Издается с 1924 года

26 ноября 2010 года
№17 (699)

ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА

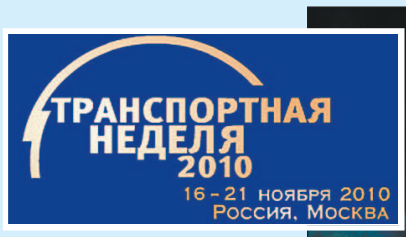
Издание Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ)

www.miit.ru

3 из 5 возможных

Артисты МИИТа покорили зрителей и жюри «ТранспАрта–2010»

17 ноября 2010 года в театрально–концертном зале ДКЖ состоялся II Всероссийский фестиваль творчества студентов транспортных вузов «ТранспАрт–2010». Пожалуй, это был самый яркий, долгожданный и волнующий фестиваль. У зрителей не было ни единого шанса укрыться от водопада куража и творчества.



Анна Карнаухова «Театральное искусство»

Но обо всем по порядку. Под гимн «ТранспАрта» непредсказуемыми формами и цветами засияло лазерное шоу, и на сцену вышли герои этого вечера – студенты, прославившие родные вузы своим талантом. География конкурса непрестанно расширяется, и в этот раз на сцене блистали представители Екатеринбурга, Самары, Москвы, Санкт-Петербурга, Иркутска, Ростова-на-Дону, Ульяновска и Владивостока. Выступающие демонстрировали свое мастерство в театральном искусстве, хореографии, вокале и музыке. Номинаций (фестиваль – это еще и конкурс) всего четыре, а претендентов на победу в разы больше. В такой ситуации вся надежда на профессиональное жюри. А оно оказалось не только профессиональным, но еще и «звездным»: Сергей Дуванов - чемпион России по спортивным и бальным танцам, Ольга Волкова и Надежда Чепрага – народные артистки России, продюсер Сергей Войтенко, председатель счётной комиссии - Светлана Аветисян, председатель жюри - Сергей Алексеевич Аристов, заместитель министра транспорта РФ.

Окончание на стр. 6

Павел Атремьев «Инструментальное исполнительство»

Дмитрий Седов «Приз зрительских симпатий»

ГЛАВНОЕ

Сотрудничество надо развивать

17 ноября 2010 года в Москве в рамках IV Международного форума «Транспорт России» состоялось XXX заседание Координационного Транспортного Совещания государств–участников СНГ (КТС СНГ).

Одним из вопросов повестки дня форума стало принятие новой редакции «Положения о Совете по образованию и науке при КТС СНГ». Докладчиком выступил Председатель Совета, ректор МИИТа Б.А. Лёвин. Он отметил, что пятилетняя деятельность Совета по образованию и науке при КТС СНГ заложила основы сотрудничества вузов транспорта государств-партнеров, позволила сформировать и реализовать механизмы по унификации транспортного образования стран СНГ, научного партнерства, формирования единого информационного поля и т.д.

Однако эти основы надо развивать, этого требуют реалии времени и задачи, стоящие перед Советом. В этом аспекте актуальной стала необходимость оптимизации деятельности Совета, прежде всего, в плане организации совместной эффективной работы, требующей внесения изменений в действующее Положение о Совете.

Предложенный проект новой редакции данного Положения был утвержден решением XXX заседания Координационного Транспортного Совещания государств-участников СНГ (КТС СНГ).

Участники заседания положительно оценили деятельность Совета в кадровом и научном обеспечении реализации приоритетных направлений сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 г.

Председатель Совета Б.А. Лёвин получил из рук Председателя КТС СНГ, Министра транспорта РФ И.Е. Левитина высокую награду – медаль «Почетный транспортник Содружества Независимых Государств».

В соответствии с Положением об этой медали ею награждаются лица, имеющие большие заслуги в развитии транспортных систем государств Содружества, укреплении сотрудничества на транспортном пространстве СНГ, активно участвующие в работе КТС СНГ.

Николай КСЕНЬИН

Транспортный комплекс принимает вызов

ФОРУМ

Одним из центральных событий IV Международного транспортного форума стало пленарное заседание «Транспорт России: вызовы экономики будущего». Открыл заседание заместитель председателя Правительства РФ С.Б. Иванов.

Заместитель председателя правительства отметил, что транспортный комплекс играет особую роль в экономике страны, тем более сейчас, когда идет активный процесс интеграции отрасли в мировой рынок транспортных услуг. Среди ключевых проблем, стоящих перед отраслью, С.Б. Иванов назвал снижение административных и инфраструктурных ограничений, препятствующих эффективной работе транспортного комплекса. Этой же проблеме основное внимание уделил в своем выступлении министр транспорта РФ Игорь Евгеньевич Левитин.

Министр отметил, что параметры принятой Транспортной стратегии до 2030 года и Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» из–за финансового кризиса потребуют корректировки. В условиях бюджетного сокращения И.Е. Левитин назвал следующие меры по решению проблем. Это восстановление существующей инфраструктуры и содержание ее в нормативном состоянии; завершение строящихся объектов; создание новых объектов с привлечением частного софинансирования. По мнению министра, для развития экономики в целом, необходимо обеспечить, прежде всего, транспортную доступность территорий для деловой активности. Для производственных предприятий она обеспечивается развитой сетью, а также коммерческой скоростью, качеством и надежностью транспортных услуг. Класс частных инфраструктурных компаний в России не сформирован. В настоящий момент в стадии развития находятся государственные инфраструктурные компании, которые могут обеспечивать привлечение инвестиций в создание объектов инфраструктуры посредством различных механизмов.

По мнению И.Е. Левитина, создание интегрированной транспортной системы, использующей преимущества каждого вида транспорта и повышающей пропускную способность системы в целом, а также строительство терминально–логистических комплексов позволят сформировать эффективную логистическую сеть, элементы которой будут интегрироваться в российскую и международную транспортные системы.

* * *

Насыщенная программа форума включала в себя отраслевые конференции, многие другие мероприятия, в ходе которых состоялся заинтересованный и конструктивный разговор о проблемах и перспективах работы транспортного комплекса, совершенствовании системы образования в вузах транспорта.

