



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



**Блохин Евгений Петрович**

**Серия «Профессора ДИИТа»**

УДК 625.1:378:001(092)

ББК 39.211:74.58г

П 84

П 84 Профессор Блохин Евгений Петрович [Текст./ Днепрпетр. нац. ун-т ж.д. трансп. им. акад. В.Лазаряна. – Д.: Изд-во Днепрпетр. нац. ун-т ж.д. трансп. им. акад. В.Лазаряна, 2013. -138с. – (Серия «Профессора ДИИ-Та»).

Издание посвящается 85-летию со дня рождения доктора технических наук, профессора Е.П.Блохина, который 30 лет проработал первым проректором университета, приведены краткие сведения о его жизни, научной и педагогической деятельности, приводится библиография основных научных публикаций профессора Блохина Е.П.



Доктор технических наук, профессор, действительный член Академии инженерных наук Украины и Транспортной академии Украины, член-корреспондент Международной инженерной академии, заслуженный работник высшей школы Украинской ССР, лауреат Государственной премии Украины в области науки и техники, лауреат премии им. академика А. Н. Динника, почетный работник транспорта Украины, почетный железнодорожник Блохин Евгений Петрович.

## **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 от-

пуске 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. Деповская 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 восстанавливался, 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 вожак, 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 толь-

ко 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 пытливый 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 совершенствованию 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 поез-



де, 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 разра-

ботки 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 отрядов 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, кафедрой, давала отличные результаты: фактически, ежегодно ДИИТ'овский 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 испы-

тания 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

## **Пам'яті провідного вченого-механіка, визначного спеціаліста в галузі транспортної науки – професора Євгенія Петровича Блохіна**

Для багатьох працівників українських залізниць упродовж роботи в часи колишнього СРСР та в роки незалежності нашої держави Євгеній Петрович був радником, наставником та захисником під час вирішення спірних питань стосовно нештатних ситуацій в залізничній галузі між державами СНД.

Завдяки його високій науковій кваліфікації, а також великому досвіду, отриманому під час роботи в службі локомотивного господарства Придніпровської залізниці, за його особистої участі в наукових дослідженнях та керівництва дослідженнями Галузевої науково-дослідної лабораторії динаміки та міцності рухомого складу для залізничного транспорту України вирішені питання забезпечення ведення поїздів підвищеної довжини, розробки та введення в експлуатацію тягового та моторвагонного рухомого складу виробництва вітчизняних підприємств; впровадження в експлуатацію моторвагонного рухомого складу виробництва підприємств Чехії, Польщі, Південної Кореї, розробки практичних заходів, методик та чинної нормативної документації для подовження строку служби тягового та моторвагонного рухомого складу; впровадження в експлуатацію заходів підвищення показників безпеки та стійкості руху вантажного рухомого складу; підвищення пропускної та провізної спроможності та інших питань галузі.

З повагою до пам'яті та імені професора Блохіна Є.П.,  
Перший заступник генерального директора Укрзалізниці

М.І. Сергієнко

## Академик трех академий

Профессор Евгений Петрович Блохин кроме того, что был выдающимся ученым и педагогом, также был и талантливым организатором учебного процесса и научных исследований.

Хотелось бы начать воспоминания о профессоре Блохине Е.П. сначала как о лекторе. Первое знакомство состоялось у меня, тогда студента Механического факультета по специальности «Вагоностроение и вагонное хозяйство», на лекциях по «Сопротивлению материалов». Лекции проходили в классической лекционной аудитории амфитеатрного типа.

Как правило, эти лекции были первыми в расписании занятий, Евгений Петрович стремительно появлялся в аудитории через несколько секунд после звонка и после короткого приветствия начинал громко и четко излагать материал. Причем не простой для восприятия студентами 2-го курса. Но удивительное качество Евгения Петровича, как лектора, начинать новую лекцию со слов, на которых закончилась предыдущая, способствовало тому, что мы, студенты, открывая конспект, сразу продолжали вести записи, не задумываясь о том, что какие-то фрагменты лекционного материала могут быть пропущены.

С Евгением Петровичем, как с организатором научных исследований, мне посчастливилось познакомиться в Отраслевой научно-исследовательской лаборатории динамики и прочности подвижного состава (ОНИЛ ДППС), куда я был направлен после окончания института по распределению. В силу своей занятости, так как он выполнял обязанности первого проректора по учебной работе, Евгений Петрович к делам в лаборатории приступал в конце дня, но до полного решения всех вопросов. Зато удивительное свойство Евгения Петровича, как говорится, «на лету» схватывать основную суть проблемы и позволяло решать множество вопросов очень быстро.

Евгений Петрович всегда вызывал восхищение своей работоспособностью и неугасимой энергией, которой хватало для решения множества научных и инженерных задач: будь то теоретические исследования или организация и проведение эксперимента.

Несколько эпизодов из истории жизни Блохина Евгения Петровича, которые тесно связаны с развитием научной школы транспортной механики и ОНИЛ динамики и прочности подвижного состава.

В конце 80-х годов, когда еще институт был в системе Министерства Путей сообщения СССР, ОНИЛ ДППС сотрудничала со многими главными управлениями МПС. В одном из них, Главном управлении локомотивного хозяйства, работал однофамилец Евгения Петровича заместителем начальника главка. Так вот он, по поручению заместителя Министра путей сообщения, д.т.н., Никифорова Бориса Даниловича изыскал возможность для усиления материально-технической базы ОНИЛ ДППС на полигоне по ст. Илларионово Приднепровской железной дороги следующим образом. Несмотря на де-



фицит маневровых локомотивов на дорогах было принято решение направить с конвейера Людиновского тепловозостроительного завода новый тепловоз ТГМ-23В в ДИИТ для нужд ОНИЛ ДППС, при испытаниях железнодорожной техники Евгений Петрович, несмотря на свою занятость, ездил лично к руководителю главка. И это всегда имело положительный результат. Евгений Петрович шутил: «Разве он мог отказать своему однофамильцу!».

Длительный период времени, начиная с середины 80-х годов, в жизни Блохина Евгения Петровича занимала общественная работа по созданию и организации деятельности академических структур. Так, на базе ДИИТа было создано Национальное отделение Международной инженерной академии. Его, естественно, возглавил д.т.н., профессор Блохин Е.П.

В состав отделения входили все крупные производственные предприятия и научные организации Днепропетровской области. Руководители этих предприятий были академическими стипендиатами и действительными членами Международной инженерной академии. Среди академиков был и будущий Президент Украины – Леонид Данилович Кучма, тогда Генеральный директор Южного машиностроительного завода.

Евгений Петрович был участником становления деятельности еще двух академий: Международной академии транспорта и Транспортной академии Украины. Причем работа на соискание Государственной премии Украины в области науки и техники, связанной с разработкой, освоением производства и внедрением в эксплуатацию современного грузового электровоза, а именно, первого украинского грузового электровоза, изготовленного на Днепропетровском тепловозостроительном заводе, была представлена именно Транспортной академией Украины. Кстати, Евгений Петрович от университета вошел в состав авторского коллектива по этой работе и был удостоен звания Лауреат Государственной премии Украины в области науки и техники. Несмотря на то, что Евгений Петрович являлся действительным членом трех академий, он все-таки представлялся как «профессор Блохин». Он считал звание «профессора» высшей степенью образованности и учености.

Проректор университета,  
заведующий кафедрой «Вагоны и вагонное хозяйство»  
доктор технических наук, профессор С. В. Мямлин

## **Об одном Международном проекте**

Евгений Петрович Блохин навсегда останется в нашей памяти как талантливый руководитель и организатор, обладавший удивительной интуицией в оценке перспектив научного проекта и его важности для развития не только нашего университета, но железнодорожного транспорта в целом. Об одном таком международном проекте и роли Евгения Петровича в его осуществлении хотелось бы рассказать в этой небольшой статье.

2000-2004 года можно по праву назвать революционными для железнодорожного транспорта Украины. Благодаря усилиям выдающегося руководителя, генерального директора Укрзализныци, а с 2002 года – Министра транспорта и связи Украины Г. Н. Кирпы убыточная отрасль экономики превратилась в доходный государственный бизнес. Изменения были видны везде: от крупных вокзалов в городах-миллионщиках до деревенских полустанков. Повсюду появилась яркая черепица на крыше, турникеты при входе на платформу, чистые залы ожидания, уборные засияли импортной сантехникой. Эти замечательные перемены, конечно же, коснулись не только инфраструктуры железных дорог, но и подвижного состава.

Осенью 2002 после одной из поездок в Киев Евгений Петрович собрал руководителей групп ОНИЛ ДППС, научным руководителем которой, начиная с 1999 года до последних дней своей жизни, он являлся. Во время этой встречи он сообщил о том, что нам предложено стать ведущей организацией по проведению приёмочных испытаний нового типа подвижного состава – автомотрисы для инспекционных поездок, а также то, что курирует проект лично Г. Н. Кирпа.

По своей технической новизне проект был уникальным. Речь шла о самоходном подвижном составе на пневматической подвеске со скоростями движения до 160 км/ч, оборудованном двумя дизельными двигателями с невиданными показателями экономичности – 50 л дизельного топлива на 100 км. Внутреннее оснащение автомотрисы также не могло не вызвать восхищения: в передней и задней частях кузова – амфитеатры на 14 посадочных мест для размещения руководства Укрзализныци, четыре видеокамеры для записи во время движения состояния инфраструктуры, зал заседаний с огромным плазменным экраном для просмотра и анализа записей, спутниковая навигация, бытовые удобства (кухня, душ, кабинет руководителя, купе отдыха и др.).



Уже через несколько недель после упомянутого совещания, в Киеве состоялась первая рабочая встреча специалистов по динамике прочности подвижного состава нашего университета с представителями завода-производителя – АО ПЕСА, г. Быдгощ, Польша. Нашу делегацию возглавлял проф. Е. П. Блохин, польскую – директор по восточным рынкам З. Журавский. С первых минут дискуссии, разгоревшейся после доклада польских специалистов и совещаний в экспертных группах, Евгений Петрович со свойственной ему эмоциональностью стал доказывать необходимость доработки конструкции. Здесь нужно отдать должное польским специалистам, которые не только согласились с доводами профессора Блохина, но и в кратчайшие сроки внесли необходимые изменения и уже в марте 2003 года пригласили украинскую делегацию в Польшу для окончательной презентации проекта автомотрисы.

Состав делегации со стороны Укрзализныци был очень представительным: А. Д. Лашко, Н. И. Луханин (заместители генерального директора Укрзализныци), Н. И. Сергиенко (начальник главного управления локомотивного хозяйства). Со стороны ДИИТ'а – проф. Е. П. Блохин, проф. М. Л. Коротенко. Принимал участие в работе украинской делегации и автор статьи.



Во время всех встреч чувствовалась важность проекта не только для Украины, но и для Польши. По сути, это был первый проект, который открыл дорогу Польско-Украинскому сотрудничеству в области железнодорожной техники. Стоит только сказать, что для нашей делегации были устроены приёмы у мера города Быдгощ и воеводы Куяво-Поморского края, во время которых одну из ключевых ролей конечно же, играл Е. П. Блохин.

Последующие рабочие совещания, посвящённые рассмотрению механической части проекта, сопровождались жаркими научными спорами, в центре которых всегда находился эмоциональный профессор Блохин. При этом, в качестве его основного оппонента выступал не менее эмоциональный главный конструктор АО ПЕСА А. Циупа. В дальнейшем они научились слушать друг друга, стали друзьями и во время работы над другими проектами уже находили взаимопонимание, буквально, с полуслова.





После описанной основополагающей встречи украинских и польских специалистов в Польше, проект продвигался очень быстро. Уже осенью 2003 года автомотриса пересекла границу Украины и была подготовлена к проведению испытаний. Руководителем всего комплекса работ по проведению приёмочных испытаний выступал Евгений Петрович. Во время ходовых динамических испытаний он лично руководил опытной поездкой на участке

Киев – Борисполь, во время которой была достигнута скорость движения 178 км/час.

Приёмочные испытания прошли успешно, по их результатам составлены соответствующие документы, которые легли в основу работы межведомственной комиссии по сдаче автомотрисы в эксплуатацию. Торжественная сдача автомотрисы для инспекционных поездок в эксплуатацию состоялась при непосредственном участии президента Украины Л. Д. Кучмы.



Автомотриса для инспекционных поездок послужила пилотным проектом для совместных Украинско-Польских работ по внедрению на железных дорогах Украины современных видов пассажирского транспорта, в частности, рельсовых автобусов.

Участие и непосредственное руководство Е. П. Блохиным описанными проектами, его высочайший авторитет у руководства железнодорожной отрасли открыли дорогу ОНИЛ ДППС к другим международным работам, которые с успехом проводятся и в настоящее время.

Заведующий кафедрой «Строительная механика»  
кандидат технических наук, доцент С. А. Кострица



## Памяти профессора Евгения Петровича Блохина

Дорогие коллеги!

Минул год после ухода от нас Евгения Петровича Блохина, крупного ученого в области железнодорожного транспорта, известного не только в странах СНГ, но и во всём мире. Большая часть жизни Евгения Петровича была неразрывно связана с Научно-исследовательской Лабораторией Динамики и Прочности Подвижного Состава с первого дня её создания. Он, один из учеников Всеволода Арутюновича Лазаряна, естественно, стал научным руководителем Лаборатории сразу же после его смерти. Он сумел, несмотря на многие трудности, сохранить в течение многих лет как саму лабораторию, как авторитетный научный коллектив, так и коллектив единомышленников, созданный Всеволодом Арутюновичем Лазаряном при его непосредственном участии и объединяемый постоянно действующим семинаром по механике. Много учеников и у самого Евгения Петровича. Благодаря научной и организационной активности Евгения Петровича уже более 30 лет в ДИИТе функционирует специализированный совет по защите докторских и кандидатских диссертаций по специальности «Подвижной состав ж.д. транспорта»

Мне посчастливилось начать сотрудничать с Евгением Петровичем в мае 1959 года, когда Всеволод Арутюнович послал Евгения Петровича, Михаила Леонидовича, Иосифа Гдальевича и меня в Харьков в одну из лабораторий А.П.Филиппова знакомиться с применением электронных вычислительных машин непрерывного действия для решения некоторых математических задач динамики вагонов и локомотивов, моделирования ряда технологических процессов, связанных с динамикой вагонов. В этой когорте мы работали вместе над разными проблемами в течение многих лет. Теоретические исследования тесно переплетались с натурными экспериментами, проводимыми силами специалистов Лаборатории Динамики и кафедр строительной механики, теоретической механики, вагонов, пути и др. Так случилось, что среди многих проблем динамики подвижного состава, связанных с применением электронных моделей, меня, по образованию физика-экспериментатора в области радиофизики, тогда ещё молодого специалиста, более всего увлекли перспективы экспериментального решения - электронного моделирования многих сложных нелинейных задач математической физики, к которым относились задачи, связанные с динамикой поездов. Особенности создаваемых конструкторами поглощающих аппаратов существенно влияли на трудности решения соответствующих задач и анализ теоретических и экспериментальных результатов. Индивидуальные характеристики этих аппаратов влияли совершенно по-разному на формирование волн в поездах и на протекание процессов соударения вагонов, в конечном счёте - на прочность вагонов и безопасность движения. В те годы основные интересы Евгения Петровича, как ученого, были связаны с экспериментальным и тео-

ретическим изучением переходных процессов в поездах и в других распределённых технических системах. Общность интересов тогда и сдружила нас.

Впервые, именно Евгением Петровичем были рассмотрены процессы в неоднородных по массе поездах и в неоднородных длинных стержневых системах.

По мере совершенствования вычислительной техники центр тяжести математического моделирования постепенно перемещался от электронного моделирования к применению цифровых математических машин, использующих численные методы интегрирования дифференциальных уравнений движения. Хотя в те годы цифровые вычислительные машины и уступали по затратам времени на получение результата моделирования аналоговым устройствам, но они позволяли получать отдельные результаты для контроля точности моделирования. Кроме того, перспективы их совершенствования, арифметический и логические возможности, реализуемые с высокой степенью точности, позволяли легче реализовывать различные вычислительные операции в сочетании с разветвлёнными логическими условиями. Особенность задач динамики поездов в существенной нелинейности силовых характеристик междувагонных соединений и в необходимости интегрировать системы большого числа дифференциальных уравнений второго порядка, иногда до нескольких сотен. Даже современные вычислительные машины с их фантастическим быстродействием требуют для получения решения значительного времени. А для формирования рекомендаций конструкторам и техническому персоналу, эксплуатирующему подвижной состав, необходимо проанализировать результаты интегрирования уравнений, описывающих технологические процессы при множестве вариантов реализации исходных данных и множестве условий этой реализации. Более того, в ряде случаев необходимо анализировать динамические процессы в реальном времени. Поэтому уделялось и продолжает уделяться большое внимание проблемам моделирования динамических процессов в поездах.

Интегрирование лишь одной конкретной системы на первых цифровых вычислительных машинах занимало время, измеряемое сутками. Поэтому, для получения решения уравнений приходилось решать ряд технологических задач. Прежде всего, для осуществления численного интегрирования необходимо было выбрать из множества известных способов численного интегрирования систем дифференциальных уравнений достаточно экономную и достаточно точную реализацию решения уравнений. Этот выбор не так уж прост. Дело в том, что способы численного интегрирования высокой точности предполагали гладкость решений почти до производных четвёртого порядка в то время, как состояния соединения двух соседних тел описывались функциями не гладкими, то есть решения физически были ограничены функциями гладкими лишь до второго порядка. Кроме того, к технологическим задачам организации интегрирования относились, с одной стороны, - проблема эквивалентной по выбранному параметру замены длинной систе-

мы её коротким образом, а, с другой стороны, - создание возможности прерывания процесса интегрирования и, затем, продолжения его при корректном задании начальных условий интегрирования дифференциальных уравнений движения. В последнем случае оказалось, что задание конкретных начальных условий, обеспечивающих продолжение интегрирования системы дифференциальных уравнений, приводит к необходимости решения некорректно поставленной математической задачи.

Некорректность задачи заключалась в неоднозначности определения состояния соединений вагонов, в зависимости этих состояний не только от фазовых переменных системы (деформаций и скорости деформаций), но и от процессов, происходящих до момента прерывания. Преодолеть эти трудности можно было бы введением дополнительных дифференциальных уравнений, что не являлось желательным из-за большого их числа, или заданием дополнительно к традиционным начальным условиям начальных значений сил, имевших место в момент прерывания, или каких-то других условий, делающих последующее решение однозначным и таким же, каким бы оно было при получении решения без прерывания. Большую работу в этом направлении выполнили под руководством Евгения Петровича и при непосредственном его участии впоследствии доценты Лариса Васильевна Белик и Людмила Григорьевна Маслеева. Это позволило, несмотря на сравнительно малую скорость работы интегрирующих математических машин типа Урал1, Урал3, Минск 22, Минск 32 получать важные рекомендации, вошедшие в нормы и правила строительства железных дорог, а также исследовать ряд важных динамических процессов, происходящих в тяжеловесных составных поездах с распределёнными по длине локомотивами.

Под руководством Евгения Петровича старшими научными сотрудниками Михаилом Евгеньевичем Итиным и Виктором Николаевичем Захаровым были разработаны, изготовлены силами сотрудников Лаборатории Динамики и Прочности подвижного состава и испытаны системы автономного автоматического управления локомотивами, распределёнными вдоль тяжеловесного составного поезда, организованы и проведены испытания грузовых поездов массой до 33 тысяч тонн, созданы условия для безопасного вождения пассажирских поездов удвоенной длины. Григорием Васильевичем Евдмахой и Константином Игоревичем Железновым разработан тренажёр для машинистов, успешно используемый рядом локомотивных депо.

Многие годы уделялось усиленное внимание к изучению надёжности подвижного состава и износа пути. В этом направлении, применительно к рефрижераторному подвижному составу, с участием Евгения Петровича проводились исследования по накоплению информации о нагруженности вагонов при различных технологических процессах, связанных с их обращением. Эти работы проводились как экспериментально, так и методами моделирования с помощью вычислительных машин, начиная с 1973 года. Были разработаны технические средства для накопления, хранения и автоматизиро-

ванной обработки информации (Виталий Михайлович Михайленко, Константин Игоревич Железнов, Наум Яковлевич Гаркави), руководящие указания для ускоренных испытаний рефрижераторных вагонов, программы этих испытаний в СССР и в Германии (доцент Виктор Викторович Колбун). Также были разработаны положения для продления сроков службы пригородного электрического подвижного состава Украины (Владимир Леонидович Горобец).

Научное признание Евгения Петровича как ученого и организатора большого научного коллектива проявляется в сохранении авторитета школы механиков ж.д. транспорта в Днепропетровске, в авторитетных всесоюзных и международных конференциях, проводимых под его руководством, в участии Евгения Петровича в работе высшей аттестационной комиссии, в его участии в работе различных технических советов в отрасли.

В заключение, хочу с благодарностью отметить, что Евгений Петрович был чутким и внимательным коллегой и другом, неоднократно приходившим на помощь в трудные периоды жизни моей и моей семьи. Трагично, что в течение года ушел из жизни также его сын - Сергей Евгеньевич. Память об Евгении Петровиче, Сергее Евгеньевиче и Воле Всеволодовне сохраняется в нашей семье, пока мы живы.

Доктор технических наук,  
профессор Л. А. Манашкин.  
Вест Хартфорд, Коннектикут, США

## Светлой памяти Е.П. Блохина

Год назад скончался Е.П. Блохин. В его лице умер представитель целой эпохи советской высшей школы, советской науки, в целом. Той науки, которая завоевала мировую аудиторию, той высшей школы, которая сформировала сознание нескольких поколений советской интеллигенции, той интеллигенции, которая была неразрывно связана с культурой нации, с Пушкиным, Чеховым, Тургеневым, которых так хорошо знал и восторженно любил Е.П. Блохин.

Тот образ, который Е.П. Блохин отчеканил своей жизнью в моей памяти, является образом профессора, ученого, интеллектуала. Я, человек, далекий от теоретических проблем точных наук, всегда ощущала интеллектуальную энергию, которую Евгений Петрович излучал. При этом незабываемым остается впечатление физической легкости, которое он оставлял: Блохин не шел, он летел. Он был не таким, каким обычно бывает восьмидесятилетний человек, он был изящным, элегантным. Он не был старым до последнего года своей жизни.

Е.П. Блохин был человеком редкой благодарности и редкого внимания к людям. Однажды обратившись к кому-либо с просьбой, он мог потом десять лет говорить «спасибо».

В общении Е.П. Блохин оставлял впечатление непринужденности, впечатление человека, безусловно, чуткого и ранимого, но открытого и принципиального: на заседаниях Ученого совета университета принципиальность Е.П. Блохина ощущалась всегда.

Что касается моего мироощущения, я не склонна верить словам о том, что «если бы можно было прожить жизнь заново, то я прожила бы ее именно так, как есть, и не иначе».

Мне лично ближе и понятней другие слова: «Я понял, что настанет день, и я умру. А перед тем, как мне умереть, произойдут две вещи: первое – я пожалею обо всей своей жизни. Второе – мне захочется пережить всю жизнь заново, и после этого я умру». Я не знаю, разделял ли Евгений Петрович такое мироощущение, но я уверена, что он бы меня понял.

О болезни, которой до конца сопротивлялся Е.П. Блохин, было известно; было известно прежде всего ему самому. Его смерть не была полной неожиданностью и для меня, но все равно она поразила меня внезапностью, вырвав из банальной повседневности. И я сразу же подумала: мир без Блохина – уже другой, наш университет без Евгения Петровича никогда уже не будет прежним.

Конечно, Евгений Петрович будет жить в своих трудах, учениках, внуках. Но мы все знаем: нам будет не хватать голоса Евгения Петровича, присутствия Блохина в ДИИТе.

«Нет человека, который был бы как Остров, сам по себе: каждый человек есть часть Материка, часть Суши; и если Волной снесет в море береговой

Утес, меньше станет Европа, и также, если смоем край Мыса или разрушит Замок твой или Друга твоего; смерть каждого Человека умаляет и меня, ибо я один со всем человечеством, а потому не спрашивай никогда, по ком звонит колокол: он звонит по Тебе» (Джон Донн).

