



**Днепропетровский национальный университет
железнодорожного транспорта имени академика
В. Лазаряна**



Блохин Евгений Петрович

Серия «Профессора ДНУТа»

Евгений Блохин

Научно-педагогическая и общественная деятельность

Можно сказать, что Евгений Петрович Блохин принадлежал к роду, тесно связанному с железной дорогой. В начале XX века его дед, Дмитрий Иванович Блохин, начал работать на железнодорожной станции Бердянск. В XIX – на юге Украины возникли крупные хозяйства по выращиванию зерна, они давали 80 % общероссийского экспорта зерновой продукции. В связи с этим возникли, так называемые, хлебные порты на берегу Азовского и Чёрного морей. Так что, и порт, и железнодорожная станция в Бердянске давали работу многим людям. Зарабатывал Дмитрий Иванович неплохо, и это давало возможность обучать сына Петра в Бердянском коммерческом училище. Однако после окончания в 1920 году коммерческого училища устроиться на работу бухгалтером, счетоводом было практически невозможно. Юг Украины в эти годы представлял собою постоянное поле битвы. Тут действовала армия батьки Махно, белая армия адмирала Врангеля, красная армия под командованием М. Фрунзе. Вот почему Пётр Блохин в эти годы работал там, где была возможность заработать на хлеб: на ремонте железной дороги, в сельском кооперативе, счетоводом в Гуляйполе. Постоянные лишения, тревоги, бытовая неустроенность подорвали здоровье Петра Дмитриевича. Пришлось долго лечиться, к тому же в его семье в 1928 году родился сын, которого назвали Евгением. Надо было думать о постоянном месте жительстве, о постоянной работе. Наконец, в Пологах его назначили директором семилетней школы, которая входила в систему учебных заведений, подчинённых управлению Екатеринбургской железной дороги.

В 1930 году в Днепропетровске был создан институт инженеров железнодорожного транспорта, руководство которого создало сеть подготовительных пунктов, где работающая молодёжь получала знания, необходимые для поступления в ДИИТ. Именно такие подготовительные курсы начали работать в Пологовской школе.

В отделе учебных заведений управления железной дороги, да и в ДИИТ'е заметили исполнительного, грамотного директора школы. Так, в 1932 году Пётр Дмитриевич стал заместителем начальника рабочего факультета ДИИТ'а.

Семья Блохиных жила в доме на проспекте Пушкина. Сын Евгений учился хорошо. Учителя хвалили его за начитанность, активность, любознательность.

С 23 июня 1941 года Пётр Дмитриевич собирался пойти в отпуск. Вместе с сыном Евгением обсуждали, что взять с собой в отпуск. Правда, в ДИИТ'е Петра Дмитриевича предупредили, что после отпуска он останется без работы, так как рабочий факультет ликвидировался. В управлении железной дороги обещали трудоустроить его после окончания отпуска, но тут наступила чёрная дата – 22 июня 1941 года. Началась война. Конечно, ни о каком отпуске не было и речи. Очень быстро Днепропетровск оказался в прифронтовой зоне. Надо было думать об эвакуации. Но эвакуировались коллективы, а

Пётр Дмитриевич, фактически, уже нигде не работал. И он принимает неординарное решение: переводится с заочного отделения ДИИТ'а, где он обучался, на дневное, с тем, чтобы вместе с институтом эвакуироваться. Да и начальнику института профессору В. А. Лазаряну нужен был помощник в организации всех неотложных дел. Однако вскоре Петра Дмитриевича забрали на работу в управление железной дороги. Так что, эвакуировалась семья Блохиных вместе с коллективом управления Сталинской железной дороги.

Семья Блохиных оказалась в Ташкенте. Пётр Дмитриевич работал на железной дороге. Свою заветную мечту получить высшее образование он не оставил и в годы войны. Правда, пришлось заканчивать заочно не ДИИТ (он находился в Новосибирске), а Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта. Не бросил учёбу и сын Евгений: он стал обучаться в вечерней школе рабочей молодёжи. Жить в Ташкенте было трудно. Эвакуированных громадное количество, жилья не хватает, на рынке дороговизна, поэтому Евгений начал работать в железнодорожном депо, где освоил профессию токаря. Именно работая в депо, Евгений осваивал знания в области механического дела, руками приобретая неоценимый опыт, физически ощущая, что такое металл, его твёрдость, упругость, надёжность. Как правило, норму Евгений перевыполнял. Дёповская стенная газета ставила Евгения в пример другим молодым токарям. Особенно хвалили за то, что Евгений старался учиться у старших, стремился повысить свою квалификацию, учился в вечерней школе. Поэтому окончание учёбы: отца – в институте и сына – восьмого класса стало в семье Блохиных маленьким праздником. Мама при активном участии дочери Виктории по этому случаю приготовила скромный, но всё-таки праздничный ужин.