В работе форума приняли участие более 1000 делегатов, в том числе представители Администрации Президента РФ и Аппарата Правительства РФ, представители Министерства транспорта РФ, главы субъектов РФ, руководители Федеральных агентств и ведомств, депутаты Государственной Думы и члены Совета Федерации Федерального собрания РФ; министры транспорта зарубежных стран, владельцы и руководители транспортных, логистических, финансовых, страховых, лизинговых компаний, ученые и ректоры транспортных вузов РФ. По традиции самое активное участие в работе форума приняло руководство МИИТа.

По материалам газеты «Транспорт России»

Глава управы Южного Медведкова Н.Е.Васильев вручает ректору МИИТа Б.А.Лёвину символическую атрибутику переписчика

МИИТ вписал в перепись свою страницу

На днях МИИТ посетили первые лица района Южное Медведково: глава управы Николай Ефимович Васильев, руководитель аппарата управы района Наталья Владимировна Замуруева и уполномоченная Мосгорстата по вопросам переписи населения в районе Вера Александровна Зеленко. Они встретились с ректором МИИТа Борисом Алексеевичем Лёвиным, чтобы поблагодарить руководство университета за помощь в проведении Всероссийской переписи населения.

В Южном Медведкове работали 229 миитовцев. Они были распределены по 11 участкам и переписали 82597 человек. Это практически все население района. Работали ребята самоотверженно, добросовестно, не щадя времени и сил. Руководство района оценило вклад студентов МИИТа в общероссийскую акцию очень высоко. «Все до одного студенты МИИТа отнеслись к этой сложной работе чрезвычайно ответственно, - сказал на встрече с Б.А. Лёвиным глава управы района Н.Е. Васильев. - Мы волновались за ребят, ведь они могли в любой момент оказаться в сложной ситуации, люди-то открывали им разные. На всякий случай у каждого переписчика был номер телефона экстренной помощи. Но все, к счастью, обошлось без происшествий. Не возникло ни одной конфликтной ситуации. У вас замечательные студенты! Мы благодарны каждому, кто участвовал в переписи, а самым отличившимся сегодня передали грамоты. Что касается материального поощрения, то до 20 декабря каждый из переписчиков получит свои честно заработанные деньги».

Глава управы отдельно поблагодарил руководство университета за большую подготовительную и организационную работу и вручил Почётные грамоты Борису Алексеевичу Лёвину, первому проректору Александру Аполлоновичу Выгнанову, директору ИТТОПа Д.Г. Евсееву и директору ИСУТЭ П.Ф. Бестемьянову, чьи институты приняли на себя основной «переписной» удар.

А чтобы навсегда сохранить это важное событие в памяти следующих поколений миитовцев, гости передали в музей университета фирменные шарфик переписчика и фонарик.

Милана ЩЕГЛОВА

«МК» ты можешь не читать, но подписаться ты обязан!»

Этим шуточным слоганом открыл «Живой Выпуск» газеты «Московский Комсомолец» первый проректор А.А. Выгнанов

На прошлой неделе во Дворце культуры МИИТа прошла встреча миитовцев с творческим коллективом редакции газеты «Московский Комсомолец», или так называемый «Живой Выпуск».

Суть «Выпуска» стала ясна студентам уже в процессе происходящего, так как до этого почти никто из молодого поколения не предполагал, в каком формате будет проходить встреча.

«Живые выпуски», как известно, термин из прошлого, и сейчас практически уже нигде не встретишь «записок из зала с вопросами», за которые можно ещё и получить ценные призы.

Тем не менее, в ДК МИИТа всё происходило именно так!

Ведущий концерта – корреспондент «МК» Сергей Рогожкин на протяжении двух с половиной часов развлекал зрителей историями из журналистики, отвечал на самые актуальные вопросы из зала (о новом столичном градоначальнике, о покушении на Олега Кашина, о региональных изданиях «МК»), периодически уступая сцену приглашенным на встречу «звёздам».

Своим традиционно душевным выступлением одним из первых порадовал зрителей выпускник МИИТа певец Сергей Галанин. Затем детский ансамбль «Домисолька» вместе с певицей Дианой Гурцкой спели гимн Сочи-2014. Им на смену пришли группа «Премьер-Министр», певец Никита. Особенно бурные аплодисменты достались российской рок-звезде Найку Борзову. Он спел три песни с такой энергетикой, что на гитаре Найка даже лопнула струна.

Помимо «звёздных исполнителей» на сцене весь вечер работали корреспонденты и сотрудники «МК», в частности, редактор отдела «Экономика-МК» Константин Смирнов, корреспондент «светского» отдела Ольга Тягнибеда, корреспондент отдела спорта Кирилл Степушин. Вечером режиссировала руководитель отдела общественных связей газеты «Московский Комсомолец» Ольга Жарова, кстати уже не раз принимавшая наших студентов-пиарщиков из гуманитарного института к себе на стажировку.

Призы в виде кофеварок, фотоаппаратов, блендеров, мясорубок, а также книг получали наши студенты, задавшие самые интересные вопросы.

Концертом, общением с журналистами и полученными призами остались довольны все.

Наталья ЛИСАЕВА, ГСО–512

ДАТА

Первый поезд

У каждого из тех, кто прошел Байкало-Амурскую магистраль, остались в сердце свои даты-зарубки. Для меня одна из таких дат – первый поезд, связавший поселок Звездный с Усть-Кутом.

Это было 35 лет назад. Воскресенье. Мороз под сорок. И солнце... Все обитатели Звездного, которых насчитывалось около 5 тысяч душ, высыпали на улицу, облепили железнодорожное полотно и застыли, вглядываясь в прорезь между соснами, откуда должен был показаться поезд. А его все не было. Народ, чтобы согреться, стал потихоньку приплясывать. И тут из-за леса тихо выкатился паровоз, весь закутанный в кумач. А за ним вагоны, тоже украшенные красными полотнищами с надписями: «Да здравствует Ленинский комсомол!», «Даешь БАМ!», «Есть первый поезд!» и т.д.

