

Ч
Д 99

К 100-летию
со дня рождения

ДЯДЬКОВ

Александр Михайлович —

ЖИЗНЬ,
НАУКА,
ТРУД

*в документах,
очерках воспоминаний*



*К 100-летию
со дня рождения*

ДЯДЬКОВ
Александр Михайлович —

**ЖИЗНЬ,
НАУКА,
ТРУД**

*в документах,
очерках воспоминаний*

Екатеринбург
2008

**ББК Ч 483
Д 99**

Александр Михайлович Дядьков — жизнь, наука, труд в документах, очерках воспоминаний. — Информационно-биографическое издание. — Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. ун-та путей сообщения, 2008. — 76 с.

Руководитель проекта и ответственный редактор
В. М. Сай

Литературный и выпускающий редактор
Н. М. Слободская

Верстка, дизайн
А. В. Трубин

486222

ISBN 978-5-94614-079-9

© Уральский государственный
университет путей сообщения,
2008

УрГУПС
Библиотека

*Ох память сердца,
Как же ты крепка!*

Лев Сорокин

**Дорогие друзья!
Уважаемые читатели!**

Выпуском этого издания мы продолжаем славные традиции университета отдавать дань благодарности замечательным людям, выдающимся ученым, преподавателям-труженикам нашего вуза, которые успели совершить столько хорошего, что и не перечесть.

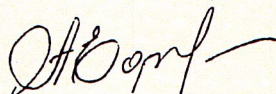
29 июля 2008 года Александру Михайловичу Дядькову исполняется 100 лет!

Многим из нас посчастливилось знать его. Мы помним, как он пришел в институт первым заместителем директора по научной и учебной работе, помним, как бесменно, долгие годы возглавлял кафедру электрической тяги. Это было нелегкое бремя! Но он нес его достойно, потому что очень любил свой УЭМИИТ, чувствовал его, был его патриотом.

Он был умелым руководителем — под его началом людям нравилось работать, прекрасным и заботливым преподавателем — студенты обожали его, и другом был — надежным и отзывчивым. Потому и помнить Александра Михайловича Дядькова мы будем всегда.

А если наша память сердца будет крепка прошлым, значит — у нас есть будущее!

Президент УрГУПС



А. В. Ефимов

Оглавление

Глава первая. Документы	5
Глава вторая. Очерки воспоминаний	33
<i>Коллектив кафедры «Электрическая тяга».</i> Будем память хранить... ..	36
<i>Крючков М. Т.</i> Слово о счастливом человеке	38
<i>Николаев Г. А.</i> Мы учились у Дядькова... ..	41
<i>Усов В. А.</i> Уроки жизни	44
<i>Нафиков А. М.</i> Идеиная педагогика Дядькова... .	47
В каждодневном поиске (ст. А. Дядькова, «Гудок», 1964 г.)	49
<i>Мухамедзянов М. С.</i> Вспоминая о встречах... ..	51
<i>Кутыева Л. А.</i> Благодарю судьбу за встречу.....	54
Патриот электрификации (ст. В. Михеева, В. Лисунова, «Транспортник», 1990 г.).....	60
Братья вдвойне (ст. Н. Дубинина, «Гудок», 1963 г.)	62
Глава третья. «К семейному альбому прикоснись...»	65
Награды Родины достоин	75

РОССИЯ
ПОЛИТИЧЕСКОМУ СОСТАВУ
ИЮЛЯ 1956 г.

Я люблю усталый шелест 587
Старых писем, дальних слов...
В них есть запах, в них есть прелесть
Увядших цветов.
...
Мне так близко обаянье
Их усталой красоты...
Это деревья Познанья
Облетившие цветы.

Максимилиан Волошин
Заместитель министра
Инструктор Отдела кадров
Госплана СССР

Глава первая

Документы

$$\frac{-W-B}{F} = \frac{R}{2,72 \cdot 120}$$
$$\frac{dt}{dt} = \frac{FR}{2,72 \cdot 120 \cdot [F-W-B]}$$

$$\frac{FR}{2,72 \cdot 120 \cdot [F-W-B]}$$

$$\frac{FR}{2,72 \cdot 120 \cdot [F-W-B]}$$

$$\frac{FR}{2,72 \cdot 120 \cdot [F-W-B]}$$

$$\frac{FR}{2,72 \cdot 120 \cdot [F-W-B]}$$

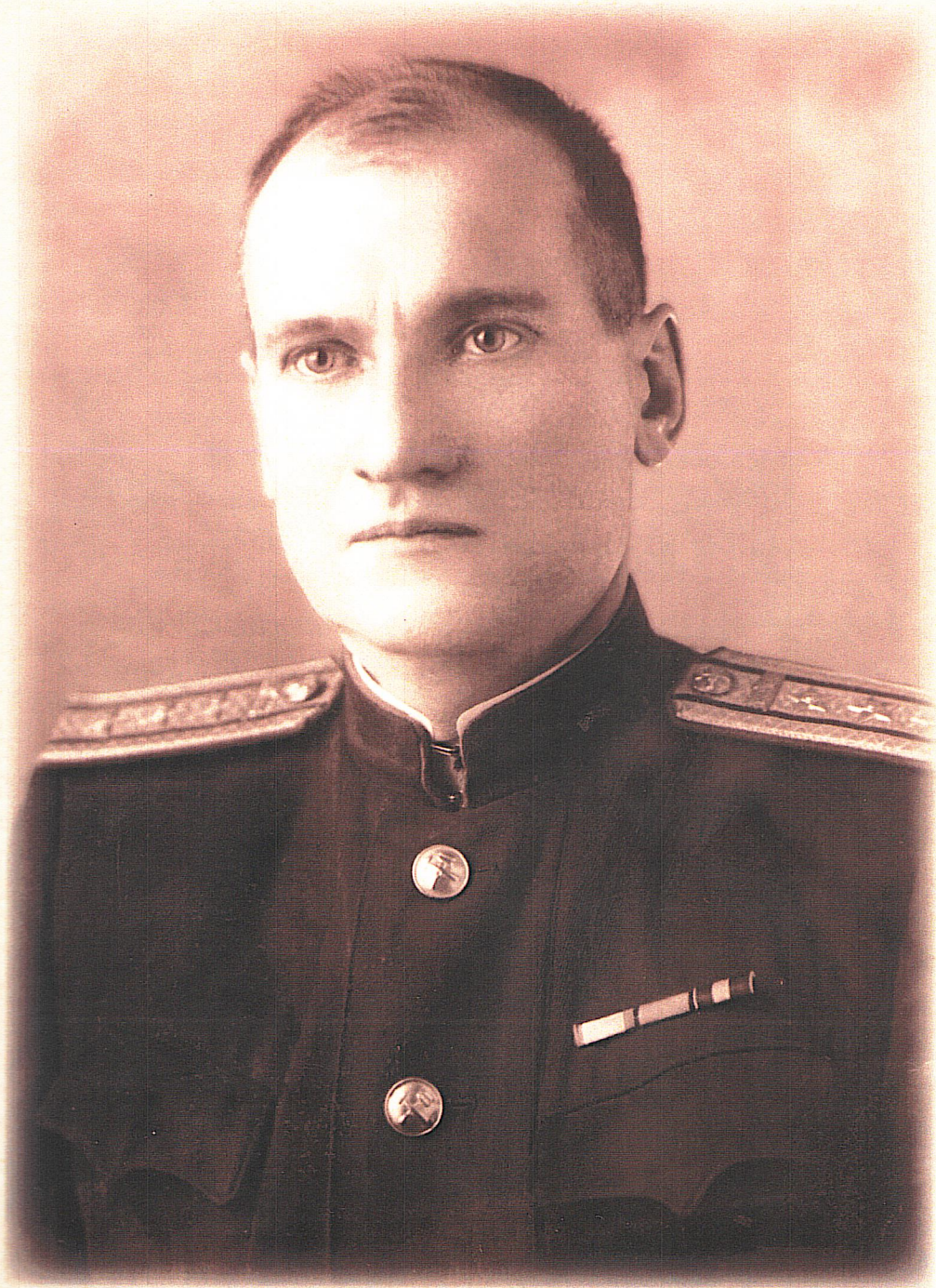
ПАМЯТЬ

*Я зарастаю памятью,
Как лесом зарастает пустошь.
И птицы-память по утрам поют,
И ветер-память по ночам гудит,
Деревья-память целый день лепечут.*

*И там, в пернатой памяти моей,
Все сказки начинаются с «однажды».
И в этом однократность бытия
И однократность утоленья жажды.*

*Но в памяти такая скрыта мощь,
Что возвращает образы и множит...
Шумит, не умолкая, память-дождь,
И память-снег летит и пасть не может.*

Давид Самойлов



Дядьков Александр Михайлович
в годы работы в Томском институте

Автобиография
Дядькова Александра Михайловича

Родился в 1908 г. в г. Новочеркасске Ростовской (б. Донецкой) области в семье учителя. Родители ни какими имуществом не владеют, единственным источником существования семьи был заработок отца.

Отец умер в 1925 г., мать - в 1942 г. Кроме меня в семье росли три сестры, живущие в настоящее время самостоятельно: Дядькова Анна Михайловна - научный работник, работала в Ленинграде, Дядькова Софья Михайловна - учительница, работает в с. Тудино Томской области, Максимовна Надежда Михайловна - учительница, работает в гор. Томске.

В 1917 г. я начал учиться. Учился сначала в 3^{ей} Новочеркасской мужской гимназии, а затем в школе II ступени райцентра ономии в 1925 г.

По окончании школы, имея на своем иждивении мать и двух младших сестер, начал работать в качестве деревообделочника (рудник, III интернационал, ситропильное производство завода "Росийский завод").

В 1927 г. поступил учиться в Донецкой Политехнической Институт (специализация: специальность механического производства) и по окончании небольшого периода обучения начал работать в качестве деревообделочника.

В 1930 г. в связи с разделением Донецкого Политехнического Института на ряд отраслевых вузов я, в числе других студентов специальности механического производства, был переведен в Ростовский Институт Инженеров Железных Дорог, организован в 1929 г. Институт я окончил в 1931 г. получив квалификацию инженера-механика.

По скачкам инайтйуча был освобожден всеми
раньше по специальности "Электротехника" т.е.
и одновременно с этим был назначен на долж-
ность заместителя заведующего французской
т.е. Подвижной Соезда и т.д., а затем на
должность заведующего этим французским.
Параллельно с этим все педагогическую работу
по дисциплинам "Общая электротехника",
"Электротехнические машины", "Электротехника" т.е.
освобожден от работы на французском языке
в 1933г. после приказа Наркоминдел об освобо-
ждении американистов от административной работы.
В сентябре 1934г. закончил диссертационную
работу и защитил ее публично. В марте
1935г. утвержден в ученой степени кандидата
технических наук и рассмотрением ЦК
НКПС назначен в Томский Электротехниче-
ский Институт Инженеров по д. Транспорта
на должность заведующего кафедрой (такой
это основанной "Подвижной Соездов Электротехни-
ка" по д. В 1935-36гг. году все дисциплины "Подвиж-
ной Соездов Электротехнических по д. и назначен
начальником организации лабораторной базы
по Электротехническим специальностям
в ТЭИИИТ. В июне 1936г. назначен на
должность декана французского Электротехнического.
В 1936-37г. руководил дипломными проектно-
выми и организовал первый в ТЭИИИТ
выпуск инженеров по Электротехнике по д.
в количестве 122 человек. В сентябре 1936г. назна-
чен по совместительству заместителем началь-
ника учебной части и содействовал этой работе
до сентября 1939г.
В июне 1937г. в связи с закрытием в ТЭИИИТ

фракция была электрифицирована и снабжена деканатом и специальными кафедрами этого факультета назначен на должность завкафедрой "Электротехника". В период 1937-39 гг. продолжал работу по развитию лабораторной базы электротехнических дисциплин и подготовке к организации в МЭИИИТ'е электротехнических специальностей. В марте 1939 г. утверждён в учёном званнии доцента. В сентябре 1939 г. назначен деканом отделения в МЭИИИТ'е электротехнического факультета со специальностями "Транспортная связь", "СЭБ" и "Электросиловое хозяйство".

В 1941 г. в связи с развитием электротехнических специальностей и разделением кафедры "Электротехника" (бывшей до этого единственной электротехнической кафедрой в МЭИИИТ'е) на семь самостоятельных кафедр, назначен завкафедрой "Электросиловое хозяйство". В период 1939-43 гг. руководил оборудованием лабораторий, в результате чего было создано 10 электротехнических лабораторий по всем специальностям дисциплинам факультета.

В 1943 г. организован первый в МЭИИИТ'е выпуск инженеров по специальностям: "Транспортная связь", "СЭБ" и "Электросиловое хозяйство".

В 1944 г. в связи с разделением электротехнического факультета, назначен деканом энергетического факультета МЭИИИТ'а.

В апреле 1945 г. мне было присвоено персональное звание директора-подполковника т.п.

В 1946 г. в связи с разукрупнением кафедры "Электросиловое хозяйство", назначен завкафедрой "Электрическая тяга" и в период 1946-50 гг. организован т.п. лабора-

партий по электротехническим дисциплинам
В 1947г. вошел в число кандидатов в члены
КПСС, а в 1948г. принят членом КПСС.

В 1949г. завершил восстановление подготов-
ки в МЭИИИИТ импелеров по электротехниче-
ским н.э. и организовал первый выпуск
импелеров - путей сообщения - электротехники

В 1953г. в связи с разукрупнением энерге-
тического управления назначен заместителем
заместителя электротехнического управления

В январе 1954г. мне было присвоено perso-
нальное звание директор-помощника ГИИ.
Педагогическую и научную работу в течение
1944-56гг. вел в области электротехнической
техники.