доктор философских наук, профессор,  
заведующая кафедрой филологии и перевода Т. И. Власова



## Хранитель наук

Чтобы в конкретном случае правильно оценить возможное, чтобы своевременно получить важный для нас результат, чтобы обязательно прийти к желаемой цели, не только в науке, но и в повседневных делах, в сложных отношениях между людьми, важно знать, а лучше – иметь перед собой убедительные примеры. Знания о таких достижениях, таких образцах дают нам уверенность и силы, помогают принять более правильное решение, позволяют экономить время, расширяют наши возможности. Неукротимым и талантливым создателем, носителем и хранителем замечательных примеров науки успешно действовать является Евгений Петрович Блохин. Примерами для всех являются многообразие его научных интересов, глубина эрудиции и интеллигентность, энергия, целенаправленность и последовательность при решении намеченных задач, способность организовать работу коллективов, умение слышать мнение других, стремление постоянно находиться в бурном потоке событий и дел своего времени. Авторитет научной школы механики железнодорожного транспорта академика В.А. Лазаряна, развитие которой в последние годы связано с именем профессора Е.П. Блохина, общепризнан. Для меня это в значительной степени объяснимо тем, что Евгений Петрович сумел собрать в себе и передать своим ученикам, своим коллегам, науку служения Науке, науку сохранения и преумножения славных традиций Школы В. Лазаряна, любовь и преданность делу, которому служишь, к дорогому ему и нам ДИИТу.

Стремление сберечь традиции, историю ДИИТа, способствовать новому развитию университета выделяют Е.П. Блохина среди многих. Активное неприятие всего, что не укладывается в эти представления, важная грань его характера. Она проявлялась и в «большом», но прежде всего в повседневном. Жарким летом 2012 года мы встретились с Евгением Петровичем в учебном корпусе. Евгений Петрович посетовал на погоду и признался, что он впервые в университете без галстука, хотя все же в пиджаке. Я подумал, что может этими словами, было указано и мне, как любить свой ВУЗ, чтить и приумножать его славное имя.

Наука и искусство убеждать, привлечь на свою сторону как многих, так и отдельного оппонента, неотделимы от уважительного и внимательного отношения к мнению других, имеет фундаментом прочные знания и принципиальность, но не терпит безоговорочности суждений, крайностей и поспешности. Это еще один раздел науки нашего учителя. Для меня, как и для многих, попадающих под неизменное обаяние личности Евгения Петровича, оставались загадкой и тайной ход линий его доводов, в конечном счете, приводящих к успеху. С Евгением Петровичем всегда было интересно, продуктивно и полезно вести беседу, участвовать в научной дискуссии, говорить о настоящих и прошедших больших и не столь важных событиях. Евгений Петрович обладал даром найти и бережно затронуть струны человеческой души.

Хочется сказать и о науке доверия, которая позволяла профессору Е.П. Блохину создавать прочный круг единомышленников, способных принять на себя ответственность и прийти к намеченной цели. Почетно и трудно было заслужить и оправдать надежды этой науки доверия. Евгений Петрович умел безошибочно находить единомышленников, доверять людям и ценил доверительные отношения других.

Чтобы стать настоящим исследователем, ученым, преподавателем, достойным профессионалом в любой другой области деятельности, надо хотя бы побывать рядом с настоящими носителями этого дара, «узнать сладость трудов и вкусить горечь плодов». Когда мне пришлось задуматься над тем, как стать профессором ДИИТа, какие качества надо попытаться развить, я еще и еще раз обращался к наукам Евгения Петровича, Наверняка многие коллеги и ученики профессора Е.П. Блохина знают и другие разделы таких важных наук. Как мне представляется, они универсальны, помогли многим создать себя и проложить свой путь в жизни. Они еще не раз послужат всем, кто выбрал путь развития науки, верности долгу, поддержки творческих начал людей, кто решил успешно идти в ногу со своим временем.

Заведующий кафедрой  
«Компьютерные информационные технологии»  
доктор технических наук, профессор В. В. Скалозуб

## **Личные воспоминания о Евгении Петровиче Блохине**

Уважаемые коллеги и друзья из Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени В.А. Лазаряна!

Прошел уже год, как от нас навсегда ушел замечательный Ученый и Человек – Евгений Петрович Блохин, которому сейчас исполнилось бы 85 лет со дня рождения. Рассказать о нем – долг тех, кто знал этого удивительного человека и всегда будет помнить о нем.

Понимая, что в Вестнике Университета, где будут опубликованы эти воспоминания о Евгении Петровиче, будет много информации о той роли, которую он сыграл в становлении и развитии научной школы транспортной механики, мне хотелось бы осветить и некоторые, видимо малоизвестные, факты его международной научной и педагогической деятельности. И сделать это, рассказав несколько реальных историй из личных взаимоотношений с Евгением Петровичем.

Одна из первых встреч с профессором Блохиным состоялась в 1986 году, когда готовясь к защите своей кандидатской диссертации мы с нынешним заведующим кафедрой “Вагоны и вагонное хозяйство” ПГУПС Ю.П. Бороненко приехали в Днепропетровск и оказались в кабинете Евгения Петровича Блохина, который в то время был проректором ДИИТа по учебной работе.

Эта встреча запомнилась мне на всю жизнь. Во время беседы двух профессоров, Евгений Петрович просматривал автореферат моей диссертации и, видимо уточняя что-то для себя, задавал мне вопросы, которые, как мне тогда показалось, отражали самое существо работы и те “подводные камни”, которые наверно существуют в любой диссертации любого соискателя ученой степени кандидата наук. И я был просто поражен, как быстро, досконально и глубоко была “просканирована” работа. Закончив задавать вопросы, Евгений Петрович очень четко сформулировал то главное, что в ней было, и что надо еще сделать, и согласился заслушать и обсудить мой доклад на объединенном научном семинаре, которым он руководил.

И вот идет мое выступление на семинаре в большой Химической аудитории ДИИТа. Затем – ответы на вопросы. Участников семинара более 100 человек из различных ВУЗов и научных организаций Днепропетровска. Вопросы много – по механике, МКЭ, программированию и т.д.

Сколько же было этих вопросов, как долго шло обсуждение работы? Мне показалось, что прошла целая вечность и семинар никогда не закончится!

Что мне более всего мне запомнилось на этом семинаре? То – как Евгений Петрович мягко, ненавязчиво и умно подводил меня к верным ответам и “подсказывал” мне в случаях затруднений.

Таких семинаров у меня никогда раньше не было, да и не ожидается. После такого семинара-экзамена сама защита диссертации становится легкой

прогулкой. Несомненно, организаторами подобных обсуждений выполненных работ могут быть только такие талантливые ученые-педагоги, каким был Евгений Петрович Блохин, к которому я стал относиться с благоговением.

Потом было много других встреч - и в Днепропетровске, где наша делегация всегда принимает участие в международных конференциях “Проблемы механики железнодорожного транспорта”, и в Санкт-Петербурге, где впоследствии также начала проходить международная конференция “Подвижной состав 21 века (идеи, требования, проекты)”. И на тех и других конференциях всегда лидирующие позиции занимал профессор Блохин, являясь ее организатором (или входя в оргкомитет конференции) и выступая с докладами на актуальные темы. Да и сама идея проведения Питерской конференции родилась при непосредственном участии Евгения Петровича, с кем был согласован регламент и сроки проведения этих конференций так, чтобы они не пересекались по срокам и взаимно дополняли одна другую.

А как хорошо проходили пост-конференциальные туры – на моей памяти были и КВНы, и спорт-мероприятия, и купанья под Луной. Здесь, как и всегда, Евгений Петрович – душа компании. Он и споет и историю расскажет – заслушаешься!

Хорошо помню и прогулки с Евгением Петровичем вдвоем по вечернему Петербургу, который он очень любил и хорошо знал историю и архитектуру. А поездка на автомобиле в только что открытый Константиновский дворец в Стрельне – с какой любознательностью он внимал рассказам экскурсовода и задавал вопросы.

И всегда с Евгением Петровичем было легко и очень интересно. Вспоминая Евгения Петровича в день его рождения, хочется сказать, что мне крупно повезло в жизни – встретить и познакомиться с таким замечательным Человеком!

доктор технических наук,  
профессор Петербургского государственного  
университета путей сообщения А. В. Третьяков

Посвящается Е.П. Блохину

### **А я все-таки стал машинистом паровоза...**

После окончания ДИИТа по кафедре «Локомотивы» Евгений Петрович был направлен в локомотивное депо Нижнеднепровск-Узел, где сначала работал помощником машиниста, а затем и машинистом паровоза. Он водил грузовые составы в сторону Краснограда и Чаплино и очень гордился тем, что имел удостоверение на право управления паровозом.

Я думаю, что, впоследствии, Евгений Петрович был одним из немногих, если не единственным первым проректором из 10 железнодорожных вузов бывшего Советского Союза, который имел такое удостоверение.

И я, зная его любовь к истории железнодорожного транспорта и, особенно, к истории паровоза и паровозостроения, имел честь и удовольствие дать ему почитать рассказ В.С. Пикуля «Проезжая мимо Любани». Любань – название железнодорожной станции возле теперешнего Санкт-Петербурга, где похоронен П.П. Мельников.

В этом, практически, автобиографическом рассказе, В.С. Пикуль говорит, что его детство прошло на станции Кагарлык (теперешней Киевской области) и что домик, где он жил, стоял недалеко от железной дороги. И когда проходили железнодорожные составы, особенно ночью, искры из паровозной трубы, светящиеся окна пассажирских вагонов – все это его завораживало. Он писал: «Я так хотел стать машинистом паровоза!».

Но началась война...

С войны В.С. Пикуль пришел уже моряком-десантником, имея боевые награды, и хотел сдать документы в железнодорожное училище, чтобы выучиться на помощника машиниста, а затем и машиниста паровоза, но их не приняли, так как у него было 5 классов образования из нужных 7 (помешала война).

И так получилось, что свою судьбу В.С. Пикуль связал с литературой. И свой рассказ, он – автор более двух десятков исторических романов, уже на излёте жизни, заканчивает такими грустными словами: «И все-таки жаль, что я не стал машинистом паровоза...».

Возвращая мне этот рассказ, Евгений Петрович, признанный корифей в области динамики и прочности подвижного состава, лауреат множества премий и званий, автор многих книг с гордостью сказал: «А я все-таки стал машинистом паровоза...».

Декан механического факультета,  
кандидат технических наук,  
доцент кафедры «Локомотивы» Н. П. Довбня

## Испытание на прочность

В служебной характеристике Евгения Петровича Блохина есть такая строка «Принимал участие в решении проблемы транспортировки ракет». Действительно, в начале 1965 года академик В.А. Лазарян поставил перед своими сотрудниками задачу по определению динамических нагрузок на ракету при ее перевозке из Днепропетровского завода на полигон в Байконуре. Это был проект советских оборонщиков во главе с КБ «Южное» и назывался «Боевой железнодорожный ракетный комплекс» (БЖРК). Была создана специальная группа исследователей во главе с профессором Е.П. Блохиным. В состав группы входили М.Е. Итин, Е.В. Юспина, Л.Л. Подольский, Л.А. Тур, Н.А. Продан, В.А. Музыкин и другие сотрудники ДИИТа.

В.А. Лазарян совместно с Е.П. Блохиным составили план проведения испытаний. Особое внимание уделялось созданию в ходе движения эшелона различных экстремальных ситуаций с тем, чтобы предусмотреть в дальнейших штатных перевозках все меры предосторожности.

Ракету разместили в двух грузовых специальных вагонах, которые имели габариты больше обычных. Выехали в длительную дорогу для испытаний из Днепропетровска глухой ночью.

Непосредственное руководство эшелонам и научно-исследовательской группой осуществлял профессор Е.П. Блохин. Академик В.А. Лазарян перелетал вертолётом от одного крупного железнодорожного узла к другому. Эшелон на каждой железнодорожной станции принимали на вторые пути подальше от любопытных глаз, вместе с группой ученых он и обсуждал «поведение ракет» во время движения в пути, определяли скорость движения, участки торможения, условия прохождения мостов и туннелей, договаривались с управлениями железных дорог о беспрепятственном продвижении эшелона.

Железнодорожный путь, где-то в районе Читы, имел крутой поворот. На этом участке В.А. Лазарян и Е.П. Блохин заранее, еще в Новосибирске, договорились провести серьезные испытания во время транспортировки ракеты и крепежных устройств на прочность. Л.Л. Подольский, находился в кабине машиниста. При вхождении эшелона «в вираж», то есть на участок пути криволинейного очертания в плане, поступила команда от профессора Е.П. Блохина резко увеличить скорость.

Опытный, высококвалифицированный машинист с недоумением посмотрел на Л.Л. Подольского: «Как! На повороте и свыше ста километров? Они, что с ума сошли?» Но приказ есть приказ и его надо исполнять.

Локомотив рванул вагоны вперед. В это время в вагоне-лаборатории полетели со столов журналы, книги, приборы. Не удержался на ногах М.Е. Итин, ударились о стенку вагона Е.В. Юспина. Все закрипело, застучало, за-

скрежетало. В этом звуковом хаосе раздался спокойный голос Е.П. Блохина: «Все идет по плану! Никаких волнений! Следите за приборами!».

На очередной остановке научные сотрудники ДИИТа совместно с инженерами Южного машиностроительного завода тщательно обследовали корпус ракеты, проверили надежны ли были крепежные детали.

Вернувшись в Днепропетровск, В.А. Лазарян и Е.П. Блохин обсудили в научном коллективе итоги работы. В результате была составлена для Южного машиностроительного завода подробная инструкция по обеспечению безопасной перевозки ракет.

Со временем в практику вошло постоянное дежурство ракетных установок в составе специальных эшелонов. «Холодная война» требовала, чтобы ракетные комплексы были наименее уязвимыми, а значит они должны постоянно находиться в движении.

Кандидат исторических наук,  
доцент кафедры «Украиноведство» А. И. Кулиш

## **Памяти учителя, наставника, руководителя**

Годы учебы в родном ДИИТе, работы и становления преподавателем кафедры строительной механики, а также научным сотрудником отраслевой лаборатории динамики и прочности подвижного состава приводят к необходимости переосмысливания пройденного пути и безусловно к необходимости анализа сделанного, достигнутого и того, а кто из учителей и наставников способствовал достигнутому.

Безусловно, главную роль при решении вопроса выбора специальности в 1965 году для молодежи, среди которых был и я, стала привлекательная в содержании и названии – «Математические счетные приборы и устройства», которая была открыта в 1961 году в ДИИТе на факультете «Электрификация железных дорог». В решении этого важного вопроса (в создании и развитии вычислительной техники на Днепропетровщине) в нашем ДИИТе во главе с Всеволодом Арутюновичем Лазаряном работала группа энтузиастов этого интересного начала, среди которых был и Евгений Петрович Блохин.

На втором курсе в 1966 году при изучении прикладной теории упругости, лекции нам читал Всеволод Арутюнович, а осваивать навыки проведения практических расчетов на прочность, жесткость и устойчивость в нашей группе помогал Евгений Петрович.

Так стало, что при разделении потока студентов третьего курса факультета «Вычислительная техника» по специализациям моя дальнейшая судьба оказалась связанной с кафедрой Строительной механики и Отраслевой лабораторией динамики и прочности подвижного состава.

Евгений Петрович обладал теми качествами, которые всегда соответствовали лекторам высокой научной квалификации и необычайного доброжелательного отношения к студентам. Его студенты любили и с пониманием относились к рекомендациям, когда недостаточно подготовленным студентом рекомендовалось улучшить свою подготовку по соответствующим разделам дисциплин динамики, прочности и устойчивости.

Существенным был вклад внесен Евгением Петровичем в организацию воспитательной работы на факультете Вычислительной техники, когда возникала необходимость в решении вопросов проведения массовых студенческих культурно-массовых или спортивных мероприятий.

Научная работа в лаборатории, в которой решались вопросы продольной динамики поездов, взаимодействия пути и подвижного состава, устойчивости движения рельсовых экипажей, динамики и прочности единиц магистрального, а также промышленного транспорта увлекла ряд студентов факультета Вычислительной техники, среди которых были кроме меня: Рыжов А.В., Грановский Р.Б., Мельничук Н.А., Скалозуб, В.В., Маслеева Л.Г.

Высокая научная квалификация научных руководителей на уровне исполнения тем Е.П. Блохина и Манашкина Л.А. способствовала успешной



подготовке и защите диссертаций большинством выпускниками этого факультета на соискание научных степеней кандидата технических наук.

Взаимоотношения в научной и в педагогической совместной работе с Евгением Петровичем складывались демократично, на позициях взаимодоверия, которые потом трудно было восстанавливать, если исполнение было несвоевременным и хуже, если оно было некачественным. В таких ситуациях необходимо было оперативно внести исправления, доложить об исправлениях с соответствующими обоснованиями. Евгений Петрович был строг и справедлив, но при соответствующих обоснованиях прощал и далее не вспоминал про допущенные промахи в работе.

Заслуги Евгения Петровича известны и соответствующим образом оценены. Он доктор технических наук, профессор, действительный член академии Инженерных наук Украины и академии Транспорту Украины, член-корреспондент Международной Инженерной академии, заслуженный работник высшей школы Украинской ССР, Лауреат государственной премии Украины в отрасли науки и техники, лауреат премии имени академика А.Н. Динника, Почетный железнодорожник, Почетный работник транспорта Украины.

В последнее десятилетие было доверено Евгением Петровичем мне выполнять на кафедре работу по организации и исполнению учебного процесса в качестве его помощника, а во время его служебных командировок исполнять обязанности заведующего кафедрой. Считаю это время весьма поучительным этапом в моей работе и думаю, что в современных условиях сложно найти такого мудрого наставника и руководителя.

Кандидат технических наук,  
доцент кафедры «Строительная механика» А. М. Бондарев

## Учителю посвящается

Впервые я встретила Евгения Петровича на кафедре «Теоретическая механика», когда после третьего курса проходила там исследовательскую практику. Зайдя на кафедру, Евгений Петрович сразу спросил тему практики и когда услышал, что я буду исследовать продольную динамику поезда, сказал: «Это самая интересная и широкая область исследования в транспортной механике». Он, с присущей ему эмоциональностью, рассказал какие интересные теоретические и экспериментальные исследования проводятся в этой области в научно-исследовательской лаборатории динамики и прочности подвижного состава, тем самым определив для меня научную сторону моей дальнейшей работы.

Помню случай, когда, будучи в командировке в Москве, он встретился с ректором МИИТа – членом-корреспондентом АН СССР В. Г. Иноземцевым, у которого возник вопрос о продольной нагруженности длинносоставного грузового поезда, на некоторых вагонах которого были выключены воздухораспределители. Евгений Петрович в телефонном режиме настолько четко и доступно изложил мне поставленную задачу и соответствующие исходные данные, необходимые для расчета, что спустя три часа я по телефону сообщила ему наибольшие значения продольных сил, которые были получены в результате численных экспериментов. При этом, надо отметить, что в то время расчет можно было выполнить только на вычислительном центре университета и в строго отведенное время. И если бы Евгений Петрович в телефонном режиме не договорился со Стельмахом В. К. (начальник ВЦ ДИИТа) о срочном предоставлении необходимого мне машинного времени, я не смогла бы выполнить поставленную передо мною задачу. Этот факт говорит о том, что Евгений Петрович не только ставил перед нами задачи, но и помогал их решать.

Поскольку исследование продольной динамики поезда для Евгения Петровича была самой «близкой» темой, мне посчастливилось под его руководством участвовать в выполнении многих научных работ, которые проводились ДИИТом не только самостоятельно, но и с участием других организаций. Результаты этих работ были использованы при проектировании новых типов поглощающих аппаратов и воздухораспределителей, при разработке способов управления движением обычных и соединенных поездов и создании соответствующих режимных карт, при пересмотре Строительных норм и правил (СНиП II-39.76), при выборе параметров, созданной в ДИИТе автономной системы автоматического управления вспомогательным локомотивом, находящимся в составе соединенного поезда, при разработке энергосберегающих способов ведения поездов и создании, на базе компьютерных технологий тренажеров для обучения машинистов, при создании систем защиты котлов цистерн в случае аварийных ситуаций.

Евгений Петрович занимался не только решением широкого круга научных и практических задач в области динамики поезда и железнодорожных экипажей, продолжая и укрепляя тем самым устои научной школы, которую создал В. А. Лазарян, но и со свойственной ему ответственностью и энтузиазмом продолжил также традицию проведения Международных конференций в ДИИТе. Эти конференции возникли на базе научно-технических совещаний, которые проходили в ДИИТе. Первое научно-техническое совещание на тему «Научные задачи скоростного транспорта», организованное Научным Советом по проблеме «Общая механика» и Днепропетровским отделением Института механики АН УССР, было проведено в 1969 году. Возглавлял совещание руководитель этого Отделения член-корреспондент АН УССР доктор технических наук, профессор В. А. Лазарян.

В Первом научно-техническом совещании принимали участие ученые и научные сотрудники Днепропетровского института инженеров транспорта и Днепропетровского отделения Института механики АН УССР.

Далее последовало еще два научно-технических совещания (1972 г. и 1974 г.), на которых с докладами выступили ученые не только из ДИИТа и упомянутого Отделения, но и из Москвы, Ленинграда и других городов страны.

Начиная с 1977 года научно-технические совещания под руководством Всеволода Арутюновича Лазаряна, преобразовались во Всесоюзные конференции. В работе первой Всесоюзной конференции приняли участие представители 55 научно-исследовательских учреждений, высших учебных заведений и промышленных предприятий транспорта и транспортного машиностроения из 26 городов страны. Из 330 участников конференции были 41 доктор наук и 146 кандидатов наук. На конференции было заслушано 157 докладов, посвященных результатам теоретических и экспериментальных исследований по проблемам железнодорожного транспорта.

С 1980 года председателем и организатором таких Всесоюзных конференций становится первый проректор ДИИТа, доктор технических наук, профессор Е. П. Блохин. Эти конференции, по-прежнему, проходили на базе ДИИТа, но уже только по високосным годам, а девизом их стали «Проблемы механики железнодорожного транспорта». Организаторами этих конференций оставались ДИИТ и Институт технической механики Академии наук, созданный на базе Днепропетровского отделения института механики АН Украины.

Начиная с 1996 года, Всесоюзные конференции приняли статус Международных. Существенно расширился круг участников этих конференций. Теперь в работе конференций участвовали ученые и производственники из нескольких стран (Белоруссия, Венгрия, Германия, Израиль, Индия, Иран, Италия, Казахстан, Литва, Нидерланды, Польша, Россия, США, Украина, Хорватия, Швеция, ЮАР, Франция). Значительно увеличился и круг решаемых задач и проблем.

Евгений Петрович не только участвовал в организации и проведении конференций в ДИИТе, но и сам часто выезжал на Международные симпозиумы и форумы.

Научные заслуги Е. П. Блохина получили широкое признание не только на территории бывшего Советского Союза, но и среди зарубежных ученых. Он был бессменным членом научного комитета многих Международных конференций по проблемам железнодорожного транспорта, делился и обменивался научной информацией со многими зарубежными учеными, которые проявляли живейший интерес к его исследовательской деятельности.

Научное наследие Евгения Петровича превышает 500 работ и изобретений, опубликованных, как в нашей стране, так и за рубежом. Широта интересов Е. П. Блохина, его эрудиция, принципиальная требовательность к себе и своим коллегам по работе, преданность идеалам науки могут служить образцом для всех научных работников.

Евгений Петрович Блохин был ярким представителем тех типичных для его поколения ученых, для которых работа не была делом их жизни. Она просто была их жизнью.

Кандидат технических наук,  
доцент кафедры «Строительная механика» Л. В. Урсуляк

## Профессору Евгению Петровичу Блохину в день рождения

(май 2003г.)

\* \* \*

Не будем уточнять какой весомой дате  
Сегодня посвящен сей праздничный процесс;  
“Виновника” (без слов) мы заключим в объятия,  
Чтоб ярче подчеркнуть к нему свой интерес !!!

Не нужно много фраз – вся жизнь как на ладони:  
Тут бесконечный труд от первого звонка  
До поздней темноты; а темп – как от погони !  
Он, видим, держит темп, и не дрожит рука !

Мы слышим, как звучит напористо и страстно  
Его с трибуны речь иль рядовой “разгон”!  
В бумагах и статьях как вышколен прекрасно  
Его прозрачный слог и исключен жаргон !

Про поезд знает все !!! Знаком ему до боли  
Колодок нежный скрип, контроллера щелчок ...  
А сколько он гонял в моделях и в натуре  
Весь подвижной состав – тут вздрогнет новичок !!!