И тут началось ... Машиниста подхватили на руки, понесли к трибуне, вытолкнули на помост: «Говори!». Машинист – мужчина лет под пятьдесят, в замасленной телогрейке – замахал руками: «Ребята, меня не назначали говорить, это ваш праздник, мне к паровозу надо...». Ему дали сойти с помоста, опять же на руках донесли до поезда и отпустили. А потом все пошло по протоколу: к микрофону на трибуне подходили по очереди представители ЦК ВЛКСМ, руководители строительства, знаменитые артисты. Они говорили о трудовом подвиге бамовцев, о том, как нужна дорога нашей стране, о том, что БАМ – это великая школа жизни для тысяч молодых граждан СССР. И ведь это было правдой – и о школе, и о подвиге. А вот насчет «нужна»? БАМ до сих пор не полностью вписался в экономику России и используется лишь на малую долю от его возможностей.

Вечером мы собрались в вагончике Лёни Казакова – бригадира строителей ИССО (искусственных сооружений). К тому времени мы были знакомы с Лёней уже полгода. Он считался одним из лучших бригадиров на трассе. Я писал о нем в журнал «Смена», сделал о нем и его бригаде фильм. В тот вечер мы говорили о том, зачем молодые люди едут на БАМ.

Лёня считал, что едут, в основном, за романтикой и немного за деньгами. Платили на трассе, действительно, неплохо. Сам он поехал потому, что хотел масштабной работы, новых ярких впечатлений, а еще потому, что был настоящим комсомольцем и призыв ЦК ВЛКСМ строить БАМ воспринял как приказ. Лёня тогда еще не знал, что его готовят к награждению золотой звездой Героя социалистического труда, что спустя два месяца он станет депутатом Верховного Совета СССР. Я это знал, но ему не сказал.

Бригадирство Казакова кончилось довольно скоро. Он стал секретарем ВЦСПС, ушел в номенклатурные чиновники. Года три спустя мы с ним встретились в Берлине, в каком-то ресторане. Казаков в составе нашей делегации принимал участие в правительственном приеме. Я его вытащил из vip-зала, пригласил за наш столик. «Лёня, - говорю, - помнишь БАМ, трассу, ребят, твои ИССО?». «Конечно, - отвечает, - все помню. Я тогда был по-настоящему счастлив».

БАМ забыть невозможно. Потому, что такой величайшей стройки в нашей стране больше с тех пор не было. Только вдумайтесь: проложить четыре с лишним тысячи километров железнодорожного полотна через топи, вечную мерзлоту, горные хребты, реки. Три тысячи мостов и мостиков. Один только Северо-Муйский тоннель чего стоит: 15 километров длины, 25 лет работы, 500 миллионов долларов затрат, 50 человеческих жизней проходчиков.

За журналистское участие в строительстве БАМа меня наградили медалью «За трудовую доблесть». Самая дорогая для меня награда. Я до сих пор благодарю судьбу за то, что подарила мне ту трассу, тех людей, ту атмосферу благородства и самоотверженности, которая царила на БАМе много лет.

И последнее. Не предполагал, что через три десятилетия опять окажусь рядом с бывшими бамовцами (хотя бывших бамовцев не бывает). Их в МИИТе много. Комсомольская гвардия, чистые души. Они остались верны своим прежним принципам, и в этом их сила.

Владислав ЯНЕЛИС

От редакции. На днях прошла международная научно-практическая конференция, посвященная 30-летию организации движения на Байкало-Амурской железной дороге. Самое деятельное участие в конференции приняли ученые и преподаватели МИИТа во главе с ректором МИИТа Б.А. Лёвиным и директором Гуманитарного института (МИИТ) А.А. Горбуновым. Миитовцы считают, что БАМ сегодня требует к себе особого государственного внимания, что необходимо дать этой магистрали века вторую, полнокровную жизнь, и она возместит все траты на свое обустройство сторицей.

На вопросы студентов отвечает министр

11 ноября в Доме физики МИИТа с очередной лекцией выступил министр транспорта РФ Игорь Евгеньевич Левитин

Ровно в 6 часов вечера И.Е. Левитин зашел в аудиторию, до отказа заполненную студентами и преподавателями МИИТа, чтобы прочитать лекцию на тему «Порядок разработки и реализации федеральных целевых программ». Министр подробно изложил собравшимся актуальную и очень непростую тему. Целевые программы являются одним из важнейших средств реализации структурной политики государства, активного воздействия на его социально-экономическое развитие и должны быть сосредоточены на реализации крупномасштабных, наиболее важных для государства инвестиционных и научно-технических проектов», - отметил в И.Е. Левитин. Министр рассказал о формировании, экспертизе и оценке, а также о финансировании программ. Безусловно, не все, о чем в тот вечер говорил Игорь Евгеньевич, было понятно всем студентам. Но министр добился главного: тема захватила аудиторию, заставила задуматься.

Тем временем Игорь Евгеньевич Левитин рассказывал студентам о том, что целевые программы, подпрограммы, государственные заказчики-координаторы утверждаются Правительством РФ. «Проведение независимой экспертизы проекта целевой программы финансируется в установленном порядке государственным заказчиком за счет средств федерального бюджета. Уже утвержденные программы также реализуются за счет средств федерального бюджета, привлекаемых для выполнения этих программ внебюджетных источников, а также средств бюджетов субъектов РФ».

Закончив свою лекцию, Игорь Евгеньевич поблагодарил миитовцев за внимание. Затем было предложено задать министру вопросы. Этим сразу воспользовались несколько слушателей. Министр подробно ответил на каждый вопрос и в заключение передал МИИТу привет от Киевского университета путей сообщения, перед студентами которого Игорь Евгеньевич выступал с лекцией накануне.

Степан ЛИТВИНОВ

Локомотив по имени «СВ»

ИННОВАЦИИ

Почему первый вице-президент ОАО «РЖД» не смог отказать вдохновителю студенческого инновационного центра

Она заявила с порога:

- Обо мне писать не надо, лучше напишите о наших ребятах.