В мае 1956г. в связи с организацией в
г. Свердловске Уральского Электротехнического
Института импелеров н.э. транспорта
назначен заместителем его начальника
по научной и учебной работе.

За время работы в Свердловском и Томском
Институтах непрерывно вел общественную ра-
боту: член исполнительного комитета, председателем
комитета комсомола, комсомолец, амбассадор,
член партийного, заместителем секретаря
парторганизации исполнительного комитета. С 1947г.
по 1953г. являлся депутатом районного
Совета депутатов трудящихся, а с 1953г. по
1956г. - депутатом Томского городского
Совета депутатов трудящихся.

Семью мою составил из жены - Ольги Михайлов-
ны, рожденной 1912г. по профессии учительницы
дочери Ирина, рожд. 1935г. - студентка и
сын Николай рожд. 1946г. - ученика кадет-
ской школы.

25 октября 1956г. А.А.Добин

С. С. С. Р.
Н. К. П. С.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Свидетельство

Выдано настоящее свидетельство гражд. ДЯДЬКОВУ Александру Михайловичу, родившемуся в 1908 году, июля месяца 29-го дня в г. Новочеркасске Сев.-Кав. края, в том, что, поступив в 1927 г. в Донской Политехнический Институт, обучался в нем до 1-го сентября 1930 г. на Отделении железнодорожно-дорожного транспорта Механического факультета.

В связи с реорганизацией Донского Политехнического Института гражд. ДЯДЬКОВ Александр Михайлович постановлением Орг.-Ликвидкома был переведен в Ростовский Институт Инженеров Путей Сообщения и окончил в нем курс в 1931 г. по Отделению Конструкций Подвижного Состава. За время пребывания его в Донском Политехническом Институте и в Ростовском Институте Инженеров Путей Сообщения им были прослушаны и сданы теоретические курсы и выполнены практические работы по дисциплинам, перечисленным на обороте настоящего свидетельства.

На основании постановления СНК РСФСР от 28 декабря 1929 г. и приказа по Ростовскому Институту Инженеров Путей Сообщения за № 323 от 19-го сентября 1931 г. § 1 гражд. ДЯДЬКОВУ Александру Михайловичу с 19-го сентября 1931 г. присваивается квалификация инженера-механика транспорта по конструированию паровозов, что и удостоверяется подписями и приложением печати.

№ 1

г. Ростов на Дону 19-го сентября 1931 г.

Директор Ростовского н-д Института
Инженеров Путей Сообщения профессор

Зав. Научно-Учебной Частью инженер

Секретарь



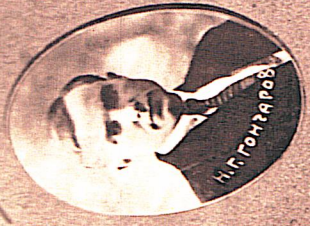
(Handwritten signature)

(Винокуров).

(Бочаров).

(Чебасова).

ДОЛГОЖИВУЩИЙ ИНЖЕНЕР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.
 100-ЛЕТИЕ РОЖДЕНИЯ
 НИЖЕНЕРОВ-КОНСТРУКТОРОВ
 ПОАТ
 ВЪЕЗД
 ДОПУСК



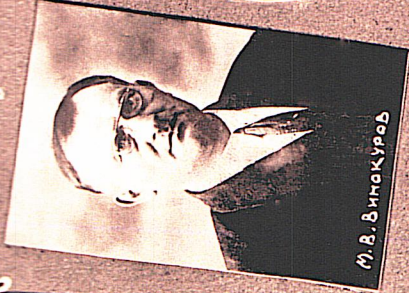
Н. И. ГОНТАРОВ



Б. И. КАРЧЕВСКИЙ



Д. И. КОВРУГАН



М. В. ВИНАКУРОВ



В. И. МАЛИКОВ



А. М. КУЗНЕЦОВ



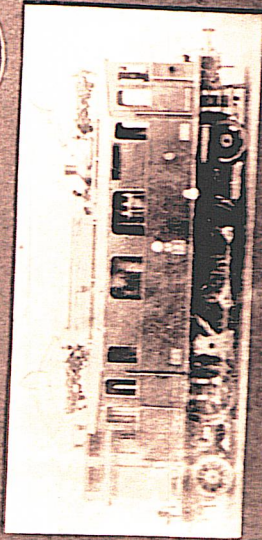
Г. К. КРАСНЫЙ



К. А. БОГДАНОВ



С. С. КАМИНСКИЙ



1937 год.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ ПО ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ (ЦОН)

НКПС-СССР

СЕКТОР ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

МОСКВА, 86
22/II - 35
Индикс: ЦОН/225
Н. БАСМАННАЯ, 2. ТЕЛЕФОН 1-06-00, ДОБ. 2-15-14
Исполнитель: А. Шапиро

РОСТОВСКИЙ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ТР.
г. Ростов н/Д, Новый Город "РИИТ".

Б И П И С К А

из протокола заседания квалификац. комиссии от 20/III - 35 г.
СЛУШАЛИ: Представление РИИТ"а об утверждении в ученой степени кандидата технических наук ДЯДЬКОВА А.М.
ПОСТАНОВИЛИ: утвердить ДЯДЬКОВА А.М. в ученой степени кандидата технических наук.

Секретарь: *А. Шапиро*

А Т Т Е С Т А Т
ДОЦЕНТА

дл. № 005805
Москва 4 марта 1946г.

гражданин

ДЯДЬКОВ АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ

УТВЕРЖДЕН В УЧЕНОМ ЗВАНИИ

ДОЦЕНТА

по кафедре

"ЭЛЕКТРОТЕХНИКА"

печать. Зам. председателя
высшей аттестационной
комиссии

/подпись/

1955 г. марта 5
г. Ленинград
С. С. С. С.
на основании...
Или...
№ 5383
С. С. С. С.



С Н К С С С Р

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ПО ДЕЛАМ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

ВЫСШАЯ АТТЕСТАЦИОННАЯ
КОМИССИЯ

ДИПЛОМ
КАНДИДАТА НАУК

№ Д 06371
Москва 16 июля 1949г.

1955, марта 5
г. Москва
Зам. с. [подпись]



РЕШЕНИЕМ

КВАЛИФИКАЦИОННОЙ КОМИССИИ ВПС СССР
от 20 марта 1935 г. /протокол № 42/

гражданину
ДЯДЬКОВУ АЛЕКСАНДРУ МИХАЙЛОВИЧУ
ПРИСУЖДЕНА УЧЕБНАЯ СТЕПЕНЬ КАНДИДАТА
ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК

печать
Зам. председателя
Высшей Аттестационной
комиссии /подпись/

и.с. ученый секретарь
Высшей Аттестационной
комиссии /подпись/

МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
СССР

ВЫСШАЯ АТТЕСТАЦИОННАЯ КОМИССИЯ

инж. Дядьков А.М.

ИССЛЕДОВАНИЕ ВОПРОСА
ОБ УСТОЙЧИВОЙ РАБОТЕ
ТЯГОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ
ПОСТОЯННОГО ТОКА ПРИ
РЕГЕНЕРАТИВНОМ ТОРМО-
ЖЕНИИ.

Ростов н/д
1934г.

из уравнения (7) на $\frac{dt}{di}$ даем:

$$\frac{d^2 v}{di dt} = \frac{R}{2,72 \cdot \kappa \varphi} \quad \text{или}$$

$$\frac{dt}{di} = \frac{R}{2,72 \cdot \kappa \varphi}$$

Подставляем значение $\frac{dt}{di}$ из уравнения (7) в уравнение (8):

$$\frac{dt}{di} \cdot 120 \cdot \frac{F - W - \beta}{\sigma} = \frac{R}{2,72 \cdot \kappa \varphi}$$

$$\text{откуда: } \frac{dt}{di} = \frac{R}{2,72 \cdot \kappa \varphi \cdot 120 \cdot [F - W - \beta]}$$

или, принимая во внимание уравнение (2):

$$\frac{dt}{di} = \frac{F \cdot R}{2,72 \cdot 120 \cdot \kappa \varphi [F - W - \kappa \varphi i]} \quad \text{или:}$$

$$\frac{F \cdot R}{120 \cdot (\kappa \varphi)^2 \left[\frac{F - W}{\kappa \varphi} - i \right]} \dots (8)$$

постоянный угол пути γ и коэффициент полезного действия η :

$$\frac{F}{(\kappa \varphi)^2} = A; \quad \frac{F - W}{\kappa \varphi} = \gamma$$

вставляем эти значения в уравнение (8):

$$\frac{dt}{di} = \frac{A}{\gamma - i}$$

$$dt = A \frac{di}{\gamma - i} \dots (9)$$

III Вопрос о механической устойчивости
многовальных двигателей постоянного тока
при регенерации в режиме
азад. Шенгера и инж. Розена.

По вопросу о механической устойчивости многовальных двигателей постоянного тока при регенерации на страницах журнала "Электротехника" открывалась дискуссия между акад. Шенгером и инж. Розеном.

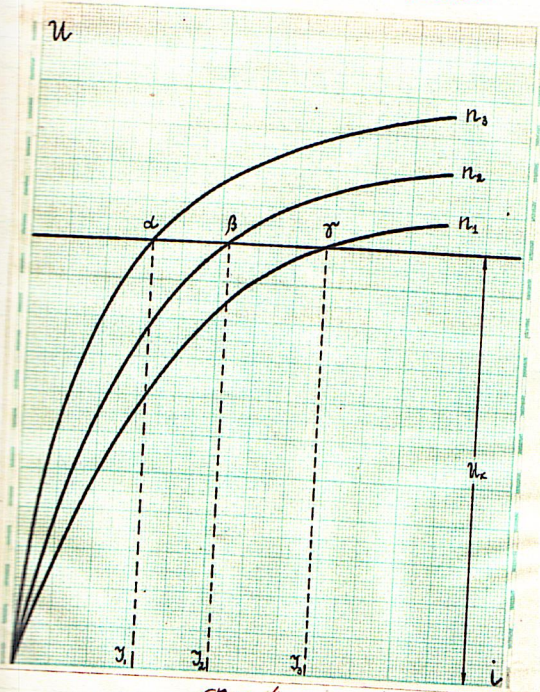


рис. 4.

К. л. д. № _____

КОПИЯ

П Р И К А З
МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР
 по личному составу

26. ИЮЛЯ 1956 г.

№ 537

§

Назначить кандидата технических наук, доцента ДЯДЬКОВА Александра Михайловича заместителем начальника Уральского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта по научной и учебной работе, освободив его от работы в Томском электромеханическом институте инженеров железнодорожного транспорта.

30. июля 1956 г.

Пл. Заместитель министра
Путей Сообщения

Верно. Инструктор Отдела Учета
Управления руководящих кадров Министерства
Путей Сообщения

В.Е.ИМЕНКО



МПС. Зак. 3273

П Р И К А З

ПО УРАЛЬСКОМУ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКОМУ ИНСТИТУТУ ИНЖЕНЕРОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.

27 июля 1956 года.

ПО ЛИЧНОМУ СОСТАВУ:

В соответствии с приказом ЦЗ тов. Ефименко по личному составу от 26 июля 1956 г. № 537 - назначить кандидата технических наук, доцента ДЯДЬКОВА Александра Михайловича заместителем начальника Уральского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта по научной и учебной работе.

Оплату производить согласно штатного расписания.

НАЧАЛЬНИК ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКОГО
ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА:--

(И. УТКИН)

ПРИКАЗ

УЭМИИТ
Вып. № 1583
1959

1959

ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ УЧЕБНЫМИ ЗАВЕДЕНИЯМИ
МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

в. 401

№ *70/л.*

16, *июня* 195*9* г.

Утвердить кандидата технических наук, доцента ДИДЬКОВА Александра Михайловича в должности зав. кафедрой "Электрический тяги" Уральского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта, как избранного по конкурсу.
Основание: Выписка из протокола совета института № 10 от 14/V-59г.

И.о. Начальника Главного
управления учебными заведениями
М П С



(И. ПИОНОВ)

приказ раз.
М - 1
МИИТ - 1
МО - 1

ВЫПИСКА ИЗ ПРОТОКОЛА № 10

Совета Уральского электромеханического института
инженеров железнодорожного транспорта

от 14 мая 1959 г.

СЛУШАЛИ: § 3.

О замещении по конкурсу должности зав. кафедрой
электрической тяги.

Докл. председатель конкурсной комиссии т. ВЕТЛУГИН И. М.

ПОСТАНОВИЛИ:

На основании результатов тайного голосования пред-
ставить в Главное управление учебными заведениями МПС
доцента, кандидата технических наук ДЯДЬКОВА Александра
Михайловича к утверждению в должности заведующего кафедрой
электрической тяги.

Председатель

/И. УТКИН/

Секретарь

/КОВАЛЬ/

Взно.



Дядьков

ВЫПИСКА ИЗ ПРОТОКОЛА № 9

заседания Совета Уральского электромеханического
института инженеров железнодорожного транспорта

от 27 июня 1963 года

СЛУШАЛИ: О представлении к утверждению в учёном зва-
нии профессора по кафедре "Электрическая тяга"
кандидата технических наук, доцента ДЯДЬКОВА
Александра Михайловича.
Докладывал ректор института тов. УТКИН И. В.

ПОСТАНОВИЛИ: На основании результатов тайного голосования
представить в Высшую Аттестационную комиссию Ми-
нистерства Высшего Образования СССР кандидата
технических наук, доцента ДЯДЬКОВА Александра
Михайловича к утверждению в учёном звании про-
фессора по кафедре "Электрическая тяга".

