

Ученые ВНИИЖТа

(к 85-летию института)

Под редакцией доктора техн. наук,
профессора А. Л. Лисицына



Москва 2003

УДК 001:656.2

Ученые ВНИИЖТа (к 85-летию института)/ Под ред. доктора техн. наук
А. Л. Лисицына. — М.: Интекст, 2003. 224 с.

Приведены краткие сведения по истории Всероссийского научно-исследовательского института, рассказано о становлении и развитии научных исследований в институте, совершенствовании лабораторной базы.

Даны очерки об ученых и специалистах, чьи исследования и разработки имели определяющее значение для обеспечения эффективной работы отечественного железнодорожного транспорта.

Ил. 204.

Редакционная коллегия: *В. М. Абрамов* (ответственный за выпуск книги),
В. А. Буянов, Н. А. Буше, Н. Н. Горин, А. Я. Коган, А. В. Котельников,
А. С. Нестрахов, Е. А. Сотников, Г. И. Нарских (ответственный секретарь)

Заведующий редакционно-издательским отделом ВНИИЖТ *Г. И. Нарских*
Редактор *И. К. Петушкова*

У $\frac{3602030000 - 005}{356(03) - 03}$ Без объявл.

ISBN 5-89277-047-8

© ВНИИЖТ, 2003
© «Интекст», 2003

Предисловие

В 2003 г. Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ) отмечает свое 85-летие. Практически невозможно перечислить все исследования и разработки, выполненные во ВНИИЖТе за эти годы, но с уверенностью можно сказать, что научные достижения института, его лицо определяли и определяют люди — профессионалы и энтузиасты.

В течение долгих 85 лет в институте успешно трудились тысячи настоящих специалистов. Среди них были поистине выдающиеся ученые, блестящие организаторы исследований, генераторы идей, основоположники новых научных школ. Всем им были свойственны многогранность интересов, глубокая эрудиция, громадная самоотдача, преданность делу.

Цель приводимых в книге очерков о них — не только вспомнить и увековечить имена этих ученых, но и на примере их жизни и деятельности показать влияние многообразных научных разработок института на развитие железнодорожного транспорта. Хотелось бы также надеяться, что лидеры транспортной науки, самоотверженный труд каждого из них, ярко и с пользой прожитая жизнь станут примером для новых поколений специалистов ВНИИЖТа.

В институте и сегодня работают ученые, известные не только в нашей стране, но и за рубежом. Ученики создателей основополагающих направлений и школ транспортной науки, они с успехом развивают идеи своих учителей, совершенствуют технические средства и технологии перевозочного процесса, создают собственные научные школы, а значит, тоже имеют последователей и учеников. Именно благодаря этому ВНИИЖТ всегда был и всегда будет центром науки на железнодорожном транспорте.

*А. Л. ЛИСИЦЫН,
директор ВНИИЖТа,
доктор техн. наук, профессор*



Коротко об истории Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта

До революции научные разработки и исследования в области железнодорожного транспорта были сосредоточены в учебных заведениях — в основном в Петербургском и Московском институтах инженеров путей сообщения. Первый в России отраслевой исследовательский центр — Экспериментальный институт путей сообщения был учрежден постановлением Коллегии Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) 18 апреля 1918 г. Эту дату можно считать днем рождения ВНИИЖТа — Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта.

В положении об Экспериментальном институте, утвержденном наркомом путей сообщения Петром Алексеевичем Кобозевым, указывалось, что институт создается для «научно-опытного изучения транспортного дела; разрешения вопросов, вызываемых техникой эксплуатации путей сообщения и распространения результатов этого изучения...». Главной задачей нового института было проведение опытов и испытаний железнодорожной техники с целью улучшения ее конструкции.

Институт разместился в помещениях бывшего завода боеприпасов Военно-промышленного товарищества на паях 1915 г., расположенного на Гороховой улице (ныне ул. Казакова, 8). Эти помещения сохранились и сегодня, в них расположены различные железнодорожные организации.

Экспериментальный институт путей сообщения был организован не на пустом месте. С 1914 г. в России работала Контора опытов над типами паровозов, образованная выдающимся инженером-тяговиком, профессором Юрием Владимировичем Ломоносовым.

Первым объектом научных исследований Экспериментального института стал паровоз. И неслучайно — эта замечательная машина в то время, безусловно, была самым сложным техническим объектом на транспорте. Для его совершенствования и грамотной эксплуатации требовались глубокие знания в области механики и теплотехники. Необходимы были исследования по оценке прочности узлов и деталей паровозов, трения, свойств металла, угля, воды и смазки. Все сложнее и сложнее становилась и другая железнодорожная техника; для ее правильной эксплуатации требовалось разрабатывать различные инструкции.

В стартовый состав института входили три крупных отделения (тяги; изучения материалов и станков; пути) и пять более мелких (освещения; отопления и вентиляции; топлива; воды и смазки; стационарных установок), а также библиотека, секретариат с информационной и издательской частями. Первыми лицами Экспериментального института были председатель Андриан Павлович Шеломович, его заместитель и одновременно заведующий институтом Александр Николае-



Первое здание ВНИИЖТа



Ю. В. Ломоносов

вич Митинский и ученый секретарь Евгений Генрихович Кестнер.

В первые годы очень часто менялись названия научно-исследовательского центра НКПС: Экспериментальный институт путей сообщения (1918 – 1919 гг.), Технический комитет (1920 – 1922 гг.), Высший технический комитет (1922 – 1923 гг.), Научно-технический комитет (1923 – 1929 гг.). При этом в основном сохранялись его структура и направления разработок, неуклонно увеличивался штат специалистов.

Знаменательно, что фундамент исследований, проводимых ВНИИЖТом, закладывался при непосредственном участии корифеев мировой науки Николая Егоровича Жуковского и Сергея Алексеевича Чаплыгина. Они оба входили в первый состав Ученого совета нового института.

