

НАУКОВА ШКОЛА ПРОФ. Б.В. ЯКОВЛЄВА (1950-1980 рр.)

Наукова школа - це спільнота дослідників, інтегрованих навколо вченого, які поділяють його наукові ідеї і загальні теоретичні принципи, методологію дослідження. В статті пропонується історичний огляд розвитку наукової школи професора кафедри проектування й будівництво доріг Бориса Воніфатійовича Яковлєва.

У 1930 році у Дніпропетровську було створено вищий навчальний заклад залізничного профілю – ДІІТ. Кафедра вишукувань була переведена з Києва до Дніпропетровська в 1930 році у складі будівельного факультету [1].



З 1950 року завідувачем кафедри був обраний доцент Б. В. Яковлєв. Народився Борис Воніфатійович 21 березня 1911 року в с. Тюнярь Пензенської області. Навчався в І-й школі імені В. Г. Белінського. Після закінчення школи в 1927 році пішов працювати робітником експедиції, яка займалась вишукуваннями траси майбутньої залізничної лінії Чимкент-Ташкент.

Розуміння професії вишукувача шляхів привело Бориса Яковлєва до Ленінградського інституту інженерів залізничного транспорту. Через кілька десятиріч професор Б. В. Яковлєв скаже: «Я маю честь назвати своїми вчителями професорів А. В. Ліверовського, Д. Д. Бізюкіна, С. А. Орбеліанца, В. К. Гоніга. Для мене це найдорожчі імена». Зрозуміло, що студент Б. Яковлєв не пропускав жодного слова про нові прогресивні ідеї, які висловлювали лектори. Усе це дозволило Борису після закінчення інституту вдумливо та творчо ставитися до обов'язків інженера. Протягом чотирьох років роботи він побачив у виробничих проблемах багато невирішених наукою питань. Тому цілком природно, що в передвоєнному 1940 році Яковлєв став аспірантом члена-кореспондента Академії наук СРСР, професора Московського інституту інженерів залізничного транспорту Бориса Миколайовича Веденісова.

З початком Великої Вітчизняної війни аспірантура в МІІТІ була закрита, її слухачів направляли на інженерно-технічні посади. Б. В. Яковлєва призначили заступником начальника Південної Туркестано-Сибірської магістралі. У 1944 році він захистив дисертацію на тему «Вопросы реконструкции стрелочного хозяйства железных дорог СССР» і був направлений на науково-педагогічну роботу в ДІІТ.

Б. В. Яковлєв став викладачем однієї з найстаріших кафедр ДІІТу - кафедри вишукувань. А з 1950 очолив кафедру, саме він сформував кістяк колективу та розвинув нові напрямки наукової діяльності кафедри.

У 50-ті роки колектив кафедри під керівництвом Б. В. Яковлєва почав займатися проблемами створення єдиної транспортної мережі великих економічних районів та реконструкції магістральних залізниць СРСР. Географія нових пошуків та інтересів кафедри була вражаючою: Україна, Сибір, Далекий Схід, Середня Азія, Урал, Кавказ, Молдавія.

У 1964 році постановою уряду України кафедрі була доручена розробка перспективи розвитку залізничної мережі Придніпровського економічного регіону. Вперше для одного з найбільш промислово розвинених районів були комплексно вирішені питання розвитку магістральних та промислових залізничних ліній, а також автомобільного та річкового транспорту. Кафедра запропонувала своє рішення щодо запровадження швидкісного руху на залізничному напрямку Москва-Ізюм.

У 1970-ті роки кафедра зайнялася проблемою створення спеціальної магістралі Схід-Центр.

Однією з перших в інституті кафедра почала залучати до науково-дослідної роботи на замовлення виробництва студентів. З 1961 року на кафедрі запрацювало студентське конструкторське бюро, яке налічувало 15-20 чоловік. А в 1978 році на кафедрі над реальними проектами працювало вже 118 студентів. З ініціативи Б. В. Яковлева студенти різних кафедр і факультетів почали розробляти спільні реальні комплексні дипломні проекти. Так, у 1973 році під керівництвом професорів Б. В. Яковлева, М. Г. Бондаря, М. Н. Гольдштейна та викладачів відповідних кафедр студенти розробили свій варіант траси нової залізничної лінії в Донбасі з проектами нових мостів, переходів, тунелів.

Борис Воніфатійович вважав себе вихованцем трьох вузів: ЛПЗТу, МІТу та ДПТу. У ДПТі він пропрацював 38 років, з них 30 завідував кафедрою. Професор добре розумів, що керувати колективом можна за умови врахування історії та традицій інституту.

