

ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА

Издание Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ)

www.miit.ru



Наш полный кавалер

НАГРАДА

Орденом «За заслуги перед Отечеством» I степени награжден советник президента ОАО «РЖД» на общественных началах, почетный доктор МИИТа Геннадий Матвеевич Фадеев.

Торжественная церемония состоялась в Екатерининском зале Кремля, где президент РФ Владимир Владимирович Путин лично вручил награды и дипломы о присвоении почетных званий за выдающиеся успехи в науке, культуре, медицине, производстве и наставничестве 33 лауреатам.

В указе президента РФ сказано, что «Г.М. Фадеев награжден за достигнутые трудовые успехи, активную общественную деятельность». Среди железнодорожников Геннадий Матвеевич первый полный кавалер этого ордена.

Имя Геннадия Матвеевича Фадеева хорошо известно в отрасли. Полвека назад он начинал маневровым диспетчером и дежурным по станции... Вырос до начальника дороги. В разное время возглавлял Красноярскую, Октябрьскую и Московскую железные дороги, был министром путей сообщения России, первым президентом ОАО «РЖД».

Соб. инф.

«Гудок» всегда может рассчитывать на МИИТ

У главной железнодорожной газеты «Гудок» новый главный редактор – А.В. Харнас. Ректор МИИТа Б.А. Лёвин пригласил Алексея Владимировича посетить университет и обсудить векторы сотрудничества отраслевой газеты и крупнейшего транспортного вуза страны.

Знакомство с МИИТом главный редактор и его коллеги начали с визита в мультимодальный центр, о функциональных возможностях которого гостям обстоятельно рассказал заместитель директора ИУИТа по международным связям П.А. Егоров.

После знакомства с музеем МИИТа журналисты «Гудка» встретились с ректором университета Б.А. Лёвиным. Борис Алексеевич рассказал гостям о предстоящих преобразованиях, которые ждут МИИТ в рамках его нового статуса. Переходный период потребует значительных организационных и юридических усилий и рассчитан на два года. Но судя по темпам, которые взяли МИИТ и соответствующие структуры Министерства транспорта РФ, которое становится учредителем нового вуза – Российского университета транспорта, переход от МГУПС к РУТУ может завершиться и раньше.

На встрече зашел разговор и о целевом приеме. Борис Алексеевич подчеркнул его значимость для транспортной отрасли и рассказал о том, как проходила дискуссия о сохранении целевого приема на совещании у главы правительства РФ.

Участники встречи обсудили и перспективы дальнейшего сотрудничества МИИТа и редакции. Борис Алексеевич предложил на регулярной основе публиковать материалы, посвященные проблемам отраслевого образования, а также очерки о лидерах ОАО «РЖД», не забывая при этом рассказывать, какие учебные заведения окончили герои очерков и чему их научили в стенах альма-матер.

Ректор подчеркнул, что публикации на темы образования в столь уважаемом издании всегда вызывают неподдельный интерес у университетского сообщества. Кстати, «Гудок» выписывают все кафедры МИИТа и все его структурные подразделения. Журналисты и впредь могут рассчитывать на поддержку МИИТа и его готовность оказать необходимую помощь в подготовке актуальных материалов, касающихся транспортной, образовательной и научной сферы.

Владислав ЯНЕЛИС

РУТ станет вузом нового типа

Об этом говорил министр транспорта РФ, поздравляя миитовцев с праздником российского студенчества



25 января МИИТ традиционно отметил День российского студенчества. Поздравить миитовцев с праздником приехали министр транспорта РФ М.Ю. Соколов, статс-секретарь – заместитель министра транспорта РФ С.А. Аристов, и.о. руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта В.Ю. Чепец.

Свое приветствие студентам ректор МИИТа Борис Алексеевич Лёвин начал с приятной новости – успешно сессию в этом году сдали 70% студентов. Среди первокурсников, для которых зимние экзамены стали первыми в жизни, со своей задачей справились 60%.

Красной нитью через все выступления прошло создание на базе МИИТа Российского университета транспорта (РУТ). Для этого наш университет перешел из ведения Росжелдора в Министерство транспорта. Борис Алексеевич отметил: «Очень

символично, что сегодня присутствуют Владимир Юрьевич Чепец, который как бы передает бразды правления в Минтранс, и Максим Юрьевич Соколов, который их принимает. Но мы ни в коем случае не потеряем нашего сотрудничества, переведем его на новый уровень».

М.Ю. Соколов поздравил студентов с их праздником и отметил, что после всех преобразований МИИТ должен стать ведущим вузом интеллектуального и инновационного развития в транспортной отрасли и одним из мировых лидеров в сфере транспортного образования. Увеличится объем научно-исследовательских работ, улучшится материально-техническая база, в том числе общежития, испытательные полигоны, тренажерные центры и спортивные комплексы. Министр транспорта выразил надежду, что РУТ станет вузом нового типа, отличной площадкой для развития научных идей. В новом университе-

те сохранятся и продолжат свое развитие экономические, юридические и гуманитарные специальности. Создание РУТа повысит качество подготовки кадров, необходимых для реализации Транспортной стратегии России.

У студентов была возможность задать интересующие их вопросы высоким гостям. Например, иностранных студентов очень волновала проблема прохождения практики. Оказывается, их не берут в ОАО «РЖД». Министр транспорта переадресовал вопрос президенту нашего университета Вадиму Николаевичу Морозову, а от себя добавил, что иностранных студентов, как и всех других, всегда ждут в стройотрядах, особенно на строительстве крымского моста. Еще один вопрос касался будущей востребованности специалистов со знанием китайского языка. Максим Юрьевич заверил, что выпускники со знанием китайского не только будут, но уже нужны отрасли. Студентов волновало и сохранение целевого обучения в новом университете. И министр, и ректор успокоили ребят: целевое обучение на железной дороге – это пример для всех других отраслей, что признали даже на совещании в правительстве РФ. Так что его тоже будут выводить на новый уровень.

Министр транспорта вручил ведомственные награды большой группе миитовцев и лично поздравил двух Татьян (а как же, 25 января – Татьянин день!) – Коноплеву и Вересову с днем рождения!

Лилия ВИНОГРАДОВА

Продолжение темы
на стр. 8



Куба надеется на своих студентов

В первые учебные дни 2017 года МИИТ посетила кубинская делегация в составе заместителя министра транспорта Республики Куба Эдуардо Родригеса Давила и третьего секретаря посольства Республики Куба Анхеля Фернандеса дель Валье.

На встрече с ректором нашего университета Борисом Алексеевичем Лёвиным Эдуардо Родригес Давила сообщил, что уже обсуждал вопросы всестороннего сотрудничества кубинских и российских железнодорожников со статс-секретарем – заместителем министра транспорта РФ Сергеем Алексеевичем Аристовым и первым вице-президентом ОАО «РЖД» Александром Сергеевичем Мишаиным. Цель посещения университета связана с намерением кубинской стороны упрочить деловые контакты с крупнейшим транспортным вузом России и рассмотреть возможность увеличения числа кубинских студентов, которые могли бы пройти обучение в МИИТе.

Заместитель министра подчеркнул, что кубинское правительство возлагает



большие надежды на своих студентов, рассчитывая, что в недалеком будущем они должны занять руководящие должности в железнодорожной отрасли Кубы.

Напомним, что активное сотрудничество между Ку-

бой и Советским Союзом началось в 1960-х сразу после Карибского кризиса. Остров Свободы был на слуху у каждого, о нем говорили все, от Калининграда до Анадыря. Наше сотрудничество продолжилось почти 30 лет. Малень-

кие кубинцы отдыхали в Артеке, на прилавках советских гастрономов появился кубинский сахар.

Мы отправляли на далекий остров автомобили, оборудование, вагоны и тепловозы. До сих пор на

железных дорогах, предназначенных для сезонных перевозок сахарного тростника, можно встретить такой родной нам тепловоз серии ТУ7.

В 1991 году Советского Союза не стало, а через 10 лет, в 2001 году, на Кубе была закрыта последняя военная база России.

Первые кубинцы приехали в МИИТ именно в период Карибского кризиса, здесь они получали железнодорожное образование. Многие сотрудники кубинской железной дороги говорят сегодня по-русски и помнят имена своих преподавателей в МИИТе.

В этом году семь человек с далекого острова поступили на подготовительный факультет. У них за плечами диплом о среднем профессиональном образовании и несколько лет работы непосредственно на кубинской железной дороге.

После встречи с ректо-

ром кубинские гости посетили центр мультимодальных транспортных систем, о задачах и возможностях которого им рассказал заместитель директора ИУИТ по международным связям Павел Егоров. Эдуардо Родригес Давила, на которого центр произвел сильное впечатление, сказал, что «в России умеют растить специалистов».

В очень домашней обстановке состоялась встреча делегации с кубинскими студентами. Они рассказали, как им дается русский, с кем они успели в Москве подружиться, где побывали. Обсуждались и бытовые вопросы. В заключение заместитель министра Кубы подчеркнул: «Правительство республики возлагает на вас большие надежды, и вы должны оправдать их и в будущем принести максимальную пользу своей родине!»

Алексей ПЕТРОВ

Зачем инженеру рабочая профессия

НОУ-ХАУ

Накануне Нового года в Зале торжеств университета 153 студентам ИУИТа вручили свидетельства о присвоении им рабочих специальностей. Квалификацию операторов поста централизации приобрели 20 студентов, составителями поездов стали 76 студентов, профессию приемосдатчиков груза и багажа освоили 23 человека, приемщиками поездов могут теперь работать 34 студента. Для ребят событие знаковое: они еще до окончания обучения вписались в трудовую семью российских железнодорожников.

