



ФАКУЛЬТЕТ СИСТЕМ РЕЙКОВИХ КОМУНІКАЦІЙ

МОГИЛА Валентин Іванович

Декан факультету
Кандидат технічних
наук, доцент
Заслужений винахідник
України



Народився 26 червня 1946 року у Луганську (тоді — Ворошиловград).
У 1962 році розпочав свій трудовий шлях слюсарем організації п/с 100,
паралельно навчався у Ворошиловградській середній школі робітничої молоді
№13, яку закінчив у 1964 році.

У вересні 1965 року В.І. Могилу призвали до лав Радянської армії. Служив
у групі радянських військ у Німеччині механіком-водієм середнього танка,
сержантом. Демобілізувавшись у 1968 році, працював слюсарем на заводі
електронного машинобудування м. Ворошиловграда. Того ж року вступив
на вечірнє відділення Ворошиловградського машинобудівного інституту
(спеціальність — «Локомотивобудування»).

У березні 1972 року В. І. Могिला влаштувався на роботу на кафедру
локомотивобудування інституту, в якому навчався. Обіймав посади
старшого механіка, інженера, молодшого наукового співробітника, старшого
наукового співробітника, завідувача галузевої науково-дослідної лабораторії
«Тягові якості у приводах локомотивів».


У 1981 році вступив до заочної аспірантури Ворошиловградського
машинобудівного інституту і через два роки захистив кандидатську
дисертацію.

З 1985 року працював на кафедрі локомотивобудування
Ворошиловградського машинобудівного інституту (зараз — кафедра
залізничного транспорту Східноукраїнського національного університету
імені Володимира Даля) — старшим викладачем, доцентом (1989 р.),
заступником директора навчально-наукового інституту рейкового
транспорту (2001 р.), директором цього інституту (2002 р.), деканом
факультету залізничного транспорту (2007 р.).

Сьогодні обіймає посади декана факультету систем рейкових комунікацій
і професора кафедри залізничного транспорту Східноукраїнського
національного університету імені Володимира Даля.

В.І. Могила — автор і співавтор понад 350 наукових праць, зокрема
більш ніж 170 авторських свідоцтв та патентів.

У 2001 р. Валентині Івановичу присвоєно звання «Заслужений
винахідник України». Нагороджений медаллю «Петро Могила» (2005 р.).



До складу факультету входять кафедри: залізничний транспорт, організація перевезень і управління на залізничному транспорті, метрологія, двигуни внутрішнього згорання, гідрогазодинаміка.

Напрями підготовки: «Інженерна механіка», «Машинобудування», «Механіка», «Залізничний транспорт», «Транспортні технології», «Метрологія та інформаційно-вимірвальні технології», «Якість, стандартизація і сертифікація».

На факультеті працюють 15 докторів і 43 кандидати наук.

Аспірантура та докторантура за спеціальностями:

05.22.07 — Рухомий склад залізниць і тяга поїздів,

05.05.03 — Двигуни та енергетичні установки,

05.05.17 — Гідравлічні машини та гідропневмоагрегати.

Працює спеціалізована вчена рада за спеціальністю

05.22.07 — «Рухомий склад залізниць і тяга поїздів».

Тепер про головний етап мого життя. От уже понад сорок років воно тісно пов'язане з університетом. А почалося все з мого вступу на вечірнє відділення Ворошиловградського машинобудівного інституту. На той час я вже чотири роки працював на виробництві і три — служив у лавах Радянської армії механіком, водієм середнього танка. У березні 1972 р. я звільнився з роботи на заводі електронного машинобудування і влаштувався працювати на кафедрі локомотивобудування Ворошиловградського машинобудівного інституту. Обійняв посаду старшого механіка в науковій групі гідного і мудрого — Олексія Миколайовича Коняєва. Кафедру в ті роки очолював Юрій Георгійович Кирилов, який був дуже щирою, хорошою людиною. У нашому науковому колективі також працювали Олег Дубінін, Євгенія Шарко, Ольга Полякова (Фаліна), аспіранти Віктор Теремільников, Олександр Голубенко, Валерій Новиков, Віктор Турчин, Наталя Золотарьова. Це був чудовий колектив розумних, творчих і добрих людей, з якими я прожив і пропрацював не один десяток років і яким вдячний за науку дружнього людського спілкування та творчий підхід до вирішення будь-яких питань і проблем. Крім нашої, на кафедрі були наукові групи, які очолювали доценти Ю. Г. Кирилов, П. І. Гороневич і М. А. Кутишев. Вони мали окреме фінансування і в їх складі також працювали викладачі, аспіранти й навчально-допоміжний персонал.