В годы войны в местах эвакуации стихийно возникали своеобразные землячества. Так, в Ташкенте все днепропетровцы держались дружным сообществом: помогали друг другу, делились новостями с фронта, из Днепропетровска. Поэтому когда скорое освобождение Днепропетровска стало очевидным, в Ташкент пришло письмо из Новосибирска от начальника ДИИТ'а профессора Лазаряна В. А. с предложением ехать в Днепропетровск и восстанавливать родной институт.

25 октября 1943 года Днепропетровск был освобождён от немецко-фашистских оккупантов.

В Днепропетровск приехал представитель ДИИТ'а, который по поручению В. А. Лазаряна обследовал ДИИТ'овское хозяйство, определил объёмы восстановительных работ. Оккупанты взорвали корпус, где размещались библиотека, актовый зал, кинотеатр. Требовали ремонта общежития, разграблены были квартиры профессорского-преподавательского состава. Особенно больно было то, что, фактически, институт остался без библиотеки, да и в профессорских квартирах все книги были растащены, сожжены в печках, в так называемых «буржуйках».

Первые годы после эвакуации Пётр Дмитриевич работал директором Дома техники железной дороги. ДИИТ в эти годы интенсивно не только вос-

становливался, но и начал строительство громадного по тем временам нового учебного корпуса, который своим красивым фасадом в стиле древнегреческой архитектуры выходил на улицу (теперь проспект) Гагарина. Предполагалось, что институтская библиотека получит новые, просторные помещения, читальные залы, книгохранилище. Вот почему, зная организаторские способности П. Д. Блохина, начальник института В. А. Лазарян назначил его в 1951 год директором научно-технической библиотеки. Необходимо было возродить прежний авторитет библиотеки, которая ещё в довоенные годы признавалась в числе трёх лучших библиотек среди всех транспортных высших учебных заведений Советского Союза. Возглавлял коллектив библиотеки Пётр Дмитриевич Блохин вплоть до выхода на пенсию. Свою задачу он выполнил успешно: ДИИТ'овская библиотека вновь стала одной из лучших вузовских библиотек.

А вот перед сыном Евгением в 1944 году возникла другая проблема: продолжать ли учёбу в вечерней школе и одновременно работать на заводе, или получать среднее образование в дневной школе. На семейном совете было решено, что Евгений сдаёт экзамены за девятый класс экстерном, а затем начинает учиться в 10 классе. Полтора месяца Евгений штудировал учебники девятого класса и сдавал на «отлично» экзамены. 1944/1945 учебный год он начал учеником десятого класса средней школы № 81. Выпускные экзамены сдавали в 1945 году радостно, с большим энтузиазмом. Ещё бы! Только что закончилась война. Мы победили фашистских захватчиков, которые хотели превратить Украину в край, заселенный арийцами, которые считали себя высшей расой, господами, а нас – «недочеловеками».

Так уж получилось, что только один год эти десятиклассники были вместе. Но коллектив получился дружный. Евгений признавался в классе вожаком, заводилой, инициатором многих интересных дел. Поэтому когда Евгений подал заявление в ДИИТ, то три четверти класса тоже пожелали стать студентами-железнодорожниками. Правда, поступали на различные факультеты. Тут их интересы расходились. Евгений избрал механический факультет.

Вначале Евгений учился без особого увлечения. В группе были студенты, которые имели различный уровень подготовки: кто в оккупации не учился, кто пришёл после подготовительного отделения, были тут и фронтовики, демобилизованные по ранению. Поэтому на их фоне Евгений считался крепким «хорошистом». Коренной перелом в его учёбу внёс декан факультета Э. З. Воскобойник, который направил Евгения на практику помощником машиниста. Евгению повезло – его руководителем практики стал известный на Сталинской железной дороге машинист-новатор А. М. Семькин. Он не только посвятил юношу в секреты своей профессии, но сумел привить любовь к ней. Теперь Евгений воспринимал паровоз как живое существо, как сложный механизм. Вплоть до последних дней своей жизни профессор Блохин гордился тем, что свои десять тысяч километров он наездил, успешно справляясь с обязанностями машиниста локомотива.

