе позволить многие существующие на тот момент предприятия.

В Германии поднимается волна жёсткой критики в адрес Дизеля и его изобретения. Некоторые изготовители начинают утверждать, что дизель не может изготавливаться серийно. Всё это подогревается угольными магнатами и коллегами-завистниками. Аугсбургская фабрика, принадлежащая Дизелю, обанкротилась, ему перестали выплачивать отчисления по патентам.

В итоге Дизель был вынужден обратиться за помощью в другие страны. Он смог наладить отношения с промышленниками Франции, Швейцарии, Австрии, Бельгии, России и Америки.

Альфред Нобель, крупный нефтепромышленник в 70–80 гг. XIX века, купил у Рудольфа Дизеля права на производство и продажу его двигателей в России. А в 1898 г. Эммануил Нобель, переориентировал производство петербургского завода Нобелей на изготовление дизелей.

Также в 1908 году Дизель пытался создать дизельный двигатель для использования его на автомобилях, однако опыт не удался.

Несмотря на этот провал, к Рудольфу Дизелю вернулось признание на родине, где ему в присутствии императора Вильгельма II был вручен диплом о присвоении почетного звания доктора-инженера. А также он был задействован в создании нового секретного оружия – огнемёта и занимался зажигательными смесями. В то же время продолжал совершенствовать конструкцию реверсивного судового четырехтактного мотора и добился положительного результата. Этой его работой заинтересовались в Великобритании, куда он был приглашён в августе 1913 года.

Вечером 29 сентября 1913 года лайнер "Дрезден", на борту которого находился Рудольф Дизель, покинул гавань Антверпена. В 11 часов вечера, после ужина в ресторане, учёный пожелал своим спутникам спокойной ночи и отправился в свою каюту. Утром она оказалась пустой. Все поиски на судне не привели к успеху. И только через десять дней команда маленького бельгийского лоцманского катера обнаружила труп. Моряки сняли с распухших пальцев погибшего кольца, в карманах нашли кошелек, фуляр для очков, карманную аптечку, а труп, следуя морскому обычаю, погребли в море. Прибывший в Бельгию сын Рудольфа Дизеля подтвердил, что все эти вещи принадлежали его отцу.

Эта загадочная смерть повлекла за собой море сплетен и различных версий. До сих пор смерть Рудольфа Дизеля остаётся одной из загадок XX столетия. Но ни для кого не является секретом, что этот человек внес огромный вклад в развитие научно-технического прогресса всего человечества.

Немногие учёные и инженеры добиваются своей деятельностью того, чтобы их фамилия писалась с маленькой буквы. Многие современные люди, произнося распространённое слово "дизель," никак не связывают этот тип двигателя внутреннего сгорания с конкретным человеком.

Рудольф Дизель – знаменитый немецкий конструктор, увековечивший свою фамилию изобретением совершенно оригинальной конструкции силового агрегата, получившего распространение не меньшее, чем обычные, карбюраторные двигатели внутреннего сгорания.

И хотя его жизнь окончилась так трагически, многие годы он подвергался нападкам и травле, его имя связывали и какими-то мифическими шпионскими сюжетами, тем не менее именно этот двигатель победно шествует по планете, движет автомобили, самолеты, танки, подводные лодки.

Список использованных источников

1 Рудольф Дизель – человек-двигатель [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://automotivehistory.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=85&Itemid=129. – Дата доступа: 12.05.2020.

2 Великие немецкие изобретатели. Изобретатель двигателя Рудольф Дизель [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lgroutes.com/Famous/Originator/Diesel.html>. – Дата доступа: 12.05.2020.

УДК 821.161.3

ЖЕНСКОЕ ЛИЦО ВОЙНЫ (ПО ПРОИЗВЕДИЕНИЯМ Б.Л. ВАСИЛЬЕВА и С.А. АЛЕКСИЕВИЧ)

*Студенты – Рыбаков А.М., 40 тс, 2 курс, ФТС;
Алланазарова Д.Б., 17 эо, 2 курс, ФПУ*

*Научный
руководитель – Гринцевич Т.И., к.фил.н., доцент
УО «Белорусский государственный аграрный технический
университет», г. Минск, Республика Беларусь*

Аннотация. Проза о Великой Отечественной войне – это особая глава в послевоенной художественной литературе. На материале широко известных произведений писателей Б.Л. Васильева и С.А. Алексиевич рассматривается тема женской судьбы на войне.

Ключевые слова: война, женщина, героизм, роман голосов, военная проза.

«У войны не женское лицо» – эти слова, точно передающие безжалостную, противоестественную суть любой войны, давно стали крылатыми. Вообще, война – явление не только не женское, но и не человеческое. Однако особенно ярко ее смертоносная сущность воспринимается в противопоставлении с женщиной, которая всегда являлась воплощением любви, тепла, материнства.

Именно об этом повесть Б. Васильева «А зори здесь тихие». Этот писатель – один из немногих, кто затронул тему женской судьбы на войне. Особенно важно то, что героини Васильева находятся не в тылу, а воюют на фронте, наряду с мужчинами защищая родину от фашистов.

Каждая из этих женщин – личность. Автор подчеркивает это, подробно рассказывая об их довоенной жизни.