Заряд в сто тысяч вольт бурлит, не иссякает!  
Динамика во всем, а статика – мираж!  
И вектор не один – ведь даже за границей  
Сумел он обкатать элитный экипаж !!!...

Научные труды – от них ведь полки гнуться  
Не в силах удержать напор его идей !!!  
Наукой поглощен и должен окунуться  
Он только “с головой” в поток ее страстей !!!

И в этот майский день (добавочно к объятиям)  
Хотим мы пожелать: пускай душа поет  
Про фонари в ночи и белую акацию ...  
И темп чтоб не сбавлять, и двигаться вперед !!!

\* \* \*

Кандидат технических наук,  
доцент кафедры «Теоретическая механика» Л. Г. Маслеева

## **Памяти Учителя посвящается**

Евгений Петрович Блохин!

Легендарная личность ДИИТа...

Я с 1971 года занималась в студенческом научном обществе на кафедре «Теоретическая механика» и писала дипломную работу на этой кафедре. Евгений Петрович Блохин стал заведовать кафедрой «Теоретическая механика» с 1973 году. В 1976 году Евгений Петрович получил аспирантуру и я была зачислена к нему на дневное отделение. После окончания аспирантуры я была направлена ассистентом на эту кафедру. Таким образом, Евгений Петрович Блохин был со мной рядом с самого начала моей трудовой научно-педагогической деятельности. Я посещала его лекции и практические занятия, с большим удовольствием набираясь опыта. Лекции Евгений Петрович читал доходчиво и с артицизмом, его необыкновенная харизма никого не оставляла равнодушным, а наоборот увлекала и звала за собой, эти лекции запоминались надолго.

Необыкновенным человеком Евгений Петрович был и вне работы: пел, танцевал, шутил. У него было много друзей по всему Союзу. Еще больше было тех, кто с полным правом мог назвать его своим Учителем.

Время прошло, но до сих пор не верится, что больше не увидишь Блохина, бегущего по коридору.

Кандидат технических наук,  
доцент кафедры «Теоретическая механика» В. А. Татарина

Ректору ДИИТа Александру Пшинько,  
заведующему кафедрой строительной механики Сергею Кострице,  
ветеранам школы В. Лазаряна – Михаилу Леонидовичу Коротенко, Иосифу  
Гдальевичу Барбасу, Виктору Федоровичу Ушкалову, всем старым и новым  
сотрудникам.

Вместе с Вами склоняю голову перед светлой памятью Евгения Петровича Блохина.

Молюсь, чтобы его преемники были бы также успешны в сохранении  
лазаряновского духа – духа творчества и взаимного уважения, как был успешен  
Евгений Петрович в непростой период конца XX начала XXI века.

С наилучшими пожеланиями из далекого зарубежья  
кандидат технических наук, Евгений Стамблер

## О Евгении Петровиче Блохине

Близко с Евгением Петровичем я столкнулся, будучи в институте на 4 курсе в 1993 году. До этого я просто благоговейно смотрел, как профессор Блохин читает лекции по сопромату и поражался его экспрессивной манерой излагать материал, удивлялся его загадочной жизненной энергии, которая лилась из него бесконечно, расплескиваясь ярким фонтаном на слушателей. Это мне больше напоминало некое театральное действие, которое, кстати, проходило в большом амфитеатре лекционной аудитории в присутствии более 200 человек.

Но на четвертом курсе у одного их сокурсников случился «залет», в результате которого его подали на отчисление. Нам казалось, что все же нарушение не столь значительное и было принято решение попросить всей группой оставить студента на очной системе обучения. Так я впервые попал в кабинет первого проректора ДИИТа, которым был тогда Евгений Петрович. Я не испытывал тогда особых иллюзий по поводу возможности благополучного разрешения ситуации, т.к. Блохин считался строгим руководителем, не терпящим нарушения устоев и правил ВУЗа. Однако я ошибся, что меня и удивило, и обрадовало одновременно. Евгений Петрович оказался не только строгим руководителем, но и внимательным и отзывчивым человеком. Он не заигрывал со студентами, но при этом внимательно выслушал все обстоятельства происшествия, послушал комментарии сокурсников «нарушителя порядка», мнение куратора группы, высказал свое мнение по поводу происшедшего, и пообещал подумать и принять решение. Решение, озвученное на следующий день, оказалось положительным и студент, таким образом, благополучно доучившись до конца, получил долгожданный диплом, а я получил урок поведения руководителя: сочетание строгости, внимательности к людям и справедливости. И по сей день, я стараюсь так же следовать таким принципам.

Затем уже была аспирантура, в которой Евгений Петрович Блохин был моим научным руководителем, и работа в лаборатории динамики и прочности подвижного состава, работа на кафедре строительной механики, которой опять же руководил Евгений Петрович. За проведенное там время я смог узнать Евгения Петровича поближе, и это добавило много новых красок в мое восприятие его многогранной, целеустремленной натуры. Он был прекрасным оратором, завораживающим всех слушателей, затягивающим их в свой прекрасный и непростой мир научных идей, достижений и открытий. Слушая его, замирали даже иностранцы, не знающие русского языка, но пораженные яркостью Евгения Петровича и его убежденностью в правоте своего мировоззрения. Он был остроумным и веселым человеком, позволявшим себе перемежать научные формулы жизненными шутками и веселыми воспоминаниями, коих у него было множество. Он был толерантным и тактичным чело-



веком, который уважал мнение других и не переходил на личности в особо острых научных дискуссиях.

И все же одна загадка этого человека не давала мне покоя, качество, которое вызывало во мне восторг и непонимание его сути - нескончаемый поток жизненной силы этой великой личности, откуда в таком небольшом по росту человеке бралось столько силы и мужества, столько энергии, откуда такая яркость восприятия мира? Лишь спустя многих лет я ответил себе на этот вопрос. Вера! Вера в себя и свои взгляды, свои силы и яркость ума, в людей, его окружавших и высшую справедливость, любовь к близким и необычайная потребность все время идти, идти вперед не останавливаясь. Я считаю, что именно это были источниками вдохновения и силы выдающегося ученого и человека с большой буквы Евгения Петровича Блохина.

главный инженер НИИ подвижного состава,  
пути и транспортных сооружений  
Скогарев И. Е.

## Человек, учёный, педагог...

27 ноября 2012 года на 85-ом году безвременно ушел из жизни широко известный в транспортной отрасли Украины и стран СНГ доктор технических наук, профессор, действительный член Академии инженерных наук Украины и Транспортной академии Украины, член-корреспондент Международной инженерной академии, заслуженный работник высшей школы Украинской ССР, лауреат Государственной премии Украины в области науки и техники, лауреат премии им. академика А. Н. Динника, почетный работник транспорта Украины, почетный железнодорожник Блохин Евгений Петрович.

В родном ДИИТе он прошёл путь “от рядового до генерала” и, волею судьбы, явился одним из наиболее активных прямых продолжателей, основанной академиком В. А. Лазаряном, школы механики железнодорожного транспорта. Начав свою трудовую “транспортную” биографию в качестве помощника машиниста локомотива, Евгений Петрович сумел стать научным руководителем мощной, обладающей международным авторитетом НИЛ динамики и прочности подвижного состава.

Труды Блохина по ключевым проблемам механики и управления железнодорожным поездом, тяги и устойчивости его экипажей против схода с пути внесли весомый вклад в мировую транспортную науку и послужили отправным пунктом для работ исследователей многих её школ и направлений.

Велика роль Евгения Петровича и как организатора научных исследований. Сплочённые и руководимые им в течение не одного десятилетия научные коллективы ОНИЛ динамики и прочности подвижного состава железных дорог, а также кафедр теоретической, а затем – строительной механики ДИИ’а были и, вопреки зачастую неблагоприятным реалиям современности, остаются вполне “боеспособными” формированиями на “фронтах” транспортной науки.

Значительное место в деятельности Е.П. Блохина занимала его педагогическая деятельность. Как непосредственно – читая ряд лекционных курсов студентам, обучая аспирантов и осуществляя научное консультирование докторантов –, так и опосредствованно – руководя процессом обучения в ДИИТе в качестве его проректора по учебной работе –, Евгений Петрович многогранно формировал инженерные и научные кадры железнодорожного транспорта страны.

Могучим фундаментом разносторонних ипостасей Е. П. Блохина являлась его незаурядная, харизматичная личность. Являясь учеником академика В. А. Лазаряна как в научном, так и в имманентно - человеческом, глубоко личностном измерении, Евгений Петрович благоговел (по его собственному утверждению!..) перед мэтром во всех его мыслях и деяниях. И “ученик” не посрамил Учителя!.. До конца своей кипучей, плодотворной, научно-педагогической жизни, Блохин продолжал и творчески развивал начинания

Всеволода Арутюновича в области исследований переходных режимов движения подвижного состава железных дорог.

Личностей такого масштаба и ученых такого уровня, каким был Евгений Петрович, немного не только в Украине, но и во всем мире транспортной науки. Блохина ценили не только узкие специалисты, но и практики железнодорожного транспорта. Без его неутомимых, энергичных многолетних усилий по продолжению и творческому развитию научных деяний В. А. Лазаряна уровень мировой транспортной механики, несомненно, был бы более низким... Общеизвестны высочайшая требовательность Евгения Петровича к себе, его скромность и приверженность нравственным ценностям. Теми же принципами, в сочетании с глубокой доброжелательностью, он руководствовался в отношениях с коллегами и учениками.

Светлая память о замечательном человеке, блестящем ученом, и педагоге, Учителе навсегда останется в наших сердцах, его уроки будут являться для нас непреходящей ценностью.

Кандидат технических наук, ИТСТ НАН Украины,  
В. Поляков





Евгений Петрович со своими коллегами



Коллектив НИЛ динамики и прочности подвижного состава и кафедры строительной механики.

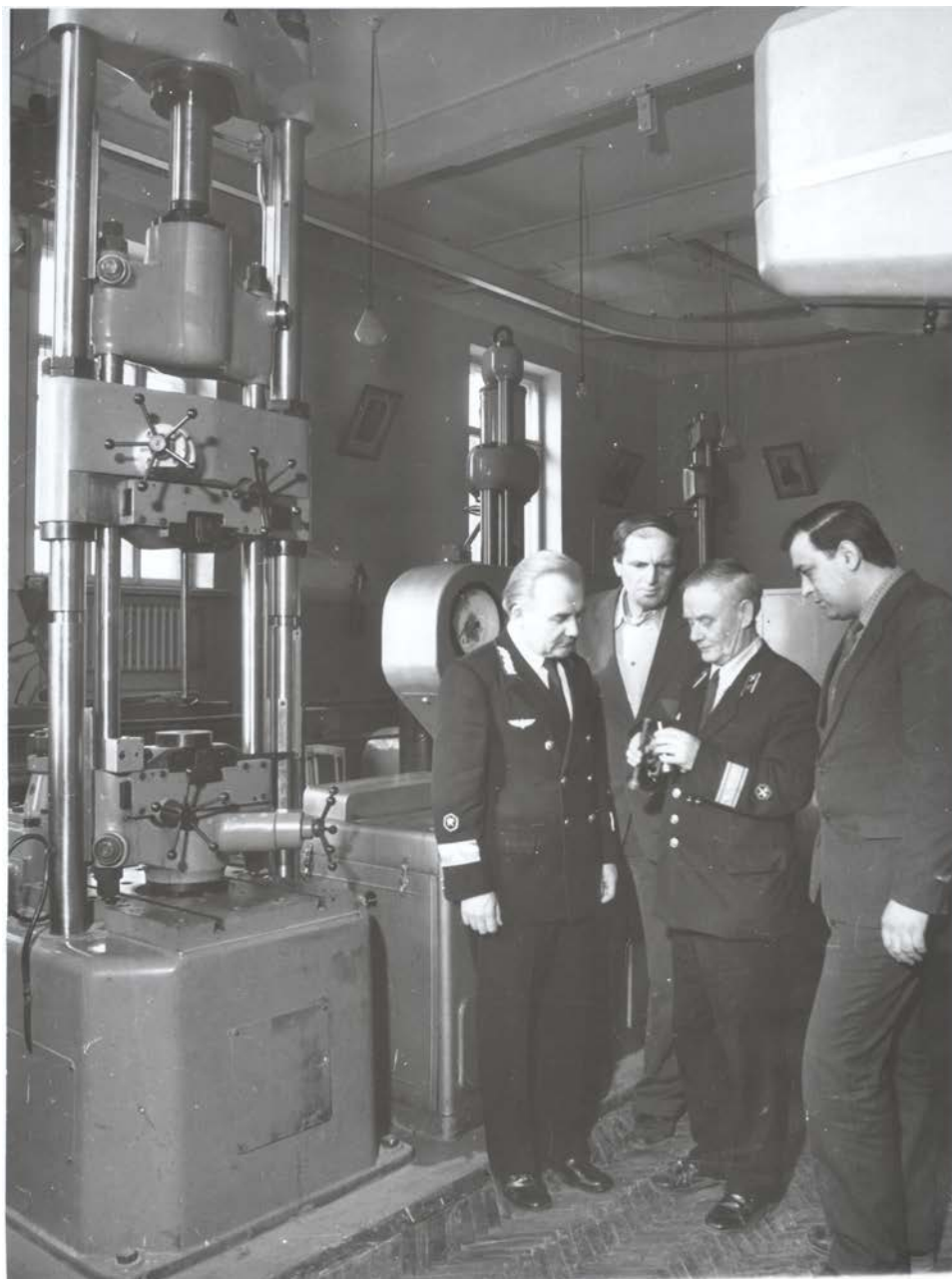




Участие делегации ДИИТа в работе XIII Международного конгресса по теоретической и прикладной механике в Москве (1972 г.).



Исследование продольной динамики поезда на аналоговых устройствах.



Обсуждение результатов прочностных испытаний в специализированной лаборатории кафедры строительной механики.





Дискуссия по оценке результатов, полученных после проведения экспериментов.



Евгений Петрович со своим сыном Сергеем и коллегами во время Первомайской демонстрации.





Евгений Петрович со своим Учителем Академиком В.Лазаряном  
и коллегами.



Встреча в г. София с выпускниками ДИИТа. (В. А. Лазарян – в центре,  
Е.П. Блохин – слева в первом ряду).



Открытие памятной доски на новом корпусе ДИИТа



Участники Международной конференции «Проблемы механики наземного транспорта», посвященной 100-летию со дня рождения акад. В. Лазаряна.





Возложение цветов у памятника учителю акад. В. А. Лазаряна.



Заседание кафедры строительной механики.





Коллектив ОНИЛ динамики и прочности подвижного состава  
и кафедры строительной механики.



Коллектив ОНИЛ динамики и прочности подвижного состава  
и кафедры строительной механики.



Автомоторса для инспекционных поездок (Быдгощ, Польша).



Прием нашей делегации на олимпийской базе г. Быдгощ (Польша)





На митинге у памятника, погибших воинов-студентов



Подписание договора о содружестве с представителями Департамента транспорта Иранских железных дорог.



Переговоры с делегацией из Китая.



На Международной научной конференции «Проблемы механики железнодорожного транспорта», 2008 год: (слева направо) профессора Кеглин Б. Г. (Россия), Блохин Е. П., Труе Х. (Дания), Мямлин С.В.





Во время товарищеского ужина на Международной научной конференции в Санкт-Петербурге.



Знакомство с высокоскоростным наземным транспортом Франции.





Заседание секции «Динамика рельсовых экипажей и безопасность движения»  
на Международной конференции в ДИИТе.



Во время выступления на Международной научной конференции «Мосты и  
тоннели: теория, исследования, практика».



Участники Международной научной конференции  
«Проблемы механики железнодорожного транспорта», 2012 год.



Постконференционный тур Международной научной конференции  
«Проблемы механики железнодорожного транспорта», 2012 год.

**С П И С О К**  
**научных трудов**  
**профессора Блохина Евгения Петровича**

**1. УЧЕБНИКИ**

1. Блохин Е. П., Пшинько А. Н. Высокоскоростной наземный транспорт мира / Днепр. нац. унив. жел. трансп. им. акад. В. Лазаряна. – Дн-вск, 2009. – 240 с.

**2. УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ**

1. Блохин Е. П., Барбас И. Г., Манашкин Л. А. и др. Расчет грузовых вагонов на прочность при ударах. – М.: Транспорт, 1989. – 230 с.

2. Блохін Є. П., Коротенко М. Л. Буров В. С. Динаміка електричного рухомого складу. – Дніпропетр. держ. техн. універс. залізнич. трансп., Дніпропетровськ, 2002. – 138 с.

**3. МОНОГРАФИИ**

1. Блохин Е. П., Манашкин Л.А. Динамика поезда (нестационарные продольные колебания). – М.: Транспорт, 1982. – 222 с.

2. Блохин Е. П., Манашкин Л.А., Стамблер Е.Л. и др. Расчеты и испытания тяжеловесных поездов. – М.: Транспорт, 1986. – 263 с.

3. Блохин Е. П., Кирпа Г.Н., Корниенко В.В., Пшинько А.Н., Боднарь Б.Е., Мямлин С.В., Плахотник В.Н., Корженевич И.П. Железные дороги мира в XXI веке. – Дн-ск, 2004. – 224 с.

4. Marek Sitarz, Ye. Blokhin. Nj the issue of wear of wheels and rails. – Monograph “Railway Wheel sets”, Silesian University of Technology. – 2003 – С. 71-82.

**4. СТАТЬИ И ДРУГИЕ ОПУБЛИКОВАННЫЕ РАБОТЫ**

1. Лазарян В.А., Блохин Е. П., Барбас И.Г., Манашкин Л.А., Юспина Е.В. Влияние характеристик связей одномерных механических систем на переходные режимы движения / Совещание по некоторым проблемам динамики сооружений и машин: Тез. докл. – Днепропетровск, 1954. – С. 34.

2. Блохин Е. П. О влиянии неоднородности поезда на динамические усилия, возникающие в упряжных приборах при трогании с места / Труды ДИИТа Вып.26: Подвижной состав и энергитическое хозяйство железных дорог. М.: Трансжелдориздат, 1958. – С. 235-258.

3. Блохин Е. П. Электрическое моделирование продольных усилий, возникающих в неоднородных поездах при трогании с места / Труды ДИИТа. Вып.26. – М.: Трансжелдориздат, 1958. – С. 270-289.

4. Лазарян В. А., Блохін Є. П. Перехідні режими руху систем, що складаються з трьох тіл і двох деформівних стержнів / Прикладна механіка. – 1961. – № 5. – С. 477-481.

5. Лазарян В. А., Блохін Є. П. Власні повздовжні коливання систем, які складаються з трьох жорстких тіл і двох стержнів / Прикладна механіка. – Т. 4. – В. 1. – 1961. – С. 61-66.

6. Лазарян В. А., Львов А. А., Блохин Е. П. Продольные усилия, возникающие в тяжеловесных грузовых поездах при трогании с места / Вопросы динамики подвижного состава: Труды ДИИТа. – Вып. 35. – Днепропетровск, 1962. – С. 112-147.

7. Лазарян В. А., Блохин Е. П. Исследование усилий, возникающих в грузовых поездах, при включении в них восьмиосных полувагонов / Вопросы динамики и прочности подв.состава: Труды ДИИТа. – Харьков, 1963. – Вып.44. – С. 49-57.

8. Лазарян В. А., Блохин Е. П. Исследование с помощью модели - аналога усилий в упряжных приборах поездов при тяге и подталкивании / Вопросы динамики и прочности подв.состава: Труды ДИИТа. – Харьков, 1963. – Вып.44. – С. 58-67.

9. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Манашкин Л. А. О выборе числа контуров при электрическом моделировании колебаний стержней / Вопросы динамики подвижного состава и применения математических машин: Труды ДИИТа. – Вып.50. – 1964. – С. 28-34.

10. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Барбас И. Г., Манашкин Л. А. Соодарение пассажирских вагонов, оборудованных поглощающими аппаратами типа ЦНИИ-Н6 / Совещание по некоторым проблемам динамики сооружений машин: Тез. докл. – Днепропетровск, 1964. – С. 31.

11. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Барбас И. Г., Манашкин Л. А., Юспина Е. В. Исследование работы резино-металлических поглощающих аппаратов в поездах / Совещание по некоторым проблемам сооружений и машин: тез. докл. – Днепропетровск, 1964. – С.33.

12. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Барбас И. Г., Манашкин Л. А. Исследование работы резино-металлических поглощающих аппаратов при ударах / Совещание по некоторым проблемам сооружений и машин: тез.докл.- днепропетровск, 1964. – С.32.

13. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Барбас И. Г., Манашкин Л. А. К вопросу о влиянии характеристик связей одномерных механических систем на переходные режимы движения / Исследование переходных режимов движения поездов и динамики подвижного состава: Труды ДИИТа. – Вып. 59. – М.: Транспорт, 1966. – С. 3-8.

14. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Барбас И. Г. и др. Исследование работы резинометаллических поглощающих аппаратов типа Р 2П в пассажирских поездах / Исследование переходных режимов движения поездов и динамики подвижного состава: Труды ДИИТа. – Вып. 59. – 1966. – С. 69-80.

15. Барбас И. Г., Блохин Е. П., Лазарян В.А., Каблуков В.А., Манашкин Л.А. Исследование переходных режимов движения нелинейных одномерных



механических систем / Динамика машин: Сб.ст. – М.: Машиностроение, 1966. – С. 96-104.

16. Барбас И. Г., Блохин Е. П., Лазарян В.А., Стукалов А.И., Юспина Е.В. Исследование работы поглощающих аппаратов ЦНИИ-Н6 в длиносоставных пассажирских поездах / Вопросы динамики подвижного состава: Труды ДИИТа. – Вып. 62. – М.: Транспорт, 1966. – С. 47-58.

17. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Барбас И. Г., Юспина Е. В. Результаты опытов по соударению пассажирских вагонов, оборудованных поглощающими аппаратами автосцепки ЦНИИ Н6 грузовых и пассажирских / Вопросы динамики и прочности подвижного состава: Труды ДИИТа. – Вып. 62. – М.: Транспорт, 1966. – С. 59-68.

18. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Барбас И. Г., Стукалов А. И., Юспина Е. В. О статических характеристиках некоторых поглощающих аппаратов / Труды ДИИТа. – Вып. 62. – М.: Транспорт, 1966. – С.69-78.

19. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Барбас И. Г., Юспина Е. В. Влияние веса и длины пассажирских поездов на продольные усилия / Вопросы динамики и прочности подвижного состава: Труды ДИИТа. Вып. 62. – М.: Транспорт, 1966. – С.79-85.

20. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Барбас И. Г., Стукалов А. И., Юспина Е. В. О продольных динамических усилиях, возникающих в длинносоставном пассажирском поезде при прицепке к нему грузового состава весом 3000т. / Вопросы динамики и прочности подвижного состава: Труды ДИИТа. – М.: Транспорт, 1966. – Вып. 62. – С. 86-90.

21. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Юспина Е. В. Исследование при помощи электронной модели удара двух тел. через двойной амортизатор / Совещание по проблеме нелинейных колебаний механических систем: Тез. докл. – Рига, 1966. – С. 79.

22. Блохин Е. П., Вашурин Л. А., Лазарян В. А., Манашкин Л. А. Переходные режимы движения системы, состоящей из деформируемого стержня и связанных с ним твердых тел / Совещание по проблеме нелинейных колебаний механических систем: Тез. докл.– Рига, 1966. – С.58-59.

23. Блохин Е. П., Лазарян В. А., Манашкин Л. А., Юспина Е. В. Переходные режимы движения одномерной механической системы с двойной амортизацией / 5-е совещание по основным проблемам теории машин и механизмов. Сухуми, 15-20 мая. – М.-Тбилиси, 1967. – С. 116.

24. Барбас И. Г., Белик Л. В., Блохин Е. П., Каблуков В. А., Лазарян В. А., Манашкин Л. А., Музыкин В. А. Разработка математических методов исследования переходных режимов движения поездов с нелинейными характеристиками упругих приборов / Тезисы докладов XVII научно-технической конф. института / ДИИТ. – Днепропетровск, 1967. – С. 27.

25. Блохин Е. П., Лазарян В. А., Манашкин Л. А., Рыжов А. В., Юспина Е. В. Исследование переходных режимов движения поездов при двойной

продольной амортизации / Тез. докладов XVII научно-техн. конф. института. – ДИИТ: Днепропетровск. – 1967. – С. 27-28.

26. Блохин Е. П., Лазарян В. А., Манашкин Л. А., Рыжов А. В., Юспина Е. В. Исследование ударных процессов в разветвленных одномерных системах /

5-е совещание по основным проблемам теории машин и механизмов. – Сухуми, 15-20 мая. – М.-Тбилиси, 1967. – С. 116-117.