После этой практики на курсе появился новый студент. Теперешний Блохин интересовался деталями вагонной, локомотивной техники, задавал такие вопросы преподавателям теоретической, строительной механики, что они не сразу находили правильный ответ. Всё это привело Евгения в научный студенческий кружок, в котором пылкий студент стремился найти ответы на волнующие вопросы. Его доклады на студенческих научных конференциях были признаны лучшими, а их автор дважды получал премии.

В 1949 году после окончания института Евгений Блохин получил назначение на работу в Нижнеднепровский железнодорожный узел, где вначале трудился машинистом, а затем – инженером по ремонту локомотивов. Отличное знание устройства паровоза помогло ему выявлять и качественно устранять неполадки в работе локомотива. Инженер Блохин наладил чёткую систему осмотра и ремонта, тщательно проверял качество проделанной работы. В течение одного года он дважды был премирован начальником дороги. Его портрет как лучшего работника локомотивного депо украшал Доску почёта. В соответствии с существующими тогда правилами Евгению предстояло отработать по месту назначения не менее трёх лет. Но на кафедре локомотивов для выполнения срочной научно-исследовательской работы необходим был инженер. Профессор Василий Николаевич Тверитин вспомнил о талантливом студенте, о его научных работах и добился через Министерство путей сообщения СССР перевода Евгения Блохина в ДИИТ.

Молодой инженер прекрасно понимал, что приход в науку означал постоянную работу над собой, над повышением своей квалификации. Он решил поступить в аспирантуру. Однако количество аспирантов в ДИИТ'е строго регламентировалось Министерством. Евгений решил поступать в аспирантуру горного института. Засел за учебники, специальную литературу. И вдруг неожиданная встреча с начальником ДИИТ'а – профессором В. А. Лазаряном. Тот умел и любил ошарашивать собеседника неожиданной новостью: – «А почему в горный? Почему не к нам? С каких это пор, Вы, молодой человек, так не взлюбили ДИИТ? Ах, нет мест! Ну, да ничего, я договорился с Министерством, нам дают дополнительно одно место в аспирантуре! Так что, готовьтесь сдавать экзамены у нас. Правда, это будет трудно, очень трудно!»

Вскоре Евгений стал аспирантом профессора В. А. Лазаряна. Так началась жизнь Евгения Петровича Блохина в науке. В 1957 году он защитил кандидатскую диссертацию. Ему было присвоено звание доцента. В 1958 году его учитель – профессор, член-корреспондент Украинской Академии Наук В. А. Лазарян оставил должность начальника ДИИТ'а. Он возглавил отдел прочности в академическом научно-исследовательском институте. В ДИИТ'е его научное направление продолжили его ученики. Кафедру строительной механики в 1960 году возглавил доцент Андрей Иванович Стукалов. Однако профессором кафедры Всеволод Арутюнович оставался до 1978 года, до конца своей жизни.

Поэтому коллектив кафедры всегда находился в «лазаряновском» интенсивном ритме. Все члены кафедры напряжённо работали в научно-

исследовательской лаборатории динамики и прочности подвижного состава, регулярно выезжали в научные командировки, проводили испытания первого локомотива на реактивной тяге. Именно кафедра строительной механики была примером не только в ДИИТ'е, но и среди технических вузов страны в деле использования вычислительной техники в научно-исследовательской работе.

Об интенсивности научной деятельности Е. П. Блохина свидетельствует то, что ежегодно Евгений Петрович публиковал 8-10 статей по актуальным проблемам механики подвижного состава. Результатом этой напряжённой работы стала докторская диссертация, защищённая в 1972 году. Уже как доктор технических наук по рекомендации академика В. А. Лазаряна возглавил Отраслевую научно-исследовательскую лабораторию динамики и прочности подвижного состава. Эта лаборатория была любимым детищем академика В. А. Лазаряна. Именно эта лаборатория, созданная в 1958 году в ДИИТ'е, стала авторитетным научным центром по исследованию продольных усилий в поезде в процессе движения, а также во время торможения. Лаборатория по заданию Министерства путей сообщения СССР проводила испытания новой железнодорожной техники, давала рекомендации проектно-конструкторским организациям. Среди научных коллективов ДИИТ'а коллектив лаборатории по объёму хозяйственных работ всегда занимала лидирующие позиции. Передав научное руководство лабораторией Е. П. Блохину, академик В. А. Лазарян был уверен, что его ученик сделает всё необходимое, чтобы лаборатория не только удержала свои позиции, но и продвинулась вперёд в своих научных поисках. Особенно известными, а главное, востребованными стали работы по применению системы автоматического управления локомотивами, предложения по усовершенствованию тормозов вагонов и локомотивов, введению новых норм и стандартов при проектировании железнодорожного подвижного состава. Е. П. Блохин предложил своим коллегам разработать оригинальный метод оценки прочности элементов конструкции вагонов. Применяя компьютерную технику, смоделированные сложные динамические процессы продольного характера, возникающие в момент пуска поезда, способствовали усовершенствованию железнодорожной техники. Применяя компьютерную технику, были смоделированы сложные динамические процессы продольного характера, возникающие в момент пуска поезда. Проведены исследования поведения порожних вагонов в тяжеловесных поездах, совместимости эксплуатации в одном составе грузовых и пассажирских вагонов, исследования по оценке реальных усилий, возникающих в тяжеловесном поезде, исследования поведения локомотивов при разных скоростях движения, на участках разной кривизны пути – всё это не только способствовало развитию теории механики движения тела, но и давало конкретные предложения по эксплуатации подвижного состава.