Практика приобретения рабочих профессий студентами ИУИТа стартовала в 2011 году по инициативе директора института С.П. Вакуленко и распространяется она преимущественно на студентов-целевиков очной формы обучения.

В свое время совместно с департаментом управления персоналом и Центральной дирекцией управления движением ОАО «РЖД» был определен перечень направлений подготовки студентов по самым востребованным рабочим профессиям. В этот список попали три специальности, без которых не может обойтись ни одна дорога: оператор поста централизации, составитель поездов, приемосдатчик груза и багажа.

Для каждой рабочей профессии институт разработал учебные планы и программы профессиональной подготовки студентов, утвердил графики учебного процесса.

Со временем перечень профессий подготовки пополнился еще одним направлением «Приемосдатчик груза и багажа» с присвоением второй (смежной) профессии – «Приемщик поездов».

Сам процесс обучения состоит из трех этапов: теория, сконцентрированная во втором семестре 3-го курса; производственное обучение и квалификационный экзамен.

Производственное обучение студенты проходят в рамках летней производственной практики в структурных подразделениях ОАО «РЖД» в соответствии с договорами о целевой контрактной подготовке. Оно занимает от 120 до 280 часов.

Завершающей фазой процесса освоения программы служит итоговый экзамен, по результатам которого выдается свидетельство установленного образца.

В состав квалификационной комиссии по приему экзаменов по рабочим профессиям по традиции входили представители заказчика – Московской дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД»: во главе с первым заместителем начальника службы движения Московской дирекции управления движением Л.И. Поповым. МИИТ представляла группа руководителей и педагогов во главе с С.П. Вакуленко (председатель комиссии) и проректором по связям с производством Л.И. Васиной.

Результаты квалификационных экзаменов очень неплохие: 52% студентов сдали экзамен на «отлично»; 40% – на «хорошо» и только 8% – на «удовлетворительно».

Всего за 6 лет реализации учебного процесса около 600 студентов получили рабочую профессию.

Основное преимущество программы в том, что она органично встроена в общий действующий план обучения студентов, а это устраняет необходимость организации дополнительного обучения после окончания учебного заведения и облегчает выпускникам трудоустройство в структурные подразделения ОАО «РЖД».

Евгения ПРОКОФЬЕВА,
кандидат техн. наук, доцент,
заместитель начальника
учебного отдела ИУИТ
по производственному
обучению

У бойцов специализированной народной дружины нашего университета стало традицией в канун Дня российского студенчества пройти кратковременную стажировку в подразделениях органов внутренних дел и лично познакомиться с их работой.

В этом году управление на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу организовало высадку студенческого десанта МИИТа в Центре профессиональной подготовки УТ МВД России по ЦФО в подмосковном Подольске и в линейном отделе МВД России в аэропорту Внуково.

Слушатели изучают в центре основы права, криминалистики и специальной техники, тактики несения службы, приобретают навыки оказания доврачебной помощи, владения огнестрельным оружием и приемами рукопашного боя. Студенты МИИТа прошли по учебным аудиториям центра, побывали в кабинете транспортной безопасности, где им показали в действии спецтехнику и досмотровое оборудование, состоящее на вооружении в транспортной полиции. Гвоздем программы стали состязание в стрельбе в интерактивном тире и показательные выступления кинологов транспортной полиции и их четвероногих помощников.

Под занавес в учебном центре был организован матч по волейболу между студентами и слушателями центра. Со счетом 3:0 победу одержали митовцы. Нам были вручены Кубок победителя и почетная грамота начальника ЦПП УТ МВД России по ЦФО.

Как работает «Папилон»



В аэропорту Внуково митовцам продемонстрировали элементы работы транспортной полиции в одном из крупнейших аэропортов нашей страны.

Экскурсия началась в зале вылета аэропорта, где нас познакомили с процедурой прохождения регистрации пассажиров и багажа. Побывали мы и в дежурной части ЛО МВД России в аэропорту Внуково. В этом помещении за бронированным стеклом и массивной металлической дверью осуществляется руководство всеми сотрудниками, заступающими на дежурство, сюда же стекается вся оперативная информация.

Сотрудник экспертно-криминалистического отделения рассказала о применяемых методах исследования наркотических средств, продемонстрировала, как по отпечаткам пальцев при помощи автоматизированной дактилоскопической информационно-писковой системы «Папилон» за

считанные секунды можно установить личность подозреваемого. Ребятам показали, как проводятся исследования денежных знаков и документов, снабженных специальными защитными средствами.

Студент группы ТПЭ-511, народный дружинник Сергей Самсонов, награжденный в этом году благодарностью министра внутренних дел России, от лица всех митовцев поблагодарил УТ МВД России по ЦФО, общественный совет и руководство специализированной народной дружины МИИТа за предоставленную возможность на практике познакомиться со службой в транспортной полиции.

Отметим, что сегодня в рядах народных дружинников МИИТа есть отлично подготовленные ребята, которые по окончании университета хотят связать свою жизнь со службой в транспортной полиции. А это значит, что студенческий десант работает.

Андрей СТЕПАНОВ

8 февраля в нашей стране отмечается День науки. Именно в этот день, 8 февраля 1724 года, Петр I подписал указ об основании Академии наук и художеств. Накануне этого праздника мы хотим рассказать о достижениях ученых нашего университета.

От идеи до внедрения – один грант

Закончен прием заявок на получение грантов в конкурсе, проводимом Российским фондом фундаментальных исследований (РФФИ) в интересах ОАО «РЖД».

Ученые нашего университета принимают активное участие в этом конкурсе с 2012 года. Наибольших успехов мы добились в 2013-м, когда из 14 грантов, выданных всем вузам железнодорожного транспорта, МИИТ получил шесть!

Среди руководителей тем, признанных победителями, были ректор МИИТа Б.А. Лёвин («Мониторинг критических ситуаций на железнодорожном транспорте с помощью беспилотных ле-

тательных аппаратов»), директор ИТТСУ П.Ф. Бестемьянов («Научные основы ресурсосберегающей технологии для интеллектуальной системы управления движением поезда») и другие ученые МИИТа.

Как рассказал «ИТ» координатор РФФИ от нашего университета, ведущий инженер управления научно-исследовательской работы Роман Александрович Ефимов, в этом году интерес к конкурсу среди наших ученых значительно вырос. Если в 2013-м в конкурсе приняли участие около 100 сотрудников МИИТа, то в этом году количество участников превысило 250. Среди отправивших заявки есть и маститые ученые с

именем (до оглашения результатов не будем называть их фамилии), а также студенты и аспиранты, серьезно занимающиеся научными исследованиями.

Всего наш университет подал на конкурс 32 заявки, причем наибольшую активность проявили научные сотрудники РОАТ, ИТТСУ, ИУИТ, ИПСС и ИМТК.

По словам проректора по научной работе и инновациям Алексея Михайловича Давыдова, одна из особенностей этого конкурса в том, что ученые сами являются авторами заявок и в инициативном порядке формируют тематику будущих фундаментальных исследований. Важно также, что конкурсная система по-

буждает исследователей к постоянной высокой творческой активности.

По установленным правилам на гранты могут претендовать как один ученый, так и научный коллектив (до 10 человек). Можно подавать и совместные заявки с различными предприятиями и фирмами. Так, например, в этом году специалисты МИИТа готовы выполнить исследования с Институтом проблем транспорта и Союзом строителей России.

Причем целевым образом финансируется именно группа ученых, выполняющая одобренный экспертами РФФИ проект, а не организация в целом. То есть ученый сам



решает, на что истратить полученные финансовые ресурсы. Неизменным условием предоставления гранта остается обязательство научной группы опубликовать результаты исследований и сделать их общественным достоянием.

В этом году расширилась и тематика направлений научных исследований. Гранты будут выдавать не только на изучение вопросов безопасности, инфраструктуры, экологии и ресурсосбережения, но и на исследование высоко-

скоростного и тяжеловесного движения, а также на разработку новых видов транспорта (в т.ч. магнитолевитационного).

Итоги конкурса будут подведены в начале весны.

Редакция «ИТ» желает успехов всем нашим ученым, подавшим заявки на конкурс в Российский фонд фундаментальных исследований. Ведь от результатов их научной работы во многом зависит дальнейшее развитие отечественного железнодорожного транспорта.

Наталья КУРСКАЯ

ЮБИЛЕЙ

О жизни Виктора Геннадиевича Галабурды можно написать большую книгу. Мало чья научная, педагогическая и человеческая биография вместила в себя столько исканий, открытий, прорывов и высокого учительства. Он прожил свои восемь десятилетий честно и ярко, как живут истинные подвижники, труженики и новаторы. И когда, если не в такую знаменательную дату, вспомнить жизненные вехи этого интереснейшего человека и ученого.

Виктор Геннадиевич родился 2 января 1937 года в Киеве в рабочей семье. Отец – водитель трамвая, мать – уборщица в детском саду. В первые дни Великой Отечественной войны он с матерью переехал в село Веселиновка Киевской области. Отец ушел на фронт и не вернулся. Военное лихолетье и трудности сельской жизни в юном возрасте закалили его характер, приучили к труду и ответственности. Окончив сельскую школу с отличием, он в 1952 году поступает в Киевский железнодорожный техникум материально-технического снабжения. После окончания учебы в 1955 году его направляют на Свердловскую железную дорогу экономистом известково-го завода на ст. Мурзинка. Здесь он получил первый опыт общественной работы – был избран председателем завкома профсоюза предприятия.