Улітку 1972 р. кафедра локомотивобудування переїхала з першого корпусу, що розташований на вулиці Фрунзе, до п'ятого. Протягом перших кількох років здійснювалася робота з її облаштування та оформлення стендами лабораторного залу.

Олексій Миколайович Коняєв у 1973 р. захистив докторську дисертацію, а в 1974 р. його призначили ректором Ворошиловградського машинобудівного інституту.

У 1975 р. кафедру локомотивобудування очолив молодий, талановитий, ініціативний та енергійний доцент Олександр Леонідович Голубенко. Він і досі, ось уже понад 35 років, завідує цим підрозділом університету. Із призначенням на посаду нового завідувача, реформатора і творчої людини, змінилася внутрішня структура кафедри — окремі князівства, тобто наукові групи, злилися в єдиний колектив, що викликало невдоволення не лише наукових керівників, а й нас, рядових членів кафедри. І тільки згодом усі змогли оцінити розумний підхід О. Л. Голубенка до підвищення індивідуальної та колективної активності членів кафедри. Завдяки такій реорганізації кафедра зайняла і утримує провідні позиції серед кафедр машинобудівного інституту, та 105 кафедр університету.

Працюючи на кафедрі та навчаючись в інституті на спеціальності «Локомотивобудування» і після його закінчення, я отримував уроки мудрості й нетрадиційного творчого підходу до вирішення як технічних, так і життєвих проблем від мого вчителя — Олексія Миколайовича Коняєва, за що йому дуже вдячний. Вічна йому пам'ять.

Колектив кафедри виявляв винахідницьку активність, що вирізняло цей підрозділ університету з-поміж інших. Винахідницькі здібності проявляли й молоді аспіранти Сергій Жданов, Олександр Андреев, Микола Крамар, Віктор Ткаченко, Миколи Горбунов, Юрій Осенін. У результаті колективної наукової діяльності, яку спрямовували в потрібне русло наші керівники О. М. Конєв та О. Л. Голубенка народжувалися десятки унікальних технічних ідей, згодом захищених авторськими свідоцтвами й патентами, від чого ми отримували колосальне задоволення і певну матеріальну підтримку, адже до розвалу Союзу авторів за кожен винахід винагороджували 200 карбованцями.

Одним із вагомих досягнень кафедри й особисто Олександра Леонідовича Голубенка була організація й створення навчально-наукового центру з підготовки спеціалістів для галузі локомотивобудування на базі виробничого об'єднання «Ворошиловградтепловоз», що сприяло підвищенню професійного рівня знань випускників кафедри.

Кафедра міцнішала й неухильно розвивалася, адже її викладачі, співробітники й аспіранти постійно захищали дисертаційні роботи; удосконалювався навчальний процес, впроваджувались у виробництво сучасні інноваційні технології; розширювалися міжнародні зв'язки. Працівники кафедри брали участь у міжнародних проєктах і грантах; збільшилася кількість пропонуваних нами високоефективних технічних рішень агрегатів і систем для рейкового транспорту; поліпшувалися побутові умови роботи викладачів і співробітників кафедри.

Кафедра локомотивобудування входила до складу транспортного факультету. За час моєї роботи на кафедрі його деканами були Юрій Анатолійович Тревятський, Віталій Дмитрович Несвіт, Борис Федорович Брагін, Борис Іванович Лесной та Валерій Миколайович Старченко.