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА

/И. В. УТКИН/

УЧЁНЫЙ СЕКРЕТАРЬ

/И. А. МАРЧЕНКОВ/

П Р И К А З

Ректора Уральского электромеханического института
инженеров железнодорожного транспорта

№ 166

17 апреля 1972 г.

Во исполнение приказа Министерства путей сообщения СССР от 28 марта 1972 г. № 44, которым тов. Дядьков Александр Михайлович освобожден от обязанностей проректора института по учебной работе, согласно личной просьбе, и ему объявлена благодарность за многолетнюю работу по подготовке специалистов для железнодорожного транспорта, -

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Освободить тов. Дядькова Александра Михайловича от обязанностей проректора по учебной работе с 17 апреля 1972 г. Передачу служебных дел произвести в течение 17-18 апреля 1972 г.
2. Назначить тов. Дядькова А.М. на должность зав. кафедрой "Электрическая тяга" сроком на один год с последующим переизбранием в установленном порядке.

И.И. Ректор Уральского
электромеханического института
инженеров жел.дор. транспорта

(И. УТКИН)

Ведно:

Уткин

УРЭМИИТ

ВЫ П И С К А
ИЗ П Р И К А З А

ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ УЧЕБНЫМИ ЗАВЕДЕНИЯМИ
Министерства путей сообщения

№ 105 „ 30 “ июня 1978 г.

Итоги работы Научно-методических комиссий по специальностям "Электрификация железнодорожного транспорта", "Локомотивостроение" (Электровозостроение) и "Автоматика, телемеханика и связь на ж.д. транспорте" за 1977/78 учебный год свидетельствуют, что комиссиями проделана большая работа, направленная на совершенствование, повышение качества и эффективности Научно-методической работы в вузах МПС.

За активную и плодотворную работу в составе Научно-методических комиссий ГУУ За ПРИКАЗЫВАЮ объявить благодарность:

1. ДЯДЬКОВУ Александру Михайловичу - доценту кафедра УРЭМИИТа



п/п Начальник Главного управления
учебными заведениями МПС Г.А.МИНИН

Верно:

21.08.78

М.М. Мухоморова Н.В.
Д.А.З. Дядьков, о.д.т.с.м.д.к.с.
А.М. Дядьков
12.08.78

Дядьков

84-3372

12 07 78

Ректору УЭИИЭТ
д.т.н. профессору Урманову Р.Н.

доцента кафедры
Электрической тяги
Дядькова А.М.

Заявление

Прошу Вас освободить от
занятостей должности
доцента кафедры Электри-
ческой тяги с 16 октября
т.ч. в связи с уходом на
пенсию.

26.09.83.

Дядьков

Зав. кафедрой *В. Дядьков*
26.09.83

ВК
и приказ
В. Урманов

УРАЛЬСКИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ВЫПИСКА ИЗ ПРИКАЗА

12.10.83 Свердловск № 551

ДЯДЬКОВА А.М., кандидата технических наук, доцента кафе-
дры электрической тяги, с 16.10.83 уволить по собственному желанию
ст.31 КЗоТ РСФСР, в связи с уходом на пенсию по возрасту.
ОСНОВАНИЕ: личное заявление, согласие зав.кафедрой.

Ректор
В.И. Урманов

Вед. Инспектор по кадрам

Жив.сертификат № 3995 от 12.10.83

**НАУЧНЫЕ ТРУДЫ
КАНДИДАТА ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК
А. М. ДЯДЬКОВА**

№ п/п	Наименование трудов	Рукописные или печатные	Название издательства, журнала (номер, год) или номер авторского свидетельства, номер диплома на открытие	Количество печатных страниц	Фамилии соавторов работ
1	Исследование электромеханических и электромагнитных процессов в электровозах с тяговыми двигателями смешанного возбуждения	Рукоп.	Отчет о НИР Ч. 1. 1961 Ч. 2. 1962	79/20 40/10	Зонов В. И. Куимов В. И. Налбандян Д. Б. Нафиков А. М.
2	Тяговые характеристики электровозов с двигателями смешанного возбуждения	Печ.	Труды УЭМИИТа Вып. V 1962	13/6	Куимов В. И.
3	Катковская станция для тяговых испытаний электровозов	Печ.	Труды УЭМИИТа Вып. V 1962	12	
4	Экспериментальные исследования переходных процессов в цепях электровозов с тяговыми двигателями смешанного возбуждения	Печ.	Труды УЭМИИТа Вып. VII 1963	12/6	Зонов В. И.
5	Повышение тормозного эффекта двигателей смешанного возбуждения	Печ.	Труды УЭМИИТа Вып. VII 1963	8/4	Нафиков А. М.
6	Вопросы электрической тяги	Печ.	Труды УЭМИИТа Вып. 7 1963		
7	Развитие системы возбуждения тяговых двигателей магистральных электровозов	Печ.	Труды УЭМИИТа Вып. 15 1967	9	
8	Особенности регулирования силы тяги при трогании электровоза с двигателями смешанного возбуждения	Печ.	Труды УЭМИИТа Вып. 15 1967	10/5	Куимов В. И.
9	Исследование процессов работы электровозов с тяговыми двигателями смешанного возбуждения	Печ.	Труды УЭМИИТа Вып. 15 1967	96	
10	Характеристики рекуперативного торможения электровозов с тяговыми двигателями смешанного возбуждения	Печ.	Труды УЭМИИТа Вып. 21 1968	6/3	Нафиков А. М.
11	Неуставившийся режим работы электровозов с тяговыми двигателями смешанного возбуждения	Печ.	Труды УЭМИИТа Вып. 21 1968	7/4	Нафиков А. М.
12	Применение статических преобразователей на тиристорах для питания обмоток возбуждения тяговых двигателей независимого и смешанного возбуждения	Печ.	Труды УЭМИИТа Вып. 21 1968	6/2	Бегагоин Э. И. Першин Н. Н.

№ п/п	Наименование трудов	Рукописные или печатные	Название издательства, журнала (номер, год) или номер авторского свидетельства, номер диплома на открытие	Количество печатных страниц	Фамилии соавторов работ
13	Экспериментальные исследования электровозов с тяговыми двигателями смешанного возбуждения в режиме рекуперации	Печ.	Труды УЭМИИТа, Вып. 26 1970	10/5	Нафиков А. М.
14	Анализ тяговых свойств и пути модернизации электровозов, эксплуатируемых на железных дорогах СССР	Печ.	Труды УЭМИИТа, Вып. 31 1970	7	
15	Исследование системы управления статическим преобразователем частоты электровозных моторвентилляторов	Печ.	Материалы научно-технической конференции Дор. НТО	6/3	Волынский П. Г.
17	Основные физические процессы в электрической тяге (конспект лекций)	Печ.	УЭМИИТ 1974	33	
18	Катковские станции с автоматизированным электроприводом для испытания локомотивов	Печ.	Труды УЭМИИТа Вып. 47 1975	15/7	Попик В. А.
19	Опыт эксплуатации электровозов с двигателями смешанного возбуждения на Свердловской железной дороге	Печ.	Материалы сетевого совещания Омск 1976	2	
20	Основные физические процессы в электрической тяге (конспект лекций)	Печ.	УЭМИИТ 1977	30	
21	Повышение силы тяги электровозов по сцеплению	Печ.	Труды УЭМИИТа Вып. 54 1977		
22	Сравнительный анализ противобуксовочных свойств электровозов с тяговыми двигателями последовательного и смешанного возбуждения	Печ.	УЭМИИТ 1977	10/5	Усов В. А.
23	Исследование переходных процессов при рекуперативном торможении в цепях электровоза с двигателями смешанного возбуждения	Печ.	УЭМИИТ 1977	14/7	Нафиков А. М.
24	Особенности работы тяговых двигателей смешанного возбуждения на пульсирующем напряжении	Печ.	УЭМИИТ 1977	8/4	Першин Н. Н.
25	Катковская станция для испытания электровозов с двигателями смешанного возбуждения.	Печ.	УЭМИИТ 1977	10/4	Попик В. А. Черепанов А. М.

№ п/п	Наименование трудов	Рукописные или печатные	Название издательства, журнала (номер, год) или номер авторского свидетельства, номер диплома на открытие	Количество печатных страниц	Фамилии соавторов работ
16	Об оптимальной жесткости тяговых характеристик [и их влияние на величину силы тяги электровоза]	Печ.	Труды УЭМИИТа 1977 Вып. 25		Ткачев Ю. В. Усов В. А.
17	Вопросы электрификации железнодорожного транспорта: конспект лекций	Печ.	УЭМИИТ 1977	20	
18	Технико-экономические показатели электровозов с тяговыми двигателями смешанного возбуждения	Печ.	УЭМИИТ 1978		
19	К вопросу о выборе вида тяги Байкало-Амурской магистрали	Печ.	Труды ЛИИЖТа Материалы науч.-техн. конф. 1978		
20	Вопросы улучшения тяговых, энергетических и эксплуатационных свойств электровозов	Печ.	Труды УЭМИИТа Вып. 59 1978		Першин Н. Н.
21	Тяговые качества электродвигателей [электровозов] постоянного тока: конспект лекций	Печ.	УЭМИИТ 1979	26	
22	Вопросы улучшения тяговых, электрических и эксплуатационных свойств электровозов	Печ.	Труды УЭМИИТа Вып. 62 1979		
23	Электрифицированные железные дороги: конспект лекций	Печ.	УЭМИИТ 1980	94	
24	Электрифицированные железные дороги: учебное пособие	Печ.	УЭМИИТ 1983	55	Андросов Н. М.
25	Способ испытания локомотивов на ватковом стенде: авторское свидетельство СССР № 1203396	Печ.	Открытия. Изобретения. 1986. № 1. С. 85		Лямин В. А. Першин Н. Н. Кузюто В. А. Сапрыкин В. Н. Кочуров В. П.
26	Опыт применения тяговых двигателей смешанного возбуждения на магистральных электровозах	Печ.	УЭМИИТ Дор НТО и Дом техники Свердловской ж. д.	45/9	Зонов В. И. Куимов В. И. Налбандян Д. Б. Нафиков А. М.

**ХОЗДОГОВОРНЫЕ РАБОТЫ
КАНДИДАТА ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК
А. М. ДЯДЬКОВА**

ЭТ-025 янв. 1965 г. Разработка устройства для автоматической стабилизации темпа ликвидации сверхзарядки тормозной магистрали и рекомендаций по модернизации крана машиниста цел № 222, обслуживанию его и управлению. — Каф. «Электрическая тяга», проректор, доцент, к.т.н. Дядьков А. М. Свердлов. ж. д. Выполн. 3 дек. 1965 г.

ЭТ-035 янв. 1965 г. Разработка схемы, участие в монтаже и испытаниях пассажирского электровоза с двигателями смешанного возбуждения. — Каф. «Электрическая тяга», проректор, доцент, к.т.н. Дядьков А. М. Свердлов. ж. д. Выполн. 30 ноября 1965 г.

ЭТ-065 апр. 1965 г. Установление количества энергии, потребляемой в тяговом режиме, а также вырабатываемой при рекуперативном торможении электровозами постоянного тока на Южно-Уральской железной дороге. — Каф. «Электрическая тяга», проректор, доцент, к.т.н. Дядьков А. М. Южно-Уральская ж. д. Выполн. 10 июня 1965 г.

ЭТ-055 апр. 1965 г. Установление количества электроэнергии, потребляемой в тяговом режиме, а также вырабатываемой при рекуперативном торможении электровозами постоянного тока. — Каф. «Электрическая тяга», проректор, доцент, к.т.н. Дядьков А. М. Свердлов. ж. д. Выполн. 30 июля 1965 г.

ЭТ-122 янв. 1967 г. Исследование пусковых и регулировочных свойств электровозов с двигателями смешанного возбуждения. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к.т.н. Дядьков А. М. Управление Свердловской ж. д. Выполн. 30 дек. 1967 г.

ЭТ-131 апр. 1967 г. Разработка и исследование статического преобразователя на тиристорах для питания обмоток возбуждения тяговых двигателей электровозов постоянного тока. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к.т.н. Дядьков А. М. Управление Свердловской ж. д. Выполн. 31 дек. 1967 г.

Т-16 1 янв. 1968 г. Разработка и исследование статического преобразования на тиристорах для питания обмоток возбуждения тяговых двигателей электровозов постоянного тока. — Каф. «Электрическая тяга», зав. кафедры, доцент, к.т.н. Дядьков А. М. Управление Свердловск. ж. д. Выполн. 1 янв. 1969 г.

Т-17 2 февр. 1968 г. Исследование пассажирского электровоза с двигателями смешанного возбуждения и рекуперативным торможением. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. Управление Свердловской ж. д. дороги. Выполн. 31 декабря 1968 г.

Т-19 1 апр. 1968 г. Исследование пассажирского электровоза с двигателями смешанного возбуждения и рекуперативным торможением. Разработка технического задания на оборудование электровоза ЧС-1 двигателями смешанного возбуждения для использования в рекуперативном режиме. — Каф. «Электрическая тяга», зав. кафедры, доцент, к. т. н. Дядьков А. М. Главное управление локомотивного хозяйства МПС. Выполн. ноябрь 1968 г.

Т-18 2 янв. 1968 г. Исследование пассажирского электровоза с двигателями смешанного возбуждения и рекуперативным торможением. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. Главное управление локомотивного хозяйства МПС. Выполн. апрель. 1968 г.