- Почему о вас не надо?

- Я не публичная фигура. Расскажите о нашем инновационном центре, о его начальнике Александре Ивановиче Орлове, между прочим, генерал МВД в запасе, о наших умниках-студентах, которые, по сути, и двигают все проекты центра.

- Но ведь именно вы, Светлана Викторовна, пришли к первому вице-президенту ОАО «РЖД» Вадиму Николаевичу Морозову, рассказали ему о том, чем занимается ваш центр, инициировали совещание, на котором Морозов дал поручение департаменту технической политики оказать вам содействие, подключить к разработкам вашего центра специалистов, занимающихся энергосбережением...

- Начнем с того, что письмо Вадиму Николаевичу, с которого все началось, подписал ректор Борис Алексеевич Лёвин. И потом, Морозов – миитовец и для своих всегда доступен, и еще он опытный управленец и тут же уловил, какие преимущества сулит внедрение энергосберегающих устройств, разработанных в нашем центре.

Уникальная женщина! Таких хотя бы по одной на каждый из наших институтов! Жеребцова окончила МИИТ по специальности «Бухучет на промпредприятиях». Потом добавила к миитовскому диплому диплом Плехановского. Потом... Много чего было потом. Был бизнес, были победы и разочарования. Слава Богу, мы пережили те самые девяностые, сломавшие так много человеческих судеб. Светлана Викторовна Жеребцова выстояла. Она вернулась в МИИТ с патентом на геотекстили на основе полипропилена. Этот материал служит защитным слоем на строительстве земляного полотна под автотрассы или при сооружении железнодорожной насыпи, придавая им столь необходимую прочность.

Она собрала вокруг себя студентов ИПСС и других институтов, заразила их инновационным бизнесом. И ребята стали предлагать одну идею за другой. Самые продуктивные воплощались в реальные изделия, почти готовые промышленные образцы, технически и экономически выверенные проекты. Жеребцова была локомотивом всей этой работы.

Потом возник инновационный центр, куда мог прийти любой желающий и где ему обязательно найдется дело. Центр быстро оброс оборудованием, приборами, демонстрационными стендами. Сегодня в центре представлены энергосберегающие приборы, инновационные источники света, геотекстили и многое другое. К Вадиму Николаевичу Морозову Жеребцова ездила именно с проектами по энергосбережению. Ее ребята придумали комплексный прибор, который позволяет снизить энергопотребление на любом объекте, будь то промпредприятие, жилое здание, школа, вокзал, складской терминал, тоннель и так далее, не менее чем на 30 процентов. Принцип работы прибора прост. Он фиксирует технические световые перерывы и автоматически сбрасывает мощность светодиодных светильников. Причем срок эксплуатации этих светильников в 10 раз превышает срок эксплуатации люминесцентных.

В экспозиции инновационного центра выставлено и еще одно интересное изделие. С виду – обыкновенная бочка. Это установка, которая предназначена для утилизации люминесцентных ламп. Сама по себе установка изобретена не вчера. Но молодые миитовские ученые, которых собрала вокруг себя Светлана Викторовна, придумали, как значительно удешевить производство таких вот бочек (каждая из которых за рубежом стоит до 20 тысяч долларов) за счет использования других, менее затратных компонентов.

Она не альтруистка. Скорее удачливая «бизнесвумен». Умеет зарабатывать деньги. Умеет их тратить, вкладывая в очередное ноу-хау. Студенты, которые в свободное от занятий время трудятся в центре, получают от 15 тысяч (плюс премии) в месяц.

Светлана Викторовна (ребята ее между собой называю СВ или «мамуля») печется о своих юных коллегах, считает их едва ли ни гениями и ничего не жалеет ради того, чтобы они выросли в настоящих ученых, заняли достойное место в жизни. И они стараются соответствовать ее надеждам.

При мне она позвонила Володе Назарову (3-й курс ИПСС).

- Володь, напомни мне: как называется твоя последняя научная работа?

- Запишите: «Разработка рекомендаций по применению геотекстиля с семенами трав в ландшафтном дизайне». Очень, кстати, актуально. И вообще, Назаров толковый парень. Вы еще о нем не раз услышите...

На днях Жеребцова вернулась из Казахстана. Летала на один день. Спрашиваю: зачем?

- В этой республике не так давно произошло мощное наводнение. Были разрушены дороги, железнодорожные насыпи, мосты. Все это нужно восстанавливать. Им нужны геотекстили, чтобы укреплять трассы и насыпи. Я повезла им наши образцы и техническую документацию. К ним проявили повышенный интерес. Хотят производить у себя с нашей помощью и биоматы для укрепления рабочих участков.

- Вам всегда все удается вот так, сразу?

- Нет, не всегда. Но я приезжаю и говорю: я Жеребцова Светлана Викторовна, вот мои патенты, вот мои материалы. Я готова вам рассказывать про них до тех пор, пока вы все как следует не поймете. В итоге все понимают.

Владислав ПЕТРОВ

УТРАТА

Ученый, Педагог, Воин

На 90-м году жизни от нас ушёл выдающийся учёный и ведущий педагог в области электрической тяги, доктор технических наук, почетный член Академии Транспорта и Академии Электротехнических Наук, профессор Николай Алексеевич Ротанов.

Он родился в городе Сергач Горьковской области в трудовой железнодорожной семье и с детства проявил тягу к знаниям. Окончив школу в 1939 году, Николай Ротанов сразу же поступил в Московский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта (МЭМИИТ), но стать студентом не удалось. Сначала служба в рядах Красной армии, затем долгий и трудный путь к Победе в составе Юго-Западного, Сталинградского, Центрального и 4-го Украинского фронтов. Всю войну, от первого и до последнего дня, Николай Алексеевич прошел артиллеристом – от наводчика орудия до командира артиллерийского взвода, принимал участие в тяжелых, кровопролитных боях за освобождение Украины, Крыма, Венгрии, форсировал Вислу, Одер.