В образованном в 1923 г. Научно-техническом комитете, возглавляемом Ю.В. Ломоносовым, активно работали многие выдающиеся специалисты в области железнодорожной науки:

академик Владимир Николаевич Образцов (1874 – 1949) — разработчик стратегических вопросов железнодорожного транспорта, крупнейший специалист в области проектирования железнодорожных станций и узлов;

профессор Валентин Филиппович Егорченко (1892 – 1952) — один из основоположников научной школы тяги поездов; участвовал в организации Экспериментального института путей сообщения;

член-корреспондент АН СССР Борис Николаевич Веденисов (1869 – 1952) — один из основоположников научной школы по железнодорожному пути; автор многих фундаментальных работ в области железнодорожного строительства;

профессор Сергей Демьянович Карейша (1854 – 1934) — выдающийся специалист в области рельсового пути и общих вопросов железнодорожного транспорта;

доктор техн. наук Александр Васильевич Ливеровский (1867 — 1951) — крупный специалист в области строительства железных дорог, в частности в районе вечной мерзлоты; министр путей сообщения во Временном правительстве;

профессор Евгений Александрович Гибшман (1872 — 1934) — крупный специалист по изысканиям, проектированию и строительству железных дорог;

профессор Иван Иванович Васильев (1884 — 1949) — один из создателей теории организации движения и эксплуатации железных дорог;

профессор Евгений Владимирович Михальцев (1887 — 1960) — крупнейший специалист в области экономики транспорта.

Уже в первые годы наряду с испытаниями конкретных технических средств в новом научном центре были разработаны основополагающие документы, регламентирующие работу железнодорожного транспорта, а именно: Правила технической эксплуатации, Устав железных дорог, Технические условия на проектирование железных дорог. Была создана схема размещения сортировочных станций в европейской части РСФСР. Деятельность научного центра способствовала улучшению работы транспорта, который уже к концу восстановительного периода после Гражданской войны без особого напряжения обеспечивал необходимые для страны перевозки грузов и пассажиров.

В годы индустриализации актуальнейшей стала задача технической реконструкции транспорта. Научный центр НКПС активно подключился к решению возникших проблем. Грандиозность поставленных целей побудила руководство отрасли увеличить число научно-исследовательских организаций.

В 1929 г. Научно-технический комитет НКПС был разделен на шесть отраслевых институтов. В 1930 г. их стало уже двенадцать, в 1932 г. — девятнадцать, но в том же году число транспорт-

ных научно-исследовательских институтов сократили до восьми: остались НИИ тяги, пути, транспортного строительства, электрификации, материалов, СЦБ и связи, экономики и Научно-экспериментальный конструкторский институт (НЭКИ).

На базе отраслевых институтов в 1935 г. было создано два крупных научно-исследовательских центра: НИИ железнодорожного транспорта (НИИЖТ) и НИИ пути и строительства (НИИПС). Приказом наркома путей сообщения от 23 июня 1935 г. начальником НИИЖТа был назначен профессор Владимир Николаевич Образцов, начальником НИИПС — Александр Алексеевич Лазаревский. НИИЖТ занимался проблемами эксплуатации, тяги, вагонов, СЦБ, связи и электрификации, металлов, НИИПС — исследованиями в области земляного полотна и верхнего строения пути, мостов и искусственных сооружений, механизации и организации путевых и строительных работ, строительных материалов. В разработке тяжелых путевых машин (путеукладчики, балластеры, снегоочистители) участвовали такие крупные специалисты, как Ф. Д. Барыкин и В. И. Платов.

Однако в 1940 г. снова принимается решение о разделении этих двух научных центров на шесть НИИ. При этом из НИИЖТа выделились следующие институты: паровозно-вагонного хозяйства и энергетики; связи, СЦБ и электрификации; движения и грузовой работы. Кроме того, был образован НИИ экономики и финансов. НИИПС разделили на две части — чисто путевую и строительную.

Эвакуированные в декабре 1941 г. в Ташкент все эти НИИ вновь слились в единый научный центр — Всесоюзный научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (ЦНИИ НКПС).

В дальнейшем в течение длительного времени структура научного центра железнодорожного транспорта практически не менялась, за исключением ес-

тественного ухода в новое Министерство транспортного строительства специалистов по проектированию и строительству железных дорог (1954 г.). В 1990 г. специалисты в области СЦБ и связи перешли во вновь образованный научно-производственный центр этой отрасли.

Начало развития материальной базы ВНИИЖТа пришлось на 30-е годы. Для проведения теоретических и экспериментальных работ были построены лабораторные помещения на ст. Москва III и на Бескудниковской ветке (Институт пути). Это были практически совершенно необжитые места. На ст. Москва III по соседству с жалкими бараками шумела лиственной березовая роща, а на месте Института пути вообще был лес. В нем жители окрестных поселков собирали грибы и ягоды. Еще после войны сотрудники института добывали там торф, используя его для отопления. Сегодня

же в черте города оказались не только отделения института, расположенные на ст. Москва III, но и бывший Институт пути. Более того, границы города уже приближаются к Экспериментальному кольцу.

Крупнейшим техническим достижением явилось создание в 1932 г. Экспериментального кольца на ст. Щербинка (Бутово) Московской дороги. Кольцо имело замкнутый рельсовый путь радиусом 956 м и протяженностью 6000 м. На этом полигоне были построены локомотивное и вагонное депо, тяговая подстанция, мастерские и лабораторные помещения. Первым объектом испытаний на Экспериментальном кольце стал паровоз ЭМ⁰710-53. Руководил испытаниями один из основателей отечественной школы исследований локомотивов О. Н. Исаакян. В 1933 г. под руководством Т. Н. Хохлова на кольце был испытан первый тепловоз ЭЭЛ. После того как в 1935 г. Экспе-



Экспериментальное кольцо ВНИИЖТа на ст. Щербинка

риментальное кольцо было электрифицировано, на нем в том же году прошли испытания первых электровозов постоянного тока — ВЛ19-17 и С11-18. Испытаниями руководили В. Ф. Егорченко и Е. Г. Луценко. Зимой 1939/1940 г. под руководством В. А. Забродина и Е. Г. Луценко на кольце были проведены испытания и исследования первого отечественного электровоза переменного тока ОР22.

На Экспериментальном кольце в 1936 — 1937 г. были проведены первые динамические испытания четырехосных грузовых полувагонов и четырехосных пассажирских вагонов.

В 30-е годы на Северо-Кавказской дороге был создан полигон для скоростных испытаний Майкоп — Белореченская (инициатива проф. М. Ф. Вериги).

В 1932 г. начал работать опытный завод, на котором изготавливали экспериментальные образцы новой техники и лабораторного оборудования.

Постоянно развивалась и совершенствовалась лабораторная база института.

Уже в предвоенные годы ВНИИЖТ (тогда ЦНИИ НКПС) стал подлинным мозговым центром железнодорожного транспорта. На основе научных разработок, теоретических и экспериментальных исследований, выполненных специалистами института, были созданы мощные отечественные локомотивы, грузовые четырехосные вагоны, автоматические тормоза, новые конструкции пути, устройства связи и СЦБ, другая железнодорожная техника.