Невзирая на трудности работы вузов в 1990-е годы, коллектив лаборатории сумел сохранить свои позиции. Более того, профессор Е. П. Блохин со своим коллективом принял самое активное участие в создании первого украинского магистрального электровоза. Эта работа профессора Е. П. Блохина

была высоко оценена правительством – он стал лауреатом Государственной премии в области науки техники.

Вместе с тем, руководство института считало, что неуёмная энергия, поражающая работоспособность, инициативность Евгения Петровича использовалась не в полную силу. Да и сам профессор занимал настолько активную позицию в жизни, что он желал лично принимать участие во всех вопросах не только научной, но и учебной, воспитательной, административной работе.

В 1973 году его избрали заведующим кафедрой теоретической механики, которую он возглавлял в течение десяти лет. Коллектив этой кафедры состоял в основном из учеников академика В. А. Лазаряна, а в вопросах науки работал в тандеме с коллективами кафедры строительной механики и лаборатории динамики и прочности подвижного состава. Это давало возможность на высоком профессиональном и теоретическом уровне решать сложные технические задачи.

В 1971 году ДИИТ возглавил новый ректор – Виктор Агапиевич Каблуков. Перед ДИИТ'ом были поставлены новые ответственные задачи: необходимо было совершенствовать учебный процесс, открывать новые специальности, внедрять в научную работу и учебный процесс компьютерную технику, институт нуждался в строительстве новых учебных корпусов, общежитиях.

Всё это диктовало необходимость, чтобы институт возглавляла команда единомышленников. Вот почему в 1974 году профессор Е. П. Блохин был назначен первым проректором, отвечающим за организацию и качество учебного процесса. Проректором по научной работе стал доцент (с 1988 года профессор) О. М. Савчук.

Почти тридцать лет профессор Е. П. Блохин проработал первым проректором института, который в 1993 году получил статус университета. Особое внимание в своей проректорской деятельности Евгений Петрович уделял повышению квалификационного уровня преподавателей. За эти годы количество докторов с десяти человек возросло до пятидесяти. Все профилирующие кафедры возглавили профессора. Это позволило расширить объём научных исследований. В университете теперь действовало 16 научно-исследовательских лабораторий, многие из которых вели совместные разработки с коллективом лаборатории динамики и прочности подвижного состава.

Большую работу провёл ректорат по разработке и внедрению автоматизированной системы руководства высшим учебным заведением. Впервые в вузовской практике был введён постоянный компьютерный контроль выполнения индивидуальных планов студентами календарных планов, за качеством учёбы, посещением студентами занятий. Это давало возможность проректору Е. П. Блохину оперативно реагировать на любые нарушения учебного процесса. Поэтому когда через много лет, вначале двухтысячных годов, в вузах стали внедрять рейтинговую систему оценки знаний, для коллектива транспортного университета это не стало неожиданностью.

На посту проректора Е. П. Блохин большое внимание уделял совершенствованию производственной практики студентов. Именно ДИИТ в 1970-1980 годы стал инициатором совмещения работы студенческих трудовых отрядах с производственной практикой. Трудясь на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, возводя и ремонтируя мосты, работая помощниками машинистов, проводниками, студенты приобретали не только опыт производственной, но и организаторской, воспитательной работы. Совместная работа штаба студенческих отрядов с ректоратом, кафедрами, давала отличные результаты: фактически, ежегодно ДИИТовский студенческий отряд входил в число лучших как в масштабе СССР, так и Украины.