Т-21 1 июля 1968 г. Оборудование экспериментального участка опытной системой автоматического регулирования скорости электропоезда при следовании на запрещающий сигнал. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. Главное управление локомотивного хозяйства МПС. Выполн. 28 февр. 1969 г.

Т-26 2 янв. 1969 г. Переоборудование и исследование электровоза постоянного тока с тиристорным преобразователем для питания обмоток возбуждения тяговых двигателей. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. Управление Свердловской железной дороги. Выполн. 30 декабря 1969 г.

Т-28 2 янв. 1969 г. Разработка способа перехода с одного соединения тяговых двигателей на другое на электровозах постоянного тока. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. Управление Свердловской ж. д. Выполн. 31 декабря 1969 г.

Т-25 2 янв. 1969 г. (№ 247)
Разработка и исследование статического преобразователя на тиристорах для питания обмоток возбуждения тяговых двигателей электровозов постоянного тока Ч. III. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. Главное управление локомотивного хозяйства МПС. Выполн. 10 окт. 1969 г.

Т-29 2 янв. 1969 г. Исследование пассажирского электровоза с двигателями смешанного возбуждения и рекуперативным торможением. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. Главное управление локомотивного хозяйства. Выполн. 31 декабря 1969 г.

Т-33; Т-128 1 марта 1970 г. Разработка и исследование дистанционного устройства с автоматическими перекрышами для управления тормозами поезда (пр. МПС № 4Ц от 20.01-70. Т-128). — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. Свердловская железная дорога. Выполн. 1 марта 1971 г.

Т-36; Т-130. 5 янв. 70 г. Исследование электровоза постоянного тока, оборудованного статическим тиристорным преобразователем для питания обмоток возбуждения в рекуперативном режиме (пр. МПС № 4Ц от 20.01.70) — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. Свердловская железная дорога. Выполн. 30 декабря 1970 г.

Т-41. 4 янв. 70 г. Исследование работы электрооборудования промышленных электровозов. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. Уральский Асбестовый горно-обогатительный комбинат. Выполн. 31 декабря 1970 г.

Т-38. 1 янв. 71 г. Разработка алгоритма и программы тяговых расчетов на ЭЦВМ «Урал-14» для электровозов с рекуперативным торможением. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. Управление Свердловской железной дороги. Выполн. 31 декабря 1971 г.

Т-39. 5 янв. 71 г. Исследование электровоза постоянного тока, оборудованного статическим тиристорным преобразователем для питания обмоток возбуждения в рекуперативном режиме. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. Управление Свердловской железной дороги. Выполн. 31 декабря 1971 г.

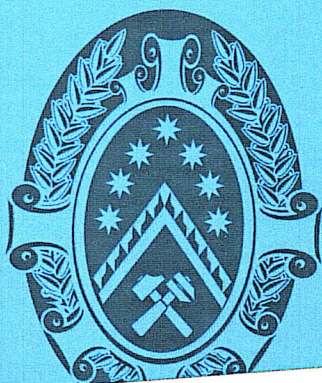
Т-46. 1 янв. 71 г. Автоматизация и синхронизация управления электровозами в тяговом и тормозном режимах при ведении состыкованных поездов в условиях Свердловской железной дороги. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. Управление Свердловской ж. д. Выполн. 31 декабря 1971 г.

Т-51. 1 февр. 71 г. Разработка и исследование электрической схемы испытательного стенда с системой автоматического регулирования. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. УО ЦНИИ МПС. Выполн. 31.012.71.

Т-49. 5 февр. 72 г. Исследование электровоза постоянного тока, оборудованного статическим тиристорным преобразователем для питания обмоток возбуждения в рекуперативном режиме. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. Управление Свердловской железной дороги. Выполн. 31 декабря 72 г.

Т-63. 1 дек. 72. г. Разработка и исследование принципиальной схемы электропривода катковой станции для испытания восьмиосного электровоза. — Каф. «Электрическая тяга», зав. каф., доцент, к. т. н. Дядьков А. М. ЧЭРЗ. Выполн. 31.12.73

ИНЖЕНЕРЫ УРАЛА



ДЯДЬКОВ АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ

Род. 29.07.1908, г. Новочеркасск. Ум. 26.12.1991, г. Екатеринбург. Окончил Ростовский институт инженеров транспорта (1931), инженер-механик. К.т.н. (1935), доцент (1939). Почетный железнодорожник СССР. Награжден орденами «Знак Почета» (1954), Трудового Красного Знамени (1961), медалями. В 1931–1935 гг. — аспирант, преподаватель, доцент Ростовского института инженеров путей сообщения; в 1935–1956 гг. — зав. кафедрой, доцент, декан Томского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта; в 1956–1983 гг. — в Уральском электромеханическом институте инженеров железнодорожного транспорта (УрГУПС): зам. нач. института по учебной и научной работе, доцент, зав. кафедрой «Электрическая тяга». Основное направление научной работы — улучшение тяговых и тормозных свойств электрических поездов и повышение эффективности электрической тяги, в т.ч. обоснование осуществления рекуперации электроэнергии на электрифицированных железных дорогах с необратимыми ртутными выпрямителями на тяговых подстанциях. Под его руководством разработаны и внедрены на ряде железных дорог схемы электрических силовых цепей магистральных электропоездов с тяговыми двигателями смешанного возбуждения. Внес вклад в исследование эксплуатационных свойств катковой станции для испытаний электропоездов по методу возвратной работы. Разработал и внедрил в практику систему электрической тяги на участках постоянного тока с повышенным напряжением контактной сети до 12...20 кВ с использованием преобразовательных электропоездов. Автор свыше 40 печатных работ.

*Но пока не пронеслись века,
И пока кому-то это нужно,
Пусть не сохнет памяти река...*

Петр Давыдов

Глава вторая

Очерки воспоминаний

*О память сердца!
Ты сильнее рассудка
Памяти печальной.*

К. Батюшков

*Сердце всегда будет помнить,
Если оно любило.
В сердце, хранящем память,
Вечно живет любовь...*

*Помнить — это все равно что понимать,
А чем больше понимаешь, тем более видишь хорошего.*

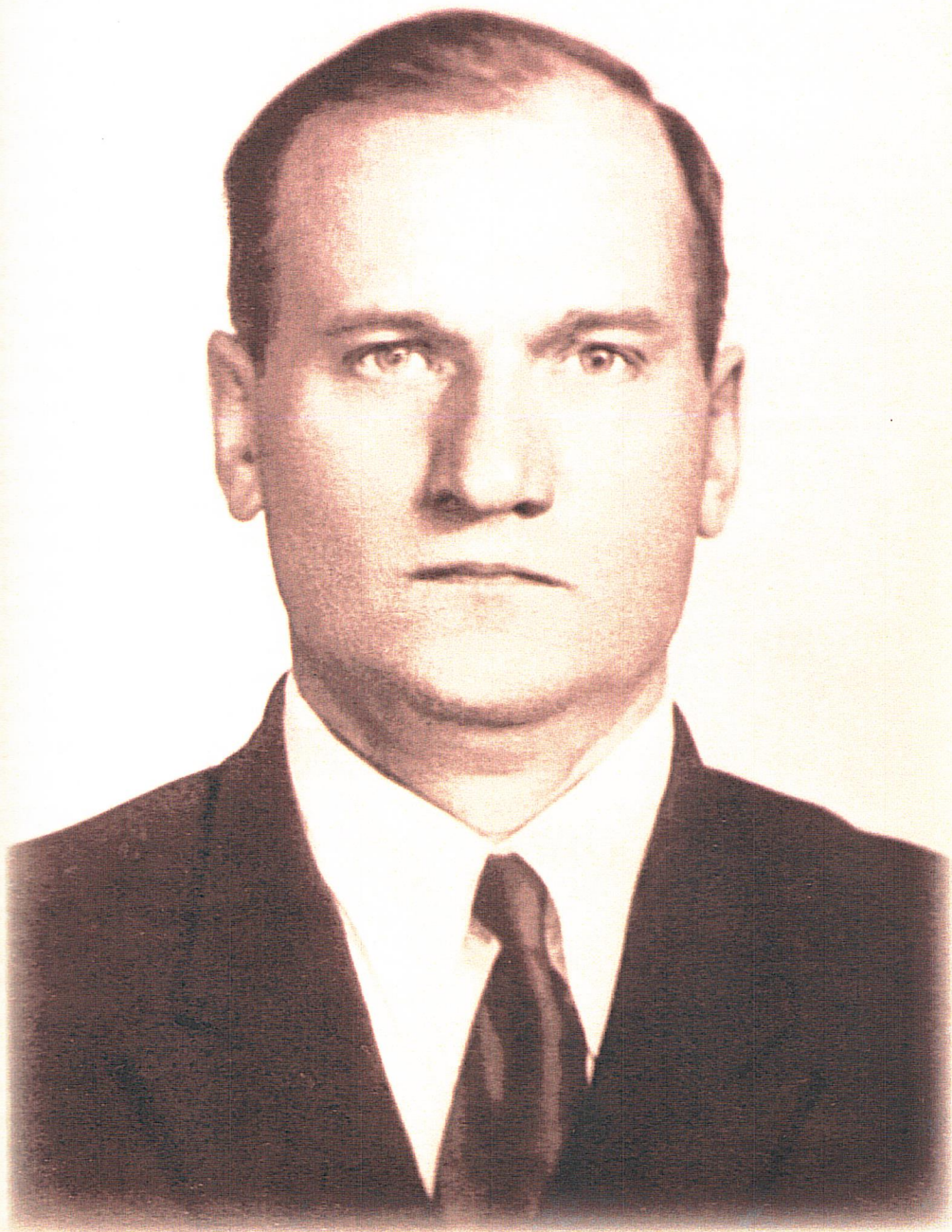
М. Горький

*Пусть он не узнает,
Любовь наша поздно
Явилась, глаголя:
«Я славой воздам!».
Но вечно шуметь его белым березам,
Свистеть торопливым его поездам...*

А. Колесов

*Нет! Никогда не умирает тот,
Чья жизнь прошла светло и беспорочно,
Чья память незабвенная живет
В сердцах людей, укоренившись прочно.*

У. Шекспир



Дядьков Александр Михайлович
в годы работы в УЭМИИТе

*Коллектив кафедры «Электрическая тяга»
Уральского государственного университета путей сообщения*

Будем память хранить...

Есть люди, чей жизненный путь рассматривается как трудовой подвиг не только по количеству выполненных работ, но, главным образом, по тому наследию, ко-



торое они оставляют после себя, — по тем ученикам, которые в творческом росте превзошли своего учителя; по тем идеям, которые были воплощены в жизнь и продолжают развиваться, принося зримые результаты; по той памяти, которую благодарные соратники и потомки хранят в своих сердцах и бережно передают следующим поколениям.

Таким человеком, такой исторической личностью в полной мере является один из основателей нашего университета и организатор его первой кафедры «Электрическая тяга» Дядьков Александр Михайлович.

Как яркая и многосторонняя личность, Александр Михайлович успел сделать очень много для становления нового вуза на Урале. А его вклад в создание новой специализированной кафедры, когда в сложных ус-

ловиях того времени и в кратчайшие сроки ему удалось сплотить вокруг себя коллектив из творческих и высокопрофессиональных специалистов, оснастить лаборатории сложным оборудованием, поставить учебный процесс, который гарантировал бы подготовку специалистов высокого уровня, трудно переоценить.

Плоды деятельности этого человека — удивительно скромного в общении, истинного интеллигента, внимательного педагога, высоко эрудированного профессионала, опытного организатора в настоящее время можно увидеть в научных разработках, которые используются в конструкции самых современных локомотивов, в учениках, многие из которых сегодня сами преподают, развивая полученные знания, в традициях по воспитанию молодежи, которые мы интуитивно хотели бы перенять от технической интеллигенции того времени, перенять — и сохранить.

В год памяти Дядькова Александра Михайловича соратники, ученики и все сотрудники

Из характеристики:

...Тов. Дядьков Александр Михайлович, 1908 года рождения, из семьи служащего, член КПСС с 1948 года, образование высшее техническое. В 1931 году окончил Ростовский институт инженеров путей сообщения.

В 1935 году тов. Дядькову А.М. присуждена ученая степень кандидата технических наук, а в 1939 году утвержден в ученом звании доцента.

кафедры «Электрическая тяга» с благодарностью склоняют свои головы перед его светлой памятью.

Единогласным решением в память об этом удивительном человеке лаборатории по тяговым электрическим машинам присвоено его имя, а образ Александра Михайловича всегда останется в сердцах членов кафедры, которой он посвятил свою жизнь.

М. Т. Крючков

Слово о счастливом человеке

29 июля 2008 года Александру Михайловичу Дядькову исполнится 100 лет со дня рождения. Познакомился я с ним в 1958 году, когда после окончания аспирантуры начал работать в УЭМИИТе. Александр Михайлович тогда был заместителем директора института по учебной и научной работе. До середины 80-х годов, то есть до окончания его работы в УЭМИИТе, я был в постоянном контакте с этим удивительно доброжелательным человеком и умелым руководителем.

Высокие человеческие качества Александра Михайловича, его широкая эрудиция, универсальность как специалиста и педагога объективно обеспечили ему непререкаемый авторитет в коллективе УЭМИИТа и позволили многие годы занимать ответственную должность.

Принципиальный в решении учебно-воспитательных и научных задач, Александр Михайлович оставался гуманным человеком, был руководителем, доступным для всех под-

чиненных. Он принес в институт дух творчества, партнерства, взаимопомощи и здравого смысла.