В эти годы набирала темпы электрификация железных дорог: к началу 1941 г. общая длина электрифицированных линий составила 1800 км. Испытания и доводку тягового электроподвижного состава и устройств электроснабжения проводили на Экспериментальном кольце ВНИИЖТа.

В сочетании с разработкой форм организации эксплуатационной работы освоение новой техники явилось весомым вкладом ученых института в подь-



Участники испытаний паровоза ШР на Экспериментальном кольце



Первый отечественный электровоз постоянного тока ВЛ19



Тяговая подстанция на Экспериментальном кольце



Мемориал в честь сотрудников института, павших в годы Великой Отечественной войны

ем работы железнодорожного транспорта.

В 30-е годы впервые в мировой практике началось внедрение разработанного сотрудниками института В. Г. Головановым и И. Н. Новиковым под руководством В. Ф. Егорченко автосцепного устройства, короче — автосцепки. Большой коллектив специалистов под руководством академика А. А. Байкова работал над повышением прочности и износоустойчивости рельсов, выбором их рационального профиля, веса, длины и технологии производства. Под руководством Н. П. Шапова велись металловедческие исследования применительно к нуждам железнодорожного транспорта. Весомый вклад внесли сотрудники института в развитие теории и техники торможения поездов.

В те же годы ученые института А. М. Бабичков, В. Ф. Егорченко и О. Н. Исаакян создали теорию тяги поездов, разработали правила тяговых расчетов. Были выполнены также важнейшие исследования по динамике и прочности подвижного состава (К. Н. Королев, М. В. Винокуров), разработаны основы транспортной теплотехники (С. П. Сырмаятников и Н. И. Белоконь).

Большое значение для подъема работы железнодорожного транспорта имели

исследования по организации движения поездов, развитию узлов и станций, выполненные под руководством В. Н. Образцова, И. И. Васильева, С. В. Земблинова, по экономике транспорта — Т. С. Хачатуровым, Е. В. Михальцевым. В итоге коллективными усилиями специалистов института была создана методика комплексного рассмотрения проблем развития транспорта во взаимосвязи с развитием народного хозяйства.

В 1941 г., когда началась Великая Отечественная война, часть ведущих ученых была отозвана в аппарат НКПС и для работ на железных дорогах. Многие сотрудники института ушли на фронт. К сожалению, далеко не все из них вернулись обратно. Коллектив института свято хранит память о тех, кто погиб, защищая Родину.

В те годы специалисты ВНИИЖТа активно участвовали в решении многочисленных сложных проблем, вставших перед железнодорожным транспортом. Была предложена новая технология работы по ускоренному продвижению стратегических грузов и воинских эшелонов, уже в первые месяцы войны разработаны технические указания по восстановлению верхнего строения пути и земляного полотна, которыми руководствовались все организа-

ции, выполняющие соответствующие работы. Особое внимание уделялось ремонту и обслуживанию локомотивов (тогда это были в основном паровозы) и вагонов. Внедрение выполненных с этой целью разработок института позволило значительно ускорить процесс восстановления подвижного состава, повысить его надежность. Были разработаны также светомаскировка наполненных светофоров на перегонах и станциях, способы быстрого восстановления устройств СЦБ и многое другое.

Работа ученых сводилась не только к решению проблем железнодорожного транспорта. Выполнялись разработки и по оборонной тематике, из которых можно отметить следующие: массовый разогрев двигателей транспортируемых танков в зимнее время от «горячего» паровоза, что обеспечивало их быструю разгрузку (своим ходом!) с железнодорожных платформ; ходовые испытания трофейного самоходного орудия типа «фердинанд»; освоение

опытным заводом центробежной отливки гильз для «катюш».

В послевоенные годы бурный рост грузовых и пассажирских перевозок вызвал необходимость увеличения пропускной и провозной способности железных дорог. В 1956 г. было принято постановление правительства «О генеральном плане электрификации железных дорог». В нем предусматривалось также внедрение тепловозной тяги. К тому времени уже были созданы локомотивы новых типов. Специалисты института обосновали основные параметры новых локомотивов, определили их основные конструктивные формы, провели всесторонние испытания построенных электровозов и тепловозов, дали рекомендации по совершенствованию их узлов и оборудования, разработали способы обслуживания и ремонта тягового подвижного состава.

Трудно переоценить научный вклад во внедрение и освоение новых видов тяги многих ученых и специалистов



1985 г. 40-летие Великой Победы. Б. Н. Тихменев — заведующий отделением электрификации среди старейших сотрудников этого отделения и ветеранов войны.

Слева направо сидят: первый ряд — М. Д. Трейвас, О. А. Некрасов, Б. Н. Тихменев, Р. И. Мирошниченко, Н. М. Середя, Г. В. Фаминский; второй ряд — Е. Г. Бовэ, Н. Н. Меншутин, В. Д. Мацнев. Стоят: А. Д. Хорольский, Н. Г. Щекочихин, Я. Я. Орлов, В. Волков, Н. Д. Сухопрудский, Б. А. Беспалов, Н. Н. Горин, Л. А. Черноусов, О. И. Тупицын



Директор ВНИИЖТа А. Д. Каретников (четвертый слева) с делегацией из ГДР и сотрудниками института. Первый слева — В. П. Титов, в дальнейшем директор издательства «Транспорт»

ВНИИЖТа, особенно К. А. Шишкина, Н. А. Фуфрянского и А. В. Сломьянского по тепловозам, Б.Н. Тихменова, А. В. Каменова, З. М. Рубчинского по электроподвижному составу. Много сил и энергии отдали созданию и совершенствованию устройств электрооборудования И. И. Власов, М. А. Чернышев, Н. Д. Сухопрудский, В. Д. Радченко, Л. М. Перцовский, М. Д. Трейвас, Ю. И. Горшков.

ВНИИЖТу принадлежит ведущая роль в разработке и освоении прогрессивной системы электрической тяги на переменном токе. С этой целью в отделении электрификации, возглавляемом А. Ф. Пронгарским, была создана специальная лаборатория переменного тока, которую возглавил Б. Н. Тихменев.

Прочности и динамике подвижного состава всегда уделялось большое внимание. В этой области успешно работали известные ученые К. П. Королев, С. В. Вершинский, С. М. Андриевский, Д. В. Колесин.

Весомый вклад в развитие и совершенствование конструкций железнодорожного пути внесли И. А. Иванов, А. Ф. Золотарский, Е. М. Бромберг, Г. И. Иващенко, Б. Н. Зверев, Л. П. Ме-

лентьев, Е. С. Варызгин, Н. В. Петров, В. П. Титов.