27. Лазарян В. А., Барбас И. Г., Блохин Е. П., Стукалов А. И., Юспина Е. В. Продольные усилия, возникающие в тяжеловесном грузовом поезде при регулировочных торможениях / Вопросы динамики и прочности подвижного состава: Труды ДИИТа. – Вып.68. – М.: Транспорт, 1967. – С. 3-9.

28. Барбас И. Г., Блохин Е. П., Лазарян В. А., Стукалов А. И., Манашкин Л. А., Юспина Е. В. Исследование работы поглощающих аппаратов автосцепки типа Р-4П в длинносоставных пассажирских поездах / Вопросы динамики подвижного состава: Труды ДИИТа. – Вып. 68. – 1967. – С. 19-25.

29. Барбас И. Г., Блохин Е. П., Лазарян В. А., Бадикова Л. С., Юспина Е. В. Исследование работы поглощающих аппаратов автосцепки в поездах / Вопросы динамики подвижного состава: Труды ДИИТа. – Вып. 68. – 1967. – С. 26-41.

30. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Барбас И. Г., Манашкин Л. А., Юспина Е. В. Исследование работы резинометаллических амортизаторов при ударах / Вопросы динамики подвижного состава: Труды ДИИТа. – Вып. 68. – 1967. – С. 70-85.

31. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Юспина Е. В., Вашурин Л. А. Переходные режимы движения поезда, составленного из вагонов с подвижной хребтовой балкой при отсутствии зазоров в упряжи / Вопросы динамики подвижного состава и применения математических машин: Труды ДИИТа. – Вып. 72. – 1967. – С. 44-57.

32. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Зеленский В. А. К вопросу о переходных режимах движения поездов, вагоны которых оборудованы поглощающими аппаратами типа Ш-2-Т / Вопросы динамики подвижного состава и применения математических машин: Труды ДИИТа. – Вып.72. – 1967. – С. 57-66.

33. Лазарян В. А., Барбас И. Г., Блохин Е. П. Об усилиях в грузовых поездах при торможении локомотива прямодействующим тормозом / Вопросы динамики подвижного состава и применения математических машин: Труды ДИИТа. – 1967. – Вып. 72. – С. 67-73.

34. Лазарян В. А., Барбас И. Г., Блохин Е. П., Бодянов П. С., Стукалов А. И. Исследование работы поглощающих аппаратов автосцепки / Тезисы докладов XVII научно-техн. конф. – ДИИТ: Днепропетровск, 1967. – С.28.

35. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Рыжов А. В., Белик Л. В. Исследование с помощью ЭВМ процессов торможения поездов / Применение ЭВМ при проектировании, испытании и эксплуатации моторвагонных

электropоездов: Материалы Всесоюзн. научно-тех.конф. (Рига, 21-24 окт.). – Рига, 1968. – С. 28.

36. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Юспина Е. В. Исследование переходных режимов движения сжатых поездов, сформированных из вагонов с подвижными хребтовыми балками / Вопросы динамики подвижного состава и применения математических машин: Труды ДИИТа. – Вып. 76. – 1968. – С. 17-25.

37. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Рыжов А. В., Юспина Е. В. Моделирование соударений сцепов из вагонов с подвижными хребтовыми балками / Вопросы динамики подвижного состава и применения математических машин: Труды ДИИТа. – Вып. 76. – 1968. – С. 26-33.

38. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Стамблер Е. Л. Движение легковесных вагонов в составах тяжеловесных поездов / Вопросы динамики подвижного состава и применения математических машин: Труды ДИИТа. – Вып. 76. – 1968. – С. 34-47.

39. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Барбас И. Г., Манашкин Л. А., Белик Л. В. О распространении возмущений в одномерных системах с нелинейными упругими характеристиками и вязким сопротивлением связей / Аннотация доклада на III Всесоюзном съезде по теоретической и прикладной механике. – М., 1968. – С. 32.

40. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Манашкин Л. А. и др. Ударные явления в динамике одномерных разветвленных систем / Теория механизмов и машин. – Вып. 6. – Изд. XIV. – 1969. – С. 41-48.

41. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Рыжов А. В. Об определении оптимального значения не обратимого поглощения энергии упруго-фрикционными амортизаторами / Вестник ВНИИЖТ. – № 8. – 1969. – С. 23-25.

42. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Рыжов А. В., Белик Л. В. Применение ЭВМ к исследованиям переходных режимов движения при пуске в ход / Применение ЭВМ при проектировании, испытании и эксплуатации электропоездов: Материалы 3-й Всес. науч.тех. конф. (21-24 окт.). – Рига, 1969. – С. 27.

43. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Рыжов А. В. Исследование переходных режимов движения сложных одномерных систем с помощью электронных моделей / 3-я Всесоюзная конф. по аналог. вычислительной техн.: Тезисы-аннотации докладов и сообщений. – М., 1969. – С. 163-164.

44. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Белик Л. В. К вопросу о выборе метода численного интегрирования дифференциальных уравнений движения много-массовой одномерной системы / Материалы юбилейной научно-технической конференции института. – ДИИТ: Днепропетровск, 1970. – С. 235.

45. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Белик Л. В. Влияние формы характеристики междувагонной связи на переходной режим движе-

ния поездов / Материалы юбилейной научно-технической конференции института. – ДИИТ: Днепропетровск, 1970. – С. 235-236.

46. Блохин Е. П., Белик Л. В. Об усилиях в поезде при несинхронном включении тяговых двигателей локомотивов, расположенных в различных частях состава / Материалы юбилейной научно-технической конференции ДИИТа. – Днепропетровск, 1970. – С. 238-239.

47. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Бойчевский О. Г., Гребенюк Л. Т., Стукалов А. И. О продольных усилиях в поездах весом 10 тыс. тонн / Материалы юбилейной научно-технической конференции ДИИТа. – Днепропетровск, 1970. – С. 239.

48. Блохин Е. П., Никольский Л. Н., Филиппюк С. И., Фетисов О. В. Особенности построения статистических закономерностей распределения продольных сил, действующих в поезде, и оценка усталостной повреждаемости элементов вагонной конструкции / Материалы юбилейной научно-технической конференции ДИИТа. – Днепропетровск, 1970. – С. 239-240.

49. Блохин Е. П., Никольский Л. Н., Филиппюк С. И., Костенко Н. А. Методика получения статистического распределения продольных сил, действующих на подвижной состав, и оценка надежности элементов конструкции вагона / Материалы юбилейной научно-технической конференции ДИИТа. – Днепропетровск, 1970. – С. 240-241.

50. Блохин Е. П., Барбас И. Г., Шпаковская А. Д. Результаты экспериментального исследования продольных ускорений при переходных режимах движения поездов / Материалы юбилейной науч.-техн. конференции ДИИТа. – Днепропетровск, 1970. – С. 241-242.

51. Блохин Е. П., Бойчевский О. Г., Гребенюк П. Т., Феоктистов И. Б. Экспериментальные исследования продольных усилий в грузовых поездах массой до 10 тыс. тонн при переходных режимах движения / Труды ЦНИИ МПС. – Вып. 425. – 1970. – С. 55-85.

52. Никольский Л. Н., Блохин Е. П., Беспалов Н. Г. Требования на проектирование поглощающих аппаратов /автосцепок грузовых вагонов / Железнодорожный транспорт. – № 11. – 1970. – С. 46-49.

53. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Стукалов А. И. О продольных усилиях, возникающих при трогании однородного грузового поезда весом 10 000 т / Вопросы динамики подвижного состава и применение математических машин: Труды ДИИТа. – 1970. – Вып. 84. – С. 62-67.

54. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Манашкин Л. А. Вплив неоднорідності одномірної системи на зусилля та прискорення при перехідному режимі / Питання будівельної механіки: Праці вчених ДПТУ. – Днепропетровск, 1970. – Вип. 101.: (13-й вип. праць семінару з механіки). – С. 3-6.

55. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Белик Л. В. Применение ЭЦВМ к исследованию переходных режимов движения поездов / Переходные режимы движения и колебания подвижного состава: Труды ДИИТ. – Днепропетровск, 1970. – Вып. 114. – С. 3-23.



56. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Вашурин Л. А. Влияние предварительной затяжки в поглощающих аппаратах на продольные усилия при соударениях двух вагонов / Переходные режимы движения и колебания подвижного состава: Труды ДИИТа. – Днепропетровск, 1970. – Вып. 114. – С. 36-39.

57. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Белик Л. В. О выборе численных методов интегрирования уравнений движения существенно нелинейных одномерных механических систем / Некоторые задачи механики скоростного транспорта: Материалы науч.-тех. совещания, Днепропетровск, октябрь 1969 г. – Киев: Наукова думка, 1970. – С. 125-135.

58. Блохин Е. П. Исследования с помощью ЭЦВМ пуска в ход предварительно сжатого поезда, у которого локомотивы рассредоточены по длине / Некоторые задачи механики скоростного транспорта: Материалы науч.-тех. совещания, Днепропетровск, октябрь 1969 г. – Киев: Наукова думка, 1970. – С. 135-141.

59. Блохин Е. П. Влияние неодновременного включения локомотивов на усилия в сдвоенном поезде // Железнодорожный транспорт. – М. № 12. 1970.

-С.24-26.

60. Лазарян В. А., Блохин Е. П. Интегральная оценка связей в поезде и определение их параметров по результатам натурных испытаний // Вопросы динамики подвижного состава и применение математических машин: Труды ДИИТа. – Днепропетровск, 1971. – Вып. 103. – С. 3-17.

61. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Белик Л. В. К вопросу о математическом описании процессов, происходящих при переходных режимах движения поездов с зазорами в упряжи // Вопросы динамики подвижного состава и применение математических машин: Труды ДИИТа. – Днепропетровск, 1971. – Вып. 103. – С. 18-28.

62. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Вашурин Л. А. О продольных усилиях и ускорениях вагонов с подвижной хребтовой балкой при трогании неоднородных поездов // Вопросы динамики подвижного состава и применение математических машин: Труды ДИИТа. – Днепропетровск, 1971. – Вып. 103. – С. 41-45.

63. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Белик Л. В. Продольные колебания существенно нелинейных одномерных систем при распространяющихся возмущениях // Тезисы доклада конференции по колебаниям механических систем. Киев: Наукова думка, 1971. – С. 54.

64. Блохин Е. П., Бойчевский О. Г., Гребенюк П. Т., Костин Г. В. Продольная динамика в объединенных поездах повышенного веса // Железнодорожный транспорт. – 1971. – № 6. – С. 55-59.

65. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Манашкин Л. А. Применение электронных моделей к исследованию переходных режимов движения одномер-

ных систем // Аналоговая и аналого-цифровая вычислительная техника. – М.: Сов. Радио, 1971.

66. Лазарян В. А., Блохин Е. П. К вопросу об усилиях в неоднородном поезде // Повышение надежности узлов вагона: Труды ДИИТа. – Днепропетровск, 1971. – Вып. 133. – С. 51-58.

67. Блохин Е. П. Продольные усилия, возникающие в объединенном сдвоенном поезде при регулировочных торможениях // Повышение надежности узлов вагона: Труды ДИИТа. – Днепропетровск, 1971. – Вып. 133. – С.59-67.

68. Лазарян В. А., Блохин Е. П. и др. Об усилиях при трогании объединенного строенного поезда // Вопросы эксплуатации и ремонта локомотивов: Труды ДИИТа. – Днепропетровск, 1971. – Вып.137. – С. 3-10.

69. Лазарян В. А., Блохин Е. П. К вопросу торможения объединенных поездов // Вопросы эксплуатации и ремонта локомотивов: Труды ДИИТа. – Днепропетровск, 1971. – Вып. 137. – С. 11-19.

70. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Захаров В. Н., Итин М.Е. Автоматическое управление вспомогательным локомотивом объединенного поезда // Труды ДИИТ. – Вып. 128. – Днепропетровск, 1972. – С. 3-11.

71. Блохин Е. П. О пуске в ход объединенных поездов // Вопросы динамики подвижного состава и применение математических машин: Труды ДИИТ. – Днепропетровск, 1972. – Вып. 128. – С. 12-31.

72. Лазарян В. А., Блохин Е. П. Вычисление с помощью ЭЦВМ усилий, возникающих при пуске в ход неоднородных поездов весом 10 20 тыс. тонн // Вопросы динамики подвижного состава и применение математических машин: Труды ДИИТ. – Днепропетровск, 1972. – Вып. 128. – С. 31-36.

73. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Белик Л.В. Влияние неоднородности состава на продольные усилия в поезде // Применение математических машин к расчету узлов вагонов на прочность: Труды ДИИТ. – Днепропетровск, 1972. – Вып. 120. – С. 21-27.

74. Блохин Е. П. Что показал опыт вождения объединенных поездов // Железнодорожный транспорт. – № 3. – 1972. – С. 54-56.

75. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Белик Л. В. Продольные колебания нелинейных одномерных систем при возмущениях, распространяющихся вдоль их длины // Прикладная механика. – 1973. – №6.

76. Блохин Е. П., Каблуков В. А., Ломоносов В. А. Управление вспомогательным локомотивом объединенного поезда // Железнодорожный транспорт. – №1. – 1973. – С. 58-59.

77. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Белик Л. В. Влияние неоднородности состава на продольные усилия в поезде при экстренном торможении // Переходные режимы движения и колебания подвижного состава (18-й выпуск трудов по механике): Труды ДИИТ. – Вып. 143.– Днепропетровск, 1973. – С. 3-8.

78. Каблуков В. А., Блохин Е. П., Белик Л. В., Итин М. Е. Исследования экстренных торможений объединенных поездов // Переходные режимы движения и колебания подвижного состава (18-й выпуск трудов по механике): Труды ДИИТ. – Вып. 143. – Днепропетровск, 1973. – С. 9-13.

79. Блохин Е. П., Каблуков В. А., Ломоносов В. А. Управление вспомогательным локомотивом объединенного поезда // Железнодорожный транспорт. – № 1. – 1973. – С. 58-59.

80. Блохин Е. П., Каблуков В. А., Белик Л. В., Итин М. Е. Исследования экстренных торможений объединенных поездов // Переходные режимы движения и колебания подвижного состава 18 выпуск трудов по механике. Труды ДИИТ. – 1973. – Вып. 143. – С. 9-13.

81. Блохин Е. П., Стамблер Е. Л. К вопросу об устойчивости от схода с рельсов легковесных вагонов, движущихся в составах тяжеловесных поездов // Переходные режимы движения и колебания подвижного состава (18-й выпуск трудов по механике): Труды ДИИТа. – Днепропетровск, 1973. – Вып. 143. – С. 13-16.

82. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Белик Л. В. Продольные колебания нелинейных одномерных систем при возмущениях, распространяющихся вдоль их длины // Прикладная механика. – 1973. – № 6. – С. 89-94.

83. Блохин Е. П., Белик Л. В., Стамблер Е. Л., Маслеева Л. Г., Гребенюк П.Т. К задаче о регулировочном торможении поезда, движущегося по пути ломаного профиля // Исследование по динамике рельсовых экипажей (19-й выпуск трудов семинара по механике): Труды ДИИТ. – Днепропетровск, 1973. – Вып. 152. – С. 79-86.

84. Лазарян В. А., Блохин Е. П. О математическом моделировании движения поезда по переломам продольного профиля пути // Труды МИИТ. – 1974. – Вып. 444. – С. 83-123.

85. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Белик Л. В., Маслеева Л. Г., Стамблер Е. Л. Исследования переходных режимов движения поезда // Брянский институт транспортного машиностроения: Сб.науч.тр. – Брянск, 1974. – Вып. 26. – С. 183-189.

86. Блохин Е. П., Итин М. Е., Манашкин Л. А. и др. Применение электронного моделирования при испытаниях систем управления и при стендовых механических испытаниях транспортируемого оборудования // Брянский институт транспортного машиностроения:Сб.тр. – Брянск, 1974. – Вып.26. – С. 199-203.

87. Блохин Е. П., Белик Л. В., Маслеева Л. Г. Решение при помощи ЭВМ задачи о движении поезда как системы // Деп. в ЦНИИТЭИ МПС 21.03.74, № 155/74. – Днепропетровск, 1974. – 18 с.

88. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Бадикова Л. С. Об оценке наибольших ожидаемых значений при трогании однородных грузовых поездов с зазорами // Деп. в ЦНИИТЭИ МПС 20.09.1974, № 138/74. – Днепропетровск, 1974. – 9 с.

89. Блохин Е. П., Каракашьян З. О., Крутиков И. А. и др. Исследование работы гидрогазовых поглощающих аппаратов типа ГА 500 при ударах // Деп. в ЦНИИТЭИ МПС 28.06.1974, № 133/74. – Днепропетровск, 1974. – 10 с.

90. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Каракашьян З. О. и др. Исследования работы гидрогазовых поглощающих аппаратов типа ГА 100М при ударах // Исследования колебаний подвижного состава (20-й выпуск трудов семинара по механике): Труды ДИИТа. – Вып. 158. – Днепропетровск, 1975. – С. 34-44.

91. Блохин Е. П., Длугач Л. А. Организация научно-исследовательской работы студентов на кафедре теоретической механики // Материалы III общеинститутской научно-методич. конф.: (Науч. исслед. работа студентов) – Днепропетровск, 1975. – С. 26-27.

92. Блохин Е. П., Итин М. Е., Манашкин Л. А. и др. Применение электронного моделирования к исследованию динамических процессов в объединенных поездах с автоматически управляемыми вспомогательными локомотивами // Автоматическое управление и вычислительная техника на железнодорожном транспорте: Труды ДИИТ. – Вып. 162/6. – 1975. – С. 45-52.

93. Лазарян В. А., Блохин Е. П. Требования к системам управления вспомогательными локомотивами // Железнодорожный транспорт. – № 6. – 1975. – С. 59-62.

94. Блохин Е. П., Стамблер Е. Л., Маслеева Л. Г. Об оценке наибольших продольных сил в поезде, движущемся по перелому продольного профиля пути // Исследование по динамике рельсовых экипажей: Труды ДИИТ. – Днепропетровск, 1975. – Вып. 169/21. – С. 88-91.

95. Блохин Е. П., Каракашьян З. О., Стамблер Е. Л. О продольных усилиях, возникающих при пуске вход тяжеловесного поезда, неоднородного по массе вагонов и типу поглощающих аппаратов // Исследования по динамике рельсовых экипажей: Труды ДИИТ. – Днепропетровск, 1975. – Вып. 169/21. – С. 91-94.

96. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Каблуков В. А. К вопросу о требовании к системам управления вспомогательными локомотивами объединенных поездов // Сб. науч. тр. УЭМИИТа. – Вып. 47. – 1975. – С. 52-56.

97. Блохин Е. П., Итин М. Е., Захаров В. Н. и др. Автономная система автоматического управления (САУ) вспомогательными локомотивами в объединенных поездах // Труды УРЭМИИТа. – Вып. 47. – 1975. – С. 56-61.

98. Блохин Е. П., Итин М. Е., Крутиков И. А. Результаты эксплуатационных испытаний (автономной системы автоматического управления(САУ) вспомогательными локомотивами в сдвоенных и строенных объединенных поездах // Сб. науч. тр. УЭМИИТ. – 1975. – Вып. 47. – С.61-67.

99. Блохин Е. П., Маслеева Л. Г., Продан Н. А. Исследование усилий в грузовом объединенном поезде, сформированном из составов, отличающихся эффективностью тормозных средств // Исследования в области динамики рельсовых экипажей: Труды ДИИТ. – Вып. 182/33. – 1976. – С. 56-63.

100. Блохин Е. П., Маслеева Л. Г. О влиянии неоднородности состава на продольные усилия в поезде при его движении по пути ломаного профиля // Исследование в области динамики рельсовых экипажей: Труды ДИИТ. – Днепропетровск, 1976. – Вып. 182/22. – С. 63-67.

101. Блохин Е. П., Гребенюк П. Т., Каракашьян З. О. и др. О переходных режимах движения поезда, оборудованного гидрогазовыми поглощающими аппаратами // Динамика и прочность высокоскоростного наземного транспорта. – Киев: Наукова думка, 1976. – С. 54-64.

102. Лазарян В. А., Блохин Е. П. К вопросу проектирования продольного профиля железных дорог // Исследование колебаний подвижного состава: Труды ДИИТ. – 1977. – Вып. 190/23. – С. 71-73.

103. Блохин Е. П., Маслеева Л. Г., Стамблер Е. Л. О форме кривой наполнения цилиндров подвижного состава железных дорог // Исследование колебаний подвижного состава: Труды ДИИТ. – 1977. – Вып. 190/23. – С. 73-78.

104. Блохин Е. П., Сакович Л. А., Кантор И. И. О новых нормах сопряжения элементов продольного профиля железных дорог // Транспортное строительство. – 1977. – № 9. – С. 40-42.

105. Лазарян В. А., Блохин Е. П., Юспина Е. В., Итин М. Е. Некоторые результаты опытных поездок с объединенными поездами в эксплуатационных условиях на участке Чуна Кежемская Восточно-Сибирской железной дороги // Механика наземного транспорта: Тез. докл. Всесоюз. совещ. – Киев: Наукова думка, 1977. – С. 10-13.

106. Блохин Е. П., Стамблер Е. Л. О сопоставлении результатов поездных динамических испытаний раз личных поглощающих аппаратов автоцепки // Проблемы механики наземного транспорта: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1977 – Вып. 195/24. – С. 43-48.

107. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Маслеева Л. Г. К вопросу о понижении порядка системы дифференциальных уравнений движения поезда при оценке статистических характеристик сил, действующих на вагоны, в случаях движения через переломы продольного профиля пути // Проблемы механики наземного транспорта: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1977. – Вып. 195/24. – С. 48-54.

108. Блохин Е. П., Горячев Ю. К., Захаров В. Н. и др. О выборе рационального способа управления тягой вспомогательных локомотивов объединенных поездов // Проблемы механики наземного транспорта: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1978. – Вып. 199/25. – С. 38-47.

109. Блохин Е. П., Маслеева Л. Г. О возможности понижения порядка системы дифференциальных уравнений движения поезда при возмущениях, распространяющихся вдоль его длины // Проблемы механики наземного транспорта: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1978. – Вып. 199/25. – С. 47-54.

110. Блохин Е. П., Михайленко В. М., Стамблер Е. Л. и др. Об экспериментальных исследованиях переходных режимов движения поездов с помощью современной аппаратуры // Проблемы механики наземного транспорта: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1978. – Вып. 199/25. – С. 64-70.

111. Блохин Е. П., Захаров В. Н., Итин М. Е. К вопросу о выборе системы управления вспомогательным локомотивом объединенного поезда // Автоматическое и телемеханическое управление поездов. Межвуз. сб. МИИТ. – 1978. – Вып. 612. – С. 141-146.

112. Блохин Е. П., Стамблер Е. Л. Об уточнении модели межвагонного пружинно-фрикционного амортизатора удара // Вопросы механики в применении к железнодорожному транспорту и строительству: Межвуз. сб. МИИТ. – 1979. – Вып. 643. – С. 122-127.

113. Блохин Е. П., Белик Л. В., Маслеева Л. Г. Об одном алгоритме численного решения задачи о движении поезда как многомассовой системы // Проблемы динамики и прочности железнодорожного состава: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1979. – Вып. 205/26. – С. 6-14.

114. Блохин Е. П., Захаров В. Н., Итин М. Е. и др. Испытания в эксплуатационных условиях управления пневматическими тормозами сдвоенного объединенного поезда // Проблемы динамики и прочности железнодорожного подвижного состава: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1979. – Вып. 205/26. – С. 14-18.

115. Блохин Е. П., Маслеева Л. Г. и др. Определение условий сопряжений элементов продольного профиля железных дорог при эксплуатации поездов увеличенной длины // Основные направления развития железнодорожного транспорта в Канско-Ачинском топливно-энергетическом комплексе. Тез. докладов Всесоюз. науч. тесн. совещ. – Красноярск, 1979.

116. Блохин Е. П., Длугач Л. А. Об особенностях преподавания общего курса теоретической механики и спецкурса для специальности «Прикладная математика» // Материалы зонального совещания семинара по теоретической механике вузов УССР и МССР. – Кишинев, 1979.

117. Блохин Е. П., Длугач Л. А., Юспина Е. В. Некоторые вопросы специализации в курсе теоретической механики и спецкурса для специальности «Прикладная математика» // Материалы зонального совещания семинара по теоретической механике вузов УССР и МССР. – Кишинев, 1979.

118. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Иваницкий Р. Б. и др. Ускоренные испытания рефрижераторного подвижного состава // Железнодорожный транспорт. – № 5. – 1980. – С. 48-51.

119. Блохин Е. П., Итин М. Е., Стамблер Е. Л., Оптовец С. П. Совершенствование методики экспериментальных исследований переходных режимов движения длинносоставных поездов // Проблемы механики железнодорожного транспорта: тез докл. всесоюзной конф. (Днепропетровск, май). – 1980. – С. 15-16.

120. Блохин Е. П., Козлов А. М., Маслева Л. Г. и др. О нормах устройства сопряжений на переломах продольного профиля пути при эксплуатации поездов увеличенной длины // Проблемы механики железнодорожного транспорта: Тез.докл. всесоюзной конф. (Днепропетровск, май) – 1980. – С. 16-17.

121. Блохин Е. П., Стамблер Е. Л. Об уточнении задачи устойчивости от схода с рельсов легковесных вагонов, движущихся в составах тяжеловесных поездов // Проблемы механики железнодорожного транспорта: Тез.докл. всесоюзной конф. (Днепропетровск, май). – 1980. – С. 18-19.

122. Блохин Е. П., Юрченко А. В., Янгулов Н. П. Метод оценки динамических напряжений в конструкции вагона, возникающих при ударах через автосцепку // Проблемы динамики и прочности железнодорожного состава. Межвуз. сб. научн. тр. – Днепропетровск, 1980. – Вып. 210/27. – С. 3-13.

123. Блохин Е. П., Гребенюк П. Т., Стамблер Е. Л., Болотов А. Н. Некоторые результаты экспериментальных исследований новых воздухораспределителей автотормозов в поезде весом 10 тыс. тонн // Проблемы динамики и прочности железнодорожного состава: Межвуз. сб. научн. тр. – Днепропетровск, 1980. – Вып. 210/27. – С. 14-17.

124. Блохин Е. П., Стамблер Е. Л., Мариненко Г. А. Продольные ускорения при переходных режимах движения поезда массой 10 тыс. тонн // Деп. в ЦНИИТЭИ МПС 30.07.81, № 1637/81. – 1981. – 8 с.

125. Блохин Е. П., Маслеева Л. Г. О математическом моделировании движения поезда как многомассовой системы по участку большой протяженности // Нагруженность и динамические качества механических систем. – Киев: Наукова думка, 1981. – С. 55-62.

126. Блохин Е. П., Хачапуридзе Н. М., Поляков В. А. О построении математической модели движения поезда по пути произвольного очертания // Проблемы динамики и прочности железнодорожного подвижного состава. Межвуз. сб. научн. тр. – Днепропетровск, 1981. – Вып. 220/28. – С. 3-14.

127. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Нечай В. Я. Применение двумерной расчетной схемы к исследованию колебаний вагонов при продольных ударах // Проблемы динамики и прочности железнодорожного подвижного состава: Межвуз. сб. научн. тр. – Вып. 220/28. – Днепропетровск, 1981 – С. 14-18.

128. Блохин Е. П., Хачапуридзе Н. М., Поляков В. А. О влиянии пространственных колебаний экипажа поезда, движущегося по пути произвольного очертания, на коэффициенты сцепления его локомотивов // Всесоюз. научно-техн. конф. «Создание локомотивов большой мощности и повышение их технического уровня», Ворошиловоград, 13-15 октября. – 1981. – С. 111-114.

129. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Нечай В. Я. Исследование прочности несущей конструкции локомотива при продольных динамических воздействиях // Создание локомотивов большой мощности и повышение их тех-

нического уровня: Тез. Всесоюзн. научн. техн. конф. Ворошиловград, 13-15 окт. – С. 111-114.

130. Блохин Е. П., Юрченко А. В., Литвинов В. П. Дифференциальные уравнения движения нелинейных двумерных механических систем // Деп. в ЦНИИТЭИ МПС 25.11.1981, № 1722/81. – Днепропетровск, 1981. – 13 с.

131. Блохин Е. П., Богомаз Г. И., Зайцев В. Р. и др. Оценка параметров продольного профиля пути отдельных участков БАМа с учетом динамических усилий, возникающих в поездах при переходных режимах движения // Исследования взаимодействия пути и подвижного состава: Межвуз. сб. науч. тр. – Вып. 215/23. – 1981. – С. 3-9.

132. Блохин Е. П., Хачапуридзе Н. М., Поляков В. А. Об обобщенных силах, определяющих характер движения экипажей поезда по пути произвольной пространственной конфигурации // Деп. в ЦНИИТЭИ МПС 28.12.1981, № 1784/81. – 1981. – 29 с.

133. Блохин Е. П., Маслеева Л. Г., Стамблер Е. Л. О рациональном управлении виброударным процессом в одной существенно нелинейной системе // Тез. Всесоюзн. конф. по вибрационной технике. – Тбилиси, 1981.

134. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Юрченко А. В. Построение математических и электронных моделей, заменяющих одномерные конструкции в системе виброударных испытаний приборов // Тез. Всесоюзн. конф. по вибрационной технике. – Тбилиси, 1981.

135. Блохин Е. П., Орленко В. П., Стамблер Е. Л. Методические указания к решению задач и самостоятельному изучению краткого курса теоретической механики. Часть 1. (Статика). – Днепропетровск: ДИИТ, 1982. – 50 с.

136. Блохин Е. П., Юрченко А. В., Литвинов В. П. Математическое моделирование колебаний транспортера при соударениях через автосцепку // Деп. в ЦНИИТЭИ МПС 31.03.1982, № 1723. – Днепропетровск, 1982.

137. Блохин Е. П., Кантор И. И., Маслеева Л. Г. и др. Об устройстве сопряжений на переломах продольного профиля пути // Трансп. стр.-во. – 1982. – №3. – С. 46-47.

138. Блохин Е. П., Хачапуридзе Н. М., Поляков В. А. К вопросу построения модели движения поезда для изучения его колебаний с учетом динамики ходовых частей экипажей // Вопросы улучшения технического содержания вагонов и совершенствования их ходовых частей. Межвуз. сб. науч. тр. – Вып. 221/7. – 1982. – С. 38-46.

139. Блохин Е. П., Хачапуридзе Н. М., Поляков В. А. Об управляемом пространственном движении многомассовой механической системы // Тез. докл. IV научн. техн. конф. «Механические управляемые системы». – Иркутск, 1982. – С. 17.

140. Блохин Е. П., Маслеева Л. Г., Стамблер Е. Л. Синтез рационального управления нестационарными колебаниями одномерной нелинейной системы // Тез. докл. IV научн. техн. конф. «Механические управляемые системы». – Иркутск, 1982. – С. 16.



141. Блохин Е. П., Манашкин Л. А. Выбор времени нарастания силы, развиваемой локомотивом // Вестник ВНИИЖТ. – 1982. – № 2. – С. 26-27.

142. Блохин Е. П., Иноземцев В. Г., Стамблер Е. Л. и др. Торможение тяжелых поездов, оборудованных новыми воздухораспределителями // Вестник ВНИИЖТа. – № 8. – 1982. – С. 1-5.

143. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Савчук О. М. и др. Расчет вагонов на прочность при продольных ударах. Часть 1. Расчет динамических нагрузок. Учебное пособие. – ДИИТ: Днепропетровск, 1982. – 50 с.

144. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Савчук О. М. и др. Расчет вагонов на прочность при продольных ударах. Часть II. Расчет напряженного состояния. Учебное пособие. – ДИИТ: Днепропетровск, 1983. – 65 с.

145. Блохин Е. П., Хачапуридзе Н. М., Поляков В. А. Обобщенные силы, определяющие движение поезда по пути произвольной конфигурации и некоторые результаты исследования такого движения // Проблемы динамики и прочности железнодорожного подвижного состава: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1982. – Вып. 225/29. – С. 3-13.

146. Блохин Е. П., Юрченко А. В., Янгуров Н. П. Исследование колебаний крытого вагона с тарно-штучным грузом при соударении // Проблемы динамики и прочности железнодорожного подвижного состава: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1982. – Вып. 225/29. – С. 29-40.

147. Блохин Е. П., Хачапуридзе Н. М., Поляков В. А. О решении пространственной задачи динамики нелинейной системы многих тел с реономными связями // Аннот. докладов IV Четаевская конф. по устойчивости движения, аналитической механике и управления движением. – Звенигород, 1982.

148. Блохин Е. П., Кантор И. И., Сакович Л. А. К совершенствованию норм сопряжения элементов продольного профиля железных дорог // Транспортное строительство. – 1982. – № 11. – С. 41-42.

149. Блохин Е. П., Длугач Л. А., Татаринова В. А. Устойчивость движения рельсовых экипажей. Методические указания к дипломному проектированию студентов. – ДИИТ: Днепропетровск, 1982. – 30 с.

150. Блохин Е. П., Крайзгур Г. Б. и др. Результаты исследований поглощающих аппаратов Ш 5 ТО // Труды ВНИИ вагоностроения. – Вып. 46. – 1982.

151. Блохин Е. П., Манашкин Л. А. О силах в автосцепках при трогании сжатого поезда, составленного из полувагонов и цистерн // Вопросы улучшения технического содержания вагонов и совершенствования их ходовых частей. Межвуз. сб. науч. тр. – Вып. 221/7. – 1982. – С. 31-34.

152. Блохин Е. П., Юрченко А. В., Литвинов В. П. О расчетных схемах элементов вагонов как двумерных механических систем с переменными параметрами // Колебания и динамические качества механических систем: Сб. науч. тр. – Киев: Наукова думка, 1983. – С. 107-114.

153. Блохин Е. П., Хачапуридзе Н. М., Поляков В. А. Математическая модель пространственного движения контейнерного поезда по пути, криволинейному в профиле и плане // Динамика механических систем: Сб. науч. тр. ин-т механики АН Украины. – 1983. – С.33-42.

154. Блохин Е. П., Михайленко В. М., Стамблер Е. Л. Экспериментальная диагностика динамических качеств рельсовых экипажей // Тез. докл. на семинаре по вибродиагностике. Межвуз. тематич. сб. науч. тр. "Вибротехника". – Каунас, 1983.

155. Блохин Е. П., Хачапуридзе Н. М., Поляков В. А. О математическом моделировании динамики железнодорожных наливных поездов // Проблемы динамики и прочности железнодорожного подвижного состава. Межвуз. сб. науч. тр. – 1983. – Вып. 230/30. – С. 3-9.

156. Блохин Е. П., Круш И. И. и др. Особенности механической реакции и разрушения резин при всестороннем сжатии // Тез. докл. Всесоюз. конф. "Методы расчета усилий высокопластичных материалов". – Рига, 1983.

157. Блохин Е. П., Юрченко А. В., Янгулов Н. П. Оценка нагруженности платформы для перевозки большегрузных контейнеров при соударениях // Проблемы динамики и прочности железнодорожного подвижного состава: Межвуз. сб. науч. тр. ДИИТ. – Днепропетровск, 1983. – Вып. 230/30. – С. 19-30.

158. Блохин Е. П., Нарису Н. Г., Юрченко А. В. и др. Применение ЭВМ для прогнозирования ресурса конструкций вагонов по критерию усталостного разрушения // Деп. В ЦНИИТЭИ МПС 15.12.83, № 2460. – Днепропетровск, 1983. – 29 с.

159. Блохин Е. П., Нарису Н. Г., Юрченко А. В. и др. Применение ЭВМ для прогнозирования усталостной прочности конструкций вагонов // Деп. в ЦНИИТЭИ МПС 15.12.83, № 2459. – 1983. – 29 с.

160. Блохин Е. П., Юрченко А. В., Литвинов В. П. Исследование пространственных колебаний транспортных экипажей как плоских механических систем с переменными параметрами // Исследование динамики транспортных и строительных конструкций. Межвуз. сб. науч. тр. МИИТ. – 1983. – Вып. 720. – С. 3-9.

161. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Маслеева Л. Г. Методические указания к дипломному и курсовому проектированию по расчету сил в поездах (спец. 0647,0512, 1601 для студентов 3, 4, 5 курсов). – ДИИТ: Днепропетровск, 1984. – 42 с.

162. Блохин Е. П., Иноземцев В. Г., Крылов В. В., Стамблер Е. Л., Урсуляк Л. В. О вождении поезда массой 20 тыс. тонн // Проблемы механики железнодорожного транспорта. Повышение надежности и совершенствование конструкций подвижного состава: Тез. докл. Всесоюз. конф. – Днепропетровск, 1984. – С. 11-12.

163. Блохин Е. П., Манашкин Л. А. Современные проблемы динамики поезда // Проблемы механики железнодорожного транспорта. Повышение

надежности и совершенствование конструкций подвижного состава: Тез. докл. Всесоюз. конф. (Днепропетровск, май). – Днепропетровск, 1984. – С. 12-14.

164. Блохин Е. П., Юрченко А. В., Литвинов В. П. Исследование колебаний подкрепленных пластин при ударных нагрузениях // Динамические характеристики механических систем. – Киев: Наукова думка, 1984.

165. Блохин Е. П., Поляков В. А., Хачапуридзе Н. М. Обобщенные силы, определяющие движение конвейерного поезда по пути произвольной конфигурации // Динамические характеристики механических систем. – Киев: Наукова думка, 1984.

166. Блохин Е. П., Поляков В. А., Хачапуридзе Н. М. О машинной реализации цифровых моделей пространственных движений сложных механических систем // Динамические характеристики механических систем. – Киев: Наукова думка, 1984.

167. Блохин Е. П., Юрченко А. В., Нариус Н. Г. Автоматизация прогнозирования сопротивления усталости конструкций вагонов // Проблемы динамики и прочности железнодорожного состава. Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1984. – Вып. 232/31. – С. 3-12.

168. Блохин Е. П., Евдомах Г. В., Малышко И. Б. Применение динамического программирования к определению режимов вождения длинносоставных поездов // Проблемы динамики и прочности железнодорожного состава: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1984. – Вып. 232/31. – С. 12-24.

169. Блохин Е. П., Болотов А. Н., Итин М. Е., Стамблер Е. Л. Об опытах с тяжеловесными поездами // Проблемы динамики и прочности железнодорожного состава: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1984. – Вып. 232/31 – С. 37-44.

170. Блохин Е. П., Юрченко А. В., Янгулов Н. П. Дифференциальные уравнения пространственных колебаний одномерных механических систем с переменными параметрами // Прикладная механика. – Т. XX. – № 1. – 1984. – С. 106-112.

171. Блохин Е. П., Иноземцев В. Г., Крылов В. В. И др. О торможении поезда массой 20 тыс. тонн // Вестник ВНИИЖТ. – № 5. – 1984. – С. 1-4.

172. Блохин Е. П., Горячев Ю. К., Манашкин Л. А. Применение статистических моделей для оценки наибольших ожидаемых сил в длинносоставных тяжеловесных поездах // Вопросы улучшения технического содержания вагонов и совершенствование ходовых частей. Межвуз. сб. науч. тр. – Вып. 237/8. – 1984. – С. 66-73.

173. Блохин Е. П., Иваницкий Р. П., Колбун В. В. О демпфировании колебаний в буксовой ступени подвешивания некоторых транспортных экипажей // Тез. докл. Всесоюз. конф. по вибрационной технике. – Телави, 1984. – С. 136.

174. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Паламаренко А. И. Имитация вибрационного воздействия, возбуждаемого фрикционными амортизаторами при

ударах // Тез. докл. Всесоюз. конф. по вибрационной технике. – Телави, 1984. – С. 123.

175. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Паламаренко А. И. Испытания ударно вибрационными нагрузками релейных устройств // Тез. докл. Всесоюз. конф. по вибрационной технике. – Телави, 1984. – С. 137.

176. Блохин Е. П., Поляков В. А., Хачапуридзе М. Н. Динамика системы твердых тел при стационарных и переходных режимах движения // Тез. докл. IV Республ. совещания по проблемам динамики твердого тела. – Донецк, 1984.

177. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Юрченко А. В. Динамическая модель транспортного средства и ее использование в расчетах напряженного состояния при продольных ударах // Колебания упругих конструкций с жидкостью. Сб. науч. докл. V симпозиума по колебаниям упругих конструкций с жидкостью. – Новосибирск, 1984.

178. Блохин Е. П., Горобец В. Л., Паламаренко А. И. и др. Моделирование нестационарных колебаний платформы для большегрузных контейнеров, оборудованной упругофрикционными поглощающими аппаратом Ш 1 ТМ // Вопросы оптимизации деталей тележек и организация обслуживания вагонов: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1985. – Вып. 242/9. – С. 36-49.

179. Блохин Е. П., Каблуков В. А., Воскобойник Э. З. Управление самостоятельной работой студентов – одна из задач повышения качества подготовки специалистов в свете решений XXVI съезда КПСС // Соверш. работы ж.д. транс. на основе повыш. качества подгот. специалистов: Межвуз. сб. тр. – ЛИИЖТ: Л., 1985. – С. 83-87.

180. Блохин Е. П., Иноземцев В. Г., Стамблер Е. Л., Урсуляк Л. В. О торможении сверхтяжелых соединенных поездов // Вестник ВНИИЖТ. – № 6. – 1985. – С. 1-3.

181. Блохин Е. П., Данович В. Д. и др. О вибродиагностике пассажирского вагона // Проблемы вибродиагностики машин и приборов. Тез. докл. Всесоюз. науч. конф. – Иваново, 1985.

182. Блохин Е. П., Захаров В. Н., Крюков С. Г., Стамблер Е. Л. Некоторые результаты опытов с длинносоставными пассажирскими поездами // Динамика, нагруженность и надежность подвижного состава: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1985. – Вып. 240/32. – С. 3-8.

183. Блохин Е. П., Нарису Н. Г., Юрченко А. В. Прогнозирование с помощью ЭВМ надежности деталей по критерию усталостного разрушения // Динамика, нагруженность и надежность подвижного состава: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1985. – Вып. 240/32. – С. 102-112.

184. Блохин Е. П., Горячев Ю. К. Об одном способе управления тормозными средствами локомотивов в соединенном сдвоенном поезде // Вопросы оптимизации деталей тележек и организация обслуживания вагонов: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1985. – Вып. 242/9. – С. 55-63.

185. Блохин Е. П., Поляков В. А., Хачапуридзе Н. М. Об оценке устойчивости против схода с рельсов вагона, движущегося в составе поезда // Проблемы динамики, прочности и устойчивости движения ж.д. подвижного состава. Межвуз. сб. науч. тр. – ДИИТ: Днепропетровск, 1986. – Вып. 249/33. – С. 4-13.

186. Блохин Е. П., Бадикова Л. С., Крюков С. Г. и др. О влиянии типа поглощающего на переходные процессы в длинносоставных пассажирских поездах // Проблемы динамики, прочности и устойчивости движения ж.д. подвижного состава. Межвуз.сб. науч. тр. – ДИИТ: Днепропетровск, 1986. – Вып. 249/33. – С. 45-48.

187. Блохин Е. П., Данович В. Д., Морозов Н. И. Математическая модель пространственных колебаний четырехосных рельсовых экипажей // Деп. в ЦНИИТЭИ МПС, 25.09.1

1986, № 3752. – 1986. – 39 с.

188. Блохин Е. П., Маслеева Л. Г., Стамблер Е. Л., Урсуляк Л. В. Исследование продольной нагруженности вагонов в длинносоставных пассажирских поездах при торможениях // Проблемы динамики, прочности и устойчивости движения ж.д. подвижного состава. Межвуз.сб. науч.тр. – ДИИТ: Днепропетровск, 1986. – Вып. 249/33. – С. 24-27.

189. Блохин Е. П., Данович В. Д. Устойчивость движения экипажа тягового агрегата // Деп. в ЦНИИТЭИ МПС, 25.09. № 3752 ж.д. ДИИТ, Днепропетровск, 1986.

190. Блохин Е. П., Бадикова Л. С., Крюков С. Г. О влиянии типа поглощающего аппарата на перекося составных пассажирских поездов // Деп. в ЦНИИТЭИ МПС, 25.09. № 3752 ж.д. ДИИТ, Днепропетровск, 1986.

191. Блохин Е. П., Манашкин Л. А. Вычислительный комплекс стенда для исследования систем управления тягой и торможением железнодорожных поездов // Функциональное ориентирование вычисл. системы. Тез. докл. на Респуб. науч. техн. конф. Ч.П. – Харьков, 1986.

192. Блохин Е. П., Бадикова Л. С., Крюков С. Г., Стамблер Е. Л. О влиянии типа поглощающего аппарата на переходные процессы в длинносоставных пассажирских поездах // Проблемы динамики, прочности и устойчивости движения жел-дорожного подвиж. состава: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1986. – Вып. 249/33. – С. 45-48.

193. Блохин Е. П., Турбин И. В., Кантор И. И. и др. К разработке новых норм сопряжения элементов продольного профиля пути // Транспортное строительство. – № 9. – 1986. – С. 6-8.

194. Блохин Е. П., Поляков В. А., Хачапуридзе Н. М. Моделирование взаимодействия звеньев через двушарнирную связь // Колебания и прочность механических систем. Сб.науч.тр. АН УССР. – Киев, 1986. – С. 114-121.

195. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Крюков С. Г. Гибридная электронная модель для исследования переходных режимов движения поездов // Ав-

томатизация поискового конструирования и подготовка инженерных кадров. Тез. докл. IV Всесоюз. конф. АПК 87. – Волгоград, 1987. – С. 55-56.

196. Блохин Е. П., Поляков В. А. Целенаправленное движение железнодорожного поезда // Нагруженность и надежность механических систем: Сб. науч. тр. АН УССР. – Киев, 1987. – С. 76-83.

197. Блохин Е. П., Данович В. Д., Морозов Н. И. Математическая модель пространственных колебаний сцепа вагонов в составе поезда, движущегося по прямолинейному участку пути // Динамика, прочность и надежность ж.д. подвижного состава: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1987. – Вып. 252/34. – С. 4-19.

198. Блохин Е. П., Стамблер Е. Л., Крюков С. Г., Урсуляк Л. В. Об оценке уровня продольных ускорений по продольным усилиям в поезде, оборудованном аппаратами ЦНИИ Н6 // Динамика, прочность и надежность ж.д. подвижного состава: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1987. – Вып. 252/34. – С. 40-45.

199. Блохин Е. П., Богомаз Г. И., Черномашенцева Ю. Г. К вопросу о взаимодействии экипажей при соударении // Динамика, прочность и надежность ж.д. подвижного состава: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1987. – Вып. 252/34. – С. 71-82.

200. Блохин Е. П., Иноземцев В. Г., Крылов В. В. и др. Торможение поездов разной длины при воздухораспределителе № 483 // Эксплуатация тормозов на подвижном составе СССР. – М.: Транспорт, 1987. – С. 123-124.

201. Блохин Е. П., Поляков В. А., Хачапуридзе Н. М. Динамический расчет пространственной много массовой виброударной системы // Тез. докл. Всесоюз. конф. по вибрационной технике. – Кобулети, 1987.

202. Блохин Е. П., Ключевский В. В. и др. Выбор способов виброзащиты одной нелинейной однородной системы // Тез. докл. Всесоюз. конф. по вибрационной технике. – Кобулети, 1987.

203. Блохин Е. П., Грановский Р. Б., Паламаренко А. И. и др. Система для ускоренных вибрационных испытаний грузов при их транспортировке по железной дороге // Тез. докл. Всесоюз. конф. по вибрационной технике. – Тбилиси, 1987. – С. 43.

204. Блохин Е. П., Грановский Р. Б. и др. Система воспроизведения транспортных вибраций с помощью ЭГВ // Тез. докл. Всесоюз. конф. по вибрационной технике. – Кобулети, 1987.

205. Блохин Е. П., Грановский Р. Б. и др. Аналоговая модель для формирования возмущений в системах виброиспытаний на транспортные нагрузки // Тез. докл. Всесоюз. конф. по вибрационной технике. – Кобулети, 1987.

206. Блохин Е. П., Литвинов В. П. Моделирование на ЭВМ нелинейных колебаний плоских конструктивно ортотропных механических систем при динамических нагружениях // Тез. докл. Всесоюз. конф. по вибрационной технике. – Кобулети, 1987.

207. Блохин Е. П., Иноземцев В. Г., Стамблер Е. Л. Вождение сдвоенных пассажирских поездов // Железнодорожный транспорт. – № 2. – 1987. – С. 28-29.