А л е к с а н д р Михайлович любил вспоминать свои первые годы работы в Ростовском институте инженеров путей сообщения. В начале 30-х годов в вузах страны проходили преобразования (реформы). Экзамены то отменялись, то вводились, то же самое происходило с дипломным проектированием и бригадным методом обучения. Александр Михайлович, будучи деканом факультета, пришел к проректору М. Винокурову за советом — чем руководствоваться в этой ситуации? На всю жизнь он запомнил ответ — «здравым смыслом». Александр Михайлович был законопослушным человеком, но здравый смысл сопутствовал его деятельности всегда и во всем.



Широкая эрудиция и чрезвычайная любознательность сочетались в этом человеке с высоким чувством переживания за судьбы электрификации железнодорожного транспорта. Вспоминаю такой случай. Пригласил он меня в свой кабинет для разговора по учебно-воспитательным вопросам, а затем решил узнать мою реакцию на то, что сделал, а именно, на письмо председателю Совета Министров СССР А. Н. Косыгину (октябрь 1976 года), в котором выразил свою тревогу по поводу снижения темпов электрификации железных дорог после принятия в 1956 г. Генерального плана электрификации железных дорог. В своем письме он также аргументировал свое мнение о преимуществах электрической тяги перед тепловой. Подаренную мне на память таблицу о выполнении пятилетних планов электрификации железных дорог, составленную и написанную его рукой, хочу воспроизвести на этих страницах.

Выходец из казацкой столицы Новочеркаска, родом из семьи учителя, помнивший Россию с сохой и керосиновой лампой, Александр Михайлович любил свою страну, гордился ее достижениями во всех областях жизни, в том числе и в сфере развития железнодорожного транспорта. Будучи не равнодушным человеком, он очень переживал за срыв планов электрификации железных дорог. При этом его не покидали оптимизм, твердая уверенность, что все образуется.

Александр Михайлович огромное внимание уделял студентам, студенческим общест-

Тяжи железных дорог
Александр Михайлович переживал за судьбы
дорог и их электрификацию
(в кн. Александровской
Деловые)

№№	Годы	Тяжи		Электрификацию		
		на тепловую тягу	на электрическую тягу	в % к общему	в % к общему	в % к общему
1	1927-30	3500	3500	100	0,0	0,0
2	1933-37	5000	2500	1500	30,0	16,3
3	1938-45	1840	10340	398	21,6	20,3
4	1946-50	5325	15665	1020	19,1	30,5
5	1951-56	3900	19565	2010	59,2	53,6
6						
7	1956-70	40000	59565	28540	71,3	33,9
8						
9	1971-75	6600	66165	5000	75,8	38,9
10	1976-80	4500	70665	4600	102,2	43,5
11	1981-85	6400	77065			
12	1986-90					
				33100	28540	

*) Период действия без электрификации
 плана электрификации
 железных дорог Украины
 ЦК КПСС и СМ СССР 4 февраля 1956
 (в кн. Александровской Деловые)

1956-60	2100	9470
1961-65	15000	11070
1966-70	10000	9000
	31000	28540

венным организациям. Он был постоянным участником студенческих профсоюзных и комсомольских конференций, на них выступал. Его убедительные слова несли заряд оптимизма и имели большое воспитательное значение. Со студентами он общался только на «Вы».

Весь свой опыт и знания электрификатора он стремился передать студентам, особенно тем, кто писал дипломные проекты на кафедрах электрической тяги и энергоснабжения. Его учениками были А. В. Ефимов, Ю. М. Бей, Б. А. Аржанников, П. Я. Пятков, Э. В. Тер-Оганов, А. А. Пышкин, В. А. Усов, А. М. Нафиков и другие,

ставшие затем ведущими специалистами в своей области.

Влюбленный в свою специальность, Александр Михайлович остался верен ей до конца жизни.

Все началось в 1931 году, когда июньский пленум ЦК ВКП (б) заявил о том, что «ведущим звеном реконструкций транспорта должна стать электрификация железных дорог». Этот вектор развития транспорта совпал с вектором его души. Одаренная личность, какой был Александр Михайлович, с согласия руководства Ростовского

памяти как создатель, строитель нашего института, то Александр Михайлович — как архитектор учебно-воспитательного и научного процессов. Его голос — голос докладчика постоянно звучал на Совете института, партийных, профсоюзных собраниях и собраниях трудового коллектива. Он последовательно пропагандировал педагогические и методологические принципы, которым следовал сам. Александр Михайлович был убежден, что будущие инженеры должны в совершенстве владеть диалектическим методом познания. И в этом им должны помочь не только преподаватели гуманитарных дисциплин. Он считал, что материалистическое мировоззрение студентов необходимо формировать в ходе преподавания всех дисциплин. Личным примером он доказывал возможность решения этой задачи.

Из характеристики:

...В Уральском электромеханическом институте инженеров железнодорожного транспорта тов. Дядьков А.М. работает со дня организации института в 1956 году. За это время он зарекомендовал себя высококвалифицированным педагогом, технически грамотным инженером. Его лекции по электрической тяге поездов отличаются высоким научным и методическим уровнем.

железнодорожного института отказывается от специальности «паровозника» и переключается на проблемы электрификации железнодорожного транспорта. Этому делу он и посвятил всю свою жизнь.

В полном объеме его талант электрификатора и руководителя расцвел в период работы в УЭМИИТе. Если первый ректор УЭМИИТа И. В. Уткин остался в

А л е к с а н д р Михайлович говорил: «когда я смотрю на созданный учебный корпус, общежития, жилые дома для преподавателей УЭМИИТа, на многотысячный коллектив студентов, встречаю благодарных выпускников института, я ощущаю себя счастливым человеком».

А мне остается сказать, что счастливый человек дарит счастье всем, кто его окружает.

Г.А. Николаев

Мы учились у Дядькова...

Мы были первыми — 225 студентов УЭМИИТа, принятые в 1956 году на единственный в то время электромеханический факультет. Нынешнего, просторного здания университета не было, пожалуй, еще и в проекте, все пять лет учебы прошли в здании железнодорожного техникума. Коллектив преподавателей формировался на ходу, и нам очень повезло, что во главе нового вуза стояли такие замечательные люди, как первый ректор И. В. Уткин и первый проректор по научной и учебной работе А. М. Дядьков.

1956 год... Правительством принято историческое по своему значению постановление «О генеральном плане электрификации железных дорог». Этим постановлением намечалось в течение 15 лет электрифицировать 40 тысяч километров железных дорог. Для обеспечения таких темпов электрификации были нужны кадры. Поэтому рождение на Урале нового железнодорожного вуза не случайно, а закономерно.

Помню, Александр Михайлович Дядьков на лекциях рассказывал нам, студентам, что выбор генеральной линии на



Инженеры первого выпуска специальности «Электрификация железнодорожного транспорта» через 10 лет после окончания института

К 100-летию со дня рождения



электрификацию железных дорог был трудным и сопровождался серьезными дискуссиями, в которых он, прекрасно подготовленный специалист, принимал активное участие. Ведь ведущая железнодорожная держава — США отдавала в те годы предпочтение тепловозной тяге

Вот он, стоя у доски с мелком в руках, неторопливо и как-то «вкусно», «по-дядьковски» перечисляет неоспоримые преимущества электрической тяги: высокий КПД, возможность рекуперации энергии, экологическая чистота и др. И мы, вчерашние школьники, становимся убежденными сторонниками электрификации и вот уже полвека служим этой идее — кто-то в вузе, готовя новые поколения специалистов, кто-то в НИИ, разрабатывая новую технику и технологии, кто-то в самой гуще производственной жизни: в

депо, в дистанции электроснабжения, в управлении дороги.

Александр Михайлович развил в нас и первый интерес к научной работе. В институте в ту пору не было развитой научной базы, не было современных приборов, кроме электроизмерительных, но были организованные Александром Михайловичем беседы о науке, были первые идеи создания катковой станции и других станций. Главное — зажечь искру. И вот я уже при кафедре электрических измерений пытаюсь создать установку для определения скорости вращения двигателя стробоскопическим методом, а позднее при поддержке преподавателей кафедры электроснабжения ж. д. собрал первый действующий инвертор на ртутных тиратронах. Может быть, этот ранний интерес к науке, зародившийся в вузе, и позволил

мне защитить диссертацию через пять лет после окончания института без учебы в аспирантуре.

Память сохранила и другие яркие моменты, связанные с Александром Михайловичем. Идет экзамен по основам электрической тяги поездов. Влюбленный студент волнуется за свою избранницу — что-то долго она отвечает. Не удержавшись, студент тихо приоткрывает дверь в аудиторию и видит: студентка тихо плачет, а Александр Михайлович с олимпийским спокойствием дожидается ответа на непосильный для женской головки вопрос: «какие процессы произойдут на электровозе с серийными двигателями, если износ бандажей на одной колесной паре будет значительно больше других?»

Не дождавшись ответа, преподаватель ставит студентке желанное «удовлетворительно», и она счастливая выходит из аудитории.

Александр Михайлович учил нас не только основам электрической тяги поездов. Человек большой культуры и эрудиции, он не мог быть равнодушным к тому, как мы пишем слово «электрификация»: через «и» или «о».

Как-то наш однокашник забыл на экзамене у Александра

Михайловича где и когда был создан первый электровоз. Тогда последовал другой, совершенно неожиданный вопрос: в каком году была Куликовская битва, в каком — Полтавская битва, что сказал Максим Горький о прошлом? Эти вопросы наполнены глубоким смыслом. Теперь понимаешь, что нас стреми-

Из характеристики:

...Тов. Дядьков А.М. умело организует профессорско-преподавательский и учебно-вспомогательный состав на обеспечение учебного процесса, проектирование и создание учебно-научной материальной базы института. Под его непосредственным руководством за короткий срок создано около сорока лабораторий и кабинетов.

Тов. Дядьков А.М. ведет большую научную работу в области новой техники на железнодорожном транспорте — электрической тяги и является автором 18-ти научных работ.

лись воспитать не просто «технарями», а людьми с широким кругозором. Действительно, не зная прошлого, нельзя понять и оценить настоящее.

Остается пожелать, чтобы эти традиции, заложенные Александром Михайловичем Дядьковым — замечательным педагогом, потомственным интеллигентом, человеком энциклопедических знаний, не иссякли в нашей «альма-матер» — УРГУПСе.

В. А. Усов

Уроки жизни

Александр Михайлович Дядьков в течение всего времени работы в УЭМИИТе возглавлял кафедру «Электрическая тяга».

В 60-е годы члены кафедры были молодые, не имеющие опыта преподавательской работы, аспиранты и ассистенты, такие как В. И. Зонов, А. М. Нафиков, В. И. Куимов, В. А. Усов. Помимо забот, связанных с преподавательской работой, у каждого из них были и другие дела, личные, в какой-то степени отрицательно влияющие на основную работу.

Непонятно как, но Александр Михайлович знал все о наших делах и наших увлечениях вне института. И если эти дела заходили несколько дальше, чем следовало, он вовремя, по-отцовски, принимал меры.

Делал он это следующим образом. На очередном заседании кафедры, как бы между прочим, при



всех указывал кому-то из нас на недостатки в учебной работе (которые всегда, при желании, можно найти у любого преподавателя). Делал это так, что всем присутствующим было ясно, что ругают человека вовсе даже не за учебную работу. Было стыдно и обидно, ведь к преподавательской работе относились очень серьезно. Так продолжалось некоторое время. И было это уроком не только для «опального» сотрудника, но и для остальных, прежде всего, молодых.

Помню, как в такую ситуацию попал В. И. Зонов. В курилке он недоумевал: «За что

он меня?» Ведь все знали, что он был «любимчиком» Дядькова.

Никогда не держал Александр Михайлович зла на своих сотрудников. По прошествии «опального периода» хорошие отношения восстанавливались, и ничто не напоминало о прошедшем.

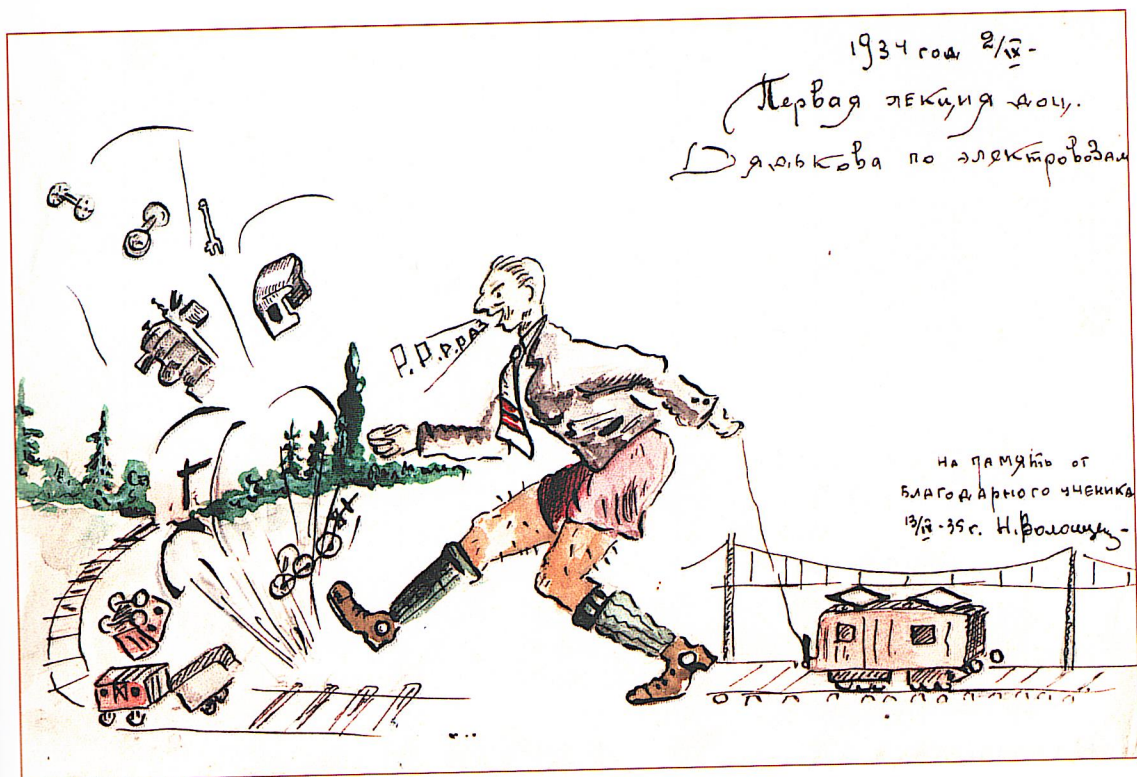
Спустя некоторое время, когда на кафедре, казалось, было все в порядке, «в опалу» неожиданно попадал другой молодой сотрудник. И опять это было уроком для всех. Так «обрабатывались» все молодые преподаватели кафедры, без унижения, без оскорбления, но твердо и, по-видимому, справедливо.