В 1958 г. по инициативе члена-корреспондента АН СССР, Героя Социалистического Труда А. П. Петрова при активной поддержке бывшего тогда директором института А. Д. Каретникова было организовано специальное отделение вычислительной техники и тем самым положено начало разработке и внедрению новейших технологий, повышающих эффективность работы железнодорожного транспорта. Можно утверждать, что специалисты института сыграли ведущую роль в освоении и широком внедрении вычислительной техники на сети железных дорог.

На основе результатов исследований и разработок ВНИИЖТа сформирована инфраструктура железнодорожного транспорта — путь, контактная подвеска, тяговая энергетика, подвижной состав (локомотивы и вагоны), связь, устройства безопасности и автоматики, станции и их оборудование. Специалистами института разработаны различные инструкции, правила, нормы, определяющие способы содержания и эксплуатации технических средств. Во ВНИИЖТе проводились испытания всех рекомендуемых для широкого внедрения технических средств в целом, а также их отдельных узлов. На всех этапах развития железнодорожного транспорта специалисты ВНИИЖТа активно участвовали в создании и совершенствовании железнодорожной техники.

Эксплуатационная работа железных дорог осуществляется на основе правил, инструкций, рекомендаций и устава — всего комплекса нормативных документов, разработанных во ВНИИЖТе. Выбор оптимальных масс и скорости пассажирских и грузовых поездов, разработка способов развития пропускной и провозной способности линий, совершенствование технологии работы станций, оптимизация методов организации вагонопотоков и оперативного планирования поездной работы, построение графиков



Группа сотрудников института, награжденных правительственными наградами в 1952 г.
 Слева направо в первом ряду: А. А. Танцюра, Т. В. Ларин, Б. Я. Гохштейн, Е. Я. Рогачев, И. И. Нарских,
 П. Н. Дорохин, Н. А. Фурьянский, А. Н. Гуревич;
 во втором ряду: С. Ф. Маркевич, А. Н. Кукин, В. И. Шуплов, Л. Ф. Пустовойтов, Председатель
 Президиума Верховного Совета СССР Н. А. Шверник, О. Н. Исаакян, Н. И. Белоконь, Н. П. Шапов,
 Г. К. Хлебников;
 в третьем ряду: М. Д. Находкин, А. П. Петров, В. М. Максимович, Е. М. Бромберг, Федосеева,
 Г. В. Солонov, Д. П. Борисов, В. В. Попов, А. М. Брылеев, М. В. Алексеев, ..., В. П. Пономарев

движения поездов, способы осуществления грузовых перевозок и обслуживания пассажиров — эти и многие другие научные разработки способствовали превращению отрасли в единый транспортный конвейер, успешно обеспечивающий перевозочную работу на Российских железных дорогах.

Следует отметить также выполненные во ВНИИЖТе работы по научной организации труда на железнодорожном транспорте, систематическое изучение и распространение приемов работы передовиков производства и особо — разработки в области безопасности движения и охраны труда. Финансово-экономическая деятельность отрасли также в значительной степени базируется на работах института.

Плодотворная работа сотрудников ВНИИЖТа не раз отмечалась правительством страны. За особо выдающиеся заслуги некоторым из них было присвоено высокое звание Героя Социали-

стического Труда, ряд сотрудников награждены орденами Ленина, Октябрьской революции, Трудового Красного Знамени и др., медалями «За трудовую доблесть», «За доблестный труд» и т. д.,



Заместитель министра путей сообщения
 К. В. Кулаев вручает ВНИИЖТу знак «Победитель социалистического соревнования».
 Стоит слева — Б. Д. Никифоров



Министр путей сообщения СССР Б. П. Бещев, А. Д. Каретников, Б. Н. Тихменев, А. А. Шлянин, Е. Н. Дагаев, А. Д. Долматов, Б. И. Логунов в президиуме торжественного заседания ВНИИЖТа (справа налево)



Обсуждение планов строительства высокоскоростной магистрали Центр — Юг на Ученом совете института. Выступает министр путей сообщения Н. С. Конарев

многие имеют знак «Почетному железнодорожнику».

Ученые ВНИИЖТа наряду с исследовательскими разработками всегда вносили и продолжают вносить весомый вклад в подготовку квалифицированных специалистов-железнодорожников: многие из них занимаются преподавательской деятельностью, пишут

учебники, выступают с докладами и проводят консультации на предприятиях железнодорожного транспорта по актуальным вопросам техники и технологий. Результаты исследований публикуются в трудах института и различных журналах. Аспирантура ВНИИЖТа готовит высококвалифицированные кадры не только для института, но и для железнодорожных и промышленных предприятий.

В успешном функционировании института важнейшую роль всегда играли его руководители, которые по большей части были прекрасными организаторами и крупнейшими учеными. С 1935 по 1940 г. институт возглавлял академик В. Н. Образцов, с 1942 по 1949 г. академик Т. С. Хачатуров — разработчики стратегических проблем железнодорожного транспорта. В период 1950 — 1962 гг. директором института был Герой Социалистического Труда, канд. техн. наук И. А. Иванов, в 1962 — 1978 гг. руководил ВНИИЖТом доктор техн. наук, профессор А. Д. Каретников — видный организатор науки, признанный специалист-движенец. С 1978 по 1982 г. — директором института был лауреат Государственной премии СССР, доктор техн. наук Б. Д. Никифоров — крупнейший специалист в области организации научных исследований на железнодорожном транспорте и стратегических проблем его развития.

Всегда с большим вниманием и высокой требовательностью относилось к работе института руководство Министерства путей сообщения, признавая его своим научным центром. ВНИИЖТ активно участвовал в формировании технической политики МПС.

Действительные члены
и члены-корреспонденты Академии
наук СССР. Руководители института



*Действительные члены
и члены-корреспонденты Академии наук СССР.
Руководители института*

*Жуковский
Николай Егорович
Чаплыгин
Сергей Алексеевич
Сыромятников
Сергей Петрович
Горинов
Александр Васильевич
Образцов
Владимир Николаевич
Хачатуров
Тигран Сергеевич
Петров
Александр Петрович
Иванов
Иван Андреевич
Каретников
Алексей Дмитриевич*

Жуковский

Николай Егорович

1847 – 1921 гг.

Н. Е. Жуковский — русский ученый, основоположник современной аэрогидродинамики, член-корреспондент Петербургской АН (1894 г.), почетный член Московского инженерного училища и Московского института инженеров путей сообщения (1910 г.), профессор Московского университета, Московского высшего технического училища.