С 1956 по 1959 год Виктор Геннадиевич проходил службу в рядах Советской армии на Дальнем Востоке – в Приморском крае. Но началась его военная служба в Казахстане на уборке пер-

Орбита мудреца



Юбилера поздравил директор ИЭФ В.П. Чуприков

вого целинного урожая.

После службы в армии в 1959 году поступил в МИИТ на инженерно-экономический факультет по специальности «Экономика и организация железнодорожного транспорта». Особенность учебы в течение первых двух лет в тот период заключалась в сочетании занятий и практической работы на транспорте (по системе день учебы – день работы). Виктор Геннадиевич работал стрелочником, сцепщиком вагонов, коммерческим весовщиком на станции Москва – Киевская-Сортировочная.

На третьем курсе Виктор Галабурда был избран секретарем комсомольской организации факультета – огромная ответственность и высокое доверие товарищей. Он личным примером доказывает, что идти в науку никогда не рано – активно участвует в работе студенческого научного общества, выступает с докладами об экономической эффективности использования ци-

стерн-цементовозов. Тема его дипломного проекта была посвящена оптимизации грузопотоков с использованием экономико-математических методов.

При этом его хватает на все – Виктор организует художественную самодеятельность, сам увлекается театральным искусством, возглавляет факультетские турпоходы и очень много читает.

После окончания института с отличием, получив квалификацию инженера-экономиста путей сообщения, Виктор Геннадиевич был оставлен на кафедре «Экономика транспорта» МИИТа в должности стажера-исследователя. Но его общественная деятельность на этом не прерывается.

Виктор Геннадиевич активно участвует в организации студенческих строительных отрядов, восстанавливающих разрушенный землетрясением Ташкент, работающих на строительстве железнодо-

рожных линий Архангельск – Карпогоры, Шушь – Кия – Шалтырь (Красноярский край), Балхаш – Саяк (Каззахстан). А еще были поисковые студотряды, которые вели раскопки на местах сражений Великой Отечественной, где держали оборону в 1941–1942 годах миитовцы. В те годы в ДК МИИТа особой популярностью пользовались творческие соревнования между факультетами, организатором которых был студент МИИТа энергетического факультета Александр Масляков.

В 1969 году Виктор Галабурда поступает в аспирантуру при кафедре «Экономика транспорта» и работает над кандидатской диссертацией по проблемам рационализации перевозок грузов и взаимодействию видов транспорта. В 1972 году он успешно защитил кандидатскую диссертацию.

Научную работу Виктор Геннадиевич совмещает с обязанностями заместите-

ля декана ИЭФ по науке (на общественных началах), ведет занятия со студентами по экономической географии транспорта и по единой транспортной системе. В тот же период он становится соавтором учебников «Экономическая география транспорта» «Единая транспортная система» и «Экономика железнодорожного транспорта».

В 1985 году В.Г. Галабурда публикует монографию «Оптимальное планирование грузопотоков» (15 п.л.), а в 1986 году участвует в издании учебника для вузов «Основы взаимодействия железных дорог с другими видами транспорта».

Тема его докторской диссертации была посвящена проблемам оптимизации планирования грузопотоков (научный консультант профессора И.В. Белов). Ученая степень доктора экономических наук была присвоена Виктору Геннадиевичу в 1989 году, а вскоре он уже профессор кафедры «Экономика транспорта».

В эти годы Виктор Геннадиевич активно участвует в работе научно-технического совета Министерства путей сообщения СССР, выступает с докладами на научно-технических конференциях, публикует более 100 научных работ и статей.

В 1992 году профессор Галабурда публикует первое учебное пособие по новому направлению «Маркетинг на транспорте». Разработки Виктора Геннадиевича используются в системе фирменного транспортного обслуживания в ОАО «РЖД», в научных исследованиях и в подготовке специалистов по но-

вому направлению «Маркетинг на транспорте».

Под его научным руководством подготовлено 22 кандидата и четыре доктора экономических наук, в т.ч. три кандидата наук для Вьетнама, по одному кандидату для Китая и Алжира.

И еще об итогах. Профессором Галабурдой опубликовано около 200 научных работ, в т.ч. шесть монографий, более 20 учебников и учебных пособий.

В настоящее время под его редакцией вышел новый современный учебник «Управление транспортной системой». Он академиком Академии транспорта России (с 2001 года), активный участник формирования плана работ этой важной общественной научной организации.

Виктор Геннадиевич – почетный профессор МИИТа, награжден знаком «Почетный железнодорожник», носит титулы почетного работника высшего профессионального образования РФ, почетного работника транспорта России.

Виктор Геннадиевич Галабурда продолжает активно работать на благо университета, участвует в научной работе кафедры, готовит аспирантов и магистрантов. Он живет полной жизнью, которой можно только по-хорошему завидовать. И мы, его сподвижники и коллеги, гордимся тем, что волею судьбы оказались в орбите этого мудрого человека и выдающегося ученого.

Наталья ТЕРЕШИНА,
профессор,
заведующая
кафедрой «Экономика
и управление
на транспорте»

Волонтеры ставят высокие цели

В наше время непросто сохранить в своих сердцах светлые лучи добра, а ведь это одно из самых важных человеческих качеств! Для тех, кто хочет поделиться своим теплом, и существуют волонтерские организации. Ведь помогая другим, мы делаем этот мир чуточку лучше.

В прошлом году, после того как был сформирован новый состав студсовета ИТТСУ, мне оказали высокое доверие – назначили руководителем волонтерского сектора и организации «Территория доброты». Планируя работу на будущее, хочу подвести некоторые итоги нашей деятельности.

В прошлом году волонтеры «Территории доброты» часто приезжали в гости в Новогуровскую спецшколу-интернат. Для детей мы устраивали мастер-классы по танцам, вокалу и театру, квест по мотивам комиксов. В канун Нового года мы подготовили для них праздничное представление, после которого вручили детям подарки. Кроме того, волонтеры ездили в приюты для бездомных животных, в которых ремонтировали вольеры, гуляли с животными, также мы приобрели для приюта все необходимое.



Помимо этого, мы проводили акции с целью воспитания у молодежи чувства патриотизма. Одна из них была приурочена к Дню Победы. Наши активисты вышли на площадь города с цветами, которые дарили ветеранам Великой Отечественной войны. А осенью мы привели в порядок могилы ветеранов на Люблинском кладбище.

Самым масштабным мероприятием, на мой взгляд, стала акция «Дети России – детям Донбасса», в рамках которой студенческий совет ИТТСУ оказал гуманитарную

поддержку колледжу в Донецкой области.

В 2017 году мы хотим продолжить эту работу. В планах волонтеров «Территории доброты» – посещения домов ветеранов и приюта для бездомных животных «БИМ-Отрадное». Хотим взять под свою опеку детские дома в ближайшем Подмосковье и провести патриотические акции.

Не сомневаюсь, что у нас все получится, потому что у меня есть великолепная команда единомышленников! Многие ребята не первый год принимают участие в наших волонтерских акциях, но есть и те, кто только начинает на этом поприще. Радует, что к нам пришло много новых ребят, желающих помогать другим. Считаю, что они не только отлично вольются в коллектив, но и принесут новые идеи.

Наша организация ставит перед собой самые высокие цели, реализовать которые сможет только сплоченная команда. Творить добро не по указанию, а по зову сердца – вот что объединяет нас в «Территории доброты».

Дмитрий КАЛИНИН,
ТБЖ-211

Тележки возьмут под контроль

НАУКА

Учёные кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство» испытали радиационное оборудование, способное повысить качество диагностики железнодорожной техники.

Известно, что в изломах деталей тележек грузовых вагонов имеются внутренние дефекты. Но для их контроля в настоящее время нет диагностического оборудования ни на предприятиях-изготовителях, ни у ремонтных служб.

По мнению доцента кафедры Владимира Валентиновича Маловичко, для выявления опасных дефектов необходимо использовать радиационный контроль, который позволяет выявить и визуализировать большую часть внутренних дефектов деталей.

Проведенные исследования показали, что применение радиационного контроля позволит решить ряд важных задач по повышению надежности литых деталей тележек вагонов. При этом ученые проверяли фрагменты надрессорных балок и боковых рам с нагрузкой 23,5 и 25 тонн, а также специально разработанные для этого испытательные образцы, моделирующие дефекты разного типа и размеров.

Как установили в ходе исследований сотрудники кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство», слишком большая толщина деталей тележек (до 80-100 мм) не позволяет просвечивать их обычными рентгено-

скими трубками. Решить эту задачу можно только с помощью более современных и мощных устройств, например, ускорителя электронов – бетатрона производства Томского политехнического университета. Причем значительная часть контроля может быть автоматизирована.

Ученые установили, что при использовании радиационного неразрушающего контроля поддаются выявлению и крупные внутренние дефекты, и дефекты небольших размеров. На их взгляд, это лишнее подтверждает перспективность внедрения метода радиационного контроля деталей и узлов техники на железнодорожном транспорте.

По мнению В.В. Маловичко, в качестве первого шага на сети целесообразно создать пункт радиационного контроля на базе одного из литейных заводов или специализированного диагностического центра. Его можно будет использовать не только для диагностики оборудования, но и для отладки технологии литья при освоении новых моделей тележек, для создания каталога возможных дефектов с их систематизацией по степени опасности.

Реализация этих предложений отраслевыми учеными позволит значительно улучшить качество диагностики узлов и деталей подвижного состава. Это, в свою очередь, поможет повысить безопасность движения поездов на отечественных железных дорогах.

Наталья КУРСКАЯ



Александра Зорова



Денис Берлюков

Алло, мы нашли таланты!