Гораздо позже я понял, что это был стиль руководства: все время держать сотрудников в «норме», не давать им расслабляться, а все время совершенствовать преподавательскую работу.

Как руководитель кафедры, Александр Михайлович не допускал конфликтов между сотрудниками. Любую конфронтацию он пресекал в самом зародыше. Как он это делал, другим сотрудникам не было видно, но столкновение, практически не начавшись, заканчивалось. Это все особенно видно в сравнении с некоторыми современными методами руководства кафедрой.

О СТИЛЕ ЧТЕНИЯ ЛЕКЦИЙ

В конце 50-х годов, когда приближалось время обучать студентов специальным дисциплинам, преподавателей не хватало. И читать лекции по некоторым специальностям приходилось Дядькову. Вспоминаю, как все мы — студенты с нетерпением ждали встречи с Александром Михайловичем. Читал он



неторопливо, понятно, интересно, наглядно, образно. Как будто мы видели, как течет ток по проводам, как он доходит до электропри- вода и заставляет его (электро- привод) менять свое состояние,

а, следовательно, менять параметры движения электрово- за. Время (45 минут лекции) пролетало мгновенно. «Что, уже звонок на перерыв? А может это ошибка? Как жаль!»

Из характеристики:

...Тов. Дядьков Александр Михайлович принимает активное участие в общественной жизни института: является председателем Правления общества «Знание» по распространению политических и научных знаний Железнодорожного района г. Свердловска, членом Президиума НТО Свердловской железной дороги, членом партийного бюро института. Уделяет много времени и сил пропаганде научных и технических знаний, оказывает серьезную помощь в повышении квалификации инженерно-технических работников железнодорожного транспорта.



и-
о-
е,
о,
ы
о-
ут
по
ве
в?
а?

А. М. Нафиков

Удейная педагогика Дядькова

Дядькову Александру Михайловичу как педагогу, по его словам, были близки идеи русского педагога-демократа, основоположника научной педагогики в России, К. Д. Ушинского, который главным условием всестороннего развития личности считал труд. Поэтому и у Дядькова аспиранты с первых дней учебы включались в активную работу. В течение первого года обучения, как правило, сдавали кандидатские минимумы по теоретической части выбранной темы диссертации (для нас это ТОЭ), по иностранному языку и специальной дисциплине. Кроме того, на первом году учебы в аспирантуре и в последующие годы аспиранты привлекались к ведению со студентами практических и лабораторных занятий. Это давало многое: аспиранты приобретали навыки педагогической работы, в процессе подготовки к занятиям расширяли и углубляли свои знания, при этом нарабатывали педагогический стаж (в оные времена зарплата зависела от стажа работы), не менее существенна была и материальная сторона.

Читая курс по электрической тяге, А. М. Дядьков уделял достаточное внимание истории электрической тяги и тому вкладу, который вложили русские ученые и инженеры (Бородин, Ломоносов, Шевалкин, Шенфер).



С некоторыми из ученых-электрификаторов железных дорог он был лично знаком и сотрудничал. Непроста с первых дней освоения лаборатории тяговых электрических машин на стенах висели портреты этих ученых.

Несмотря на то что по основной научной работе Александр Михайлович занимался сугубо техническими и прикладными вопросами, он достаточно грамотно и умело перекладывал мост от технических проблем к законам и категориям диалектического материализма и общественного

развития. Много лет он руководил постоянно действующими семинарскими занятиями, где слушателями делались интересные доклады и сообщения, затем это все активно обсуждалось.

Александр Михайлович считал, что хорошие знания иностранных языков необходимы студентам, особенно будущим преподавателям и научным работникам. Поэтому следует считать вполне оправданной его установку допускать аспирантов

делегации во главе с Ф. Кастро была организована группа студентов, которая встречала кубинскую делегацию с песней на испанском языке.

ДЯДЬКОВ КАК ЧЕЛОВЕК

Отличительной чертой А. М. Дядкова как человека является его скромность и добропорядочность. Окончив институт в начале 30-х годов, работая в отраслевых вузах и занимая ответственные и высокие

посты (зав. кафедрой, декан, проректор), он сохранил эти черты до конца своих дней.

Многokrатно и продолжительное время исполняя обязанности ректора института, он в ранние и поздние часы суток на работу и с работы, не пользуясь авто, ходил пешком, невзирая на погоду.

Приехав в 1955 году из Томска в Свердловск, он до конца жил в квартире, полученной в 1955 году, хотя, навер-

к сдаче кандидатского экзамена по иностранному языку лишь после перевода 700 тыс. знаков. К лучшему освоению иностранными языками привлекались и студенты. Их обязывали писать рефераты к дипломным проектам на иностранном языке. Были также случаи, когда отдельные студенты-дипломники защищали дипломные проекты на иностранном языке. А в давнем прошлом к приезду в Свердловск кубинской

няк, была необходимость в расширении жилплощади. Ведь за такое продолжительное время одних внуков и внучек стало пять, кроме этого, в семье — дочь А. М. Дядкова и его сын с женой.

В своей работе Александр Михайлович был очень демократичным и внимательным. К нему можно было зайти в любое время и получить необходимые советы и консультации.

Из характеристики:

...Тов. Дядковым А. М. была теоретически доказана возможность осуществления рекуперации энергии на электрических железных дорогах с тяговыми подстанциями, оборудованными необратимыми ртутными выпрямителями. Это широко вошло в практику работы электрифицированных железных дорог, допускающих применение рекуперации по условиям профиля пути. Им была предложена схема магистрального электровоза с тяговыми двигателями смешанного возбуждения, обладающими высокими тяговыми и тормозными свойствами.

В КАЖДОДНЕВНОМ ПОИСКЕ

Лишь тот, для кого любимое дело стало частицей его существа, может быть хорошим специалистом. Главное — заинтересовать, увлечь студентов их будущей профессией. Именно к этому и направлены, прежде всего, усилия преподавателей нашего института.

Молодежь мы стремимся сразу, как только она освоится с требованиями вуза, привлечь к научной работе на так называемых «профилирующих» кафедрах: «Энергоснабжение», «Электрическая тяга» и т. д. Не на третьем, как раньше, а на первом курсе определяется теперь и специализация каждого студента.

Это новшество полностью себя оправдало. Будущий специалист получил возможность сосредоточиться на исследовании какого-то определенного круга интересующих его проблем.

Хорошо, если студенты в учебных мастерских института не просто кромсают металл, а выпускают полезную продукцию — изготавливают слесарный инструмент, конструируют электроприборы. Однако еще большее значение для формирования у молодых людей качеств, необходимых инженерам, специалистам высокой квалификации, имеет развитие реального проектирования.

Оправдывает себя и практика распределения на работу за год до окончания института. Не удивительно, что половина

дипломников занимается исследованием проблем, подсказанных самой жизнью, требованиями производства. Причем, окончив институт, молодые специалисты сами реализуют свои замыслы. Это воспитывает у выпускников чувство высокой ответственности за качество разрабатываемых ими проектов.

Но институт призван готовить не только хороших знатоков техники, современного производства. Из его стен должны выходить в большую жизнь люди высокодейные, вооруженные передовым марксистско-ленинским мировоззрением.

...Каждый преподаватель располагает богатым арсеналом средств идеологического воздействия на молодежь. Надо только умело их использовать. С целью обобщения опыта лучших педагогов мы провели конференцию на тему «Формирование материалистического мировоззрения студентов в процессе преподавания общенаучных и специальных дисциплин».

Канули в прошлое времена, когда молодежи на семинарах по дисциплинам социально-экономического цикла преподносились готовые формулировки, которые оставалось только зазубрить. Овладевая теорией марксизма-ленинизма, его творческим методом, будущие специалисты учатся теперь глубоко осмысливать каждое явление общественной жизни.

Нередко после окончания занятия преподаватель обращается к кому-нибудь из студентов:

— Мне понравилось ваше выступление на семинаре. Оно было деловым, толковым. А что если вам подготовить на эту тему беседу и провести ее в депо или на станции?

И вот первое выступление перед большой аудиторией, перед десятками незнакомых людей, которые собрались для того, чтобы послушать тебя. Участие в агитационно-пропагандистской работе стало хорошей школой политического воспитания будущих инженеров. Успех этого начинания позволил нам организовать при комитете комсомола студенческую лекторскую группу.

Большое влияние на молодежь оказывает сама атмосфера студенческой жизни, веселой, кипучей, полной интересных, увлекательных дел. Созданная у нас идеологическая комиссия во главе с заместителем секретаря партбюро, доцентом кафедры марксизма-ленинизма т. Крючковым старается разнообразить формы массово-политической работы среди учащихся.

За последние полгода у нас в институте было организовано несколько выставок: «Славный путь нашей партии», «46 лет Октября», «Решения XXII съезда КПСС — в жизнь», проведены экскурсии учащихся по историческим местам, хранящим память о революционных событиях на Урале. Особое внимание наша комсомольская организация уделяет проведению диспутов...

Общественные организации и преподаватели УрЭМИИТа считают своей задачей всемерное расширение кругозора учащихся. По инициативе комитета комсомола при Доме культуры железнодорожников создан молодежный клуб «Современник». Там будущие инженеры встречаются с артистами, учеными, писателями, знатными производственниками. Прослушают, скажем, студенты лекцию искусствоведа о социалистическом реализме, и тут же организуется коллективный просмотр кинокартины либо спектакля областного драматического театра. С большим успехом проходят концерты художественной самодеятельности, фотоконкурсы, которые немало способствуют эстетическому воспитанию юношей и девушек.

Работа с молодежью не терпит шаблона, ремесленничества. Как бы удачна ни была та или иная форма идеологического воспитания студентов, ее нельзя фетишизировать, считать пригодной на все случаи жизни. И пусть нелегко каждодневный поиск — пройдет немного времени, молодые специалисты покинут стены института, и труд педагога окупится сторицей.

*А. Дядьков,
проректор Уральского
электромеханического
института
инженеров транспорта.
Свердловск.*

«Гудок», 1964 г., 19 февраля

М. С. Мухамедзянов

Вспоминая о встречах...

В июне 1962 года я был приглашен на работу в УПИ на кафедру «Теоретические основы радиотехники», что было для молодого специалиста большой честью. Зарплата ассистента была в три раза меньше, чем у руководителя группы инженеров в СПКБ «Уралметаллургавтоматика», где я до этого работал, но чем не пожертвуешь ради науки! Однако уже в сентябре 1962 года мне пришлось искать работу из-за возникших жилищных проблем.

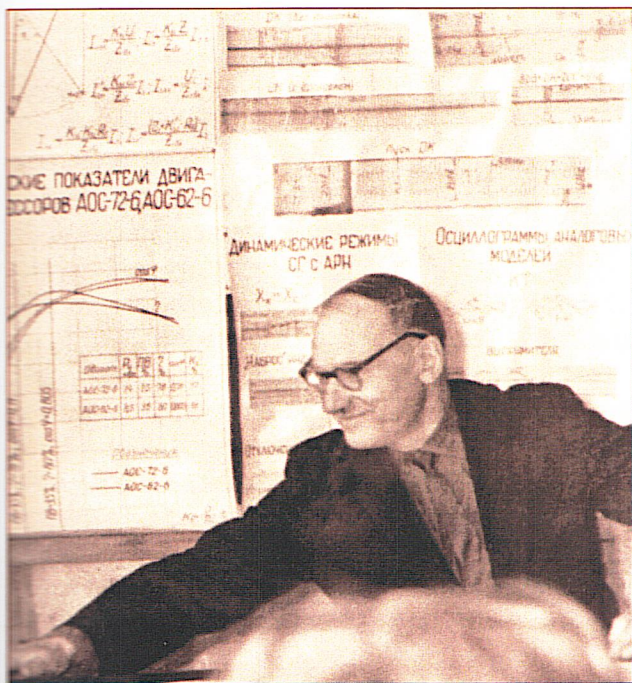
В моем списке, где требовались выпускники радиофака, было 15 предприятий. Старшие коллеги из СПКБ подсказали, что все обещания по жилью нельзя воспринимать однозначно, необходимо получить официальное гарантийное письмо (в то время существовала такая форма). Было желание заниматься исследовательской работой, и это привело меня

в Уральское отделение ВНИИЖТа. Директор УО ВНИИЖТа М. М. Кирилов пригласил на работу и обещал скорейшее получение жилья, но гарантийное письмо не дал.