Николай Егорович Жуковский, сын инженера-путейца, окончил физико-математический факультет Московского университета; внес большой вклад в развитие железнодорожного транспорта. С 1918 г. он входил в состав Ученого совета Экспериментального института путей сообщения. Н. Е. Жуковский организовал в этом институте аэродинамический отдел, наметил план исследований сопротивления воздуха движению поездов.

В Бюллетене Экспериментального института путей сообщения за 1919 г. опубликованы работы Жуковского об усилиях в тяговом приводе при движении поезда по перелому профиля и при трогании с места. Его работы в этом направлении были продолжены советскими учеными, создавшими теорию продольной динамики.

В статье «Колебания паровоза на рессорах» Жуковский изложил теорию малых вертикальных и поперечных колебаний локомотива. До сих пор представляют интерес его работы «О движении вагона на заворотах пути», «Проблемы профиля и трассы железных дорог».

Он автор трудов по теории авиации, механике твердого тела, астрономии, математике, гидродинамике и гидравлике, прикладной механике, теории регулирования машин и механизмов, проблем устойчивости движения и др.

В декабре 1918 г. по предложению Н. Е. Жуковского создан Центральный аэрогидродинамический институт, руководителем которого он был назначен.

Н. Е. Жуковский писал, что человек «полетит, опираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума». Эти пророческие слова сбылись. И ныне в полетах могучих воздушных кораблей, в мчащихся скоростных поездах воплощены его идеи.

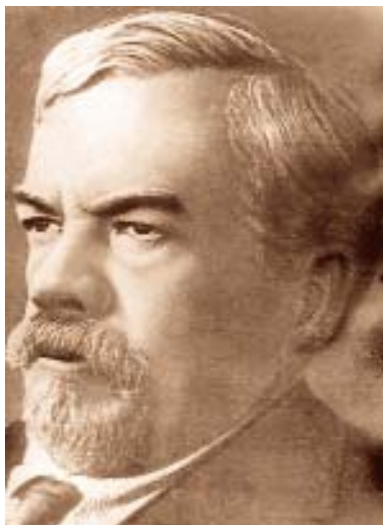


Чаплыгин

Сергей Алексеевич

1869 – 1942 гг.

С. А. Чаплыгин — выдающийся ученый в области теоретической механики, математик, ученик и соратник Н. Е. Жуковского, доктор физ.-мат. наук, профессор, академик АН СССР (1929 г.), Герой Социалистического Труда (1941 г.).



Окончив в 1890 г. физико-математический факультет Московского университета, С. А. Чаплыгин с 1893 г. преподавал в Московском инженерном училище, Московском высшем техническом училище, Московском университете (1896 – 1910 гг.). С. А. Чаплыгин — организатор и директор Московских высших женских курсов (1910 – 1918 гг.).

За исследования по теории движения твердого тела в жидкости и по движению тел с неинтегрированными связями С. А. Чаплыгин награжден Золотой медалью (1899 г.) Петербургской академии наук.

С 1918 г. он участвовал в работе Экспериментального института путей сообщения, с 1921-го — работал в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) председателем коллегии (1921 – 1930 гг.), директором-начальником (1928 – 1931 гг.). В последующие годы (по 1941 г.) под его руководством созданы крупнейшие лаборатории ЦАГИ.

АН СССР учредила премию им. С. А. Чаплыгина «За лучшую оригинальную работу по теоретическим исследованиям в области механики» (1942 г.).

Работая в Ученом совете Экспериментального института путей сообщения, Сергей Алексеевич занимался проблемами транспорта, написал ряд статей, в частности «Новый метод интегрирования общего дифференциального уравнения движения поезда». С. А. Чаплыгин — лауреат премии им. Н. Е. Жуковского, награжден двумя орденами Ленина и двумя другими орденами.

Сыромятников Сергей Петрович

1891 – 1951 гг.

С. П. Сыромятников — крупный ученый в области паровозостроения и теплотехники, доктор техн. наук, профессор, академик АН СССР, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, лауреат Государственной премии СССР.

Сергей Петрович родился в селе Курбы Ярославского уезда. Отец его был врачом. В 1909 г. С. П. Сыромятников окончил с серебряной медалью Первую мужскую гимназию в г. Пензе и поступил в Московское высшее техническое училище (МВТУ). Его учителями были Н. Е. Жуковский и известный конструктор паровозов А. С. Раевский. Под руководством А. С. Раевского он проходил практику на Путиловском заводе и под его же руководством выполнял дипломную работу — проект паровоза.

Вскоре после окончания МВТУ С. П. Сыромятников начал работать в только что организованном Экспериментальном институте путей сообщения (1918 г.). Сергей Петрович, будучи еще молодым ученым, перешел от экспериментирования вслепую к созданию теории тепловой работы паровоза. На основе богатейшего материала по испытаниям паровозов, имевшегося в архиве Экспериментального института, он разработал теорию теплового процесса паровозного котла, на которой базируются тепловые расчеты всех отечественных паровозов.

С. П. Сыромятников создал и возглавил научную школу паровозостроения, поставил проектирование паровозов на научную основу.

На кафедре «Паровозы» МИИТа, возглавляемой им, был разработан эскизный и технический проект нового паровоза типа 1-5-1 повышенной экономичности. Первые в истории отечественного паровозостроения проектная разработка нового паровоза сочеталась с разносторонними лабораторными исследованиями действия его отдельных узлов и агрегатов как на моделях, так и на специальных стендах в условиях, близких к эксплуатационным. Всего было проведено более 3000 опытов. По-





Паровоз конструкции академика С. П. Сыромятникова

стройка разработанного паровоза была закончена в 1953 г. на Ворошиловоградском паровозостроительном заводе.

Одновременно с научно-исследовательской деятельностью С. П. Сыромятников вел большую педагогическую работу: он преподавал в Московском высшем техническом училище (1819 – 1927 гг.), на Высших технических курсах НКПС (1921 – 1925 гг.), в МИИТе (1925 – 1931 гг.) и МЭМИИТе (1931 – 1949 гг.). Он воспитал тысячи инженеров-паровозников, вырастил целое поколение научных работников.

С. П. Сыромятников возглавлял комиссию по выбору типов локомотивов для перспективного развития железнодорожного транспорта после Великой Отечественной войны, был членом Научно-технического совета МПС, Ученого совета Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта.

За многолетнюю научную и педагогическую деятельность Сергей Петрович награжден орденом Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Красной Звезды.

Горинов Александр Васильевич

1902 – 1975 гг.

А. В. Горинов — видный ученый в области изысканий, проектирования и строительства железных дорог, член-корреспондент АН СССР, доктор техн. наук, профессор.