Створюючи історію своєї кафедри, Б. В. Яковлев звернувся до інженерів довоєнних випусків кафедри з проханням розповісти про минуле. Протягом 1980 року інститутська газета публікувала спогади випускників, які професор часто використовував у своїх лекціях. Вищою ознакою інженера-залізничника Б. В. Яковлев вважав інтелігентність. З цього приводу професор говорив: «Інтелігентна людина, у моєму розумінні, - це не тільки той, хто має вищу освіту, знає свою спеціальність, вміє працювати. А насамперед той, хто має широкий світогляд, високу культуру, знає і любить літературу, музику, живопис, у стосунках з людьми уважний та ввічливий».

Серед основних наукових праць Б.В. Яковлева насамперед підручник «Основи проектування залізниць». Він був написаний у співавторстві з А.І. Іоаннісяном, А.Є. Гібшманом, А.П. Кондратченко. Перше видання вийшло у світ в 1954.

у 1955 році Б.В. Яковлев був направлений викладачем у Таншанський залізничний інститут (КНР), де працював два роки. У 1958 році вийшов підручник проф. Ван-Чжу-Тина, проф. Чен Тун-шана, доц. С. Е. Кузина, доц. Б. В. Яковлева китайською мовою «Проектування залізниць».

Значно зміцнилися зв'язки кафедри з виробництвом. Регулярно проводилися виробничо-технічні конференції ДПТ-Дніпродіпротранс. У 1959 році була проведена I науково-технічна конференція ДПТу, МІТу, Гіпропромтрансбуду, Дніпрогіпротрансу і Київгіпротрансу.

Починаючи з 60-х років, склад кафедри виріс і кількісно, і якісно. При кафедрі була організована аспірантура. Захистили дисертації В. У. Гоц (1964), Ю. В. Малишев (1966), В. І. Євграфов (1968), Турчин О.П. (1973).

У 1962 і 1970 вийшли друге і третє видання підручника «Основи проектування залізниць». Ця праця поклала початок багаторічній творчій співпраці кафедр вишукувань і проектування МПТу і ДПТу. Борисом Воніфатієвичем була запропонована класифікація способів реконструкції траси існуючих залізниць, яка включала такі питання як спрямлення траси на ділянках необґрунтованого її розвитку, удосконалення плану залізниці, перебудову поздовжнього профілю, виноси залізниці на нову трасу та реконструкцію траси для впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів. Його робота «Проектування реконструкції залізниць і других колій» стала настільною книгою аспірантів.

У 1964 році постановою уряду України кафедрі була доручена розробка перспективи розвитку залізничної мережі Придніпровського економічного регіону. Вперше для одного з найбільш промислово розвинених районів були комплексно вирішені питання розвитку магістральних та промислових залізничних ліній, а також автомобільного та річкового транспорту.

У 1970-ті роки кафедра займалась проблемою створення широтної спеціалізованої магістралі Схід-Центр "Розвиток транспортно-економічних зв'язків Далекого Сходу і Сибіру з районами Уралу, Казахстану та Європейської частини країни". Пропозиції кафедри були враховані в планах розвитку залізничного транспорту на XII і наступні п'ятирічки.

В період 1970-1980 рр. виконані розробки по створенню високошвидкісної магістралі Москва – Південь, розрахованої на швидкість до 250 км/год. Кафедра запропонувала своє рішення щодо впровадження швидкісного руху на залізничному напрямку Москва-Ізюм.