Дорога привела в УЭМИИТ, где был очень любезно встречен проректором по учебной и научной работе Александром Михайловичем Дядьковым. Он подробно расспросил, где и кем я работал. Поинтересовавшись о семье, пригласил на работу и мою жену. Чуть позднее она пришла на кафедру высшей математики и проработала там 25 лет.

7 сентября 1962 года произошел обмен моего заявления о приеме на работу на ордер на комнату во 2-м общежитии. Для нас это был подарок, большая радость (моему старшему сыну исполнилось три года).

Мы с женой часто вспоминаем человека,



так радушно и по-отечески принявшего нас — Александра Михайловича Дядькова.

Нам было обещано скорейшее (первоочередное) получение квартиры. Но несколько сотрудников, позднее нас пришедших в институт, уже получили квартиры. Через год, извиняясь за нескромность, я поинтересовался у Александра Михайловича квартирными перспективами. На это он ответил мудро: «Да, у нас было несколько 1-комнатных квартир. Да, вы первые, но вы молодые и зачем вам давать 1-комнатную? Дадим, как минимум, 2-комнатную».

Так вскоре и произошло.

лиала академии наук. Работа по исследованию свойств полупроводников в сильных электромагнитных полях в сантиметровом диапазоне волн была чрезвычайно интересна. Мною был подготовлен научный реферат по этой теме и достигнута договоренность об аспирантуре. Однако Александр Михайлович после нескольких бесед убедил меня поступать в аспирантуру ЛИИЖТа к профессору П. Н. Рамлау.

Выдержал огромный конкурс. Поступил. Защитился. Спасибо.

По истечении стольких лет вижу душевное сходство своего научного руководителя про-

фессора П. Н. Рамлау и А. М. Дядькова. Требовательность и строгость по всем деловым вопросам, удивительная забота о скорейшем и успешном завершении научных работ аспирантов и докторантов.

Запомнился еще эпизод. После защиты диссертации в 1970 году мне было предложено исполнять обязанности заведующего кафедрой. Заведующий кафедрой А. И. Самойлов ушел в

научный отпуск для завершения работы над докторской диссертацией. Из уважения к старшему коллеге я согласился. На кафедре были все молодые и все очень умные (по крайней мере, так думали). Говорю так, поскольку перед моим возвращением из ЛИИЖТа здесь (в УЭМИИТе) возникла конфликтная ситуация

Из характеристики:

...Тов. Дядьков А.М. обосновал неизбежность смен систем электрической тяги постоянного и переменного тока как результат развития основной тенденции - повышения уровня напряжения в контактной сети. На основании этого высказал мысль о том, что вслед за системой однофазного тока промышленной частоты с напряжением 25-30 кВ (прогрессивной для настоящего времени) должна получить распространение система постоянного тока высокого напряжения (12-20 кВ) с преобразовательными электровозами.

В 1967 году я встретился с А. М. Дядьковым по вопросу обучения в аспирантуре. Литературу по физике твердого тела в то время я читал, затаив дыхание. Она интересовала меня более чем самые лучшие детективы. На общественных началах около двух лет работал в лаборатории полупроводников Института физики металлов Уральского фи-

между кафедрой и деканатом. Кафедра не допустила к сессии по одной из дисциплин 104 студента из 120 и возлагала вину на деканат! Мне (к тому времени у меня был десятилетний педагогический стаж) это показалось странным. Попытался убедить работников кафедры исправить ситуацию. Позже выяснилось, что студенты стали заложниками длительных противостояний кафедры и деканата и далеко не все сотрудники в силу молодой энергии и упрямства признавали, что участвуют в чьей-то корыстной игре. Мой отец погиб на фронте, и мне приходилось добиваться всего самому, поэтому было неприятно такое поведение некоторых сотрудников кафедры. Обратился с заявлением к А. М. Дядькову об освобождении от исполнения обязанности заведующего кафедрой без объяснения причин. Благодарен А. М. Дядькову, что он решил этот вопрос быстро и наилучшим образом. В то время на кафедрах института не было кадро-



вых проблем. Желающих работать в институте было более чем требовалось по штату, поскольку это было престижно. Большая часть сотрудников кафедр — молодые люди. Конечно умные, но некоторые считали себя самыми-самыми... и были с большими амбициями.

Далеко не на одной кафедре возникали острые ситуации. Оглядываясь назад, еще раз приходится удивляться мудрости и выдержке А. М. Дядькова при «разруливании» конфликтов. Забота о людях, их судьбах, вдумчивое терпеливое и внимательное отношение ко всем сторонам жизни работников института — вот главная черта А. М. Дядькова. В беседе с ним иногда не чувствовалось (не было) дистанции: кто ты и кто он.

Как руководитель, А. М. Дядьков получил признание, уважение через внимательное и заботливое отношение к своим коллегам независимо от должностного положения последних. Когда вспоминаю и говорю об Александре Михайловиче Дядькове, вижу человека с мягкой уважительной улыбкой, спокойным голосом, терпеливого, мудрого слушателя.

Буду всегда благодарен судьбе за то, что на моем жизненном пути встретился такой человек, как Александр Михайлович Дядьков.

Л. А. Кутыева

Благодарю судьбу за встречу

Александр Михайлович Дядьков прежде всего — популяризатор, педагог, наставник, умеющий находить (в том числе и благодаря своей харизме) путь к сердцу как молодежной аудитории (студентов вузов — вчерашних школьников), так и многоопытных коллег-практиков.

УЭМИИТ — «детище» Александра Михайловича Дядькова. Его вклад в развитие и становление институтской науки несомненен. В 1956 году он был назначен первым проректором по научной и учебной работе. «Почему я?» — спросил он в МПС. — «Вы сумели

организовать выпуск электрификаторов в Томске. Вам и карты в руки», — был ответ.

Почти все ведущие специалисты двух кафедр «Электрическая тяга» и «Электроснабжение» — его бывшие студенты.

Из высказываний Владимира Андреевича Усова, преподавателя кафедры «Электрическая тяга», кандидата технических наук (первый выпуск УЭМИИТа):

«На старших курсах особый интерес вызывали специальные дисциплины. С упоением слушали лекции Александра Михайловича Дядькова, проректора по научной



и учебной работе. Среди студентов бывали даже конфликты, возникающие за право занять место поближе к доске, чтобы лучше видеть и слышать преподавателя Александра Михайловича Дядькова».

Несомненная заслуга Александра Михайловича в том, что среди первых выпускников электромеханического факультета есть три доктора технических наук, профессора А. И. Гуков (Москва), А. С. Мазнев (Санкт-Петербург), Б. А. Аржанников (Екатеринбург, УрГУПС), много кандидатов технических наук и руководителей производства.

Грамотно, умно, профессионально вести лекцию Александр Михайлович учил начинающих преподавателей. Его заслуга в том, что преподаватели кафедр «Электрическая тяга», «Энергоснабжение», «Теоретические основы электротехники» верны своей профессии и продолжают дело, начатое Александром Михайловичем.

Главной идеей Александра Михайловича была электрификация железнодорожного транспорта. Под его руководством создана лабораторная база по электротехническим дисциплинам и осуществлен первый выпуск инженеров транспортной связи, СЦБ и электросилового хозяйства.

Узнала я Александра Михайловича и как прекрасного воспитателя. Он понимал, что образованный человек должен много читать, постоянно совершенствоваться, поэтому вопросам воспитания подрастающего поколения уделял много внимания. Заслугой Александра Михайловича стало и то, что в библиотеке УрГУПС прекрасный фонд художественной литературы, который он помогал создавать и комплектовать.

В 1963 году в Свердловске я впервые оказалась одна. Все было чужое, незнакомое.

Из характеристики:

Становление Уральского института совпало с периодом перестройки работы высшей школы на основе закона о школе от 1959 года. А. М. Дядьков, обладая более чем тридцатилетним опытом работы в высшей школе, а также большими познаниями во всех сферах вузовской деятельности, умело организовал учебный процесс в соответствии с требованиями закона о школе и внес ряд ценных предложений по разработке новых учебных планов и программ для ведущих специальностей железнодорожного транспорта.

Но встретились интересные, умные, добропорядочные люди, которые помогли мне в жизни, в работе и учебе. Одним из таких людей был Александр Михайлович Дядьков, кандидат технических наук, доцент, проректор по учебной и научной работе, зав. кафедрой «Электрическая и тепловозная тяга».

Я узнала Александра Михайловича и со стороны житейской, как родственника семьи Кутыевых (моя свекровь — Наталья Николаевна Кутыева вторым браком была замужем за Асановым Василием Макаровичем, который был тестем Александра Михайловича, дочь Василия Макаровича Наталья Васильевна вышла замуж за сына Александра Михайловича Николая Александровича).

Сады Асановых, Кутыевых, Дядьковых были рядом, и я познакомилась с сыном Александра Михайловича — Николаем Александровичем, его женой Натальей Васильевной и их детьми — Александром, Сергеем, Олегом, Светланой, Николаем, Марией в бытовой, садовой обстановке. Я обратила внимание на от-



ношение Александра Михайловича к внукам, как своим родным, так и со стороны Кутыевых: спокойное, терпеливое, заботливое, уважительное. Александр Михайлович часто собирал их вокруг себя и спрашивал, где лучше посадить кусты смородины, крыжовника, и если все приходило к единому мнению, то и работали всей ватагой, шумно, весело, с удовольствием, с сознанием помощи взрослым. Вечером шли на речку Решетку, устраивали совместные чаепития в беседке, читали книжки, стихи, пели песни.

Свой духовный капитал Александр Михайлович вкладывал в детей и внуков. О машинах, коврах и мехах никогда не говорили, а вот на отношение к людям, поведение детей в той или иной ситуации обращали пристальное внимание. Поэтому, наверное, и дети, и внуки Александра Михайловича выросли образованными, добрыми, спокойными и порядочными людьми. Главное, это семья, которая закла-



дывает в детях и внуках прочный фундамент, на котором впоследствии и строится вся жизнь.

У Александра Михайловича восемь внуков, пять правнуков, здоровая прочная, дружная, единая семья; заложенные зерна

Добра, Справедливости, Чести и Доблести нашли благодатную почву и дали прекрасные всходы.

Спасибо судьбе за встречу и общение с прекрасным, умным человеком — Александром Михайловичем Дядьковым



Май 1986 года



Май 1987 года

К 100-летию со дня рождения

ПАТРИОТ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ

После окончания Ростовского института транспорта в 1931 году Александр Михайлович Дядьков связал свою жизнь с электрификацией железных дорог. Защитив диссертацию по специальности «Подвижной состав электрических железных дорог» в 1935 г., он был направлен в Сибирь, в Томск, в ТЭМИИТ доцентом только что организованной кафедры «Электроподвижной состав и энергоснабжение» и вскоре стал ее заведующим.

Шел период первого расцвета электрификации, и А. М. Дядьков с энтузиазмом взялся за создание в ТЭМИИТе лабораторий и кабинетов по своей специальности, а затем более 20 лет занимался как их совершенствованием, так и методикой преподавания. В 1936 г. он становится деканом факультета электрификации железных дорог, а в 1937 г. организует первый в Сибири выпуск инженеров по этой специальности.

Но вопреки экономической целесообразности в том же 1937 году факультет был закрыт, кафедры объединены в одну — «Электротехника», которой стал заведовать Александр Михайлович. Термин «электро-механический» остался только в названии института.

Понимая значение электрификации для экономики страны, веря в ее новый расцвет, Дядьков решил готовить инженеров «подпольно», рискуя иметь серьезные неприятности. В 1939 г. удается добиться открытия в ТЭМИИТе

электротехнического факультета, деканом которого стал Александр Михайлович.

Кафедра электротехники разделилась на четыре, одной из них — «Электросиловое хозяйство» — заведовал Дядьков. Именно эта кафедра начала выпуск инженеров для работы на небольших железнодорожных электростанциях и именно здесь стали «подпольно» читаться дисциплины по электрической тяге.

В 1956 г. был принят генеральный план электрификации железных дорог. Невиданные темпы его осуществления — 2000 км в год — потребовали многочисленных специалистов, и выпускники ТЭМИИТа легко превратились из энергетиков в электрификаторов.

В 1946 г. удалось возродить электротяговую специальность и организовать кафедру «Электрическая тяга», где сохранилась лабораторная и методическая база. Руководил ею А. М. Дядьков. В 1952 г. вновь открылся факультет электрического транспорта, деканом которого стал Александр Михайлович.

Крупный методист, соавтор учебных планов ГУУЗа по электрификации, самозабвенный труженик, широко образованный человек, собравший уникальную библиотеку по специальности, прекрасный лектор, А. М. Дядьков пользовался у нас, в ту пору студентов, большим авторитетом. Сотрудников факультета он формировал из своих

выпускников, среди них работающие в ОмИИТе профессора М. Г. Шалимов, В. Н. Зажирко, доценты А. М. Трушков, В. П. Богданов, В. М. Бабич и авторы этих строк.

Компетентность А. М. Дядькова позволила ему стать одним из создателей проекта расширения (реконструкции) института в г. Томске в 1960 г.

Большой вклад внес Александр Михайлович в развитие нашего института, но, к нашему сожалению, в 1956 г. его назначили заместителем начальника вновь открывшегося института в Свердловске, где сразу же была введена его любимая специальность — «Электрификация железных дорог». Долгие годы

проработал Дядьков в этом вузе проректором по учебной работе и зав. кафедрой, подготовил плеяду кандидатов наук. Благодаря его опыту, новый вуз превратился в современный и более крупный, чем ОмИИТ.