Александр Васильевич родился в семье служащего в украинском городе Лубны, где окончил гимназию. После окончания Московского института инженеров транспорта (МИИТ) с 1925 г. А. В. Горинов в качестве инженера, а затем начальника изыскательских экспедиций принимал активное участие в изысканиях и проектировании железнодорожных линий Чарджоу — Кунград, Верхнеудинск — Кяхта, Кунгур — Уфа, Оренбург — Уральск, Уральск — Илецк и других, в строительстве магистрали Москва — Донбасс.

В 1930 г. Александр Васильевич возглавил созданный в то время Центральный научно-исследовательский институт строительства (ЦИС НКПС). В 1932 г. А. В. Горинова назначают главным инженером железнодорожной магистрали Москва — Донбасс и директором филиала этого института — МосдонЦИС.

Одновременно с 1929 г. А. В. Горинов занимался педагогической деятельностью. С 1931 г. он в течение 10 лет заведовал кафедрой «Изыскания и проектирование железных дорог» Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ), а в 1932 г. его назначают начальником кафедры «Проектирование и строительство путей сообщения» только что созданной Военно-транспортной академии.

Не прерывая педагогической деятельности, А. В. Горинов организовал объединение всех изыскательских экспедиций и проектных организаций НКПС во всесоюзное проектно-изыскательское объединение «Союзтранспроект» и возглавил эту организацию.



В 1936 г. он защитил докторскую диссертацию, посвященную проектированию магистралей межрайонных железнодорожных сообщений. Разработанные в ней принципы поэтапного наращивания мощности железной дороги и предложенные графики выполнения перевозок нашли широкое применение в проектно-изыскательской практике.

В 1939 г. А. В. Горинов был избран членом-корреспондентом АН СССР, а в 1940 г. назначен директором Научно-исследовательского института железнодорожного строительства и проектирования и переведен из Ленинграда в Москву на должность заведующего кафедрой «Изыскания и проектирование железных дорог» МИИТа, которой он руководил с небольшим перерывом в период войны до последних дней жизни.

В начале войны все отраслевые научно-исследовательские институты НКПС были эвакуированы в Ташкент и объединены в единый Всесоюзный НИИ железнодорожного транспорта — ЦНИИ НКПС. А. В. Горинов возглавил этот институт и руководил им до конца 1943 г. После того как институт вернулся в Москву, он перешел на научно-педагогическую работу в МИИТ.

В 1951 — 1956 гг. А. В. Горинов руководил Комплексной транспортной

экспедицией Академии наук (АН) по аэроизысканиям путей сообщения в труднодоступной горной местности. В 1966 г. он возглавил созданную постоянную комиссию АН СССР по научным проблемам развития транспорта и организовал разработку научных основ формирования единой транспортной системы страны, в 1974 г. был утвержден председателем Научного совета Академии наук по комплексной проблеме единой транспортной системы СССР.

А. В. Горинов опубликовал более 120 научных работ. Его учебник «Изыскания и проектирование железных дорог» выдержал шесть изданий, был удостоен золотой медали ВДНХ. Профессор А. В. Горинов в течение ряда лет был членом Высшей аттестационной комиссии, с 1943 г. до последних дней жизни в качестве члена Государственной экспертной комиссии Госплана СССР возглавлял экспертизу крупнейших транспортных объектов, многие годы был членом Научно-технических советов МПС и Минтрансстроя.

А. В. Горинов награжден орденами Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Трудового Красного Знамени, тремя орденами «Знак Почета», знаком «Почетному железнодорожнику», многими медалями.

Образцов Владимир Николаевич

1874 – 1949 гг.

В. Н. Образцов — крупнейший ученый в области транспорта, дважды лауреат Государственной премии, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, академик АН СССР.

Владимир Николаевич окончил Петербургский институт инженеров путей сообщения. С 1901 г. он преподавал в Московском инженерном училище, преобразованном затем в Московский институт инженеров путей сообщения.

В первые годы после революции он вошел в Комитет по управлению Александровской железной дороги. С первых лет научной деятельности В. Н. Образцов выступал в печати с прогрессивными идеями преобразования и развития железнодорожного транспорта. Одна из его работ «К вопросу проектирования станций и их расчеты» стала основным руководством для инженеров-практиков при расчете станций.

В 1930 г. В. Н. Образцов консультировал составление проекта Московского метрополитена.

С 1935 по 1940 г. Владимир Николаевич был директором ЦНИИ НКПС. В 1939 г. избран действительным членом Академии наук СССР.

Крупнейший специалист станционного дела, основоположник научной школы проектирования железнодорожных станций и транспортных узлов, В. Н. Образцов предложил комплексное решение вопросов станционного хозяйства. В 1935 г. выходит в свет часть I, а в 1938 г. — часть II его капитального труда «Станции и узлы». Им были разработаны теоретические основы проектирования станций и транспортных узлов, основы планового распределения на сети железных дорог сортировочной работы, построения плана формирования поездов.

Во время Великой Отечественной войны В. Н. Образцов работал на Урале в комиссии АН СССР по мобилизации ресурсов для обороны страны, за что был удостоен Государственной премии. В эти тяжелые годы выдающийся ученый выполнил ряд работ, направленных на увеличение пропускной и провозной способнос-





В. Н. Образцов с сотрудниками ЦНИИ НКПС

ти дорог, борьбу с нарушениями движения поездов.

В. Н. Образцов занимался также разработкой основных принципов и методов комплексного развития единой сети железных дорог с учетом развития всех видов транспорта и наиболее рационального использования каждого из них. Это нашло отражение в его трудах «Основные принципы построения транспортной сети СССР», «Социалистический транспорт и его перспективы».

Перу Владимира Николаевича принадлежат более 400 научных статей и книг, из которых широко известны такие, как «Проект распределения узлов», «Принципы железнодорожной сети», «Типовые станции». Он являет-

ся также автором 28 крупных проектов, в частности проектов развития станций Иваново и Смоленского узла, одним из авторов проектов станций и узлов в Никитовке, Вязьме, Вологде, Запорожье, Нижнем Новгороде, Баку, Сызрани, Рязани, Саратове, Москве, Магнитогорске, Свердловске и Ташкенте.

Труд Владимира Николаевича Образцова был высоко оценен правительством: он награжден тремя орденами Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени, орденом Красной Звезды и многими медалями. Его имя носит улица в г. Москве и железнодорожный техникум в г. Николаеве.

Хачатуров Тигран Сергеевич

1906 – 1989 гг.

Т. С. Хачатуров — выдающийся ученый-экономист, доктор экономических наук, профессор, академик АН СССР.