208. Блохин Е. П., Кантор И. И., Стамблер Е. Л., Урсуляк Л. В. Сопряжение элементов продольного профиля скоростных железных дорог // Транспортное строительство. – № 10. – 1987. – С. 8-10.

209. Блохин Е. П., Иноземцев В. Г., Стамблер Е. Л., Урсуляк Л. В. Об одном возможном способе безопасного вождения тяжеловесных грузовых поездов // Вестник ВНИИЖТ. – № 3. – 1987. – С. 12-14.

210. Блохин Е. П., Коган А. Я., Коваль В. А. и др. Определение поперечных сил, действующих на вагоны в случаях возникновения в поезде значительных продольных сил // Вестник ВНИИЖТ. – 1987. – № 6. – С. 34-35.

211. Блохин Е. П., Богомаз Г. И., Филлипюк С. Влияние условий соприкосновения элементов продольного профиля пути на наибольшие динамические усилия в тяжеловесных поездах // Деп. в ЦНИИТЭИ МПС 16.03.87, №1865 – В87. – 1987. – 34 с.

212. Блохин Е. П., Бойченко Т. Г., Михайленко В. М. и др. О продольных ускорениях кузовов вагонов длинносоставного пассажирского поезда в эксплуатационной поездке // Деп. в ЦНИИТЭИ МПС, 25.05.1987, № 4033. – 1987. – 9 с.

213. Блохин Е. П., Коган А. Я., Коваль В. А. Определение поперечных сил, действующих на вагоны в случае возникновения в поезде значительных продольных сил // Вестник ВНИИЖТ. – № 6. – 1987. – С. 34-36.

214. Блохин Е. П., Кантор И. И., Стамблер Е. Л., Урсуляк Л. В. Сопряжение элементов продольного профиля скоростных железных дорог // Транспортное строительство. – № 10. – 1987. – С. 8-11.

215. Блохин Е. П., Паламаренко В. И., Тимченко В. Н. Оценка основных параметров амортизаторов для защиты легкоповреждаемых грузов при продольных ударах // Деп. в ЦНИИТЭИ МПС 15.12.1988, № 4723. – 11 с.

216. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Данович В. Д. Выбор типа и определение параметров подвижного состава и продольного профиля пути СВПМ "Центр Юг" // Проблемы механики ж.д. транспорта. Повыш.надежности и соверш. конструкций подвиж. состава: Тез. докл. Всесоюз. конф. (Днепропетровск, май). – Днепропетровск, 1988. – С. 43-44.

217. Блохин Е. П., Михайленко В. М., Оптовец С. П. Аппаратное обеспечение испытаний длиносоставных поездов // Динамическая нагруженность железнодорожного подвижного состава: Межвуз. сб. научн. тр. – Днепропетровск, 1988. – Вып. 259/35. – С. 21-29.

218. Блохин Е. П., Крюков С. Г., Стамблер Е. Л., Урсуляк Л. В. О влиянии характеристик перспективных поглощающих аппаратов автосцепки и воздухораспределителей автотормозов грузовых и пассажирских вагонов на продольную нагруженность длиносоставных поездов // Перспективы разви-

тия вагоностроения: Тез. докл. Всесоюз. науч. техн. конф. (Москва, 2-4 ноября) – М., 1988. – С. 34-35.

219. Блохин Е. П., Крылов В. В., Стамблер Е. Л. и др. О совершенствовании воздухораспределителей автотормозов пассажирских вагонов // Вестник ВНИИЖТ. – № 5. – 1988. – С. 29-32.

220. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Крюков С. Г. Специализированная гибридная электронная модель поезда для исследования переходных режимов движения поездов // Деп. в ЦНИИТЭИ МПС, 20.01.1988, №4309. – 1988. – 11 с.

221. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Данович В. Д. Выбор конструктивной схемы и определение рациональных параметров пассажирского вагона для высокоскоростного движения // Перспективы развития вагоностроения: Тез. докл. Всесоюзной науч.-техн. конф. (2-4 ноября). – М.: ВНИИВ, 1988. – С. 80-81.

222. Блохин Е. П. Исследования переходных режимов движения поездов их практические приложения // Проблемы механики ж.д. транспорта. Повыш. надежности и совершенствование конструкций подвиж. сост: Тезисы докл. Всесоюзной конф. Днепропетровск, май 1988. – Днепропетровск: ДИИТ, 1988. – С. 5-6.

223. Блохин Е. П., Горобец В. Л., Паламаренко А. И. Математическое моделирование динамических нагрузок при соударении специализированных вагонов // Проблемы механики ж.д. транспорта. Повыш. надежности и совершенствование конструкций подвиж. сост.: Тез. докл. Всесоюзной конф. (Днепропетровск, май). – Днепропетровск, 1988. – С. 7.

224. Блохин Е. П., Крюков С. Г., Стамблер Е. Л., Урсуляк Л. В. Особенности формирования продольной нагруженности вагонов пассажирского поезда при экстренных торможениях // Динамическая нагруженность ж.д. подв. состава: Межвуз. сб. тр. – Днепропетровск, 1988. – Вып. 259/35. – С. 4-9.

225. Блохин Е. П., Горобец В. Л., Паламаренко А. И. и др. Исследование влияния характера работы упругофрикционного поглощающего аппарата на динамические нагрузки при соударениях специализированных вагонов // Динамическая нагруженность ж.д. подв. состава: Межвуз. сб. тр. – Днепропетровск, 1988. – Вып. 259/35. – С. 10-17.

226. Блохин Е. П., Манашкин Л. А. О предельных значениях ускорений пассажирских поездов // Вестник ВНИИЖТ. – № 1. – 1989. – С. 45-46.

227. Блохин Е. П., Кантор И. И., Стамблер Е. Л. и др. Проектирование сопряжений элементов продольного профиля специализированных высокоскоростных магистралей // Эксплуатационные и технические параметры специализированных высокоскорост. пасс. магистр. – М.: Транспорт, 1989. – С. 81-87.

228. Блохин Е. П., Казаринов А. В., Стамблер Е. Л. и др. О продольных ускорениях при экстренных торможениях длинносоставных пассажирских



поездов // Эксплуатация автотормозов на подвижном составе железных дорог: Сб. науч. тр. – М.: Транспорт, 1989. – С. 77-81.

229. Блохин Е. П., Железнов К. И., Стамблер Е. Л. Оценка влияния характеристик перспективных поглощающих аппаратов на нагруженность тяжеловесных грузовых поездов // Методы и средства диагностирования технических средств ж. д. транспорта. Тез. докл. Всесоюз. науч. техн. конф. – Омск, 1989. – С. 143.

230. Блохин Е. П., Михайленко В. М., Оптовец С. П. Система функциональной технической диагностики элементов рессорного подвешивания пассажирского вагона // Методы и средства диагностирования технических средств ж. д. транспорта: Тез. докл. Всесоюз. науч. техн. конф. – Омск, 1989.

231. Блохин Е. П., Захаров В. Н., Мямлин С. В., Шагаев Ю. П. Увеличение долговечности автосцепки путем магнитной обработки // Динамика поезда и подвижного состава железных дорог: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1990. – Вып. 273/37. – С. 23-26.

232. Блохин Е. П., Нарису Н. Г. Исследование влияния повышения осевой нагрузки сопротивления усталости и надежность несущих элементов тележки грузового вагона // Колебания и динамические качества ж.д. подв. состава. Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1989. – Вып. 266/36. – С. 4-10.

233. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Грановский Р. Б. Математическое моделирование обезгруживания вагонных тележек // Вестник ВНИИЖТ. – 1989. – № 5. – С. 26-28.

234. Блохин Е. П., Кантор И. И., Быков Ю. А. и др. Обоснование технико-экономических параметров продольного профиля высокоскоростной специализированной магистрали «Центр-Юг» // Сб. науч. тр. МИИТ. – М., 1990. – Вып. 825. – С. 78-79.

235. Блохин Е. П., Горобец В. Л., Паламаренко А. И. Способ воспроизведения вибраций элементов железнодорожных вагонов при их стендовых испытаниях // Динамика поезда и подвижного состава железных дорог: Межвуз. сб. науч. тр. ДИИТ. – Днепропетровск, 1990. – Вып. 273/37. – С. 4-9.

236. Блохин Е. П., Кострица С. А., Мороз В. В. Напряженно-деформированное состояния крупнотоннажных контейнеров при статических и ударных нагружениях // Проблемы прочности материалов и сооружений на транспорте. Тез. докл. – Ленинград, 1990.

237. Блохин Е. П., Кантор И. И., Стамблер Е. Л. и др. Эксплуатационно-экономические требования к продольному профилю пути высокоскоростной специализированной пассажирской магистрали // Научно-технический прогресс и перспективы развития новых специализированных видов транспорта. Тез. докл. – М., 1990.

238. Блохин Е. П., Ключевский В. В., Казаринов А. В. и др. Совершенствование блока автоматического включения электропневматических тормозов при срывах стопкранов // Современные направления и перспективы развития автотормозов техн. ж.д. СССР/ВНИИЖТ. – М., 1991. – С. 66-70.

239. Блохин Е. П., Турбин И. В., Козлов А. М. и др. Совершенство норм проектирования железных дорог в СНиП 2.06.01 // Труды МИИТ. – 1990. – Вып. 835. – С. 76-77.

240. Блохин Е. П., Стамблер Е. Л., Урсуляк Л. В. Оценка продольной нагруженности вагонов пассажирских поездов, оборудованных резинометаллическими поглощающими аппаратами // Динамика и прочность подвижного состава: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1991. – Вып. 281/32. – С. 4-10.

241. Блохин Е. П., Железнов К. И. Совершенствование методов автоматизированной оценки продольной нагруженности грузовых поездов // Динамика и прочность подвижного состава: Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1991. – Вып. 281/32. – С. 55-60.

242. Блохин Е. П., Кантор И. И., Урсуляк Л. В., Железнов К. И. К обоснованию норм сопряжения элементов продольного профиля пути высокоскоростных магистралей // Транспортное строительство. – № 7. – 1991. – С. 12-15.

243. Блохин Е. П., Данович В. Д., Манашкин Л. А. и др. Динамические процессы в длиносоставных порожних поездах и пути повышения безопасности их движения // Моделирование систем и процессов управления на транспорте: всес. Конф. (Москва, октябрь). – М., 1991. – С. 72.

244. Блохин Е. П., Кантор И. И., Железнов К. И. и др. Нормирование сопряжений элементов продольного профиля пути высокоскоростных магистралей // VIII конференция Проблемы механики ж.д. транспорта (динамика, прочность и надежность подвижного состава): Тезисы докладов Всесоюз. конф. – Днепропетровск, 1992. – С. 6.

245. Блохин Е. П., Крюков С. Г., Пастернак Н. А. Динамические и эксплуатационные характеристики перспективных поглощающих аппаратов автосцепки // VIII Проблемы механики ж.д. транспорта (динамика, прочность и надежность подвижного состава): Тезисы докладов Всесоюз. конф. – Днепропетровск, 1992. – С. 6.

246. Блохин Е. П., Барбас И. Г., Урсуляк Л. В. Методические указания к решению задач динамики подвижного состава (трогание с места однородного поезда). – Днепропетровск, 1993. – 22 с.

247. Blochin E. P., Manaschkin L. A., Kolbun V. V. and other. Dauerstoßprüfung von Kuhlwagen // Glasers Annalen der Eisenbahntechnik.

249. Блохін Є. П., Данович В. Д., Літвін В. О., Мямлін С. В. Дослідження взаємодії рейкових екіпажів та колії з урахуванням геометрії поверхонь контактуючих тіл // Тези доповідей. I Міжнародний симпозіум українських інженерів механіків. – Львів, 1993. – С.198.

249. Блохин Е. П., Данович В. Д., Залеская А. А. Пространственная модель упругого подшпального основания // Механика транспорта, вес поезда, скорость, безопасность движения. Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1994. – С. 4-14.

250. Блохин Е. П., Железнов К. И., Урсуляк Л. В. Моделирование эксплуатационных режимов торможения // Механика транспорта, вес поезда, скорость, безопасность движения. Межвуз. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1994. – С. 90-95.

251. Blokhin Ye.P., Danovich V. D., Chuhanin S. V. Mathematical Model of the Spatial Vibrations of High Speed Train // 4th Mini Conference on Vehicle System Dynamics, Identification and anomalies TU. – Budapest, 1994.

252. Blokhin Ye.P., Danovich V. D., Myamlin S. V. Dynamics of the Wagon with Additional Linkages Between the Elements of its Bogie // 4th Mini Conference on Vehicle System Dynamics, Identification and anomalies TU. – Budapest, 1994.

253. Блохин Е. П., Барбас И. Г., Гендельман И. М. и др. Расчет на прочность конструкции перспективного электровоза для железных дорог Украины // Тез. докл. на 3-й Межд. конф. «Проблемы прочности материалов и сооружений на транспорте». – СПб., 1995. – С. 94.

254. Блохин Е. П., Данович В. Д., Манашкин Л. А., Мямлин С. В. К вопросу о показателях безопасности движения транспортных средств и поездов // Безопасность перевозочных процессов. Тезисы докладов Междунар. симпозиума. – М., 1995.

255. Блохин Е. П., Каблуков В. А., Данович В. Д. Идентификация нештатных опасных состояний подвижного состава // Безопасность перевозочных процессов: Тезисы докладов Междунар. симпозиума. – М., 1995.

256. Блохин Е. П., Кантор И. И., Стамблер Е. Л., Урсуляк Л. В. О корректировки некоторых участков продольного профиля высокоскоростной пассажирской магистрали // Нагруженность и прочность подвижного состава: Межв. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1995. – Вып. 298/40. – С. 4-11.

257. Блохин Е. П., Ключевский В. В., Крюков С. Г. Передача информации в соединенном пассажирском поезде // Нагруженность и прочность подвижного состава: Межв. сб. науч. тр. – Днепропетровск, 1995. – Вып. 298/40. – С. 27-31.

258. Блохин Е. П., Данович В. Д., Недужая Л. А. Математическая модель пространственных колебаний магистрального грузового электровоза // Деп. в ГНТБ Украины 9.01.1996, № 230. – 1996. – 14 с.

259. Блохин Е. П., Кантор И. И., Урсуляк Л. В. Новые нормы проектирования прокольного профиля пути // Проблемы механики железнодорожного транспорта: Динамика, прочность и безопасность движения подвижного состава: Тез. докл. XI Международная конференция. – Днепропетровск, 1996. – С. 6-7.

260. Блохин Е. П., Данович В. Д., Коротенко М. Л., Манашкин Л. А. Математическая модель вынужденных колебаний системы «поезд-экипаж-путь» для оценки износа колеса и рельса // Проблемы механики ж.д. транспорта. Динамика, надежность и безопасность подвижного состава: Тезисы докл. IX Междунар. конф. – Днепропетровск, май, 1996. – С. 59-60.

261. Блохин Е. П., Мямлин С. В., Данович В. Д., Недужая Л.А. Математическая модель для исследования динамики электровоза // Материалы Международ. науч.-техн. конф. «Современные проблемы машиностроения». – Гомель: ГПИ им. П. О. Сухого, 1996. – С. 99-100.

262. Блохин Е. П., Мямлин С. В. Динамика вагона с дополнительными связями между элементами ходовых частей // 2-я Международ. науч.-техн. конф. «Актуальные проблемы развития ж.д. транс.»: Тез. докл. – М.: МИИТ, 1996. – Том II. – С. 92.

263. Blokhin Ye., Danovich V. D., Korotenko M. L., Manashkin L. A. Estimation of the Wheel and Rail Wear Using the Mathematical Model of the "Train Vehicle Track" System. // 2th Mini Conference On Contact Mechanic End Wear of Rail/Wheel System. – Budapest, 1996.

264. Blokhin Ye., V. Danovich, S. Myamlin, V. Litwin. Influence of Railway Vehicle Models Degree of Detail on the Results of Wheel Wear Prediction way Vehicles, 1997 // Technical University of Budapest Department of Rail.

265. Blokhin Ye., V. Danovich, M Korotenko, L. Manashkin. Estimation of the Wheel and Rail Wear Using the Mathematical Model of the "Train Vehicle Track" System // Technical University of Budapest Department of Rail.

266. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановский Р. Б. и др. Динамика электровоза ДЭ1 // Проблемы развития рельсового транспорта. VII Международная науч. технич. конф. – Ливадия, 1997.

267. Блохин Е. П., Евдомаха Г. В., Железнов К. И., Мямлин С. В. Программно аппаратный комплекс "Тренажер машиниста" // Проблемы развития рельсового транспорта. VII Международная науч. технич. конф. – Ливадия, 1997.

268. Блохин Е. П., Данович В. Д., Коротенко М. Л. Влияние поперечного зазора в рельсовой колее на износ гребней колесных пар грузовых вагонов в кривых // Залізничний транспорт України. – № 23. – 1997. – С. 9-12.

269. Блохин Е. П., Евдомаха Г. В., Железнов К. И. Тренажер для обучения машинистов безопасным и экономичным способам вождения поездов // Залізничний транспорт України. – № 23. – 1997. – С. 48-50.

270. Блохин Е. П., Грановский Р. Б., Мямлин С. В. и др. К вопросу о безопасной перевозки карбами до-аммиачной смеси в цистернах типа 15-1443 // Проблемы безопасности на транспорте: Тез. докл. Междун. науч.-практ. конф. – Гомель: БелГТУ, 1997. – С. 76.

271. Блохин Е. П., Каблуков В. А., Манашкин Л. А. и др. К вопросу о безопасности перевозки нестандартных грузов в цистернах // Проблемы безопасности на транспорте: Тез. докл. Междун. науч.-практ. конф. – Гомель: БелГТУ, 1997. – С. 77.

272. Блохин Е. П., Железнов К. И., Урсуляк Л. В. и др. Роль технических средств обучения локомотивных бригад в повышении безопасности движения поездов // Железнодорожный транспорт сегодня и завтра. Юбилейная научно техническая конф. – Екатеринбург, 1998.

273. Блохін Є. П., Данович В. Д., Мямлін С.В. Динамічні ходові випробування електровозів // 3-й Міжнародний симпозіум українських інженерів механіків. – Львів, 1997.

274. Блохин Е. П., Богомаз Г. И., Манашкин Л. А. О перевозке жидкостей с повышенной плотностью в цистернах, предназначенных для перевозки светлых нефтепродуктов // Залізничний транспорт України. – № 23. – 1998. – С. 51-54.

275. Blokhin Ye., K. Zheleznov, S. Myamlin and other. Regime Cards on Train Driving // 4<sup>th</sup> Seminar of Iranian Railway. – Teheran, 1998.

276. Blokhin Ye., K. Zheleznov, A. Pshin'ko and other. Training Complex for Lokomotive Drivers // 4<sup>th</sup> Seminar of Iranian Railway. – Teheran, 1998.

277. Blokhin Ye., A. Pshinko, V. Danovich, M. Korotenko. Influence of the Condition of the Running Gears of the Cars and Track on Wearing of Wheels and Rails // 4<sup>th</sup> International conference on Railway bogie and running gears. – Budapest 1998.

278. Блохин Е. П., Трякин А. П. Установление износа рельсов и колес экипажей по металлической стружке // Проблемы взаимодействия пути и подвижного состава. Тезисы Междунар. науч. практич. конф. – Днепропетровск, 1998. – С. 14-15.

279. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Данович В. Д., Коротенко М. Л.

Оценка влияния отклонений от норм содержания ходовых частей вагонов на износ колес и рельсов // Проблемы взаимодействия пути и подвижного состава. Тезисы. Междунар. науч.-практич. конф. – Днепропетровск, 1998. – С. 12-14.

280. Блохин Е. П., Савчук О. М., Пастернак Н. А., Крюков С. Г. Результаты поездных динамических ударных и эксплуатационных испытаний поглощающих аппаратов ПМК110А // Транспорт. Нагруженность и прочность подвижного состава. Сб. научн. тр. – Днепропетровск: Наука и образование, 1998. – С. 4-14.

281. Блохин Е. П., Богомаз Г. И., Манашкин Л. А. и др. О движении в составе железнодорожного поезда цистерн, частично наполненных жидкостью повышенной плотности // Транспорт. Нагруженность и прочность подвижного состава. Сб. научн. трудов. – Днепропетровск: Наука и образование, 1998. – С. 15-28.

282. Блохин Е. П., Слободян А. В., Евдомах Г. В. Методика расчета, оптимальных по расходу электроэнергии перегонных времен хода поездов // Транспорт. Нагруженность и прочность подвижного состава: Сб. научн. трудов. – Днепропетровск: Наука и образование, 1998. – С. 47-55.

283. Ye. P. Blokhin, O. M. Pshin'ko, G. V. Evdomakha, K. I. Zheleznov. Safety and energy saving in train driving // Problemy Eksploatacji 3'99 (34), kwartalnik.

284. Ye. P. Blokhin, A. D. Lashko, A. M. Pshinko. Influence of the Design and State of Wagon's Running Gear and Track on the Wear of Wheels and Rails //

STS Conference: Wheel/Rail Interface. International Heavy Haul Association, June, 1999 Moskow, Russia. S. 95-103.

285. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановский Р. Б. Динамические качества электровоза ДЭ1 // Залізничний транспорт України. – № 6. – 1999. – С. 33-36, 47-48.

286. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Мямлин С. В. и др. О динамических ходовых качеств электровоза ДЭ1 // Подвижной состав 21 века (идеи, требования, проекты): Тез. докл. науч.-техн. конф. – Санкт-Петербург, 1999. – С. 81.

287. Блохин Е. П., Данович В. Д., Мямлин С. В. и др. О плавности хода пассажирских вагонов на тележках разных конструкций // Подвижной состав 21 века (идеи, требования, проекты): Тез. докл. науч.-техн. конф. – СПб., 1999. – С. 73.

288. Блохин Е. П., Богомаз Г. И., Скалозуб В. В. и др. Оптимальное проектирование конструкций защиты железнодорожных цистерн от сверхнормативных продольных нагрузок // Проблеми обчислювальної механіки і міцності конструкцій. – Том 6. – 1999. – С. 25-35.

289. Блохин Е. П., Железнов К. И., Глухов В. В. и др. Тренажерный комплекс для обучения машинистов локомотивов // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті – 1999. – № 6. – С. 15-16.

290. Блохин Е. П., Железнов К. И., Глухов В. В. и др. Тренажерный комплекс для обучения машинистов локомотивов // 3-я Международ. конф-я «Влияние человеческого фактора на безопасность движения на ж.д. транспорте» ТрансМед, 1999. – С. 21.

291. Блохин Е. П., Пшинько А. М., Коротенко М. Л. Анализ ходовых качеств электровоза ДЭ1 // Тез. докл. 3-й Междунар. конф. «Состояние и перспективы развития электроподвижного состава», 27-29 июня, 2000. – Новочеркасск: ЮРГТУ, 2000. – С. 92-94.

292. Блохин Е. П., Михайленко В. М., Оптовец С. П. К вопросу повышения точности измерения ускорений при экспериментальных исследованиях подвижного состава // Проблемы механики железнодорожного транспорта: Динамика, прочность и безопасность движения подвижного состава: Тез. докл. X Международная конференция. – Днепропетровск, 2000. – С. 133-134.

293. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Заболотный А. Н. К вопросу устойчивости движения легковесных вагонов в составе грузовых поездов // Проблемы механики железнодорожного транспорта: Динамика, прочность и безопасность движения подвижного состава: Тез. докл. X Международная конференция. – Днепропетровск, 2000. – С. 27.

294. Blokhin Ye., Pshin'ko O., Myamlin S. On the Longitudinal Forces in freight Trains // XIV Konferencja Naukowa Pojazdy Shynowe 2000- Krakow, Art'amow, 9-13 pazdzienik, Tom 1, 2000.

295. Блохин Е. П., Горобец В. Л., Лашко А. Д., Кулешов В. П. Продление срока службы тягового подвижного состава – один из способов обеспе-



чения его надежной эксплуатации // Транспорт: Збірник наукових праць. – Дніпропетровськ, 2000. – Вып.6. – С. 14-20.

296. Блохин Е. П., Кирпа Г. Н., Корженевич И. П. и др. Определение параметров плана линии при организации скоростного сообщения Западная Европа-Львов // Транспорт: Збірник наукових праць. – Дніпропетровськ, 2000. – Вып.6. – С. 21-28.

297. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Заболотный А. Н. К вопросу устойчивости движения легковесных вагонов в составе грузовых поездов // Транспорт: Збірник наукових праць. – 2000. – Вып. 6. – С. 29-42.