А. М. Дядьков — дважды почетный железнодорожник, награжден многими правительственными наградами. Сейчас Александру Михайловичу 82 года и он на заслуженном отдыхе, но всегда с теплотой вспоминает о работе в нашем институте.

**В. Михеев,
В. Лисунов,**
профессора.

«Транспортник», ОмИИТ,
4 октября 1990 г.



БРАТЯ ВДВОЙНЕ

Конец 1919 года... Центр Донского казачества — Новочеркасск. Через город уже прошли банды Каледина, Краснова, Корнилова, интервенты. Под ударами Красной Армии белогвардейцы бегут на юг. Деникин объявляет мобилизацию студентов Новочеркасского политехнического института. Сын учителя местной мужской гимназии, студент первого курса Сергей Дядьков, чтобы получить освобождение от мобилизации, поступает на частный торговый пароход машинистом.

Белые угоняют пароход в Таганрог. Потом — в Крым. В середине ноября 1920 года, после разгрома Врангелевской армии, переполненная беженцами старая посудина, на которой служил Сергей, пришла в Константинополь.

Там стояли английские, французские и итальянские войска. Белогвардейцы были собраны в особый лагерь. Уговаривали пойти туда и команду парохода. Обещали военный паек, форму. Сергей, как и другие матросы, отказался...

Однажды Сергей отлучился ненадолго в портовую лавку. Когда вернулся, французские солдаты сажали арестованную команду в полицейский катер. Матросы успели подать Сергею знак: мол, не объявляйся. С двумя пиастрами в кармане он печально побрел вдоль чужого берега...

После этого было все: и голод, и скитания. Он работал грузчиком, электриком на французском судне за половину пайка французского матроса. Затем, продав с себя все, купил билет в Чехословакию...

В 1957 году в Советский Союз приехала для обмена научным опытом делегация чехословацких ученых. В ее составе был руководитель института радиотехники и электроники Чехословацкой академии наук. Если бы были живы учитель новочеркасской гимназии и его жена, то, быть может, они узнали бы в иностранном ученом своего давно оплаканного, пропавшего без вести сына. Но их к этому времени не стало.

Сергей Михайлович Дядьков пронес через все скитания свой студенческий билет. Это дало ему возможность поступить в Пражское высшее техническое училище. Прирабатывал уроками. Добился небольшой денежной помощи. На то и учился.

В институте заинтересовался радиотехникой, электроникой. Одновременно стал посещать лекции на физико-математическом факультете Карлова университета. В 1929 году он получил диплом инженера.

За эти годы он несколько раз писал в Советский Союз, пытаясь разыскать близких. Но отец после гражданской войны стал работать в деревне, где скоро умер. Семья переехала в Ростов-на-Дону. Поиски ни к чему не привели.

Решив, что в живых никого нет, Сергей остался в Чехословакии.

Закончилась вторая мировая война. И вот однажды в журнале «Электричество», в перечне защищенных за последние годы диссертаций, встретил фразу: «Официальный оппонент — кандидат технических наук А. М. Дядьков». Не брат ли Александр? Написал в институт, где происходила защита. Оттуда не ответили. Дело-то было еще до войны.

Новая жизнь пришла в Чехословакию. Она захватила Сергея своим бурным обновлением. В стране была создана своя радиотехническая промышленность. Талантливый инженер получил условия для исследовательской работы. Он опубликовал ряд научных работ. В сорок девятом защитил докторскую диссертацию, в 1954 году Чехословацкая академия наук поручила ему руководить научно-исследовательским институтом радиотехники и электроники.

... Но вернемся к приезду Дядькова в Москву. Ученый задумчиво смотрел на большие и светлые дома, красивые широкие улицы, видел жизнерадостных, хорошо одетых людей.

В Академии наук СССР иностранный гость заинтересовался, нет ли среди ее сотрудников А. М. Дядькова. Оказалось, нет. С тем и вернулся в Чехословакию.

В 1960 году чешский ученый, которому уже шел седьмой десяток, приехал в СССР второй раз. У него были жена, дочь-геофизик, внучка. Но память все еще

мучительно хранила воспоминания о родном, новочеркасском доме. И он снова пытался узнать в Академии наук что-нибудь о брате. И опять напрасно.

И вдруг в Киеве, в одной из лабораторий вычислительного центра Украинской академии наук, к нему обратился один молодой сотрудник:

— Простите, Сергей Михайлович! Вам имя Александра Михайловича ничего не говорит?

— Так зовут моего брата. Где он?

— Точно не скажу. Кажется, в Свердловске. Я у него учился. Мой отец и он — большие приятели. Я дам отцу телеграмму.

На другой день чехословацкий ученый должен был улететь. Перед посадкой в самолет ему принесли телеграмму. Наконец, адрес проректора по научной и учебной работе Уральского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта Александра Михайловича Дядькова был у него в руках. Сергей Михайлович написал ему письмо и улетел.

В Чехословакию пришел ответ. Да, это был родной брат.

Александр в 1931 году закончил Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта. В 1934 году защитил кандидатскую диссертацию. Был деканом электротехнического факультета Томского института. А в 1956 году его перевели в организовавшийся в Свердловске УЭМИИТ.

После того как братья списались, Александр Михайлович побывал в Чехословакии.

Сейчас Сергей Александрович

в Советском Союзе. Мы встретили его в Свердловске, на квартире у брата. Они виделись уже второй раз. И все же оба были взволнованы. Расстались юношами. Встретились более сорока лет спустя.

— Все дело в разных специальностях, — шутят они. — Если бы печатались в одних журналах — давно бы нашли друг друга.

Кроме брата, Сергей Михайлович нашел и сестер. Две из них пошли по стопам родителей: Надежда Михайловна — учительница биологии. Софья Михайловна преподает географию. Анна Михайловна — научный работник, кандидат медицинских наук.

Гость много и тепло рассказывал о трудолюбивом наро-

де Чехословакии, о его успехах в строительстве новой жизни. Заговорив о неодинаковых исторических судьбах русского и чехословацкого народа, он привел аналогию из математики:

— задача решалась разными способами, но результат один. Оба теперь строят коммунизм.

Подумал, улыбнулся:

— Мы с Сашей тоже встретились коммунистами, хотя шли разными дорогами. И вступили в партию почти одновременно, сразу после войны.

*Н. Дубинин,
Свердловск.
«Гудок», 1963 г.,
1 сентября*



ехах
зни.
ис-
го и
вел

ми
оба

и-
ти
ти
о,

ь,
:
:
?

Глава третья
«К семейному альбому
прикоснись...»

Иосиф Бродский

СЕМЕЙНЫЙ, СТАРЕНЬКИЙ АЛЬБОМ

*Как черно-белое кино
Мелькают памяти страницы.
Знакомые, родные лица,
Их, многих, нет уже давно.*

...

*Семейный, старенький альбом
С простыми серыми листами,
Уж пожелтевшими местами...
Но сколько судеб помнит он... .*

Людмила Шкилева



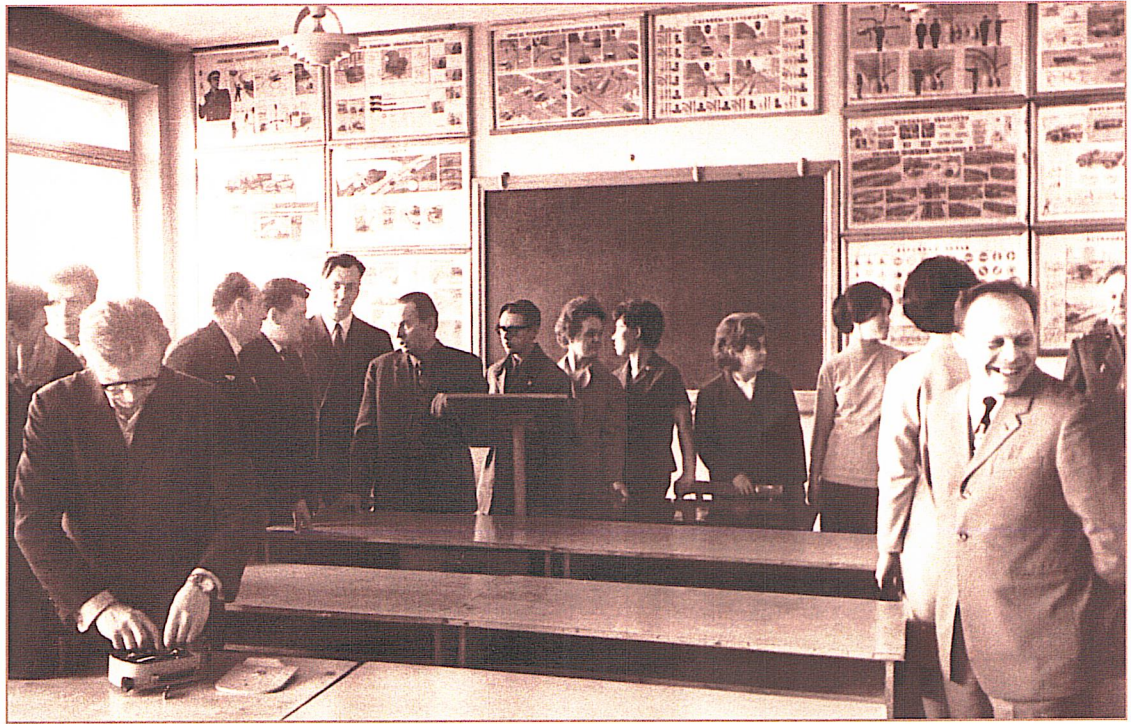
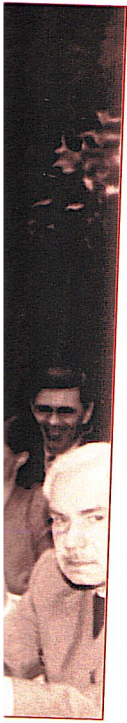




.....
руд...»

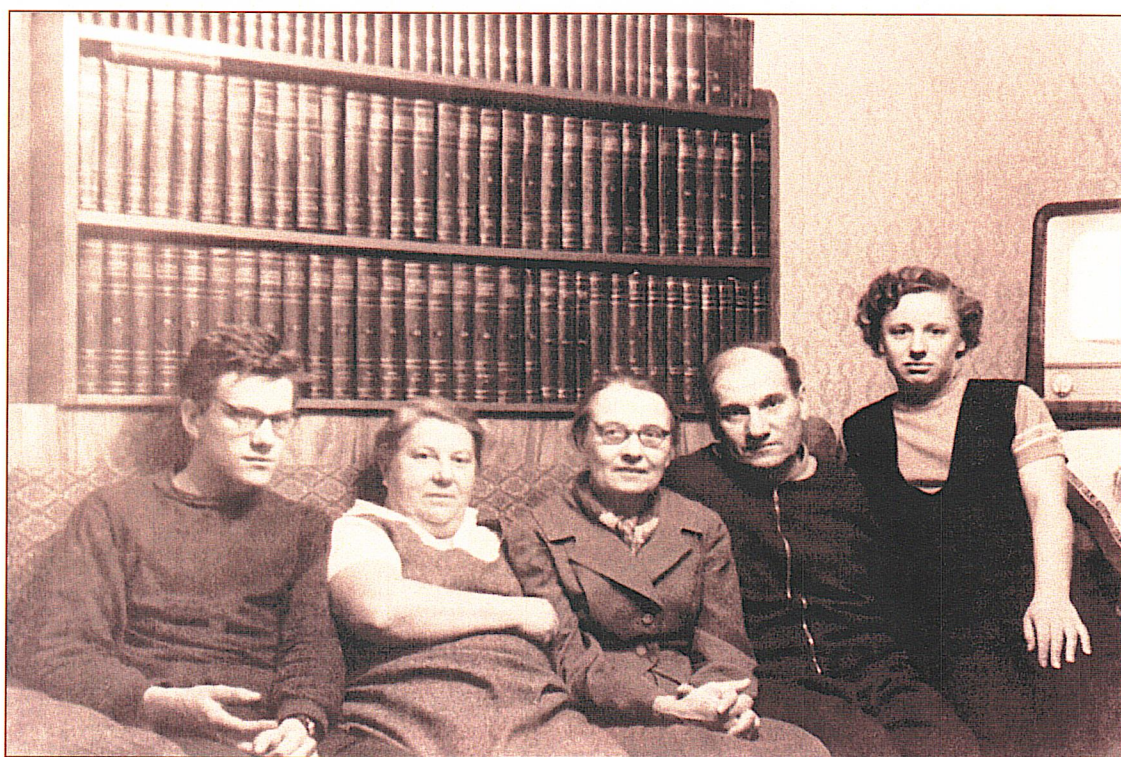
.....
К 100-летию со дня рождения





.....
уд...»

.....
К 100-летию со дня рождения





.....
уд...»

.....
К 100-летию со дня рождения



Награды Родины достоин

24 ноября 1942 года
А. М. Дядькову
была вручена медаль
«За трудовую доблесть»



6 июня 1945 года —
медаль «За доблестный
труд в Великой
Отечественной войне
1941–1945 гг.»



9 июля 1954 года —
орден «Знак почета»



15 сентября 1961 года —
орден Трудового
Красного Знамени



75-00

Информационно-биографическое издание

**ДЯДЬКОВ Александр Михайлович —
жизнь, наука, труд
в документах, очерках воспоминаний**

Подписано в печать 29.01.2008. Формат 60 × 90/8. Бумага мелованная. Гарнитура Georgia.
Печать цифровая. Усл.-печ.л. 4,5. Тираж 100 экз.

Отпечатано в типографии
Уральского государственного университета путей сообщения
Колмогорова ул., 66^б, Екатеринбург, 620034