Тигран Сергеевич родился в Москве, его отец был юристом. В 1928 г. Т. С. Хачатуров окончил статистическое отделение факультета общественных наук МГУ. За многие годы плодотворной научной деятельности он внес значительный вклад в развитие экономики социалистического расширенного воспроизводства, занимался проблемами эффективности капитальных вложений, размещения производительных сил в нашей стране и многими другими.

Исключительно велики заслуги Т. С. Хачатурова в развитии экономики социалистического транспорта. Его книги «Основы экономики железнодорожного транспорта», «Размещение транспорта в капиталистических странах и в СССР», «Экономика транспорта» и другие научные труды способствовали формированию транспортной экономической науки.

Во Всесоюзном научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта Тигран Сергеевич работал руководителем отделения экономики, затем заместителем директора, а в 1945 – 1949 гг. — директором института. Этот период характерен активным участием коллектива научных сотрудников института в послевоенном восстановлении железных дорог. Под руководством Т. С. Хачатурова были обоснованы пути развития транспорта в первые послевоенные пятилетки. На решение научных проблем транспорта была направлена и его деятельность на посту директора Института комплексных транспортных проблем (1955 – 1959 гг.).

Организаторский талант и широкая эрудиция Тиграна Сергеевича ярко проявились в период 1967 – 1971 гг., когда он, будучи академиком-секретарем отде-



ления экономики и права Академии наук СССР, формировал направления всех фундаментальных экономических исследований в стране.

Длительное время он возглавлял редакционную коллегию журнала «Вопросы экономики», был председателем Научного совета АН СССР по проблеме «Экономическая эффективность основных фондов, капитальных вложений и новой техники», членом ряда международных экономических ассоциаций. В последние годы Т. С. Хачатуров много внимания уделял развитию нового научного направления — экономике природопользования.

До конца своей жизни Т. С. Хачатуров поддерживал связь с транспортом,

участвуя в экспертизе крупных транспортных проектов на государственном уровне.

Тигран Сергеевич очень большое внимание уделял подготовке научных кадров: он был профессором МИИТа (с 1946 г.) и Московского государственного университета (с 1971 г.), заведовал кафедрой «Экономика транспорта» в Московском транспортно-экономическом институте (1956 — 1959 гг.).

За многолетнюю плодотворную работу Т. С. Хачатуров награжден орденом Октябрьской революции, орденом Трудового Красного Знамени, орденом Красной Звезды, медалями.

Занесен в Книгу почета института.

Петров Александр Петрович

1910 – 1982 гг.

А. П. Петров — выдающийся ученый в области эксплуатации железных дорог, доктор техн. наук, профессор, член-корреспондент АН СССР.

Окончив эксплуатационный техникум путей сообщения, А. П. Петров в девятнадцать лет пришел на железнодорожный транспорт. Работал техническим контрощиком, заместителем начальника станции. В 1934 г. он окончил Московский институт инженеров транспорта (МИИТ); с 1935 по 1940 г. работал в ЦНИИ НКПС старшим научным сотрудником. Одновременно с 1936 г. Александр Петрович преподавал в МИИТе, а в 1938 г. возглавил в нем кафедру «Организация движения поездов».

В начале Великой Отечественной войны по согласованию с Комитетом по делам высшей школы А. П. Петров был переведен в военно-мобилизационное управление НКПС, где выполнял задания по обеспечению перевозок оборонных и народнохозяйственных грузов.

В период с 1946 по 1949 г. Александр Петрович работал старшим научным сотрудником секции по научной разработке проблем транспорта АН СССР. В 1949 г. он вернулся в научно-исследовательский институт МПС, где проработал до конца жизни.

Будучи первым заместителем директора института, Александр Петрович курировал работу аспирантуры. Он очень серьезно относился к отбору поступающих, а затем поддерживал постоянную связь с аспирантами и как методист, и как воспитатель-эрудит, заботясь о гармоничном развитии будущих ученых.

Новая теория организации вагонопотоков, разработанная Александром Петровичем еще в военные годы, стала темой его докторской диссертации. Она изложена в фундаментальном труде А. П. Петрова «План формирования поездов».





А. П. Петров и А. Д. Каретников (сидят слева) с сотрудниками института после вручения правительственных наград

(опыт, теория, методика расчетов)». Эта книга сегодня является настольной для специалистов по управлению движением поездов.

В 50-е годы начало зарождаться новое, сложное и перспективное направление — транспортная кибернетика. Интуиция ученого позволила Александру Петровичу предвидеть большое будущее этого направления. Он оставил должность заместителя директора ЦНИИ МПС, создал и возглавил отделение вычислительной техники, которым руководил в течение 20 лет. Именно тогда наряду с талантом ученого проявился и его талант научного организатора, создателя коллектива единомышленников.

А. П. Петров обосновал и сформулировал концепцию автоматизированной системы управления железнодорожным транспортом (АСУЖТ), разработал целевую программу по реализации ее первой очереди.

Обязательность, трудолюбие, самоотверженность, системный подход к решению проблем — вот основные черты Александра Петровича — ученого, который одним из первых начал применять математические методы и вычислительную технику при решении транс-

портных задач. Уже в 1960 г. сетевой план формирования начали рассчитывать на ЭВМ, а в 1963 г. вступила в строй опытная система автоматизации учета и оперативного управления, разработанная в институте для Московской дороги.

Александр Петрович подготовил много специалистов по транспортной кибернетике, он умел организовать совместную работу инженеров-железнодорожников, математиков, специалистов по электронике и связи при решении актуальных задач управления перевозками. Был инициатором создания на дорогах пер-

вых вычислительных центров, ПКТБ АСУЖТ и организации в МПС Главного управления вычислительной техники. Много сил и энергии отдавал Александр Петрович автоматизации решения конкретных задач, разработке систем, получивших признание и широкое применение, — по организации вагонопотоков, расчету графиков движения, системы «Экспресс», АСУ сортировочной станции, оперативного управления перевозочным процессом на дорожном уровне и других.

Он занимался также координацией разработок АСУ для других видов транспорта в нашей стране, координацией исследований по транспортной кибернетике на уровне СЭВ и ОСЖД.

Александр Петрович владел тремя иностранными языками, любил и хорошо знал живопись и музыку, играл на фортепьяно, выращивал цветы, был кинолюбителем.

В 1966 г. ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Он награжден двумя орденами Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, двумя орденами «Знак Почета», знаком «Почетному железнодорожнику», многими медалями.

Занесен в Книгу почета института.

Иванов

Иван Андреевич

1904 – 1987 гг.

И. А. Иванов — крупный специалист в области путевого хозяйства железных дорог, кандидат техн. наук, Герой Социалистического Труда.