После Победы Николай Алексеевич окончил МЭМИИТ, работал в электровозном депо Москва-3 и успешно защитил кандидатскую диссертацию по электровозам с тяговыми электродвигателями независимого возбуждения.

Как перспективного ученого его пригласили на работу в МЭМИИТ, где он продолжил свою трудовую деятельность на кафедре «Электрическая тяга». Николай Алексеевич задолго до появления мировой тенденции к переходу на электровозы нового поколения высказал и реализовал в научном плане идею перехода на бесколлекторные тяговые электродвигатели. Это была революция в электрической тяге. Н.А. Ротанов стал основоположником научной школы, воспитал множество способных молодых ученых, составивших костяк нового поколения электрификаторов железнодорожного транспорта.

В 1980 году Николая Алексеевича пригласили заведовать кафедрой «Электрическая тяга» во ВЗИИТ (ныне РОАТ), где он и работал до самого последнего дня своей жизни. Его ученики сегодня трудятся во всех железнодорожных и политехнических вузах страны, работают за рубежом, на предприятиях и в управленческих структурах ОАО «РЖД».

Выражаем самое искреннее, глубокое соболезнование родным и близким Николая Алексеевича и скорбим вместе с ними.

Ректорат, коллеги, ученики

ЛИЧНОСТЬ

Что выбирают настоящие девочки

Вокруг нас много людей, и каждый из них личность, но по-настоящему интересные люди встречаются не так уж часто. Екатерина Кузьменко (УЛП-122) - одна из них. Прежде чем стать студенткой МИИТа, девушка прошла длинный путь поиска самой себя. Живопись, танцы, иностранные языки, автодело, баскетбол - вот далеко не полный перечень прошлых и нынешних увлечений Кати.

В Воронеже она с отличием окончила художественную школу. Талантливой девочке не хватило всего одного года, чтобы получить диплом с правом преподавания. В это же время весомую часть её жизни занимал спорт. Не легкая атлетика и не художественная гимнастика, как многие могли подумать, а баскетбол. После года тренировок Катя стала капитаном женской команды, а еще через год ее команда выиграла чемпионат Воронежской области.

Но на этом девушка не остановилась. С переездом в Можайск приоритеты немного сменились. Спорт остался, но место живописи занял театр. И опять она не переставала удивлять окружающих. Спектакль на французском языке, поставленный на 12-м Международном фестивале французского языка, стал еще одной яркой вехой её биографии. А до этого четыре года подряд юная актриса исполняла роль снегурочки в родной школе в Воронеже. На вопрос, собирается ли работать в этой роли под 2011-й Новый год, отвечает, смеясь: «Нет. Это только кажется простым, но на самом деле очень сложно весь вечер оставаться в хорошем настроении и излучать энергетику, без которой невозможно выходить на сцену и, вообще, на публику».

Катя честно признается, что в МИИТ поступать не собиралась, хотелось что-то более доступное. Но в последний момент друзья посоветовали идти именно в МИИТ, потому что это серьезно, интересно и перспективно. Она поверила друзьям и принесла документы в МИИТ.

Катя верит, что её ведет по жизни добрая фея и надо почаще прислушиваться к советам друзей и к самой себе. «Часто получается, что я делаю что-либо в последний момент, и именно тогда получается лучше всего, потому что я максимально собрана». Поступив в университет, она исполнила одну свою мечту. Осталась еще одна: прыгнуть с парашютом. Эта идея посещает её давно, и на днях она должна реализоваться.

Я поинтересовался у Кати, бывают ли у такой активной девушки приступы лени. «Нет, только приступы рабочей активности», - шутит она.

Самое удивительное Катя рассказала в конце нашей беседы. В школе ей предоставили выбор на предмете «Технология»: пойти на уроки шитья с девочками или на автодело с мальчиками. И Катя выбрала... автодело! Теперь она, не в пример многим парням, может с легкостью не только водить автомобиль, но и починить его в экстренной ситуации. А это действительно впечатляет!

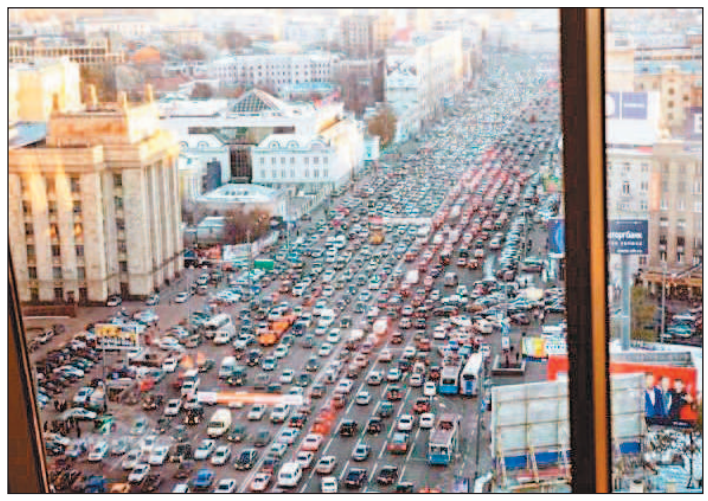
Дмитрий АНДРУЩЕНКО, УПП–112

О ЧЕМ ГОВОРЯТ

Какой же москвич не скучает по быстрой езде!

МИИТ дает рекомендации, как избавить столицу от транспортного коллапса

То, что скорость движения транспорта в Москве, соответственно и пассажиров, то есть нас с вами, порой достигает состояния паралича, известно всем москвичам и гостям города. Как бороться с пробками, какими должны быть новые транспортные линии и транспортные средства, где сооружать перехватывающие парковки... Всеми этими проблемами сегодня, как никогда, озабочено новое столичное правительство. И оно не скрывает, что ждет рекомендаций, как избавить город от транспортного коллапса, от самого широкого круга специалистов!



Свои предложения по улучшению состояния транспортной системы Москвы подготовили и ученые МИИТа.

– Это пять конкретных разработок, – рассказал корреспонденту «ИТ» заместитель директора НИИ транспорта и транспортного строительства Петр Михайлович Токарев. – Первая из них – план максимального использования рельсового транспорта для межрайонных связей. Для перевозки как можно большего числа пассажиров должен быть задействован железнодорожный транспорт, современный скоростной трамвай и метрополитен.