Совсем скоро в МИИТе состоятся конкурсы «Щит и меч» и «Мисс МИИТ». Участникам придется очень непросто, но еще сложнее будет судьям, ведь столько талантливых, спортивных, эрудированных и остроумных юношей и девушек нет ни в одном транспортном вузе нашей страны, и выбрать лучших будет задача не из простых.

В Институте транспортной техники и систем управления уже провели аналогичные конкурсы и определили победителей. В этом году «Мистером ИТТСУ» стал активист и спортсмен Денис Берлюков, а «Мисс ИТТСУ» – участница кол-

лектива UpGrade, талантливая танцовщица, студентка, комсомолка и просто красавица Александра Зорова!

На конкурсе «Мистер ИТТСУ» меня поразило то, что парни без тени сомнения брали за основу самые необычные образы и с юмором и талантом делали из них настоящее шоу. Больше всего зрителям понравился Денис Берлюков в образе Эль Зорро. А его лошадь по праву достойна места на лучших скачках мира! Неслучайно кроме титула победителя Денис получил еще и приз зрительских симпатий. Правда, стоит отметить, что до-

стойную конкуренцию ему составил Сергей Тарасов.

Очень решительно была настроена на победу и наша мисс – грациозная и обворожительная Саша Зорова. Представленный ею образ Али Мэрилин Роуз был единогласно признан лучшим и членами жюри, и собравшимися в «Скворечнике» многочисленными зрителями.

Хочется пожелать Денису и Александре достойно выступить на общеуниверситетских конкурсах. Пусть им сопутствует удача!

Артем ЯКОВЛЕВ,
ТСТ-311

СПОРТ

Алену лучше не сердить

Если мальчиков в детстве часто отдают в секции борьбы (считается, что это повышает у них самооценку), то девочек, как правило, отводят на танцы или на гимнастику. На борцовском ковре встретить слабый пол почти нереально. Но судьба свела меня с удивительной девушкой, очень милой и хрупкой внешне и невероятно сильной внутренне.

У меня до сих пор в голове не укладывается мысль: «Как это хрупкое создание весом 44 кг сумело стать чемпионом Москвы по дзюдо и при этом успешно осваивать самый сложный курс по автоматике, телемеханике и связи на железнодорожном транспорте?» Но ведь все у Алены Осиповой получается: она учится в ИТТСУ на 2-м курсе и вот уже 12 лет занимается искусством дзюдо.

Мало кто знает, что дзюдо – это

не только японское боевое искусство, но и философия, и спортивное единоборство без оружия, созданное в конце XIX века на основе дзюдзюцу японским мастером боевых искусств Дзигоро Канно.

В отличие от бокса, карате и других ударных стилей единоборств основой дзюдо являются броски, болевые приемы, удержания и удушения в партере. Удары и часть наиболее травмоопасных приемов изучаются только в форме ката. От других видов борьбы (греко-римская борьба, вольная борьба) дзюдо отличается меньшим применением физической силы при выполнении приемов и большим разнообразием разрешенных технических действий.

Алена уже более 10 лет тренируется у одного тренера – Сергея Юрьевича Ленточникова, именно

его она называет своим учителем. В миитовской сборной с Аленой занимаются Владимир Ансарович Минаханов и Усман Магомедович Муслимов.

За 12 лет на стеллажах Алены комнаты накопилось множество наград – от грамот и дипломов за участие до кубков за призовые места на городских соревнованиях. Недавно к ним прибавился еще один – Алена стала победителем Кубка Москвы по дзюдо среди юниоров.

Я не мог не спросить, почему такая хрупкая девушка выбрала себе такое нелегкое хобби.

– На самом деле я даже точно не могу сказать, почему именно дзюдо. Кажется, я стала ходить в секцию с кем-то просто за компанию. Сейчас это стало неотъемлемой частью моей жизни, моей философией. Почти каждый день

я тренируюсь, устаю, но четко понимаю, что уже не могу без этого.

– А почему тогда МИИТ, а не, к примеру, Институт физической культуры и спорта? К тому же такая сложная техническая специальность, не мешает ли учеба тренировкам?

– Я знала о МИИТе с самого детства, и уверена, что именно здесь смогу получить хорошее образование и реализовать свои спортивные амбиции. За полтора года в миитовских стенах я ни разу не пожалела о своем выборе. И специальность моя очень перспективная, к тому же мне она по душе.

В заключение мне остается лишь пожелать Алене новых спортивных высот и не свернуть с избранного курса. И последнее – я очень не завидую тем, кто вздумает рассердить эту девушку.

Алексей ПЕТРОВ





Совсем недавно группа студентов ИЭФ вернулась из Франции. Ребята выезжали по программе академической мобильности ERASMUS+. Кандидатуры Ирины Добрицы, Павла Фролова, Максима Проценко и Дениса Разинкина были одобрены комиссией Европейского союза. Возможность открыть французские горизонты у МИИТа появилась в рамках реализации двустороннего соглашения о сотрудничестве с университетом Валансьена и Эно-Камбрези.

Рассказывает Ирина Добрица:

— Когда прекрасным летним утром мне позвонили из института с предложением — в грядущем семестре отправиться на обучение во Францию, я жарила яичницу. Сказать, что я была удивлена, — ничего не сказать. Яичнице было суждено подгореть. Сдерживая волнение, ответила, что подумаю, поговорю с родителями, приму решение и перезвоню. Но в тот момент я уже знала — конечно, я еду. Где там мой чемодан? Я думаю рассказывать о том, какое преимущество дает обучение за

границей, не стоит, все и так это прекрасно понимают. Да и кто из нас не мечтал «увидеть Париж и умереть»?

За время сборов и оформления документов ребята успели подружиться, и в свое путешествие за знаниями 29 августа ребята вылетели уже сплоченной командой.

Обучение начиналось с середины сентября. Две недели были в запасе, чтобы освоиться в небольшом, но подвергнутом мощному рестайлингу городе Валансьен. Студентов поселили в общежитии в пяти минутах ходьбы от университета.

Жить и вести хозяйство полагалось по одному в комфортабельных комнатах метражом около 22 квадратных метров, с встроенной кухней, ванной и туалетом. Все удовольствие стоило 325 евро в месяц и, помимо общежития (хотя выглядело оно как неплохой отель), включало пользование спортивными площадками, посещение секций и бассейна. Не дешево для студента, но со стипендией 850 евро ребята не чувствовали себя обиженными судьбой.

В соответствии со своей специальностью по программе ERASMUS+ наша четверка оказалась на факультете «Бизнес-администрация». Вместе с ними в учебной группе собрались грызть гранит науки еще 10 ребят из Швеции, Италии, Марокко и Польши.

— На первую же дискотеку, — рассказывает второкурсник Максим Проценко, — я надел майку с изображением Владимира Владимировича Путина, чтобы было понятно, откуда я. Это сразу сделало меня весьма заметным на вечеринке, и уже через пару часов новые одногруппники, не стесняясь, фотографировались с нашим политическим лидером, ну а я грелся в лучах его славы.

Втянуться в учебу оказалось не так-то просто. То,

что излагали преподаватели, студенты сначала в уме переводили с английского на родной язык, а уже потом осмысливали. Времени на раздумья было немного, ведь пары проводились в форме живой беседы.

Вот реплика на эту тему Павла Фролова:

— Педагоги всегда насыщали свои лекции современными примерами. Минимум теории, максимум практики. Как только в СМИ появилась информация о проблемах с налогами футболиста Лионеля Меси, на очередной паре по налогообложению мы сразу же стали разбираться в финансовых делах нападающего «Барселоны». У нас бы так!

Чтобы отстоять честь МИИТа на родине мушкетеров, Ире, Павлу, Максиму и Денису приходилось уделять учебе большую часть своего свободного времени. Наши студенты корпели над статьями, таблицами, анализами и переводами даже в ущерб сну, чем немало удивляли одногруппников.

Делясь впечатлениями о Франции, ребята честно признались, что лягушачьими лапками их в столовой почему-то не кормили, зато за 3,5 евро можно было взять суп, картошку, котлеты, макароны, овощные салаты и тому подобное. Де-

серты к чаю, которые были включены в стоимость обеда, поразили своим разнообразием: тартинки с заварным кремом, шоколадные пtifуры, домашние шоколадные трюфели, профитролы с апельсиновым желе. И это в обычном студенческом кафетерии!

Каждую субботу руководство университета Валансьена организовывало для иностранных студентов экскурсионные поездки в известные своими достопримечательностями места. И это на целый день и, что важно, с бесплатным питанием.

Как-то раз на каникулах наши ребята решили самостоятельно посетить Амстердам. Сев на автобус в городе Лиле, они смело отправились на встречу с полотнами Ван Гога, Рембрандта, Музеем мадам Тюссо и прочим изюминкам Амстердама. Через 4 часа они были уже в пункте назначения. Тяга к прекрасному оказалась настолько велика, что за три дня путешествия прошли 55 километров по этому городу, так насчитали их мобильные телефоны.

— Все бы закончилось так же замечательно, как началось, если бы кто-то из нас не забыл паспорт в общежитии, — сообщает мне

по ходу интервью Павел Фролов. Как оказалось, чтобы сесть в Амстердаме в автобус на Лиль, нужно было иметь при себе сей документ. Миитовцы не бросили боевую подругу и вместе с ней проделали путь домой (14 часов), на перекладных, сменив 4 вида транспорта, и пешком пересекли границу. Увы, не вполне легально.