Якісно новий етап у розвитку університету й кафедри настав, коли на посаду ректора університету призначили доктора технічних наук, професора, проректора з навчальної роботи, завідувача кафедри локомотивобудування О. Л. Голубенка. І хай пробачать мене інші претенденти на цю посаду, але вони, на мою думку, за своїм даними набагато поступалися Олександрові Леонідовичу.

Новий ректор спочатку блискуче виконав три повномасштабних заходи — домігся стійкого фінансування університету, розробив і представив багаторічну програму розвитку вузу й провів початкову його реструктуризацію.

Однією зі змін структури університету була організація на базі транспортного факультету двох навчально-наукових інститутів — рейкового транспорту і транспортних технологій. Директором першого став професор О. Л. Голубенко, а другого — професор Г. І. Нечаєв. Мене щиро здивувала і спочатку викликала негативну реакцію пропозиція Олександра Леонідовича обійняти посаду заступника директора з навчальної роботи, адже до цього я не працював на керівних посадах і адміністративна робота мене не приваблювала. Але Олександр Леонідович пере-



Машинний зал кафедри залізничного транспорту



Виконання практичного завдання на стенді

конав мене погодитися, і з цього моменту почався новий етап мого життя, що триває вже дев'ять років.

Початкові моменти перебування на керівній посаді завжди найскладніші, адже пов'язані з вирішенням багатьох організаційних питань. А вирішувати їх краще не одному, а командою однодумців. Тому до складу директорату інституту я запросив свого друга юності доцента Валентина Івановича Реміня, а секретарями стали співробітники кафедри залізничного транспорту (раніше — локомотивобудування) Любов Слюсарєва та Галина Тихонюк. Згодом прийшли працювати в директорат Наталя Кузьменко, Неля Подобра, Людмила Барабанова, Катерина Татаренко. Штат директорату було повністю укомплектовано, коли посаду заступника директора з виховної роботи обійняв доцент Віталій Юрійович Баранова — чудовий педагог, порядна й відповідальна людина. В такому складі ми працюємо й нині, чітко виконуючи свої посадові інструкції, вимогливо ставлячись до вирішення будь-яких завдань, а головне — в атмосфері взаємоповаги і дружнього ставлення як один до одного так і до всіх викладачів, співробітників і студентів інституту.

До складу навчально-наукового інституту рейкового транспорту, крім кафедри залізничного транспорту, увійшли також потужні кафедри двигунів внутрішнього згорання та гідрогазодинаміки, очолювані докторами наук, професорами Олександром Івановичем Крайнюком та Юрієм Івановичем Осеніним. Обоє завідувачів є професіоналами високого класу в своїх галузях знань, людьми, що мають індивідуальні здібності й таланти, користуються заслуженою повагою серед співробітників вузу. З огляду на те, що Олександр Іванович багато років був експертом ВАКУ, а Юрій Іванович ще й проректор університету з наукової роботи, працювати з такими людьми дуже цікаво й корисно, адже вони можуть поділитися з молодшими колегами набутими знаннями і приємні у спілкуванні.

Через рік після створення інституту Олександр Леонідович запропонував мені стати його директором, на що я погодився без особливої радості, тому що вже отримував від О. Л. Голубенка зауваження щодо некоректної поведінки під час засідань ректорату. Кілька слів про ректорат. Беручи участь у його

засіданнях, розумієш наскільки вагомою є ця школа пізнання, як багато важить колективний підхід до вирішення будь-яких проблем із найвищою відповідальністю кожного за свою справу й за вимогливого та мудрого керівництва ректора.

Усі три кафедри у складі інституту займали провідні позиції в навчально-методичній та науковій роботі завдяки професійному професорсько-викладацькому складу, умілій роботі навчально-допоміжного персоналу, якісному підбору молодих наукових кадрів і, що не менш важливо, наявності здорового морально-психологічного клімату в їх колективах.