Второе предложение непосредственно касается создания оптимальной инфраструктуры для скоростного трамвая. Кстати, в свое время уже предлагалось использовать для скоростного трамвая часть колеи малого кольца Московской железной дороги, а специалисты ИУИТа озвучили проект новой линии скоростного рельсового транспорта на обособленном полотне в поясе сооружаемого четвертого транспортного кольца. Новая трасса по сравнению с вариантом организации пассажирского движения на МК МЖД могла бы иметь определенные преимущества, в частности, она удобна пассажирам тем, что здесь максимальное количество пересадок на радиальные линии метро.

Следующее предложение посвящено разработке специальных проектов, направленных на уменьшение стоимости транспортного строительства.

По мнению ученых МИИТа, транспортные артерии города оживит создание автоматической системы управления техническим состоянием городских транспортных сооружений. Исчерпывающая информация о состоянии подземных и других коммуникаций, пропускной способности на конкретных трассах и их участках поможет более четко ориентироваться в ситуации, а значит, грамотнее и быстрее воздействовать на нее.

Ну, и наконец, наши специалисты предлагают создавать и оперативно внедрять новые перспективные виды транспорта: те же усовершенствованные монорельсовые поезда, поезда с линейными двигателями.

Как показала практика, запуск скоростных аэроэкспрессов, железнодорожный транспорт весьма эффективен для организации надежной связи между городом и аэропортами. Сейчас в Москве три крупнейших аэропорта: «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево» - связаны с центром города скоростными поездами. В своих рекомендациях ученые предлагают продолжить разработку наиболее удобных маршрутов, связывающих мегаполис с аэропортами, проработать проекты прокладки «легкого» метро к столичным воздушным гаваням. В свое время специалисты ИУИТа предлагали объединить маршруты, связывающие аэропорты «Шереметьево» и «Домодедово» с городом, в один общий диаметр, проходящий через пять московских железнодорожных вокзалов.

Оживить, ускорить движение по транспортным артериям, считает Петр Михайлович Токарев, поможет и упорядоченье графика начала рабочего дня у многомиллионной армии москвичей. Нужно четко, с привязкой к определенным районам и маршрутам определить, кто начинает работу в 8 утра, кто в 9 и 10. В часы пик, утром и после рабочего дня, необходимо отдавать приоритет на трассах вместительным автобусам, а маломестные маршрутки, как правило и создающие заторы на проезжей части, выпускать на дороги лишь в промежутках между пиковыми нагрузками.

Виктор ВОДОЛАЖСКИЙ

Цепи, которые не рвутся

ТОЛЬКО У НАС

Развитие транспорта напрямую зависит от высококвалифицированных кадров. В МИИТе такие кадры выращивать умеют и не жалеют для этого ни средств, ни сил. В 2008 году в ИУИТе открылся первый и пока единственный в стране Центр мультимодальных транспортных систем (ЦМТС).

Это комплекс методов, обеспечивающих функционирование различных видов транспорта на основании единого договора. «В основу теоретической базы Центра положен опыт научных школ института в области теории транспортных и IT-технологий, управления перевозками, грузовой и коммерческой работ», - говорит исполнительный директор Центра - заместитель директора ИУИТа по экономике и инновационному развитию Евгений Борисович Бабошин.

Какое-то время Центр, в силу ряда причин, работал не по полной схеме и использовал не все свои возможности. Но теперь все это позади, и сегодня специалисты с различных дорог ОАО «РЖД» проходят здесь полноценную подготовку и курсы повышения квалификации. Об истории создания центра рассказала для читателей «ИТ» заместитель директора ИУИТа по учебной работе Ольга Владимировна Ефимова. В рамках программы инновационного развития нашим университетом был представлен проект ЦМТС. Грант Министерства образования и науки РФ и стал финансовой основой для создания Центра.

Сегодня прием делегаций любого ранга непременно включает в себя посещение Центра. Немалое удивление у иностранных коллег вызывает специально оборудованный макет транспортной системы, позволяющий имитировать логистику транспортного процесса от момента зарождения грузопотока до его погашения в пунктах конечного потребителя. В аудитории установлена видео-стена из 15 модулей диагональю 67 дюймов, на которую можно вывести изображения всех осуществляемых операций любого из звеньев логистической цепи. Уникальная база Центра обеспечивает подготовку самых современных специалистов для российского транспорта. Студенты Центра имеют возможность пользоваться графическими планшетами, сенсорными панелями управления, автоматизированными экранами и акустическими системами.

В Центре представлены программы второго высшего профессионального образования, программы освоения студентами дополнительных практических компетенций в области организации планирования и управления перевозками. Здесь ведутся исследования проблем управления мультимодальными транспортными системами, логистикой и цепями поставок, создания единого информационного пространства. Для сотрудников транспортных и логистических компаний регулярно проводятся бизнес-тренинги в области информационных технологий и управления мультимодальными перевозками, управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте во взаимодействии с другими видами транспорта, а также обучение по программе MBA. Последняя отличается от традиционных программ делового администрирования учетом высоких корпоративных требований ОАО «РЖД».

Вычислительная система Центра состоит из четырех уровней. Главной технической гордостью института и Центра называют суперкомпьютер МИИТ-4700 производительностью 4,7 триллиона операций в секунду. Об этом рассказал Михаил Щукин, начальник сервисного отдела ЦМТС. Михаил в прошлом студент ИУИТа. Закончил его в 2007 году по специальности «Информационные системы в технике и технологиях».

Программная база центра мультимодальных транспортных систем оснащена системой Oracle Transportation Management. Она позволяет компаниям эффективно управлять сбором заказов, выбором способа транспортировки, планированием маршрутов, прослеживанием маршрутов, ведением расчетов с поставщиками услуг и многим другим. А имитировать работу грузовой станции и ключевых рабочих мест позволяет система моделирования работы грузовой станции. Наибольший интерес представляет собой пакет программного обеспечения PTV Vision@, предназначенный для планирования транспортных потоков и организации движения. С помощью этих программ обучающиеся оттачивают свои профессиональные навыки и приобретают неоценимый опыт выхода из любых нестандартных ситуаций.