Сдав все экзамены на «отлично», команда вернулась в Москву в неполном составе — Денис Разинкин продолжил обучение в Валансьене и собирается вернуться в Москву не раньше конца следующего семестра. Зато, подружившись с коренными итальянцами, Ира, Павел и Максим планируют отправиться к ним в гости на майские праздники в Палермо. Обязательно запасутся майками с президентом РФ, о чем просили итальянцы, и матрешками. Ну куда же без них?!

И последнее. По признанию ребят, семестр во Франции дал им необычайно много очень актуальных знаний по их специальности. И они просили меня написать следующее: «Все, кому может представиться шанс пройти обучение за границей, должны этим шансом воспользоваться. Другой вариант не обсуждается».

Епишкиных должно быть много

Руководить одной из ведущих кафедр ИЭФ, учить будущих топ-менеджеров по персоналу, писать докторскую диссертацию, эффективно решать самые сложные проблемы порой проще, чем ответить на вопрос семилетнего сына: «Папа, а чем ты занимаешься на работе?»

Это на собственном опыте ощутил один из самых молодых заведующих кафедрой в МИИТе Илья Анатольевич Епишкин. Почему я решила о нем написать? Потому что интересно писать о людях, которые по-настоящему вдохновляют. Епишкин вдохновляет.

Итак, все знают, что МИИТ всегда идет навстречу добросовестным студентам-активистам. Исключением Епишкин не стал. В 2002 году после окончания университета по специальности «Экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)» с «Серебряным знаком» Илья Анатольевич продолжил карьеру в должности стажера-исследователя на своей кафедре.

Спустя девять лет (согласитесь, это совсем немного) Илья Епишкин возглавил кафедру «Экономика труда и управление человеческими ресурсами». Сейчас ему 36 лет, он мэтр, активно занимается научными исследованиями, ведет учебно-методическую работу, является членом Ученых советов МИИТа и ИЭФ, координатором двух программ МВА и преподает четыре предмета. Но сегодня речь пойдет не об этом.

Илья Анатольевич воспитывает

троих детей. Постараемся разобраться, для кого быть примером труднее — для сотен студентов или для своих детей?

Но сначала немного семейной истории. С женой Юлией они начали встречаться еще в 1999 году. Оба из небольшого посёлка в Липецкой области с литературным названием Лев Толстой. Окончив университет, Илья Епишкин помогает Юлии устроиться работать бухгалтером в поликлинику МИИТа. В 2003-м они играют студенческую свадьбу на своей малой родине. Через два года на свет появилась дочь Валерия. Из роддома Илья Анатольевич отвез жену и дочь в общежитие №5 МИИТа на ВДНХ. Комната №602 стала первым домом для молодой семьи.

Вскоре они решили, что Епишкиных должно быть много, и в 2009 году родился Савелий, а в 2013-м — Таисия.

Я думаю, что читателя очень интересует вопрос, как совмещать семью и карьеру?

И.А. Епишкин: Чтобы жить полной жизнью, не обделять вниманием своих любимых, успевать качественно выполнять свою работу, надо уметь продуктивно распоряжаться собственным временем. Это я понял еще лет шесть назад. Когда в семье трое детей, спонтанность уходит на задний план. Честно признаюсь — я составляю расписание своих дел, накидываю примерный план действий на следующую неделю. Ругаю себя за то, что иногда



на выходных не могу полностью абстрагироваться от работы. Бывает, встаю рано, и, пока домашние спят, сажусь за компьютер.

Очень важно, когда близкие понимают — все, что ты делаешь, ты делаешь для них, и прощают тебе пару телефонных разговоров с коллегами в воскресенье или проверку курсовой, сданную в последний момент «отличником».

Поначалу мы с женой читали много литературы о воспитании детей, спорили о разных методиках. Все-таки три человека, три гражданина своей страны, три личности — это большая ответственность. Существует мнение, что не стоит воспитывать своих детей, следует воспитывать себя, ведь дети обязательно вырастут похожими на родителей и переймут и их привычки, стиль мышления, образ жизни. Воспитание детей на собственном приме-

ре — лучшая методика, на этом мы и сошлись.

Отношения мужчины и женщины в семье, разделение обязанностей, субординация между членами семейства — все это фиксируется ребенком, пусть неосознанно, а затем становится его картиной мира, базисом для становления личности. Именно поэтому очень важно правильно вести себя в семье, внимательно относиться к родным, заботиться о них, поддерживать друг друга.

Когда в детском саду на вопрос, кем ты хочешь стать, все дети отвечали: космонавтом, балериной, врачом, актрисой и т.д., мой Савелий ответил: продавцом. Я не сильно расстроился, ведь продавать можно технологии, свое творчество, да и просто необходимые людям вещи, главное — не торговать своими принципами.

На сегодняшний день распорядок дня Епишкиных таков: подъем в 6 утра. В 7 Илья Анатольевич со старшими детьми выезжает в сторону центра, заводит их в школу №1414 и едет в МИИТ. Младшую, Таю, водят в садик в том же районе. Так как Лера и Савелий после уроков остаются на внеклассные занятия (Лера увлекается танцами, а Савелий — самбо), домой они возвращаются уже ближе к вечеру вместе с папой. Ужинать стараются все вместе. И при всем при этом наш Епишкин находит время поиграть в футбол, пробежать пару километров, поплавать в бассейне.

Илья Анатольевич бегло говорит на английском языке, ездит в командировки в англоязычные страны и не только. Савелий и Валерия в столь юном возрасте тоже могут объясниться на иностранном языке. Пройдет совсем немного времени — и на языке Шекспира заговорит и маленькая Тая.

В летнее время дети семьи Епишкиных отправляются в Липецкую область. Бабушки и дедушки каждый год с нетерпением ждут, когда зазвенят голоса любимых внучат, а дом наполнится игрушками, книжками и любопытными вопросами внучат.

«Ученик — это не сосуд, который нужно наполнить, а факел, который нужно зажечь», — считает Илья Анатольевич и руководствуется этим принципом неукоснительно и в отношениях со своими детьми, и со студентами.

День всех влюбленных – это про всех про нас. Нет человека, который никогда не испытывал этого чувства. Кого-то оно ведет через всю жизнь, кого-то озаряет пусть непродолжительным, но ярчайшим светом. МИИТ соединил судьбы великого множества людей. Кто-то нашел свою половинку в учебной аудитории, кто-то – в одном из бесконечных коридоров вуза, кто-то – на дискотеке, да мало ли где можно ощутить первый трепет от случайного взгляда. Эта страница о том, как это происходит и какое получает продолжение.

Любовь, похожая на жизнь

Они познакомились, когда Владимиру было 28, ей – 23. Уже не дети и кое-какое представление о светлых и темных сторонах жизни имели. Он единственный сын мамы, привыкший к комфорту, немного избалован. Она приспособлена к быту намного лучше, знала цену мужского внимания, дефицита в кавалерах никогда не ощущала.

Возможно, их знакомство и не пошло бы дальше рамок обычной интрижки, но был ряд обстоятельств, которые выстраивали другой вектор их отношений.

1995 год. Владимир Флягин – начальник сектора вычислительного центра МИИТа, продвинутый программист. Зарплата выше профессорской (программисты в те времена ценились больше, чем когда-либо). Правильные черты лица, спортивное телосложение, открытая улыбка.

гласил ее на танец. Медленный. Так все и началось... Наверное, им просто не хватало в жизни друг друга.

Спрашиваю Владимира, чем она его пленила? Задумывается, видимо, не был готов к такому вопросу. Потом говорит: «Яркая женщина, решительная, рассудительная, отлично готовила (вот они, истинные мужские критерии!).»

В общем, вскоре Татьяна оказалась в положении. Стоял май месяц. За два дня до родов он предложил съездить за город – там все цветет, красота невероятная. Поехали. А поскольку было очень жарко, отправились купаться. Нет, ну это нормально в ее положении?! И где была тогда ее рассудительность?

Она родила сына. У мальчика сразу обнаружили проблемы со здоровьем. Владимир переехал жить к

какие-то особенно приятные события, ведь больше 20 лет вместе. Конечно, были, отвечают. Прошу каждого рассказать об одном таком моменте.

Владимир: «Когда Лешке надо было идти в первый класс, мы вдруг решили отправиться в Сочи. Хоть на три дня. Плацкарт был у нас бесплатный. Доплатили за полное купе и с шиком поехали. Чудно провели три дня. Больше не получалось. Зато каждая минута тех дней была наполнена радостью и любовью».

Татьяна: «Как-то лет 15 тому назад заикнулась о том, что мечтаю о шубе. Прошло несколько дней и Володя сказал: «Поехали шубу покупать». Я говорю: «Да ладно, я и без нее проживу». Нет, говорит, это решено, поехали. И он подарил мне шубу – нутрия с песцом. Длинную, невероятно красивую. Истратил свои накопления. Такие покупки женщины не забывают».

Владимир до сих пор работает в управлении информации на ведущих ролях. Татьяна преподает в ИЭФ, заканчивает кандидатскую диссертацию. Их сын Алексей учится в ИУИТе на 3-м курсе на специальности «Транспортный бизнес и логистика», дочери 11 лет. У них все хорошо. По-настоящему хорошо. Теперь я это знаю точно. Почему?

Позвонил непосредственному начальнику Владимира Василию Борисовичу Шационку. Так, мол, и так, хочу написать о Флягиных как о муже и жене. Скажите мне, Василий Борисович, они искренне любят друг друга? «Да! – воскликнул Василий Борисович не раздумывая. – Любят и даже очень. Это видно невооруженным глазом. Пишите о них смело».