Важливим надбанням інституту є наші студенти. Я вважаю, що вони — найкращі, і з початку створення інституту сповідував девіз: «Навчати ставитися до студентів як до своїх рідних дітей». Велику допомогу директорату у всі роки надавала студентська рада, яку очолювала чудова, творчо активна молодь (студенти). Це — Аня Аліпатова, Ігор Охріменко та Маша Мірошнікова.

Я щиро вдячний нашим студента і насамперед студентському активу за те, що дух позитивного лідерства вселився і в них. Адже наші студенти активно готувалися і брали участь у конкурсах та фестивалях художньої самодіяльності, спортивних змаганнях, студентських олімпіадах і конкурсах наукових праць зі спеціальностей, їхню роботу в цьому напрямку майже завжди оцінювали позитивно. При цьому хотілося б відзначити, що журі конкурсів особливо вимогливо ставилося до наших студентів, траплялися навіть випадки явного підтасовування результатів не на нашу користь, що справедливо обурювало студентів.

За час роботи інституту колективи кафедр досягли вагомих результатів наукової діяльності під час виконання низки держбюджетних і господарських угод. Ці роботи згодом були захищені як кандидатські та докторські дисертації, за їх результатами опублікували сотні наукових статей, одержали патенти, нові лабораторні й стендові установки, розробили теоретичні додатки і комп'ютерні програми. Результати досліджень доповідалися на різного рівня конференціях і симпозіумах, представлялися на багатьох виставках.

Розширилися міжнародні зв'язки інституту з ученими й фахівцями Польщі, Німеччини, Болгарії, Чехії, Японії, Китаю, США, Канади, Росії, Естонії, Латвії, Білорусі, Грузії, Ізраїлю, В'єтнаму й інших країн. Це стало можливим завдяки спільній участі наших та закордонних учених у міжнародних науково-технічних конференціях і нарадах, виконанню міжнародних проектів і грантів, навчанню наших кращих випускників в аспірантурі за кордоном, проведенні практики й стажування студентів у вузах закордонних країн.

У результаті подальшої реструктуризації університету, навчально-науковий інститут рейкового транспорту трансформувалася у факультет залізничного транспорту, який нині перейменовано на факультет систем рейкових комунікацій. При цьому на базі

кафедри залізничного транспорту було створено ще дві випускні кафедри — «Організація перевезень і управління на залізничному транспорті» і «Метрологія». Очолили їх доктори технічних наук, професори Наталя Борисівна Чернецька та Ірина Олексіївна Кириченко. Ця перебудова відбувалася із певними труднощами та стихійними конфліктами, пов'язаними з виділенням службових приміщень, кадровим складом, перерозподілом навантажень викладачам, поділом матеріальної бази. Але протягом першого року роботи факультету в новому складі, всі виниклі проблеми вирішили, й цей підрозділ університету запрацював на повну потужність, останні два роки він посідає перше місце в університеті з науково-методичної роботи.



Машинний зал кафедри двигунів внутрішнього згоряння

У зв'язку зі створенням двох нових кафедр кількісно і якісно змінився професорсько-викладацький склад факультету. Кількість викладачів, враховуючи сумісників, зросла до 76 осіб, серед яких — 15 докторів наук, професорів і 43 кандидати наук, доценти, середній вік — 46 років.

Збільшився також контингент студентів (до 1 680), зокрема 801 — денної, 23 — вечірньої і 856 — заочної форми навчання.

На кафедрах факультету навчаються 19 аспірантів і 3 докторанти.

У складі структури факультету працює 6 філій кафедр на галузевих виробництвах, філія Інституту гідромеханіки НАН України, Луганське відділення Державного науково-дослідного центру залізничного транспорту і дві галузеві науково-дослідні лабораторії — «Тягові якості та економічність локомотивів» і «Тертя та змащення в приводах локомотивів».