Дмитрий АНДРУЩЕНКО, УПП–112

«Я человек активный»

НАШИ ЛЮДИ

О чем, как правило, беседуют преподаватель и студент? Понятно, что, в основном, об учебе, науке, любимом предмете. Но порой молодым хочется поговорить просто «за жизнь», узнать больше о своем наставнике, его вкусах, пристрастиях, увлечениях. Наконец, просто попросить совета. Сегодня собеседник «ИТ» – Александр Алексеевич Хохлов, профессор, заведующий кафедрой «Организация и безопасность движения» ИКБ, один из заслуженных ветеранов МИИТа.

– Александр Алексеевич, откуда вы родом?

– С Камчатки. Бабушка и дед были раскулачены, еще до войны, и высланы на этот суровый и отдаленный полуостров. Питание было скудное и однообразное: рыба да красная икра. Потом перебрались на Сахалин. По пути на остров – а это был ноябрь – наш пароход «Анатолий Серов» попал во льды. В аварийной ситуации находились несколько суток. Мне было тогда всего семь лет, а впечатлений хватило на всю жизнь. Помню даже, с какой жадностью, мы, малышня, ели яблоки, брошенные нам с проходившего мимо корабля корейцами. На Сахалине я успешно окончил школу.

– А дальше?

– В 1957 году поступил в Хабаровский институт инженеров транспорта на механический факультет. Сразу после окончания работал на кафедре, преподавал теоретическую механику. Мой научный руководитель профессор Н.З. Криворучко в скором времени перевелся в Белорусский институт инженеров транспорта и рекомендовал меня там для поступления в аспирантуру. Но в поезде, на пути в Белоруссию, я познакомился с аспирантом МИИТа, и он перетянул меня в Москву.

– Наверное, снова пришлось сдавать экзамены?

– Да, я успешно прошел вступительные испытания, и начались годы учебы и работы в МИИТе. Запомнились первые митовские знакомства – с заведующим кафедрой «Вагоны» Л.А. Шадуром, с профессором С.В. Вершинским. В 1968-м я защитил кандидатскую диссертацию. Писал ее в МИИТе и с тех пор убежден, что фундаментальная библиотека нашего университета – самая лучшая техническая библиотека в столице.

– И что, только наука, наука..?

– Было много общественной работы. А куда денешься: я человек активный. Был секретарем партийной организации, работал во ВНИИЖТе. Потом вернулся в МИИТ и защитил докторскую. В 1982 году возглавил Отраслевой центр подготовки научно-педагогических кадров.

– Как и когда вы вплотную стали заниматься организацией и безопасностью движения?

– Транспортная система страны стремительно развивалась, и, понятное дело, особое внимание стали уделять вопросам безопасности движения. Тема эта стала актуальной и для МИИТа. В 2003 году приказом ректора создается кафедра «Организация и безопасность движения». Мне поручили ее возглавить.

Сейчас преподаватели кафедры вместе с аспирантами разрабатывают, в частности, специальные системы обеспечения безопасности движения поездов. Такие, как взаимодействие подвижного состава с путем, появление ползунов и дисбаланс пути.

Благодаря таким системам четко, буквально до мелочей, контролируется состояние подвижного состава, будь он на станции или на перегоне. Создаются ситуационные центры, в которых будут вестись работы по прогнозированию возникновения нестандартных ситуаций. И должен вам заметить, что уровень безопасности движения на железных дорогах России достаточно высок.

– Скажите, а насколько, по вашим оценкам, безопасны высокоскоростные «Сапсаны»?

– Данные, которыми мы располагаем, говорят о том, что при выщерблинах до 5-7 мм (а они есть на колесах) скоростное движение небезопасно, поэтому сейчас скорости несколько снижены. Ведется пристальный контроль за состоянием ходовых частей скоростного поезда. После каждой поездки он тщательно осматривается. В этой связи хочу пожелать, чтобы вместо дорогостоящих зарубежных поездов мы создавали бы и эксплуатировали высокоскоростные поезда собственного российского производства.

– У вас, наверное, много знаменитых выпускников?

– Многие добиваются успеха. Это и доктор технических наук, профессор А.В. Саврухин, и заведующий кафедрой «Тяговый подвижной состав РОАТа Константин Сергеев, и Полина Южанина, работающая в аппарате главного ревизора по безопасности Московской железной дороги. У нас много талантливых и успешных выпускников. Не все они, конечно, остаются в науке, но все-таки большинство занимаются проблемами обеспечения безопасности движения на транспорте.

Елена МЕРКУЛОВА, БЗС–412

Команда молодости нашей

ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Время стремительно летит вперед. Казалось, только-только начали семестр, а теперь вот и сессия зимняя не за горами. Многие уже готовят и курсовые к защите. Стремителен не только учебный процесс. В ИКБ, как говорится, бьет ключом и общественная жизнь. Свои задачи решает профсоюз, берут творческие высоты художественные коллективы, готовятся к штурму рекордов спортсмены… Впрочем, обо всем по порядку

Профбюро: работа кипит!

У профбюро масса задач и обязанностей. Студенческий профсоюз не только представляет интересы студентов, но и защищает их, воспитывает в них активную жизненную позицию, выявляет и сплачивает талантливых, имеющих организаторские способности ребят.

Дмитрий Миронов – председатель нашего профкома, можно сказать, днюет и ночует в институте. Мы разговариваем с ним в помещении профкома. Он рассказывает о последних делах и инициативах профсоюзной организации и, разумеется, о планах.

– Общие дела сплачивают ребят в надежную и дружную команду. Дел же у нас очень много. Обо всех предстоящих событиях и мероприятиях студентов института информируют наши активисты. С начала года ребята успели уже поучаствовать в «Параде студенчества», турнире «Спорт поколений», в знаменитом «Маятнике». Само профбюро ИКБ провело «День первокурсника-2010» и познакомилось со многими активными и по-настоящему талантливыми первокурсниками. Они тоже наш актив! Кстати, в этом году в профсоюз вступило 90% первокурсников!