Иван Андреевич родился в Петербурге. Его отец был кочегаром, мать вела домашнее хозяйство. В 15 лет он поступил на рабфак, затем стал студентом путевого факультета Петербургского института инженеров путей сообщения. После окончания института в 1924 г. молодой инженер был назначен начальником участка пути от станции Дно до Рыбинска Северо-Западной дороги. Затем служил в Красной Армии, а после увольнения в запас снова стал начальником участка пути, но уже станции Медведево на линии Москва — Ленинград.

В мае 1930 г. А. И. Иванов был командирован в Соединенные Штаты Америки для изучения опыта ведения путевого хозяйства. Отчет, который представил Иван Андреевич вернувшись из поездки, получил высокую оценку за аналитичность, точность и большой объем исследовательской работы. Знание немецкого и английского языков давало ему возможность и в дальнейшем постоянно быть в курсе развития зарубежных железных дорог.

В 1931 г. И. А. Иванов был назначен старшим инженером и начальником сектора механизации Управления пути НКПС. В 1933 г. он перешел на работу в МИИТ, где стал заместителем декана путевого факультета, а в 1934 г. — доцентом. Затем с 1935 г. — снова работа на производстве в должности начальника службы пути Омской железной дороги.

В 1940 г. был организован НИИ пути и путевого хозяйства; И. А. Иванов стал заместителем начальника этого института. Когда началась война, институт эвакуировали в Новосибирск. В начале 1942 г. Ивана Андреевича назначили начальником технического отдела вновь образованного Главного управления военно-вос-



становительных работ (ГУВВР), а вскоре — начальником технического отдела Главного управления пути.

В 1944 г. И. А. Иванова перевели на работу в ЦНИИ начальником путейского отделения. В 1946 г. он успешно защитил кандидатскую диссертацию. Иван Андреевич руководил работами по созданию отечественных высокопрочных рельсов, возглавил масштабные исследования по оздоровлению и созданию принципиально новых типов железнодорожного пути. Под его руководством и при непосредственном участии создана новая система пути, устойчивого к температурным перепадам.

В 1947 г. И. А. Иванов был назначен заместителем директора ЦНИИ МПС, в 1951 г. — директором этого института. Как руководитель ведущего научно-исследовательского института отрасли, он участвовал в разработке концепции послевоенного развития железнодорожного транспорта, вникал в деятельность каждого научного подразделения, координируя работу специалистов всех направлений. Одновременно он продолжал научные исследования в области пути.

Будучи директором института, Иван Андреевич постоянно уделял внимание реконструкции и совершенствованию Экспериментального кольца на ст. Щербинка. Много сил и энер-

гии он отдал созданию мощной экспериментальной базы и оснащению лабораторий института современным оборудованием, что способствовало повышению уровня научных исследований и решению ряда важнейших задач по технической реконструкции железнодорожного транспорта.

Длительное время И. А. Иванов участвовал в работе Научно-технического совета МПС, был членом редколлегии журналов «Техника железных дорог», «Вестник ВНИИЖТ». В 1953 г. ему присвоили персональное звание генерал-директора пути и строительства третьего ранга, в 1959 г. — звание Героя Социалистического Труда.

После ухода на пенсию Иван Андреевич продолжал научно-исследовательскую деятельность, о чем свидетельствуют его публикации «Балластная призма при высокой скорости», «Верхнее строение пути на бетонном основании», «Какой должна быть конструкция железнодорожного пути», «К вопросу о пути для высокоскоростного транспорта с магнитным подвешиванием» и др. Он был постоянным консультантом 30-томной Большой советской энциклопедии.

За многолетнюю плодотворную деятельность И. А. Иванов награжден орденом Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, знаком «Почетному железнодорожнику».

Каретников Алексей Дмитриевич

1910 – 1988 гг.

А. Д. Каретников — один из ведущих ученых в области эксплуатации железных дорог, крупный организатор науки, доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР.

Пятьдесят девять лет отдал А. Д. Каретников становлению и развитию науки об эксплуатации железных дорог. После окончания в 1929 г. эксплуатационного техникума Алексей Дмитриевич работал на Ярославской железной дороге и одновременно учился в МИИТе, который окончил в 1934 г. В 1938 г. А. Д. Каретников поступил в аспирантуру; после ее окончания получил направление в отдел изучения опыта иностранных железных дорог НКПС. В 1941 г. его призвали в Красную Армию, он прошел всю Отечественную войну. С 1945 по 1948 г. Алексей Дмитриевич работал заместителем начальника секретариата Министерства путей сообщения по вопросам печати и научно-исследовательской работы; затем до 1955 г. был доцентом и заведующим кафедрой «Эксплуатация железных дорог» в Академии железнодорожного транспорта.

В связи с упразднением академии А. Д. Каретников в 1956 г. был направлен в ЦНИИ МПС, где работал вначале старшим научным сотрудником отделения эксплуатации, затем руководителем сектора пропускной способности и с 1959 г. исполнял обязанности руководителя отделения эксплуатации. В 1961 г. Алексей Дмитриевич защитил докторскую диссертацию, в 1962 г. он стал первым заместителем директора института и в том же году приказом министра путей сообщения был назначен директором. А. Д. Каретников руководил институтом в течение 16 лет.

За 30 лет научной и педагогической деятельности Алексей Дмитриевич выполнил ряд крупных исследований по совершенствованию графика движения поездов и использованию пропускной способности железных дорог. Обобщающим





Выступает А. Д. Каретников

итогом этих исследований явились написанные им книги «График движения поездов» (два издания), «Вопросы совершенствования графика движения поездов».

Алексей Дмитриевич был опытным педагогом, успешно руководил подготовкой научных кадров. Работая директором института, он поддерживал связь с железными дорогами и высшими учебными заведениями железнодорожного транспорта, где периодически вы-

ступал с лекциями по вопросам технического прогресса. На его счету более 50 печатных работ.

А. Д. Каретников был членом ряда Ученых советов транспортных вузов, членом Научно-технического совета МПС, председателем секции ЦНТО МПС, членом редколлегии журнала «Железнодорожный транспорт», главным редактором журнала «Вестник ВНИИЖТ». Вел большую работу в Международной ассоциации железнодорожных конгрессов и в Постоянной комиссии по транспорту в СЭВ. В последние годы работал профессором ВЗИИТа.

Как участник Великой Отечественной войны А. Д. Каретников награжден шестью орденами СССР и двенадцатью медалями, а за большую организационную работу в институте и Министерстве путей сообщения — орденом Ленина, орденом Октябрьской революции, знаком «Почетному железнодорожнику».