Вот такая простая человеческая история. Про любовь. Мог бы добавить к ней еще много чего. Например, про то, как они ухитряются никогда не ссориться и в любой сложной ситуации ищут компромисс. Или про то, как она всю жизнь учила его готовить, да так и не научила. Про то, как сохранили верность друг другу, хотя соблазнов вокруг было полно. Впрочем, лучше поставлю многоточие. Жизнь продолжается!

Владислав ЯНЕЛИС



Татьяна только-только появилась в ВЦ, перешла из другой миитовской структуры, студентка вечернего отделения специальности «Обеспечение вычислительной техники и автоматизированных систем». Внешностью природа не обидела – высокая, стройная, женственная.

Он в ее глазах – гуру, профессионал высочайшего класса, знает что-то такое, что нормальному человеку не дано. Да еще красавец. Ну как тут устоять! На каком-то дне рождения (отмечали на работе) Владимир при-

Татьяне и ее родителям, надо было помогать ухаживать за ребенком.

17 мая она родила. 17 июня защитила диплом. Свадьбу сыграли только через три года. Считали, что настоящие чувства не нуждаются в юридическом документе. Да и денег лишних не было – то дачу надо перестраивать, то машину ремонтировать, то еще что-нибудь. Но когда сына понадобилось устраивать в детский сад, графу «отец ребенка» все-таки решили заполнить и отправились в загс.

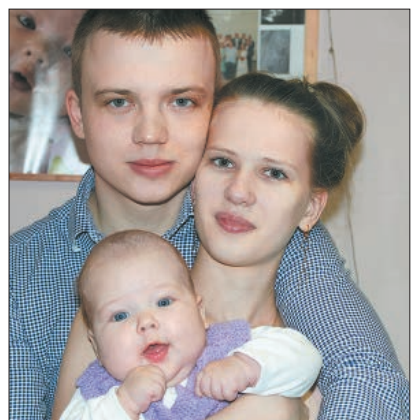
Спрашиваю, были ли в их жизни

Штурм крепости по имени Анна

Евгений и Анна – студенты выпускных курсов в ИУИТе. Познакомились будущие муж и жена на первом курсе. Учились в параллельных группах. Общались в соцсетях. Однажды он пригласил ее прогуляться.

Была поздняя осень, уже довольно прохладно. Они долго бродили по промозглой Москве, не обращая ни на что внимания. Правда, Аня потом призналась, что ей казалось, как будто они прошли полгорода (очень устала и замерзла)! После первой такой прогулки он понял, что влюбился. Предложил встречаться. И получил отказ!

С того момента и начался штурм крепости по имени Анна. Цветы и подарки не помогли растопить сердце девушки. Он был почти в отчаянии. Тут Евгению представилась возможность слетать в Лондон, укрепить знания английского. Но даже находясь за несколько тысяч километров от Ани, он продолжал думать о ней каждый день. Решил написать ей письмо. Не СМС, а именно письмо. Писал два вечера, выводил каждую букву, подолгу обдумывал каждое слово. Правда, вернулся в Москву раньше, чем это письмо пришло из Лондона в Россию.



Решающим шагом в их отношениях стала его поездка к ней на Новый год. Оба из разных городов (она из Валуйек, он из Ртищево). Расстояние между ними 600 км. Как и всегда под Новый год, все разъехались к родным, домой. Евгений еще в середине декабря решил, что придет в Валуйки. Внезапно. Сюрпризом. Заранее купил Анне подарок.

Новый год встретил со своей семьей. В час ночи сказал родителям, что хочет навестить друзей в соседнем городе. Ехал эти 600 километров 11 часов. Тьма, машин тол-

ком нет, гололед жуткий. Дважды улетал в кювет, хорошо без последствий. Останавливались добрые люди и помогали выбраться. Ближе к обеду приехал. Хотел вручить подарок и уехать. В итоге остался на несколько дней.

Ближе к лету, перед экзаменами, Женя спланировал поездку в Санкт-Петербург. Ей сказал лишь тогда, когда все было готово. Целая неделя вместе в незнакомом, но таком прекрасном городе помогла им по-настоящему узнать друг друга. Аня вспоминает, как Женя подарил ей самый необычный в ее жизни подарок. «Я вернулась из дома, а на кровати стоит маленькая коробочка, а в ней были бабочки живые! Мы их потом еще пару дней сахаром кормили!».

В один прекрасный день Евгений предложил любимой руку и сердце. И Аня согласилась!

Совсем недавно у Алексеевны родилась дочка Татьяна, которую родители очень любят! И хотя из-за насыщенной студенческой жизни свободного времени остается совсем немного, Аня и Женя стараются проводить его вместе.

Анастасия САРАЕВА, ГТР-311



Если идти, то только прямо!

Саша и Маша студенты ИТТСУ, Саша на 2-м курсе магистратуры («Электрический транспорт») и уже работает в ОАО «РЖД». Маша на 4-м курсе бакалавриата («Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте»). Инициатором их знакомства была Маша. Решая в свое время, на какую специальность поступать, она нашла группу в социальной сети. Саша был там администратором.

Началась учеба. Эффектная Маша в красном плаще часто попадалась Саше на глаза, но скромный молодой человек лишь наблюдал за ней издали. Зато в социальной сети продолжали общаться. Он порадовался тому, что в первые десять дней в новом городе у Маши появилось друзей больше, чем у него за три года обучения.

26 сентября в МИИТе проходил День донора. Саша и Маша договорились встретиться в ДК. Она пришла туда с подружками и увидела Сашу в майке и в бандане. Машу это очень впечатлило. И она шепнула девочкам: «Это он!».

Они сдали кровь, забрали подарки за доброе дело, а когда настало время прощаться, первокурсница Маша растерялась и не придумала ничего лучше, чем ткнуть своего будущего мужа в живот и весело сказать: «Пока». Позже Саша признается, что ее прикосновение стало роковым.

Саша давно мечтал сходить в Большой театр и Маша (о, совпадение!) тоже. Он пригласил ее на «Лебединое озеро». Но была одна проблема: чтобы купить билет по студенческому за 100 рублей, нужно было встать рано утром и записаться в короткий список на 60 мест. И вот в 6 утра Саша стоит у Большого театра, а в списке уже нет квоты, но он все равно вписывает их имена под 61-м и 62-м номерами. И судьба улыбнулась им. Кто-то не пришел, и они попали в Большой театр! Восхищению ребят не было предела.

Однажды они пошли на ночной сеанс, на премьеру фильма «Сталинград». По-

сле кинотеатра в общежитие уже не пройти – закрыто. И они пошли гулять на Арбат. С Арбата начались их серьезные отношения.

Шли дни, ребята продолжали встречаться, учились, все больше узнавали друг друга. В новогодние праздники Маша собиралась домой в Ярославль, а Саша – в Костромю. Ему очень хотелось сделать любимой сюрприз. Он попросил друга отвезти его в Ярославль. Все, что знал молодой человек, – Маша едет из Москвы домой. Ни номера поезда, ни вагона Саша не знал. «Выходит Маша из вагона и видит меня с букетом тюльпанов. И, конечно же, она была приятно удивлена», – вспоминает Саша. Именно тогда молодой человек и познакомился со своей будущей тещей.

Весь следующий год парастроила по кирпичику отношения. Ездили в Санкт-Петербург, учились, гуляли и спустя год и один день, 11 декабря, они вновь оказались на ночном Арбате. Они сели на лавочку, и Саша попросил Машу закрыть глаза. Первая мысль Маши была: «Неужели?». Она вспоминает, как задолго до этого она ненароком сказала: «Я выйду замуж, только если мне подарят кольцо от Тиффани!» И вот она открывает глаза, видит ту самую бирюзовую коробочку и не верит своим глазам. Саша терпеливо ждал ее ответа. Маша тихо сказала: «Да!». Он истратил на кольцо почти все свои сбережения.

3 февраля сразу после бракосочетания они улетели в свадебное путешествие в Доминикану.

Сегодня Слуцковы – воплощение идеальной пары. Вместе ходят на футбольные матчи, на уроки танцев, путешествуют, гуляют, ездят в детские дома. Они прекрасно дополняют друг друга. Маша благодаря любимому пристрастилась к чтению, Саша от Маши перенял легкость и открытость в общении. Всякий раз, когда встает вопрос о том, куда идти дальше, дружно отвечают: «Прямо!» Таков их принцип. Наверное, это и есть судьба!

Анастасия САРАЕВА

Игорь Шумейко

Величественные проекты строительства железных дорог на Крайнем Севере России диктуются многими соображениями. То, что на первый взгляд в глазах многих выглядит дерзким и опасным вторжением в область нетронутой природы, вечной мерзлоты, учеными рассматривается как реальная необходимость и даже геополитическая обязанность Российского государства.

На рубеже XIX–XX вв. возникла идея строительства железнодорожной магистрали Архангельск – Обдорск – Якутск с продлением до Чукотки – своеобразного сухопутного дублера Севморпути. В 1907-м, на четвертом году успешной работы Транссиба, был предложен более конкретный план дороги Салехард – Туруханск – Якутск – Охотск. Этот проект, спустя два десятилетия, прошел начальную стадию утверждения: был представлен на карте-схеме перспективного развития железных дорог СССР, завизированной Советом Труда и Оборона в 1924 г.

Название Трансполярная магистраль утвердилось после Великой Отечественной войны, когда началось строительство железной дороги Воркута–Норильск, впоследствии, увы, заброшенное. В наше время этот отрезок дороги строится под названием «Северный широтный ход».