В сложные для экономики 1990 годы привели к сокращению базы для производственной практики. Многие вузы, фактически, её ликвидировали. Но благодаря громадным усилиям проректора Е. П. Блохина, его настойчивости в работе с Министерством, Управлениями железных дорог, предприятиями удалось отстоять эту важную форму обучения будущих инженеров. В период деятельности Е. П. Блохина на должности первого проректора института очень много было сделано по укреплению и развитию учебно-материальной базы: созданы на многих предприятиях филиалы кафедр, каждая кафедра оборудовала предметные аудитории, на кафедрах был создан мощный компьютерный парк, организованы курсы для части преподавателей по овладению основам программирования.

Эта активная и плодотворная деятельность профессора Е. П. Блохина в должности проректора получила высокую оценку: ему было присвоено звание заслуженного работника высшей школы Украины.

В 1983 году профессор Е. П. Блохин возглавил кафедру «Строительная механика». В этом же году исполнилось пять лет, как ушёл из жизни академик В. А. Лазарян. По инициативе Евгения Петровича было решено, что кафедра, ДИИТ, должны стать центром постоянного общения учёных-механиков. С этой целью раз в четыре года наш университет становится местом проведения Международной научной конференции по проблемам механики железнодорожного транспорта. На этих конференциях выступали со своими сообщениями учёные со всех континентов. Таким образом, научная школа механиков железнодорожного транспорта получила международное признание. С другой стороны, доклады профессора Е. П. Блохина и его коллег вызывали большой интерес на научных конференциях научной и инженерно-технической общественности в Москве, Санкт-Петербурге, Варшаве, Будапеште, Кракове.

Учитывая заслуги профессора Евгения Петровича Блохина в области механики, его избрали действительным членом Академии инженерных наук Украины, Академии транспорта Украины, членом-корреспондентом Международной инженерной академии. Под его руководством кафедра «Строительная механика» установила научные связи с университетами, научно-исследовательскими институтами, предприятиями железнодорожного транспорта России, США, Франции, Польши, Ирана, Венгрии, Литвы.

Академик В. А. Лазарян, имя которого носит наш университет, считал себя учеником выдающегося учёного-механика, академика, профессора горного института Александра Николаевича Динника. На письменном столе В. А. Лазаряна всегда стоял портрет Александра Николаевича. Фактически, академик А. Н. Динник был отцом всех школ механиков в Днепропетровске: горняков, транспортников, строителей, металлургов. Вот почему профессор Е. П. Блохин особенно гордился тем, что он стал лауреатом академической премии имени академика А. Н. Динника. Эту наивысшую для учёных-механиков Украины научную награду в 1980 году на общем собрании Академии наук профессору Е. П. Блохину вручил президент академии Б. Е. Патон. Так был отмечен цикл научных работ «Прочность, колебания и устойчивость механических систем», которые опубликовал профессор Е. П. Блохин.

Днепропетровск называют космической столицей Украины. А ракетную промышленность, невозможно представить без академика Михаила Кузьмича Янгеля. Обладателем медали в честь выдающегося конструктора ракет был профессор Е. П. Блохин. Этой наградой были отмечены его заслуги в разработке технологии транспортировки ракетной техники по железнодорожным магистралям.

Много внимания профессор Е. П. Блохин уделял подготовке научных кадров. Под его научным руководством кандидатские и докторские диссертации защитило более 60 человек. На железнодорожном транспорте работают десятки тысяч инженеров, прошедших на кафедрах, которыми руководил профессор Е. П. Блохин, серьёзную теоретическую подготовку. Учитывая это, а также плодотворное научное сотрудничество Е. П. Блохина с железнодорожным транспортом, ему было присвоено почётное звание заслуженного работника транспорта Украины.

Учёным опубликовано более пятисот научных работ, получено около пятидесяти патентов на изобретения. Он является автором ряда учебников и монографий. Среди них «Расчёт грузовых вагонов на прочность», «Динамика электрического подвижного состава», «Динамика поезда», «Расчёты и испытания тяжеловесных поездов», «Высокоскоростной наземный транспорт мира».

На протяжении долгих лет верным помощником и другом была его жена Воля Всеволодовна. Продолжил семейную традицию и стал учёным-механиком, доктором технических наук и его сын Сергей.

Научно педагогическая деятельность профессора, доктора технических наук, члена трёх академий инженерно-технических наук была высоко оценена. Он был награждён орденом «Дружба народов», медалями, грамотой Верховного Совета Украины, почётной грамотой Президента Украины.

Ректор университета
доктор технических наук, профессор А. Н. Пшинько
кандидат исторических наук,
доцент кафедры «Украиноведство» А. И. Кулиш