298. Blokhin Ye., Pshin'ko O., Myamlin S. Effect of lengths of rail line horizontal and vertical irregularities on dynamic loading conditions of open wagon // Proc.7<sup>th</sup> mini conf. On Vehicle system dynamics, identification and anomalies. – Budapest (Hungary). – 2000.

299. Блохин Е. П., Горобец В. Л., Кулешов В.П. и др. О модели сопротивления усталости несущих конструкций тягового подвижного состава для оценки их остаточного ресурса // Вестник Восточно-украинского государственного университета. – 2002. – № 2. – С. 276-289.

300. Блохин Е. П. Продольные нагрузки при переходных режимах движения поезда // Залізничний транспорт України. – 2000. – № 3. – С. 8-11.

301. Блохин Е. П., Богомаз Г. И., Костюченко Л. М. и др. Динамическая нагруженность и безопасность движения вагонов-цистерн при действии продольных сил в эксплуатации и аварийных ситуациях // Проблемы механики ж.д. транспорта. Динамика, надежность и безопасность подвижного состава: Тезисы докл. X Междунар. конф. – Днепропетровск, май 2000. – С. 25-26.

302. Блохин Е. П., Глухов В. В., Железнов К. И. и др. Программно-аппаратный комплекс для выбора и отработки рациональных режимов ведения поездов // Проблемы механики ж.д. транспорта. Динамика, надежность и безопасность подвижного состава: Тезисы докл. X Междунар. конф. – Днепропетровск, май 2000. – С. 26.

303. Блохин Е. П., Богомаз Г. И., Брынза А. А. и др. Оптимальное проектирование конструкций защиты железнодорожных цистерн от сверхнормативных продольных нагрузок на основе имитационных моделей аппроксимации данных конечно-элементного анализа // Труды XVIII Международной конференции «Математическое моделирование в механике сплошных сред на основе методов граничных и конечных элементов – BEM&FEM-2000». – Том II, 2000. – С. 83-89.

304. Блохин Е. П., Горобец В. Л., Кулешов В.П. и др. О модели сопротивления усталости несущих конструкций тягового подвижного состава для оценки их остаточного ресурса // Вестник Восточно-украинского государственного университета. – № 10. – 2000. – С. 31-42.

305. Блохин Е. П., Богомаз Г. И., Костюченко Л.М. и др. Динамическая нагруженность и безопасность движения вагонов-цистерн при действии продольных сил в эксплуатации и аварийных ситуациях // X Международная

конференция. «Проблемы механики железнодорожного транспорта. Динамика, надежность и безопасность подвижного состава»: Тезисы докл. – Днепропетровск, 2000. – С. 24-25.

306. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Землянов В. Б. и др. Выбор энергетических оптимальных режимов ведения поездов // *Залізничний транспорт України*. – № 6. – 2001. – С. 19-22.

307. Blokhin Ye., Bogomaz G., Pshinko A., Markova O., Naumenko N., Kovtun H. Prediction of dynamic response and safety evaluation of passenger and freight trains at emergency impacts // *International Association of vehicle system dynamics. 17'th LAVSD Symposium, Copenhagen, August 20-24, 2001/*

308/ Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Лашко А. Д. К проблеме износа колес и рельсов // *Залізничний транспорт України*. – 2001. – № 1. – С. 2-6.

309. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Коротенко М. Л. и др. О запасе устойчивости колеса против схода с рельса // *Залізничний транспорт України*. – 2002. – № 2. – С. 22-24.

310. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Землянов В. Б. и др. Выбор энергетических оптимальных режимов ведения поездов // *Залізничний транспорт України*. – 2001. – № 6. – С.19-23.

311. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Коротенко М. Л. и др. Об устойчивости движения грузопассажирского электровоза ДСЗ // *Подвижной состав XXI века; идеи, требования, перспективы: Тезисы докладов 2-й науч.-тех. конф.* – Санкт-Петербург, 4-6 июля 2001. – СПб.: ПГУПС, 2001. – С.74-75.

312. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Скалозуб В. В. Некоторые задачи системы поезд - электротяговая сеть // *Международный симпозиум «Eltrans-2000»- «Электрификация и развитие железнодорожного транспорта России. Традиции, современность, перспективы»*. Тезисы докладов. – Санкт-Петербург, 23-26 октября 2001г. – СПб.: ПГУПС, 2001. – С. 103.

313. Блохин Е. П., Пшинько А.Н. О продольных ускорениях в пассажирских поездах и предельных их значениях // *Тез. докл. на Международ. симпоз. «Eltrans-2001»- «Электрификация и развитие железнодорожного транспорта России. Традиции, современность, перспективы»*. Санкт-Петербург, 23-26 октября 2001. – СПб.: ПГУПС. – С. 140-141.

314. Blokhin Ye., Pshin'ko M., Gorobets' V. Prolongation of Service Line of Tractive Rolling Stock in Ukraine // *5th International Conference on Railway Bogies and Running Gears ,Budapest, 24-26 September, 2001.*

315. Blokhin Ye., Pshin'ko M., Korotenko M., Reidemeister A. On Determination of Wheel Stability Against Derailment // *Международная научная конференция «Транспорт XXI века», Warszawa-Polska, 19-21 IX, 2001.*

316. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Евдомах Г. В. и др. Обеспечение безопасности движения поездов за счет применения бортовых микропроцессоров // *4-та Міжнародна конференція «Вплив людського фактора на безпеку руху на залізничному транспорті»*. – Львів, 25-27.09.2001.

317. Блохин Е. П., Железнов К. И., Урсуляк Л. В. и др. Тренажер машиниста – как средство повышения безопасности движения // 4-та Міжнародна конференція «Вплив людського фактора на безпеку руху на залізничному транспорті». – Львів, 25-27.09.2001.

318. Блохин Е. П., Мямлин С. В., Пшинько А. Н. О продольных ускорениях в пассажирских поездах и предельных их значениях // 4-та Міжнародна конференція «Вплив людського фактора на безпеку руху на залізничному транспорті». – Львів, 25-27.09.2001.

319. Блохин Е. П., Скалозуб В.В. Анализ и моделирование компонентов системы поезд-электропуть // Транспорт: Збірник наукових праць. – Дніпропетровськ, 2001. – Вип. 9. – С. 23-30.

320. Блохин Е. П., Савчук О.М., Горобец В.Л. и др. Комплексная оценка ресурса пассажирских вагонов после капитально-восстановительного ремонта. Часть 1 // Залізний транспорт України. – 2002. – № 6. – С. 24-29.

321. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Мямлин С. В. О продольных ускорениях в пассажирских поездах // Залізний транспорт України. – 2002. – № 1. – С. 7-10.

322. Блохин Е. П., Евдомах Г. В., Скалозуб В. В. Модель оптимального регулятора для управления движением пассажирских поездов // Транспорт: Зб. наук. праць. – 2002. – Вып. 10. – С. 58-65.

323. Блохин Е. П., Скалозуб В. В. Выбор режимов ведения поездов как стохастическая задача векторной оптимизации // Транспорт: Зб. наук. праць. – 2002. – Вып. 7. – С. 28-31.

324. Блохин Е. П., Данович В. Д., Коротенко М. Л. Динамические характеристики и рациональные значения параметров ходовых частей электровагона ДЭ1 // Транспорт: Збірник наукових праць. – 2002. – Вып. 11. – С. 8-16.

325. Блохин Е. П., Данович В. Д., Коротенко М. Л. и др. Выбор рациональных значений жесткости связи наклоной тяги с кузовом электровагона ДЭ1 // Транспорт: Збірник наукових праць. – 2002. – Вып. 11. – С. 17-20.

326. Блохин Е. П., Барбас И. Г., Кострица С. А. и др. Оценка прочности элементов конструкции ходовой части и кузова электровагона ДЭ1 // Транспорт: Збірник наукових праць. – 2002. – Вып. 11. – С. 24-27.

327. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановский Р. Б. Динамические ходовые испытания электровагона ДЭ1 (001;002) // Транспорт: Збірник наукових праць. – 2002. – Вып. 11. – С. 42-47.

328. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановська Н. Й. та ін. Динамічні випробування електровагона ДЕ1-008 в умовах Львівської залізниці // Транспорт: Збірник наукових праць. – 2002. – Вып. 11. – С. 48-52.

329. Блохин Е. П., Бондарев А. М., Колбун В.В. и др. Оценка напряженно-деформированного состояния основных элементов несущих конструкций и вибронегруженности кузова электровагона ДЭ1 при продольных ударах // Транспорт: Збірник наукових праць. – Вып. 11. 2002. – С. 53-58.

330. Блохин Е. П., Барбас И. Г., Даценко В. Н. и др. Ходовые прочностные испытания электровоза ДЭ1 // Транспорт: Збірник наукових праць. – 2002. – Вип. 11. – С. 59-62.

331. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Рейдемейстер А. Г. и др. Экстраполяционные методы оптимизации в задаче обеспечения устойчивости движения электровоза ДСЗ // Сборник научных трудов Национальной горной академии Украины. – № 13. – Том 3. – 2002.

332. Blokhin Ye., Pshin'ko A., Myamlin S. Peculiarities of Dynamics of Empty Freight Wagon // 8<sup>th</sup> Mini Conference on Vehicle System Dynamics, Identification and Anomalies, 11-13 November, 2002, Budapest, Hungary.

333. Blokhin Ye., Pshin'ko A., Myamlin S. Simulation of vehicle dynamic loading by means of object-oriented programming // Archives of Transport. Polish Academy of Sciences committee of Transport, Warsaw, 2002. – С. 67-75.

334. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Коротенко М. Л. О запасе устойчивости колеса против схода с рельса // Залізничний транспорт України. – 2002. – № 2. – С. 22-24.

335. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Горобец В. Л. и др. Научное обоснование продления службы пассажирских вагонов после проведения капитально-восстановительного ремонта // Новини науки Придніпров'я. – № 4. – 2002. – С. 48-55.

336. Блохин Е. П., Мямлин С. В., Грановский Р. Б. и др. О вводе в компьютер информации от датчиков при натурных испытаниях железнодорожного подвижного состава // Вісті Академії інженерних наук України. Спецвыпуск – «Машинобудування». – № 4 (17). – 2002. – С. 19-28.

337. Блохин Е. П., Манашкин Л. А., Данович В. Д. и др. Обработка результатов ходовых испытаний железнодорожных вагонов с целью определения их динамических качеств // Вісті Академії інженерних наук України. Спецвыпуск – «Машинобудування». – № 4 (17). – 2002. – С. 52-61.

338. Блохин Е. П., Грановский Р. Б., Мямлин С. В. и др. Статическая обработка результатов ходовых испытаний рельсового транспорта // Сборник научных трудов Нац. горн. ун-та. – № 15. – Том 2. – 2002. – С. 166-175.

339. Блохин Е. П., Савчук О. М., Горобец В. Л. и др. Комплексная оценка ресурса пассажирских вагонов после капитально-восстановительного ремонта. Часть 2 // Залізничний транспорт України. – 2003. – № 3. – С. 23-26.

340. Блохин Е. П., Горобец В. Л. Продление срока службы подвижного состава Украины // Вісник СНУ імені Володимира Даля. – 2003. – № 9. – Ч. 1. – С. 180-185.

341. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Мямлин С. В. и др. Прогнозирование наиболее опасных режимов ходовых испытаний подвижного состава // Вестник машиностроения. – № 7. – 2003. – С. 20-23.

342. Блохин Е. П., Корниенко В. В., Доманский В. Т. и др. Ресурсосберегающие методы ведения поездов при переменных тарифах оплаты электроэнергии // Второй Международный симпозиум Eltrans'2003 «Электрифика-

ция и научно-технический прогресс на железнодорожном транспорте»: Тезисы докладов, 21-24 октября, 2003. – Санкт-Петербург. – С. 112.

343. Blokhin Ye. To the issue of wear of wheels and rails // Monograph "Railway Wheelsets", Silesian University of Technology, Gliwice 2003.

344. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Гаркави Н. Я. К вопросу зависимости коэффициента запаса устойчивости против схода колес с рельсов от горизонтальных поперечных ускорений пола в шкворневом сечении пассажирского вагона // Тез.докл. – С.-Петербург: ПГУПС. – 2003. – С. 80-81.

345. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Кострица С. А. и др. Динамика и прочность электровоза типа ДС3 // Вестник ВЭЛНИИ. – 2004. – № 2. – С. 170-182.

346. Блохін Є. П., Бондарєв О.М., Дзичковський Є.М. та ін. До питання зменшення перекосу рам візків локомотивів // Залізничний транспорт України. – 2004. – № 5. – С. 39-41.

347. Блохин Е. П., Бондарев А. М., Горобец В. Л. и др. Результаты испытаний на удар электровоза ДС3 // Проблемы механики железнодорожного транспорта: Динамика, прочность и безопасность движения подвижного состава: Тез. докл. XI Международная конференция. – 2004. – С. 35.

348. Блохин Е. П., Кострица С. А., Островерхов Н. П. и др. Результаты прочностных испытаний электровоза ДС3-001 // Проблемы механики железнодорожного транспорта: Динамика, прочность и безопасность движения подвижного состава: Тез. докл. XI Международная конференция. – 2004. – С. 36.

349. Блохин Е. П., Бондарев А. М., Дзичковский Е. М. и др. Теоритическая оценка влияния односторонней передачи тяги на деформации связей в двусосных тележках локомотивов // Проблемы механики железнодорожного транспорта: Динамика, прочность и безопасность движения подвижного состава: Тез. докл. XI Международная конференция. – 2004. – С. 34.

350. Блохин Е. П., Пшинько А. Н, Блохина А. С. и др. О расчетной оценке эффективности проектируемого профиля поверхности катания железнодорожного колеса // Современные проблемы взаимодействия подвижного состава и пути. Колесо-рельс 2003. – Щербинка, 20-21 нояб. – М. – 2003. – С. 53-55.

351. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановская Н. И. и др. Об улучшении динамических качеств прицепного вагона типа 1003 // Залізничний транспорт України. – 2003. – № 5. – С. 2-4.

352. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановская Н. И. и др. Определение рациональных параметров ходовых частей вагона электропоезда на тележках с безлюлочным подвешиванием // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління: Тез. доп. першої наук.-практ. конф. Ч.1. Техніка, технологія. – К., 2003. – С. 5.

353. Blokhin Ye., Bondarev A. and other. The impact evaluations of the one – sided gearing on the deformation of the ties in the locomotives with Class 11

traction drive // Budapest University of Technology and Economics. 13-16 сентября 2004.

354. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Коротенко М. Л. и др. Динамика скоростного электровоза типа ДСЗ // Вісник Дніпроп.нац.унів-ту залізн.тр-ту ім.ак.В.Лазаряна. – 2004. – Вип. 5. – С. 9-12.

355. Блохин Е. П., Кострица С. А., Чумак В. В. и др. Результаты прочностных испытаний электровоза ДСЗ // Вісник Дніпроп.нац.унів-ту залізн.тр-ту ім.ак.В.Лазаряна. – 2004. – Вип. 5. – С.13-16.

356. Блохин Е. П., Черкашин Ю. М., Данович В. Д. и др. Методические вопросы динамических испытаний рельсового колесного транспорта на вибробезопасность // Техническая механика. – 2005. – № 1. – С. 131-143.

357. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Мямлин С. В. и др. Моделирование движения поезда в аварийных ситуациях // Залізничний транспорт України. – 2005. – № 2. – С. 16-18.

358. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Богомаз Г. И. и др. Влияние состояния ходовых частей пассажирского вагона на его динамические характеристики // Залізничний транспорт України. – 2005. – № 2. – С. 92-94.

359. Блохин Е. П., Бондарев А. М., Горобец В. Л. и др. Результаты ударных испытаний магистрального электровоза ДСЗ // Вісник Дніпропетр. націон. ун-ту зал. тр-ту ім. ак. В. Лазаряна. – Вип. 8. – Д.: ДИИТ. – 2005. – С. 16-20.

360. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановский Р. Б. и др. Особенности колебаний электровозов, имеющих подвешивание тягового привода класса II //

Вісник Дніпропетр. націон.ун-ту зал. тр-ту ім. ак. В. Лазаряна. – Вип. 8. – Д.: ДИИТ. – 2005. – С. 21-22.

361. Блохин Е. П., Плахотник В. Н., Савчук О. М. и др. О некоторых результатах испытаний поглощающего аппарата эластомерного типа разработки ДИИТ // Вісник Дніпропетр. націон.ун-ту зал. тр-ту ім. ак. В. Лазаряна. – Вип. 8. – Д.: ДИИТ. – 2005. – С. 23-25.

362. Блохин Е. П., Плахотник В. Н., Савчук О. М. и др. О некоторых результатах испытаний поглощающего аппарата эластомерного типа разработки ДИИТ // Проблемы механики железнодорожного транспорта: Динамика, прочность и безопасность движения подвижного состава: Тез. докл. XI Международная конференция. – 2004. – С. 37.

363. Блохин Е. П., Черкашин Ю. М., Коротенко М. Л. и др. Определение усталостной прочности несущих конструкций железнодорожных вагонов по результатам ходовых испытаний // Вестник ВНИИЖТ. – 2005. – № 4. – С. 14-18.

364. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановский Р. Б. и др. Особенности колебаний электровоза, имеющих подвешивание тягового привода класса II // Проблемы механики железнодорожного транспорта: Динамика, проч-



ность и безопасность движения подвижного состава: Тез. докл. XI Международная конференция. – 2004. – С. 33.

365. Блохин Е. П., Черкашин Ю. М., Манашкин Л. А. и др. Определение по результатам ходовых испытаний усталостной прочности несущих конструкций железнодорожных вагонов // Вісник ДНУЖТ. – Вып.8. – 2005. – С. 26-34.

366. Блохин Е. П., Бабаев А. М. Испытание тормозов автомотрисы типа 610М // Тезисы докладов IV междунар.научн.-техн. конф. «Подвижной состав ХХI века: идеи, требования, проекты». 6-9 июля 2005. – С. 8-11.

367. Блохин Е. П., Пшинько А. Н. О новом в Украине подвижном составе железных дорог // Тезисы докладов IV междунар.научн.-техн.конф. «Подвижной состав ХХI века: идеи, требования, проекты». 6-9 июля 2005. – С. 16-19.

368. Блохин Е. П., Горобец В. Л., Басов Г. Г. Методология стендовых испытаний рам тележек электровозов ЧС-4 производства ХК «Лугансктепловоз» // Вісник СНУ. – 2005. – № 8. – Ч. 1. – С. 10-14.

369. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Коротенко М. Л. и др. Динамические качества скоростной автомотрисы 610м // Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту: Тез. 65-й Междун. науч.-практ. конф. – 2005. – С. 3.

370. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановская Н. Й. та ін. Выбор рациональных параметров экипажной части электровоза ДСЗ //

Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту: Тез. 65-й Междун. науч.-практ. конф. – 2005. – С. 21-22.

371. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Забалотний А.Н. и др. К определению параметров износа бандажей электровозов // Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту: Тез. 65-й Междун. науч.-практ. конф. – 2005. – С. 40-41.

372. Блохин Е. П., Скалозуб В. В., Евдомах Г. В. Оптимизация режимов тяги поездов в условиях переменных тарифов на электроэнергию // Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту: Тез. 65-й Междун. науч.-практ. конф. – 2005. – С. 32-33.

373. Блохин Е. П., Плахотник В. Н., Заболотний А. Н. К вопросу усовершенствования поглощающего аппарата эластомерного типа разработки ДИИТа // Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту: Тез. 65-й Междун. науч.-практ. конф. – 2005. – С. 20-21.

374. Блохин Е. П., Мямлин С. В., Жижко В. В. и др. Обзор конструкций технических средств для обучения специалистов ж.-д.-транспорта // Вісник ДНУЗТ. – 2006. – Вип.13. – С. 108-117.

375. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановский Р. Б. и др. Ходовые динамические качества рельсового автобуса типа 620М-002 // Тезисы докл. LXVI Международная научно-практическая конференция «Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта» 11-12 мая 2006 г. – Днепрпетровск. – С. 3-4.

376. Блохин Е. П., Кострица С. А., Султан А. В. и др. Ходовые прочностные испытания рельсового автобуса 620М-002 // Тезисы. LXVI Международная научно-практическая конференция «Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта» 11-12 мая 2006 г. – Днепропетровск. – С. 4-5.

377. Блохин Е. П., Кострица С. А., Султан А. В. и др. Результаты испытаний на удар рельсового автобуса 620М-002 // Тезисы. LXVI Международная научно-практическая конференция «Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта» 11-12 мая 2006 г. – Днепропетровск. – С. 5-6.

378. Блохин Е. П., Мямлин С. В., Жижко В. В. и др. Профессиональная подготовка специалистов железнодорожного транспорта с использованием тренажеров // Тезисы. LXVI Международная научно-практическая конференция «Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта» 11-12 мая 2006 г. – Днепропетровск. – С. 348-349.

379. Блохін Є. П., Грановська Н.Й., Желєзнов К.І. та ін. Програмний комплекс для визначення причин сходів рухомого складу з рейки // Тезиси. LXVI Международная научно-практическая конференция «Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта» 11-12 мая 2006 г. – Днепропетровск. – С. 15-16.

380. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Заболотний А. Н. и др. Об интенсивности износа бандажей электровоза // Тезисы. LXVI Международная научно-практическая конференция «Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта» 11-12 мая 2006 г. – Днепропетровск. – С. 21.

381. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановский Р. Б. и др. О вибрации на рабочих местах локомотивных бригад // Залізничний транспорт України. – 2006. № 4. – С. 49-52.

382. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Сергиенко Н. И. Динамика и прочность рельсового автобуса типа 620М // Залізничний транспорт України. – 2006. - № 3. – С. 41-45.

383. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Гаркави Н. Я. К вопросу зависимости коэффициента запаса устойчивости против схода колеса с рельса от горизонтальных поперечных ускорений пола в шкворневом сечении пассажирского вагона // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля. – 2006. – № 8 (102). – Частина 1. – С. 30-34.

384. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Мямлин С. В. и др. К вопросу об оценке усталостной прочности деталей из малоуглеродистых и низколегированных сталей при циклическом нагружении // Вісник ДНУЖТ. – Вып. № 12. – 2006. – С. 119-127.

385. Блохин Е. П., Панасенко В. Я., Клименко И. В. О конструкции тягового привода класса II локомотива // Вісник ДНУЗТ. – 2007. – Вип. 16. – С. 81-84.

386. Блохин Е. П., Богомаз Г. И., Разносилин В. В. и др. Оценка состояния ходовых частей вагонов на основе автоматизированной системы ПАИДС // *Залізничний транспорт України*. – № 2. – 2007. – С. 91-94.

387. Блохин Е. П., Панасенко В. Я., Клименко И. В. Усовершенствование конструкции тягового привода класса II локомотива // *Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта: Тезисы докладов 67 Международной научно-практической конференции*. – 2007. ( 24.05-25.05.2007). – С. 6-7.

388. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановський Р. Б. и др. Сравнительные динамические испытания модернизированных полувагонов, тележки которых оборудованы скользящими компаниями «А.Стаки» трех типов // *Тезисы докладов 67 Международной научно-практической конференции «Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта»*, 24.05-25.05. – 2007. – С. 7-8.

389. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановський Р. Б. и др. К вопросу формирования технических требований на изготовление электровозов // *Тезисы докладов 67 Международной научно-практической конференции «Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта»*. 24.05-25.05. – 2007. – С. 25-26.

390. Блохин Е. П., Горобец В. Л., Федоров Е. Ф. и др. Результаты ходовых динамических испытаний вагонов-хопперов, модернизированных по технологии «А.Стаки», на неизношенных колесных парах с профилем ИТМ-73 // *Тезисы докладов 67 Международной научно-практической конференции «Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта»*. 24.05-25.05. – 2007. – С. 26-27.

391. Блохин Е. П., Железнов К. И., Урсуляк Л. В. Вычислительный комплекс для решения задач безопасности и устойчивости движения подвижного состава железных дорог // *Вісник ДНУЗТ*. – 2007. – Вип. 18. – С. 106-113.

392. Блохин Е. П., Луханин Н. И., Пшинько А. Н. О потере состояния устойчивости вагонов в составе грузовых поездов // *Залізничний транспорт України*. – № 2/1. – 2007. – С. 38-42.

393. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Луханин Н. И. О конструкционной скорости локомотива // *Залізничний транспорт України*. – № 4. – 2007. – С. 41-42.

394. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановський Р. Б. Экспериментальные данные о влиянии конфигурации поверхности катания колес грузовых вагонов на их динамику // *Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля*. – № 8 (114). – 2007. – Частина 1. – С. 35-39.

395. Блохин Е. П., Пшинько А. Н. О новом в Украине подвижном составе железных дорог // V международная научно-техническая конференция «Подвижной состав XXI века: идеи, требования, проекты». 4-6 июля 2007 г. – Выпуск 4. – СПб., 2007. – С. 13-21.

396. Блохин Е. П., Железнов К. И., Урсуляк Л. В. О расчетных схемах в задачах динамики поезда // V международная научно-техническая конференция «Подвижной состав XX1 века: идеи, требования, проекты». 4-6 июля 2007г. Тезисы докладов. – СПб., 2007. – С. 19-21.

397. Блохин Е. П., Урсуляк Л. В., Железнов К. И. Когда вагон теряет устойчивость // Вагоны и вагонное хозяйство. – №2 (14). – С. 36-39.

398. Блохин Е. П., Урсуляк Л. В., Луханин Н. И. О торможении длинносоставных поездов // Залізничний транспорт України. – № 5. – 2008. – С. 19-21.

399. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановский Р. Б. и др. О концепциях статистических измерений // Вісник ДНУЖТ. – Вип. № 24. – 2008. – С. 7-17.

400. Блохин Е. П., Бондарев А. М., Горобец В. Л. и др. Исследование выносливости основных несущих конструкций электровоза ВЛ-8 при продлении срока его эксплуатации // Проблеми механіки залізничного транспорту: Безпека руху, динаміка, міцність рухомого складу та енергозбереження: Х11 Міжнародна конференція (май 2008 г.): Тези доповідей. – Днепропетровск, 2008 – С. 29.

401. Блохин Е. П., Евдомах Г. В., Железнов К. И. и др. Устройство автоматического торможения поезда при сходе пассажирского вагона с рельсов // Проблеми механіки залізничного транспорту: Безпека руху, динаміка, міцність рухомого складу та енергозбереження: Х11 Міжнародна конференція (май 2008 г.): Тези доповідей. – Днепропетровск, 2008 – С.30.

402. Блохин Е. П., Лоза П. А., Железнов К. И. и др. Тренажер машиниста как средство обеспечения безопасности движения поездов и экономии электроэнергии // Проблеми механіки залізничного транспорту: Безпека руху, динаміка, міцність рухомого складу та енергозбереження: Х11 Міжнародна конференція (май 2008 г.): Тези доповідей. – Днепропетровск, 2008 – С. 31.

403. Блохин Е. П., Корниенко В. В., Пшинько А. Н. и др. Современные проблемы вождения поездов в условиях оптового рынка электроэнергии // Проблеми механіки залізничного транспорту: Безпека руху, динаміка, міцність рухомого складу та енергозбереження: Х11 Міжнародна конференція (май 2008 г.): Тези доповідей. – Днепропетровск, 2008 – С. 32

404. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Лашко А. Д. К вопросу определения допускаемых скоростей движения грузовых вагонов // Проблеми механіки залізничного транспорту: Безпека руху, динаміка, міцність рухомого складу та енергозбереження: Х11 Міжнародна конференція (май 2008 г.): Тези доповідей. – Днепропетровск, 2008 – С. 33.

405. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Грановский Р. Б. и др. К оценке устойчивости движения четырехосных полувагонов с колесами, имеющими разные профили и разную степень износа // Проблеми механіки залізничного транспорту: Безпека руху, динаміка, міцність рухомого складу та енергозбе-

режения: X11 Международная конференция (май 2008 г.): Тези доповідей. – Днепропетровск, 2008 – С. 34.

406. Блохин Е. П., Коротенко М.Л., Панасенко В.Я. и др. Стенд для исследования силы трения в скользях тележки грузового вагона // Проблемы механики залізничного транспорту: Безпека руху, динаміка, міцність рухомого складу та енергозбереження: X11 Международная конференция (май 2008 г.): Тези доповідей. – Днепропетровск, 2008 – С. 76.

407. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Богомаз Г. И. и др. Оценка влияния схем формирования неоднородных по перевозимому грузу поездов на динамическую нагруженность экипажей при переходных режимах движения // Проблемы механики залізничного транспорту: Безпека руху, динаміка, міцність рухомого складу та енергозбереження: X11 Международная конференция (май 2008 г.): Тези доповідей. – Днепропетровск, 2008 – С. 131

408. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Мямлин С. В. и др. О возможных причинах схода цистерн, загруженных фосфором // Девятая научно-практическая конференция «Безопасность движения поездов»: Труды МИИТ. – 30-31 октября 2008. – Москва. – С. VII-22.

409. Блохин Е. П., Пшинько А. Н. Продольная нагруженность поезда и безопасность движения // «Устройство и содержание пути и подвижного состава при тяжеловесном и скоростном движении поездов», 28-29 октября 2008г. – Москва, ВНИИЖТ. – С. 59-62.

410. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Мямлин С. В. и др. Определение возможных причин схода цистерн с опасным грузом // Тезисы докладов 69 Международная научно-практическая конференция «Проблемы и перспективы развития жел.-дор. транспорта (21.05 -22.05.2009 г.), Днепропетровск. – С. 51-54.

411. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Костриця С. А. и др. Устойчивость движения четырехосных полувагонов с колесами разного типа профиля и разной степени износа // Залізничний транспорт України. – 2008. – № 2. – С. 18-21.

412. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Мямлин С. В., Мельничук В. А. Особенности расследования случаев схода грузовых вагонов в поездах // Внедрение наукоемких технологий на магистральном и промышленном железнодорожном транспорте: IV научн.-практ. Междунар. конференция. – Ялта, 9-13 июня 2008 г. – С. 51-56.

413. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Мямлин С. В. и др. Определение возможных причин схода цистерн с опасным грузом // Тезисы докладов. 69 Международная научно-практическая конференция «Проблемы и перспективы развития ж.-д. транспорта (21.05 - 22.05.2009 г.). ДНУЖТ. – Днепропетровск. – С. 51-54.

414. Блохин Е. П., Урсуляк Л. В., Железнов К. И. и др. Программно-аппаратный комплекс для обучения машинистов безопасным и энергосбере-

гающим технологиям вождения поездов // Тезисы докладов. Международная конференция: Краковский политехнический университет. – Польша. – 2009.

415. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Клименко И. В., Дзичковский Е. М. Совершенствование динамических качеств локомотивов путем совершенствования модернизации тяговых приводов класса II // Тезисы докладов. Международная конференция: Краковский политехнический университет. – Польша. – 2009.

416. Блохин Е. П. Ученый, педагог, организатор науки и образования (к 100-летию со дня рождения Академика Всеволода Арутюновича Лазаряна // Вісник ДНУЗТ. – Вип. 30. – 2009. – С. 9.

417. Блохин Е. П. Приемочные ходовые динамические испытания электровоза 2ЕЛ 5 // Вісник ДНУЗТ. – Вип. 30. – 2009. – С. 33-35.

418. Блохин Е. П., Железнов К. И., Урсуляк Л. В. От материальной точки до нелинейной пространственной многомассовой модели поезда // Вісник ДНУЗТ. – Вип. 30. – 2009. – С. 36-47.

419. Блохин Е. П., Железнов К. И., Урсуляк Л. В. и др. О вождении длиносоставных поездов // Вісник ДНУЗТ. – Вип. 30. – 2009. – С. 48-55.

420. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Панасенко В. Я. и др. Стенд для определения момента сил сопротивления повороту тележки относительно кузова // Вісник ДНУЗТ. – Вип. 30. – 2009. – С. 56-58.

421. Блохин Е. П., Костриця С. А., Султан А. В. и др. Результаты прочностных испытаний электровоза 2ЕЛ5 // Вісник ДНУЗТ. – Вип. 30. – 2009. – С. 59-63.

422. Блохин Е. П., Манашкин Л. А. Развитие математических моделей динамики поезда в трудах В. А. Лазаряна и его учеников // Вісник ДНУЗТ. – Вип. 30. – 2009. – С. 64-74.

423. Блохин Е. П., Пшинько А. Н., Скалозуб В. В. Ресурсо и энергосберегающие методы вождения поездов в условиях оптового рынка электроэнергии // Вісник ДНУЗТ. – Вип. 30. – 2009. – С. 75-87.

424. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Клименко И. В. О роли натурных испытаний при оценке качества подвижного состава железных дорог // Вісник СНУ ім. В. Даля. – 2010. – № 5 (147). – Частина 2. – С. 116-120.

425. Блохин Е. П., Коротенко М. Л., Клименко И. В. К постановке задачи об оценке степени безопасности колесных пар от схода с рельсов // Вісник СНУ ім. В. Даля. – 2010. – № 9 (151). – Частина 2. – С. 6-10.

426. Блохин Е. П., Гаркави Н. Я., Железнов К. И., Урсуляк Л. В., Романюк Я. Н. Программно-вычислительный комплекс для исследования продольной нагруженности наливных поездов // Вісник ДНУЗТ. – № 34. – 2010. – С. 6-16.

427. Блохин Е. П., Урсуляк Л. В., Романюк Я. Н. Исследование продольной нагруженности длиносоставных грузовых поездов при торможении // Вісник ДНУЗТ. – № 38. – 2011. – С. 6-17.

428. Блохин, Е. П. Об оценке степени безопасности колесных пар от



схода с рельсов / Е. П. Блохин, М. Л. Коротенко, И. В. Клименко // Тез. 71 Междунар. научн.-практ. конф. «Проблемы и перспективы развития ж.-д. тр-та». – Д.: ДНУЖТ, 2011. – С. 16-17.

429. Блохин Е. П. Условия безопасности от схода с рельсов в графическом виде / Е. П. Блохин, М. Л. Коротенко, И. В. Клименко // Тез. 71 Междунар. научн.-практ. конф. «Проблемы и перспективы развития ж.-д. тр-та». – Д.: ДНУЖТ, 2011. – С. 17-18.

430. Блохин Е. П. О критерии безопасности от схода с рельсов / Е. П. Блохин, М. Л. Коротенко, И. В. Клименко // Тез. 71 Междунар. научн.-практ. конф. «Проблемы и перспективы развития ж.-д. тр-та». – Д.: ДНУЖТ, 2011. – С. 18-19.

431. Блохин, Е. П. Влияние рамной силы на сход колеса с рельса / Е. П. Блохин, М. Л. Коротенко, И. В. Клименко / Проблемы механики железнодорожного транспорта: Безопасность движения, динамика, прочность подвижного состава, энергосбережение. XIII Междунар. научн.-практ. конф. – Д.: ДНУЖТ, 2012. – С. 22.

432. Блохин, Е. П. О безопасности от схода с рельсов колесной пары / Е. П. Блохин, М. Л. Коротенко, И. В. Клименко / Эксплуатационная надежность локомотивного парка и повышение эффективности тяги поездов. Материалы всероссийской научно-технической конференции с международным участием / Омский гос. ун-т путей сообщения. – 2012. – С. 361-370.

433. Блохин, Е. П. Тележки ЗК1 полувагонов, построенных в КНР [Текст] / Е. П. Блохин, К. Т. Алпысбаев, В. Я. Панасенко и др. / Вагонный парк. – № 9, 2012. – С. 12-14.

434. Блохин, Е. П. Об оценке безопасности от схода колеса с рельсов при использовании направляющей либо боковой силы / Е. П. Блохин, М. Л. Коротенко, И. В. Клименко / Материалы 73 международной научно-практической конф. «Проблемы и перспективы развития ж.-д. транспорта». – Д.: ДНУЖТ, 2013. – С. 81-82.

435. Блохин, Е. П. Об эквивалентности критериев безопасности от схода колеса с рельсов при использовании направляющей либо боковой силы [Текст] / Е. П. Блохин, М. Л. Коротенко, И. В. Клименко / Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту, 2013, вип. 3 (45). – С. 74-81.

## **5. АВТОРСКИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА**

1. Блохин Е. П., Головатый П. Т., Захаров В. Н. и др. Система автономного автоматического управления тягой локомотива // ДИИТ. № 2903727. А. с. № 900514 СССР, 1981.

2. Блохин Е. П., Каблуков В.А., Манашкин Л.А., Юрченко А.В., Крутиков И.А. и др. Гидропневматический амортизатор // ДИИТ, ЦКБ тран. Машиностроения г. Калинина, ВНИИ вагоностроения. – № 2856601; За-

явл.07.12.1979; Опубл.03.08.1981, БИ.-1981.-№31. (Шифр А. с. 856877 СССР, МКИ В61 Су 9/08)

3. Блохин Е. П., Манашкин Л.А., Юрченко А.В., Устройство для крепления контейнеров на транспортном средстве // ДИИТ; ВНИИВ. – № 2918431; Заявл.29.04.1980, БИ. (Шифр А. с. № 933501 СССР).

4. Иваницкий Р.П., Колбун В.В. и др. Кольцевой фрикционный демпфер // ДИИТ; ВНИИЖТ. БИ. (Шифр А. с. № 954292 СССР).

5. Блохин Е. П., Багров Н.Я., Манашкин Л.А., Юрченко А.В., Семин Н.А. Гидропневматический поглощающий аппарат железнодорожного транспортного средства // ДИИТ. – № п/я В-2207//БИ.-1982. №42 (Шифр А. с. № 973404 СССР).

6. Блохин Е. П., Иваницкий Р.П., и др. Амортизаторы(дополнительное изображение к а.с. №1024609) ДИИТ.-№3558269/11, БИ.(Шифр А. с. № 1118815 СССР).

7. Блохин Е. П., Манашкин Л.А., Юрченко А.В., Крутиков В.А. и др. Гидропневматический амортизатор // ДИИТ; ВНИИЖТ. - № 3259786/11 БИ.

8. Блохин Е. П., Иваницкий Р.П., Колбун В.В., Щербаков К.Ф., Шибаев Л.Д. Буксовое подвешивание тележки железнодорожного подвижного состава // ДИИТ.-№3558426/11, БИ. (Шифр А. с. № 1100171 СССР), 1984.

9. Блохин Е. П., Иноземцев В.Г., и др. Способ управления автотормозами поезда при наличии локомотивов в голове и в середине поезда // А. с. № 1181922, 1985.

10. Блохин Е. П., Манашкин Л.А., Юрченко А.В., Тимченко А.В., Иваницкий Р.П. Гидропневматический амортизатор // ДИИТ.-№3668705/28, БИ. (Шифр А. с. № 1190112 СССР), 1985.

11. Блохин Е. П., Бондаренко Ф.Т. и др. Поглощающий аппарат автоцепного устройства рельсового транспортного средства // А. с. № 1252221, 1985.

12. Блохин Е. П., Савчук О.М. и др. Устройство для исследования тормозных приборов железнодорожных транспортных средств // ДИИТ. БИ.-1986. – (Шифр А. с. № 1230891 СССР).

13. Блохин Е. П., Бовэ Ю.Е., Орешкин Е.В., Ключевский В.В. Устройство для управления электропневматическим тормозом транспортного средства // А. с. № 1298115, 1986.

14. Блохин Е. П., Бовэ Ю.Е., Орешкин Е.В., Крюков С.Г. Электропневматический тормоз пассажирского подвижного состава // А. с. № 1298115, 1986.

15. Блохин Е. П., Данович В.Д., Михайленко В.М., Оптовец С.П., Стамблер Е.Л. Устройство контроля элементов рессорного подвешивания транспортного средства // ДИИТ. -№ 4013593/30-11; Заявл.21.01.1986, БИ.-1987. №46. (Шифр А. с. № 1359178 СССР, МКИ В 60 а 9/00).

16. Блохин Е. П., Жаковский А.Д., Грановская Н.И., Манашкин Л.А., Пастернак Н.А., Савчук О.М. Гаситель колебаний тележки рельсового транс-

портного средства // ДИИТ. - № 4765111/-11; Заявл.05.12.1989, Оpubл.30.01.1992, Бюл. №4 (Шифр А. с. № 1708691 СССР, МКИ 5 В61 F 5/12).

17. Блохин Е. П., Михайленко В.М., Ключевский В.В., Оптовец С.П., Стамблер Е.Л. Устройство для автоматического торможения при сходе вагона с рельсов // ДИИТ.- № 4236320/27-11; Заявл.27.04.1987; Оpubл.07.10.1988, Бюл.№37. (Шифр А. с. № 1428627 СССР, МКИ 4 В60Т 7/12, В 61 Н 11/02).

18. Блохин Е. П., Михайленко В.М., Оптовец С.П., Устройство для диагностирования гасителей колебаний транспортного средства // ДИИТ.- №4211077/27-11; Заявл.18.03.1987; Оpubл.30.09.1988, Бюл.№35.(Шифр А. с. № 1427203 СССР, МКИ 4 G 01 М 17/04).

19. Блохин Е. П., Михайленко В. М., Оптовец С.П. Устройство сигнализации о нарушении ходовых качеств транспортного средства // ДИИТ. – №4228334/27-11; Заявл.13.04.1987; Оpubл.23.02.1989, Бюл.№7.(Шифр А. с. № 1459959 СССР, МКИ В 60 Q 9/00, G 01 М 17/04).

20. Блохин Е. П., Соколов М.М., Бороненко Ю.П. и др. Стенд для ресурсных испытаний оборудования подвижного состава при продольных соударениях // А. с. № 1404868, 1988.

21. Блохин Е. П., Ключевский В.В., Орешкин Е.В. и др. Устройство для управления питанием электропневматического тормоза железнодорожного транспортного средства // А. с. № 1414676, 1988.

22. Блохин Е. П., Данович В.Д., Михайленко В.М., Бойченко Т.Г., Оптовец С.П. Устройство для контроля технического состояния гасителей колебаний транспортного средства // ДИИТ.-№4339022/27-11; Заявл.17.12.1987; Оpubл.15.09.1989, Бюл.№34:РЖ Ж.-д.тр.-т 1990 2В 19П (Шифр А. с. № 1508125 СССР, МКИ 4 G 01 М 17/00, ) G08 В23/0.

23. Блохин Е. П., Манашкин Л.А., Савчук О.М. и др. Стенд для исследования характеристик тормозных устройств ж. д. экипажей // ДИИТ; ВНИИЖТ.-№4350498/27-11; Заявл.28.12.1987; Оpubл.30.08.1989, Бюл.№32 (Шифр А. с. № 1504540 СССР, МКИ 4 G 01 М 17/00).

24. Блохин Е. П., Иваницкий Р.П. Контрольно –измерительное магнитное устройство вагона дефектоскопа // ДИИТ. БИ.- 1987. –(б.м.),. (б.г.). (Шифр А. с. № 1050946 СССР).

25. Блохин Е. П., Стамблер Е.Л., Колосов А.Л. Поглощающий аппарат автосцепного устройства рельсового транспортного средства // ДИИТ.- №4425788/25-88; Заявл.11.04.1988; Оpubл.15.10.1990, Бюл. №38. (Шифр А. с. № 1599601 СССР, МКИ 5 Е 16 F 1/40).

26. Блохин Е. П., Биличенко, Богомаз Г.И. и др. Стенд для динамических испытаний // А. с. № 1538076, 1990.

27. Блохин Е. П., Барбас И. Г., Богомаз Г. И., Демин Ю.В., Закс М.Н., Кострица С.А., Манашкин Л.А., Мехов Д.Д., Телегин В.М. Устройство для крепления контейнеров на транспортном средстве // ДИИТ;Ин-т техн. мех.

АН УССР, ВНИИВ. № 443901/31-11; Заявл.13.06.1988; Оpubл.15.04.1990, Бюл.№14.(Шифр А. с. № 1556969 СССР, МКИ 4 В 60 Р 7/13).

28. Блохин Е. П., Михайленко В.М., Оптовец С.П. Способ обнаружения в поезде единиц подвижного состава с неисправными ходовыми частями // ДИИТ.-№4189342/27-11; Заявл.04.12.1987; Оpubл.23.06.1990, БИ №23. (Шифр А. с. № 1572867 СССР, МКИ 5 В 60 G 9/00).

29. Блохин Е. П., Борисов Л.П., Мямлин С.В. Способы обработки ферромагнитных изделий // А. с. № 1723151.

30. Блохін Є. П., Данович В.Д., Мямлін С.В. Двовісний візок вантажного вагону // А. с. № 97052292, 1997.

31. Блохин Е. П., Безлюдний А.І., Бубнов В.М., Каблуков В.А. и др. Газоеластомерный поглощающий аппарат залізничного транспорту // Дніпроптр. Держ.ун-т залізн. трансп. -№98126817; Заявл. 23.12.1998; Оpubлю 15.12.2000. (Шифр Пат 32097 Украина, МПК6 В61 G 1/00).

32. Блохин Е. П., Михайленко В.М., Оптовец С.П. и др. Пристрій для вимірювання сил взаємодії рухомого складу та колії // Деклараційний патент на винахід №36699 А, 2001.

33. Блохин Е. П., Михайленко В.М., Оптовец С.П. и др. Пристрій для вимірювання прискорень на транспортному засобі // Деклараційний патент на винахід № 36348 А, 2001.

34. Блохін Є. П., Пшінько О.М., Мямлін С.В. и др. Пристрій для автоматичного гальмування поїзда при сході вагона з рейок // Деклараційний патент на винахід № 61692 А. 17.11.2003.

35. Блохін Є. П., Пшінько О.М. та ін. Пристрій для автоматичного гальмування поїзда при сході вагона з рейок // Патент. Заявка № 203032-719. 26.09.2003.

36. Блохин Е. П., Волков В.А., Бубнов В.М. та ін. Залізнична цистерна // Деклараційний патент на корисну модель. Бюл. № 12, 2004.

37. Блохин Е. П., Волков В.А., Бубнов В.М. и др. Железнодорожная цистерна // Патент на полезную модель № 43516, 2005.

38. Блохін Є. П., Євдомах Г.В., Михайленко В.М., Оптовец С.П. Датчик падіння колеса при сході вагона з рейок // Патент № 19294 VA МПК (2006).

39. Блохин Е. П., Коротенко М.Л., Клименко І.В. и др. Стенд для дослідження сили тертя у ковзунах візка вантажного вагона // Патент на корисну модель № 31842 Україна, МПК G01M 17/00 № u2007 13721, Заявл. 07.12.2007; Оpubл. 25.04.2008, Бюл.№ 8.

40. Блохін Є. П., Железнов К.І., Урсуляк Л.В. и др. Тренажер для навчання машиніста локомотива // Патент на корисну модель №40493 МПК-G09B 9/04 № заяв. u2008-13374. Заявл. 19.11.2008. Дата публ.10.04.2009, Бюл.№7.

41. Блохин Е. П., Коротенко М.Л., Клименко І.В., Панасенко В.Я. и др. Стенд для дослідження сили тертя у ковзунах візка вантажного вагона // Па-

тент на корисну модель № 42111 Україна, МПК G01M 17/00 № u2009 00084, Заявл. 05.01.2009; Опубл. 25.06.2009, Бюл.№ 12.

42. Блохин Е. П., Савчук О.М., Панасенко В.Я., Заболотний О.М. Поглинальний апарат автозчепного пристрою залізничного транспортного засобу // Патент на корисну модель № 42439 Україна, МПК B61G 9/00 № u2008 14749, Заявл. 22.12.2008; Опубл. 10.07.2009, Бюл.№ 13.

43. Блохин Е. П., Коротенко М.Л., Клименко І.В., Панасенко В.Я. и др. Стенд для дослідження сили тертя у ковзунах візка вантажного вагона // Патент на корисну модель № 87752 Україна, МПК G01M 17/00 № a2007 13719, Заявл. 07.12.2007; Опубл. 10.08.2009, Бюл.№ 15.

Інформаційне видання

Професор  
Блохін Євгеній Петрович

(Серія «Професори ДІПТу»)  
*Російською мовою*

У авторській редакції  
Відповідальний за випуск С.А.Костриця  
Комп'ютерна верстка В.В.Карпенко

Формат 60×84 1/8. Ум. друк. арк. 8,72. Обл.-вид.арк.4.02.  
Тираж 70 пр. Зам.№ 947

Видавництво Дніпропетровського національного університету  
залазничного транспорту імені академіка В.Лазаряна.  
Відоцтво суб'єкта видавничої справи ДК №1315 від 31.03.2003 р.

Адрес видавництва і дільниці оперативної поліграфії:  
вул. Лазаряна, 2, м. Дніпропетровськ, 49010.