Повертаючись до своєї рідної кафедри залізничного транспорту, хочеться згадати, що на пропозицію Олександра Леонідовича Голубенка з 1981 р. на базі Ворошиловградського машинобудівного інституту й ВО «Ворошиловградтепловоз» було організовано й проведено I Всесоюзну науково-технічну конференцію «Створення локомотивів великої потужності й підвищення їх технічного рівня», що привернула увагу вчених і спеціалістів у галузі локомотивобудування всього Радянського Союзу. Конференція

відбулася на високому організаційно-науковому рівні, в її рішення внесли пропозицію щодо регулярного проведення цього заходу. Тому II і III конференції проводилися в 1986 р. і 1990 р., але вже мали вже іншу назву — «Проблеми розвитку локомотивобудування».

У 1993 р. Олександр Леонідович порадив мені взяти на себе відповідальність за організацію і проведення наступної, IV конференції, але вже міжнародного масштабу, на території однієї зі здравниць південного берега Криму з метою залучення до участі в ній ширшого кола вітчизняних і закордонних фахівців, створення умов не лише для плідної роботи делегатів, а й для їх оздоровлення. Із цього часу й ведеться відлік міжнародних науково-технічних конференцій із новою назвою — «Проблеми розвитку рейкового транспорту», які проводить кафедра залізничного транспорту під керівництвом професора О. Л. Голубенка на базі кращих здравниць Криму, зокрема «Фрунзенське», «Дубна», «Кичкине», «Київ», «Дружба», «Прибрежний», «Ай-Петрі», «Жемчужина», «Парус» та ін.

У наших конференціях взяли участь понад 3000 делегатів із 15 країн світу, було виголошено більш ніж тисячу доповідей, повідомлені матеріали понад 150 докторських і більш ніж 400 кандидатських дисертацій, укладено угоди, встановлені ділові контакти й комерційні зв'язки. Не менш важливо й те, що конференції сприяли створенню відомих подружніх пар, наприклад професора Ю. М. Інькова і доцента О. В. Каблукової, професора Ю. В. Дьоміна і доцента Г. Ю. Черняк та ін.

Конференції завжди відбувалися на високому організаційному, науковому й діловому рівнях завдяки злагодженій роботі кафедральної команди організаторів, зокрема Наталі Креспо, Олега Ігнат'єва, Олександра Луценка, Миколи Кліпакова та ін. За що наші кафедру й університет знають і поважають учені багатьох країн світу.

Планується ювілейну XX Міжнародну науково-технічну конференцію «Проблеми розвитку рейкового транспорту», присвячену 90-річчю створення Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля й 50-річчю кафедри



Президія Міжнародної конференції
«Проблеми розвитку рейкового транспорту»



Презентація нового тепловоза ХК «Лугансктепловоз»

залізничного транспорту, провести у вересні 2010 р. у кримському санаторії «Парус».

І ще про одну унікальність кафедри залізничного транспорту: професори О. Л. Голубенко, М. І. Горбунов та я в сумі маємо більше авторських свідоцтв і патентів, ніж окремі технічні вузи України. В цьому я переконаний, тому що був членом комісії з акредитації спеціальностей деяких вузів.

Про славні досягнення нашого факультету у всіх напрямках його діяльності, починаючи зі створення інституту в 2001 р., можна багато розповідати. Але краще обмежитися стислою статистикою конкретних справ. Я не виділятиму заслуги кожної кафедри, адже все позитивне, чого ми досягли, є внеском у спільну скарбничку нашої творчої, дружньої родини — факультету систем рейкових комунікацій.

За ці роки випускниками денного й заочного відділення стали відповідно 890 і 632 бакалаврів, 753 і 526 спеціалістів, 137 і 106 магістрів, серед них із відзнакою закінчили вуз 257 бакалаврів, 102 спеціалісти й 151 магістр.

Співробітники факультету захистили 6 докторських і 19 кандидатських дисертацій. Наші випускники, Павло Карпов, Сергій Корнеєв, Олександр Михеев, закінчили аспірантуру в Японському університеті, захистили дисертації й отримали дипломи доктора філософії.

Виконано науково-дослідні роботи обсягом 2 087,587 тис. грн.

За результатами проведених досліджень учені факультету опублікували 819 робіт, 71 із них — спільно зі студентами, видали за кордоном 94 статті, 50 монографій, отримали 317 патентів, зокрема 151 — спільно зі студентами.