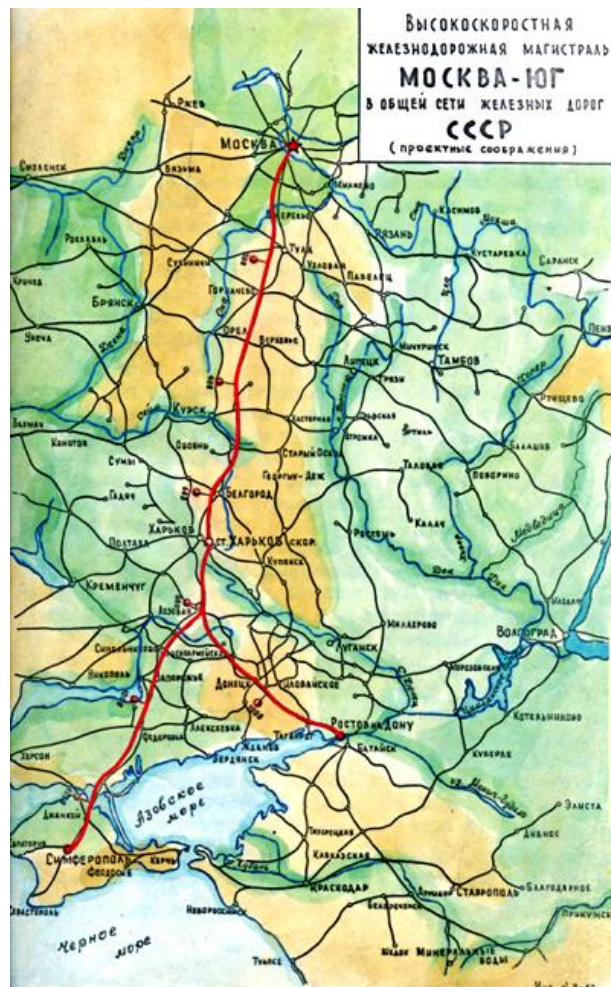


Рис. 1 – План траси ВШМ Москва-Південь

На рис. 1 показано варіант високошвидкісної траси ДШТу на ділянці Лозова-Краснодар. Вперше були обґрунтовані основні технічні параметри і норми проектування ВСМ, багато з яких актуальні дотепер.

Під керівництвом Б. В. Яковлева закінчують аспірантуру і успішно захищають дисертації М. Б. Курган (1976) та І. П. Корженевич (1983).

Однією з перших в інституті кафедра почала залучати до науково-дослідної роботи на замовлення виробництва студентів. З 1961 року на кафедрі працювало студентське конструкторське бюро, яке налічувало 15-20 чоловік. А в 1978 році на кафедрі над реальними проектами працювало вже 118 студентів. З ініціативи Б. В. Яковлева студенти різних кафедр і факультетів почали розробляти спільні реальні комплексні дипломні проекти. Так, у 1973 році під керівництвом професорів Б. В. Яковлева, М. Г. Бондаря, М. Н. Гольдштейна та викладачів відповідних кафедр студенти розробили свій варіант траси нової залізничної лінії в Донбасі з проектами нових мостів, переходів, тунелів.

21 березня 2011 р. виповнилось 100 років з дня народження професора Бориса Воніфатійовича Яковлева (рис. 2). У ДПТі Борис Воніфатійович пропрацював 38 років, з них 30 завідував кафедрою



вишукувань, проектування і будівництва залізниць, одинадцять років (1958-1968 рр.) - на посаді проректора з наукової роботи [1].

«Педагог, говорив Борис Воніфатійович, повинен, насамперед, любити свою професію, знати студента, поважати його і всебічно сприяти розвитку його творчих здібностей. А для цього сам педагог повинен бути прикладом, безперервно вдосконалювати свої теоретичні знання, вести наукову роботу, підтримувати тісний зв'язок з виробництвом, постійно підвищувати якість лекцій і дипломного проектування». То ж будемо завжди слідувати цій пораді!



Рис. 2 – Святкування 100-річчя з дня народження проф. Б.В. Яковлева

Була доказана техніко-економічна ефективність підвищення швидкості руху поїздів на напрямку Москва-Крим.

Після закінчення аспірантури І.П. Корженевич блискуче захистив кандидатську дисертацію на тему „Оптимізація траси нової залізниці з використанням методу випадкового пошуку”. Згодом Іван Петрович все більше уваги приділяє проблемі виправки кривих, рішення якої набувало все більшої актуальності для залізниць в умовах підвищення швидкостей руху поїздів. Створена ним рекурентна модель плану залізничної колії дозволила вирішувати задачі з виправки кривих практично будь-якої складності.

З 1973 по 1975 роки навчався в аспірантурі кафедри „Вишукування, проектування і будівництво залізниць” і паралельно розпочав викладацьку діяльність. У 1976 році захистив кандидатську дисертацію, у 1978 р. отримав вчене звання доцента. З 1995 року приймає активну участь у роботі Західного наукового центру Транспортної Академії України, проводить дослідження, пов'язані з організацією пасажирського швидкісного сполучення Європа-Азія.

Усього за роки існування ДІТу кафедра підготувала понад трьох тисяч фахівців у галузі проектування, будівництва та реконструкції залізниць.

Кафедра пишається вагомим досвідом, накопиченим за 85 років роботи, спадковістю поколінь, повагою до традицій та високим професійним рівнем колективу.

Так сталося, що в 1982 році професор переїхав за станом здоров'я до рідних у Москву. Напередодні свого 90-річчя він надіслав свої спогади до редакції університетської багатотиражної газети. Найбільшою своєю заслугою він вважав те, що майже вся кафедра складається з його учнів. Перед від'їздом професор обійшов усі кафедри, дякуючи колегам за спільну багаторічну роботу.

Вчений згадав 50-ті роки минулого століття, коли він працював у Китаї, допомагаючи зарубіжним колегам налагоджувати справу підготовки інженерів-залізничників. Замислився і додав: «Особливо мені запам'яталася китайська мудрість, якої завжди дотримувався і мій учитель Б. М. Веденісов: «Шукай у собі погане, а у людях - добре».

Література

1. Куліш А.І. Легенди ДІТу. – 2-ге вид. – Д.: Вид-во Дніпропетр. Нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2010. – 659 с.