Самое значительное продвижение стальных магистралей в Полярном крае: открытие 15 февраля 2011 г. движения по всей трассе Обская–Бованенково–Карская. Это напрямую связано с работой крупнейшей нефте- и газовых месторождений на полуострове Ямал. Но все же главным мотивом создания северных ж.д. были: не эксплуатация месторождений, а геополитические условия.

Выдающийся русский геополитик начала XX века Евгений Вандам отмечал, что выход к морю, закрепление какой-либо державы на побережье требует не только строительства на нем портов, военно-морских баз, но и последующую их связать линиями железных дорог. Доказательство этой «геополитической теоремы» – трагическая судьба Севастополя в Крымскую войну 1853–1856 гг., о чем «ИТ» писал в 2015 г. Первоклассная военно-морская крепость России была блокирована англо-французским флотом. Высадившиеся англичане построили первую (!) в Крыму железную дорогу от Балаклавы, в конечном итоге просто завалили осадочный Севастополь потоком подвозимых снарядов.

Даже строительство Транссиба было вызвано в том числе и твердым намерением сохранить Владивосток, выход к Тихоокеанскому побережью. И пущенный в строй буквально за 5 месяцев до Русско-японской войны Транссиб, уберечь Владивосток от участи Севастополя полувековой давности.

Вскоре пришло новое подтверждение военных, геополитических приоритетов полярных ж.д.: Первая мировая война – все черноморские,

балтийские порты блокированы противником, единственная связь с европейскими союзниками, поставки стратегических товаров – через только что открытый незамерзающий порт Романов (Мурманск). Но для этого пришлось перешить на широкую колею узкоколейку до Архангельска, достроить Олонецкую железную дорогу до Петрозаводска, и пустить новую железную дорогу на Кольском полуострове (Мурманскую).

Вторая мировая война – и точно так же пошли знаменитые «Полярные конвои», ленд-лизские стратегические грузы переваливались в Архангельске, Мурманске на железную дорогу.

Но эти участки, сыгравшие столь важную роль в мировых войнах – лишь малая часть гигантского проекта Трансполярных ж.д., что должны пройти параллельно Севморпути, связать Архангельск с Чукоткой.

На первый взгляд российское побережье Северного Ледовитого океана – совсем другой случай, нежели побережья Черного, Балтийского, Японского и даже Баренцева морей. Лежит оно вроде бы в анабиозе Вечной зимы, и... «Генерал Мороз», на который так любят списывать свои поражения все вторгавшиеся в Россию авантюристы – нигде так не силен как на побережьях Карского, Восточно-Сибирского, Братьев Лаптевых, Чукотского морей. Но «Глобальное потепление» уже на глазах нашего поколения быстро «размораживает» эту сферу геополитического соперничества.

По экспертным оценкам в Арктике до 25% мировых запасов углеводородов, через Арктику проходит и кратчайший путь из Европы в Азию: от Санкт-Петербурга до Владивостока 14.000 км, через Суэцкий канал 23 тыс. км. В XXI в. Севморпуть впервые открыт для международного судоходства: в 2009 г. – 2 коммерческих судна, в 2011 г. – 34. (Справка: через Суэцкий канал 18.000 судов/год). Но ведь их грузы можно было бы перевозить по Арктической железной дороге.

В 1947–1953 гг. уже была масштабная попытка. Железную дорогу «Чум–Салехард–Игарка» строил ГУЛЖДС (подразделение ГУЛАГа), преимущественно силами заключенных. Официальное название: строительство №501 – №503. Один из важных доводов прокладки этой ж.д. (до открытия тамошних нефтегазовых кладезь было еще более 10 лет) – планировавшееся строительство крупного порта на полуострове Ямал, на мысе Каменном.

В ходе строительства железной дороги произошли

Трансполярная магистраль как фактор национальной безопасности России



важные перемены: головной арктический порт (и военно-морскую базу) решили перенести с Ямала в Игарку, что потребовало удлинить полярную ж.д. на 1263 км (!). Признавая абсолютную невозможность с тогдашними ресурсами строительства мостов через Обь и Енисей в их нижнем течении, переправы предполагались паромные и ледовые. Это, конечно, вспомнили успешную эксплуатацию переправы через Байкал, пока достраивалась знаменитая Кругобайкальская. Основное назначение дороги: военно-стратегическое обеспечение северных рубежей. Строительство предусматривалось с облегченными техническими условиями: однопутная линия, 6 пар поездов в сутки, разъезды через 9–14 км, станции через 40–60 км (всего 106 разъездов, 28 станций). Средняя скорость движения поезда с остановками на разъездах около 40 км/ч. Строительством шло темпами невиданными даже для того периода: порядка 100 км в год, к 1953 г. построено полностью около 700 км.

В 1953 г. стройка была законсервирована. К идее прокладки Трансполярных дорог возвращаются только сейчас, в совершенно иных социальных и геополитических условиях, и коллектив МИИТа – важный участник этого процесса.

Доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ Валерий Михайлович Круглов ранее на страницах «ИТ» представлял взвешенный план, разработанный учеными МИИТа, корректирующий многие пункты известного проекта «Восточный полигон». Указав на «узкое место» – станцию Тайшет, где сходятся в одну точку Транссиб и БАМ, этот план делает упор именно на северные широтные магистрали.

В. М. Круглов: Очертание территориального пространства Российской Федерации и конфигурация сети уже построенных (экс-

плуатируемых) на этом пространстве железных дорог диктует стратегическую необходимость приоритетного строительства новых линий большой протяженности прежде всего в широтном направлении (Восток – Запад), которые следует проложить севернее Транссиба и БАМа. На западе и северо-западе европейской части России эти линии должны иметь выходы в существующие и будущие (новые) порты Балтийского, Баренцева и Белого морей. На Дальнем Востоке и северо-востоке РФ широтные железнодорожные магистрали должны иметь выходы в порты Японского, Охотского и Берингова морей. Анализ топологии сети существующих железных дорог Российской Федерации в малоосвоенных регионах позволяет с учетом основных влияющих факторов наметить два принципиально различных направления широтных магистралей Восток–Запад с участками разветвлений этих линий.

Приполярная (Северо-Сибирская) магистраль, исходя из сформулированных принципов, должна проходить в нескольких сотнях километров (от 400 до 1000 км) севернее Транссиба и БАМа. Началом магистрали на западе страны можно считать Санкт-Петербург. По существующим линиям на северо-западе магистраль имеет выходы в порты Баренцева моря (Мурманск, Печенга) и Белого моря (Архангельск, Беломорск).

Далее направление пересекает Восточно-Европейскую равнину, в районе г. Ивдель (примерно на широте 61°), переваливает Уральские горы, затем следует по Западно-Сибирской равнине, пересекает р. Обь в районе Ханты-Мансийска и располагается в долине Оби в среднем её течении. Простираясь на восток, направление пересекает Енисей в районе Лесосибирска и затем выходит к Усть-Илимску.

После этого возможны два подварианта направле-

ния магистрали до г. Ленска: Юго-Восточный, с использованием существующей линии Усть-Илимск–Хребтовая–Лена, а далее в северо-восточном направлении по берегу р. Лены через Ичеру, Витим, Пеледуй, И Северо-Западный, предусматривающий пересечение Ангарского кряжа с заходом в пункты Токма, Непа. От Ленска до Якутска (через Олёкминск) трасса может быть уложена в Долине р. Лены.

За Якутском общее направление восточно-северо-восточное, которое выводит железную дорогу к Берингову проливу (порт Уэлен). От Олекминска магистраль следует к Томмоту, выходит к Эльгинскому месторождению и далее, продвигаясь в том же направлении, достигает порта Николаевск-на-Амуре.

Одним из вариантов дальнейшего направления магистрали может быть укладка трассы вдоль побережья Татарского пролива и Японского моря (по восточным отрогам Сихотэ-Алиньского хребта) с заходом в порты Ванино, Советская Гавань и далее в Находку и Владивосток.

Другой вариант – пересечение Сихотэ-Алиня в северной части и прокладка трассы вдоль западных его отрогов с последующим выходом в Находку и Владивосток.

На участке Якутск (Правая Лена)–Уэлен целесообразны два ответвления: от Момы или Верхнеколымска через Сеймчан на Магадан и от пос. Дачный или Ашой через Марково к северной оконечности Пенжинской губы Охотского моря; далее между Корякским нагорьем и Срединным хребтом трасса прокладывается по п-ву Камчатка, пересекая который с севера на юг, достигает порта Петропавловск-Камчатский уже на Тихоокеанском побережье.

Каждое из намеченных принципиально различных направлений железнодорожных магистралей Восток–Запад, характеризующихся

весьма большой протяженностью (несколько тысяч километров), потенциально имеет значительную полосу варьирования, ширина которой колеблется от нескольких десятков до нескольких сотен километров, в зависимости от особенностей рельефа местности, инженерно-геологических условий, расположения экономических центров – возможных опорных пунктов магистрали.

Приблизить сроки начала строительства магистралей Восток–Запад – насущная задача развития транспорта нашей страны. Для ее реализации необходимо, не откладывая, приступить к развертыванию научных и предпроектных разработок.

К развернутому плану профессора В. М. Круглова добавлю собственное зрительное впечатление. В 2015 г. встречаясь с читателями Якутска, мне довелось увидеть самый большой в мире город на «вечной (пока!) мерзлоте»: дома, коммуникации, почти все – на сваях.