Разом із болгарськими вченими проведено дослідження в рамках міжнародного гранту з удосконалення охолоджувального пристрою тепловоза (науковий керівник — професор О. Л. Голубенко).

Розроблений і поданий у комісію Євросоюзу проект «Локомотив із розсувними колісними парами для країн Східної і Західної Європи» (координатори — професори О. Л. Голубенко, В. І. Могила).

До унікальних розробок учених факультету варто віднести: пружну колісну пару, яка зменшує рівень

динамічного впливу на шлях і підвищує швидкість руху; опорно-повертальний пристрій, ресорне підвішування, буксовий вузол і керований гаситель коливань для швидкісного локомотива; оригінальний гребнезмащувач; піскова система з регульованим подаванням піску; високоефективні теплообмінники та кондиціонери; системи паливо- й повітропостачання дизелів; системи рекуперації непридатної енергії електродинамічного гальмування з отриманням озону й водню для їх використання в дизельних установках; надувальні апарати і теплові компресори каскадного обміну тиском; технологія отримання й використання біодизельного палива; беззрешувальна система транспортування водовугільного палива; безконтактні засоби керування потоками поточних середовищ; компактні сонячні батареї; система утилізації гумо-мастильних відходів з отриманням нових видів палива й багато інших.

Наші викладачі: професори О. Л. Голубенко, Г. Г. Басов і старший викладач Н. М. Найш стали лауреатами Державної премії в галузі науки і техніки України.

Професор О. Л. Голубенко нагороджений орденами України «За заслуги» I, II, III ст., орденом Польської республіки, медаллю «Петро Могила».

Професор Ю. І. Осенін відзначений знаком «Відмінник освіти» і медаллю «За наукові досягнення».

Мені присвоєно звання «Заслужений винахідник України», нагороджений медаллю «Петро Могила», став переможцем Всеукраїнського проекту «Україна транспортна» у номінації «Лідер транспортної галузі України».

Професор М. І. Горбунов і я стали дійсними членами Транспортної академії України, а професори Ю. І. Осенін та Н. Б. Чернецька одержали статус дійсних членів Інженерної академії України.

Особливою гордістю нашого факультету є наші чудові студенти, серед яких хочу відзначити переможців щорічних конкурсів «Студент року» Олену Кібалову, Катерину Кравченко, Олену Ноженко, Дмитра Авраменка, Ігоря Охріменка, Олександра

Ковтуна, Єлизавету Гусенцову; переможців олімпіад і конкурсів Дениса Капустіна, Олександра Опенкіна, Олену Кібалову, Аліну Івочкіну, Людмилу Скороход, Ганну Бурову, Марину Лобанову, Марію Мірошникову, Романа Голубева; наших прославлених спортсменів — майстрів спорту міжнародного класу: чемпіона світу і Європи з пауерліфтингу Дмитра Семененка і бронзового призера чемпіонату світу з тайського боксу Сергія Фролова.

Я зустрів справжніх університетських друзів, яких вважаю одним із головних надбань у житті. Це чудові, талановиті люди — Микола Горбунов, Віктор Ткаченко, Олександр Кравченко, Михайло Аптекар, Султана Рамазанов, Віталій Даніч, Тетяна Миронова, Юрій Тищенко, Людмила Бояршина, Віктор Рябичев, Алла Віннік, Григорій Нечаєв, Олександр Вялих, Алла Григор'єва, Людмила Коробчук, Ігор Стороженко та Владлен Бондарев.



У музеї університету

Я пишаюся, що в нас склалися хороші ділові, партнерські й дружні стосунки з керівництвом холдингу «Луганськтепловоз», зокрема Віктором Бикадоровим, Геннадієм Басовим, Наумом Найшем, Сергієм Михеєвим, В'ячеславом Маловим, Віктором Гладких, Петром Карповим і Юрієм Вінніком, а також директором навчально-наукового центру Геннадієм Бугайовим.

Я вдячний за цей період мого життя Богові, Долі, нашому університету й усім моїм друзям.