Якутские руководители показали важную точку, где «замерла» железная дорога, дошедшая в 2004 г. от БАМа до Нижнего Бестяха. В «двух шагах от Якутска», на правом берегу Лены. Сейчас ж.д. грузы там переваливаются на паромы. Кажется, что в сравнении с пройденными сотнями километров, «последний рыбок» – мост! В этом месте на особых, сверхвысоких мачтах реку пересекает ЛЭП. По дну уже проложен газопровод. Но тут-то и видна вся сложность северного ж.д. строительства: река Лена шириной около километра, но... характер! В паводок уровень за полчаса поднимается на 9 метров. Смывает всё и вся. И мост этот будет самый сложный в России после Крымского, длиной 18 километров!

То есть Глобальное потепление, размораживающее Севморпуть – сильно «повышает ставки в игре» – соперничество приполярных держав. А для строителей ж.д. это потепление – еще и Глобальный вызов: тает «вечная мерзлота». «Плывут» фундаменты зданий, ж.д. насыпи.

Но выводы профессора В. М. Круглова непреложны:

Мы не должны забывать горькие уроки проигранной Россией «первой логистической» войны в Крыму полтора века назад. И как бы мило не улыбались с телеэкрана лидеры мировых держав, Россия с ее территориями всегда останется для них лакомым куском. Мощная транспортная сеть делает этот кусок абсолютно недоступным для чужих челюстей.

На коньках по Красной площади

ТРАДИЦИЯ

11 января представители транспортного комплекса России отметили наступление старого Нового года на катке Красной площади Москвы.

В традиционном ежегодном катании на коньках в канун старого Нового года возле ГУМа приняли участие более 800 человек – это сотрудники Минтранса России, представители подведомственных агентств и организаций транспортного комплекса, а также студенты транспортных вузов. Одну из самых представительных команд делегировал на каток МИИТ.

Многие транспортники

пришли на каток целыми семьями, поэтому праздник здорового и спортивного образа жизни, как всегда, получился незабываемым. Организаторы с душой подошли к проведению катания и обеспечили его участникам не только возможность неформального общения, но и сладкие угощения. Каждый пришедший смог не только продемонстрировать свои навыки владения коньками, но и зарядиться позитивным настроением.

Праздничное катание на коньках, организуемое Минтрансом России, проводится уже пятый год подряд и стало неотъемлемой частью жизни транспортного ведомства.

Соб. инф.



Музыкальный апофеоз

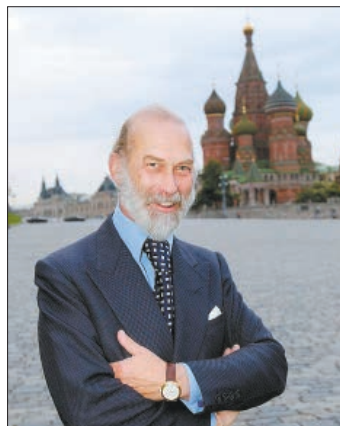
Для многих студентов, преподавателей и сотрудников МИИТа День студента – Татьянин день продолжился в Малом зале Московской консерватории им. П.И. Чайковского. В этом удивительном по акустическим качествам зале состоялся концерт народного артиста России, ведущего тенора Большого театра Олега Кулько, обладающего редким по красоте голосом. Он великолепен в ведущих оперных партиях как отечественных, так и зарубежных композиторов. Востребованный в самых престижных оперных театрах мира, Олег радуется и российских зрителей. В праздничный вечер в его исполнении блистательно прозвучали самые красивые и самые сложные арии из опер итальянских композиторов, а также всеми любимые неаполитанские песни. Вместе с Олегом Кульком на сцене блистали ведущие солистки оперы Музыкального театра имени Станиславского и Немировича-Данченко Наталья Петрожицкая (сопрано) и Лариса Андреева (меццо-сопрано). После каждого исполненного произведения зал взрывался громом аплодисментов. Венцом концерта стал дуэт Сантуццы и Туридду из оперы П. Маскани «Сельская честь». Праздник удался на славу!

Евгения ПЕРЕБАТОВА,
начальник Лингвистического центра МИИТа

Увидеть Россию по-королевски

Студенты Гуманитарного института разработали туристический маршрут для принца Майкла Кентского

Английский язык для современного менеджера в сфере туризма и гостеприимства – это рабочий инструмент, уверены студентки группы ГМН-112 Елизавета Снегирева, Мария Джинчарадзе, Александра Чулкова и Оксана Антохина. Чтобы повысить свой уровень владения языком, девушки разработали проект для участия в международном конкурсе Unity in Diversity: Russia and the English-speaking World – «Единство в различии. Россия и англоговорящий мир». Организатор конкурса – образовательная компания РЕЛОД. Тема проекта Unusual places for travelers in Russia and in the United Kingdom – «Необычные места для путешественников в России и Великобритании». Проект представляет собой два туристических маршрута по наиболее интересным ме-



Принц Майкл Кентский

стам России и Великобритании.

Туристический маршрут по России разработан специально для высокогостя и искушенного туриста из Великобритании – Его королевского высочества принца Майкла

Кентского. Двоюродный брат королевы Елизаветы II и кровный родственник последнего российского императора Николая II принц Майкл Кентский является патроном Российско-британской торговой палаты, почетным профессором нескольких российских университетов, а также патроном конкурса по английскому языку Unity in Diversity. В России он частый гость, побывал во многих городах и регионах, проехал на поезде «Золотой орел» до Владивостока и даже участвовал в ралли.

Именно для него будущие менеджеры предложили осмотр редчайших достопримечательностей России – столбы выветривания в Республике Коми, национальный природный парк «Ленские столбы», недавно обнаруженный древний город Аркаим в Челябинской

области, а также соленое озеро Баскунчак в Астраханской области. Маршрут довольно напряженный, но студентки верят, что принц останется доволен.

А вот маршрут по необычным местам Великобритании девушки разрабатывали сами для себя. А поскольку тема проекта – необычные места для путешественников, пришлось ограничить осмотр достопримечательностей Лондона Вестминстерским аббатством и посещением колодезя обозрения «Глаз Лондона». Запланировано также посетить родной город великого барда Стратфорд-на-Эйвоне, Стоунхедж, а также замки с привидениями – Глэмис в Шотландии и Берри Померой в Южной Англии. Желаем нашим девушкам победы в престижном конкурсе!

Наталья МАТВЕЕВА,
доцент кафедры «Лингводидактика»

Российская академия путей сообщения объявляет конкурс на замещение должностей профессорско-преподавательского состава:

■ по кафедре «Железнодорожная медицина»
доцент – 0,25 ставки;
доцент – 0,25 ставки.
■ по кафедре «Менеджмент и маркетинг в сфере перевозок»
доцент – 0,25 ставки.
Адрес приема документов:
127018, г. Москва, Октябрьский пер., д. 7, аудитория №9401
Место проведения конкурса:
127018, г. Москва, Октябрьский пер., д. 7, аудитория № 9221
Дата проведения конкурса: 27 февраля 2017 года
Окончательная дата приема заявления для участия в конкурсе:
17 февраля 2017 года

«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II» (МГУПС (МИИТ)) ОБЪЯВЛЯЕТ КОНКУРС НА ЗАМЕЩЕНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ, ОТНОСЯЩИХСЯ К ПРОФЕССОРско-ПРЕПОДАВАТЕЛЬСКОМУ СОСТАВУ

Наименование кафедры	Должность	Доля ставки	Место работы
«Тяговый подвижной состав»	доцент	1,0	Москва
«Теоретическая и прикладная механика»	доцент	0,5	Саратов
«Учет, анализ и аудит»	доцент	0,25	Саратов
«Философия, социология и история»	доцент	0,35	Москва
	профессор	0,2	Саратов

Окончательная дата приема документов для участия в конкурсе 28.02.2017
Информация о конкурсе размещена на сайте www.miit.ru

«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II» (МГУПС (МИИТ)) объявляет 19 апреля 2017 года выборы заведующих кафедрами:

■ «Транспортное строительство в экстремальных условиях»;
■ «Электропоезда и локомотивы»;
Выдвижение кандидатов на должность заведующего кафедрой могут осуществлять коллективы указанных кафедр, Ученые советы институтов (академий) в составе университета до 7 апреля 2017 г.

Праздник на лыжне!

СПОРТ

Преподаватели кафедры «Физическая культура ИУИТ» отметили Татьянин день вместе с домочадцами в Сокольниках... сдачей нормативов ГТО по лыжам.

А начался спортивный праздник с дружеских поздравлений в адрес единственной Татьяны на кафедре – заместителя заведующего кафедрой по научной-методической работе Татьяны Юрьевны Федоровой.

...Заранее внимательно протудировав нормативы ГТО по лыжам, педагоги единогласно решили не делать возрастных различий, а всем пройти дистанцию в 2 километра, благо лыжня начиналась сразу за пунктом проката лыж. И только самому молодому преподавателю Рустаму Рашитовичу Алиходжи-



ну, пришедшему в парк со своими лыжами, дистанция показалась короткой, и он отправился на второй круг, да еще и коньковым ходом!

Нужно отметить, что в норматив уложились все, помогла замечательная солнечная погода, дружная поддержка болельщиков и отличное настроение всех участников.

Причем, лучший результат показал самый возрастной участник соревнований, супруг заведующей кафедрой Р.С. Сибгатулин. По единодушному мнению участников соревнований Рушан Сямиулович показал высококлассный ход, и сумел правильно распределить силы на дистанции. Сказались занятия лыжны-

ми гонками в юношеские годы!

Недолго посоветовавшись, преподаватели решили впредь считать 25 января Днем здоровья кафедры и традиционным днем сдачи лыжных нормативов ГТО.

Елена ДУБКОВА,
старший преподаватель кафедры «Физическая культура ИУИТ»