Очень интересной и красочной была церемония посвящения в первокурсники на ВВЦ. Сразу после этого первокурсницы Оля Касьянова из ББД-111 и Алена Васильева из ББЖ-111 прекрасно выступили на фестивале «Виват, превокурсник!». Их наградили дипломами. А вот первокурсницы Инга Кудишина и Мария Ивашкина прошли отбор и смогли поучаствовать в «Школе актива СВАО».

У нас много планов. Организовать экскурсии в музеи, театры, провести выездные обучающие семинары, позаботиться о летнем отдыхе на черноморском побережье. Запланированы и другие интересные мероприятия.

– Как только вы все успеваете? – спрашиваю у Димы Миронова.

– Есть команда, в которой каждый ответственно занят своим делом, и благодаря этому мы достигаем определённых целей, – уверенно отвечает Дима.

КВН в ИКБ

КВН…тут у нас все, как всегда, интересно! С приходом первокурсников обновился состав команды. Мне удалось побеседовать с капитаном квэнщиков Сашей Лобановым (БЗС-111). Вот что он рассказал о команде.

– У нас очень сильный состав. Каждый – индивидуальность, у каждого – хобби! И нам комфортно в команде! Это даже помогает, что мы все разные.

Начну с Саши Гулецкого (БЗС-111). Увы, он пока не определился со своим хобби. Поэтому налегает на учебу. Алексей Силаев (БЗС - 111) считает, что его хобби – это отдых после трудного дня. Ну и пусть считает! Саша Лобанов (БЗС - 111) беззаветно любит КВН и спорт. У Николая Зинюкова (ББД - 111) хобби – это футбол. Он страстный поклонник «Зенита». И мы уже поздравили его с тем, что «Зенит» стал чемпионом страны.

Дима Машков (ББД - 111) у нас, пожалуй, самый целеустремленный, а Никита Рязанцев (ББД-111) – самый пытливый и любознательный. Обязанности в команде распределены очень четко: например, Дмитрий Машков отвечает за звук, Александр Гулецкий объявляет номера, а остальные – по ситуации.

К играм готовимся в "скворечнике", там пишем, ставим номера, выслушиваем предложения. У каждого свое видение номера.

– О чем сейчас мечтаете? – Спрашиваю Сашу Лобанова.

– Конечно же, главное – закончить институт. Что же касается КВН, то здесь мы мечтаем достичь такого уровня, чтобы нас заметило большое телевидение! Для этого надо побеждать на ближайших турнирах.

Мечты сбываются

Спорт в институте любят. Ребята занимаются плаванием (наши пловцы – в сборной университета), гимнастикой, боксом, футболом…ну, в общем, всем, что предлагает Дом спорта. Я разговорилась с двумя подружками – Оксаной Кладиевой и Аленой Бибаевой из ББЖ-411.

«Гимнастикой увлекаемся с 6 лет», – рассказали девочки. Множество видов спорта существует, но они выбрали именно гимнастику. Говорят, что еще дошколятами решили, что когда-нибудь пойдут в спортивную школу Олимпийского резерва города Волжского. Мечта сбылась.

Они выступали уже на многих соревнованиях. Не только в школьных, но и междугородних и всероссийских! Побывали на стартах в Воронеже, Брянске, Сызрани, Уфе и т.д.

Они вместе поступили в наш университет и здесь продолжают заниматься любимым видом спорта. Причем успешно. Выступая на межвузовских соревнованиях, заняли второе место!

– Интересно, а почему выбрали МИИТ, а не спортивный вуз? – спрашиваю девочек.

– МИИТ очень престижный вуз. Мы получаем тут прекрасную специальность и имеем возможность совершенствоваться в спорте! Этого ни в каком спортивном вузе мы бы не имели, – уверены они.

Светлана КЛЕСОВА, ББЖ–411

БЛИЦ-ОПРОС

Как защитить поезда от вандализма?

Разбитые вагонные стёкла, изрезанные сиденья, искореженные металлические и пластиковые полки, поврежденные рельсы и шпалы – это настоящий бич железных дорог! Ущерб, причиняемый вандалами, измеряется миллионами рублей. Своими действиями хулиганы наносят урон безопасности движения, подвергают риску жизни сотен людей.

Как справиться с вандалами на железной дороге? На этот вопрос по просьбе корреспондента «ИТ» отвечают студенты ИКБ.

Екатерина Колышева, БЗС-411:

– Для того чтобы бороться с вандалами, по-моему, их, в первую очередь, нужно знать в лицо. Считаю, что вагоны тех же пригородных электропоездов необходимо оборудовать видеокамерами, установленными в специальных защищенных куполах. Ещё можно ввести правило, чтобы специальные контроллеры брали с пассажиров залог при посадке в поезда. А на станциях при выходе, если в вагонах все нормально, залог будут отдавать. Единственная трудность – все четко организовать: наблюдение за порядком, расчеты с пассажирами…

Дарья Жердева, ББД-211:

– Проблема вандализма должна решаться законодательно. Нужно ужесточить уголовную ответственность для тех, кто своим поведением ставит под угрозу жизни пассажиров, крушит вагоны и поезда. Хулиганы должны бояться возмездия! Необходимо создать и специальную, наделенную определенными правами службу, которая бы следила за порядком. Думаю, если назначать вознаграждение тем, кто заметил нарушителя и привлек к нему внимание милиции, это поможет в борьбе с вандалами. Народные дружины из пенсионеров, молодежи, тех же студентов (как было в СССР) тоже неплохая мера.

Ольга Миленкова, ББД-331:

– По-моему, сами пассажиры должны сообща давать отпор тем, кто крушит и ломает. Нельзя оставаться равнодушными, увидев зло. По крайней мере, необходимо тут же сообщать о нарушителях в милицию. В вагонах должна быть специальная охрана. Ну и, конечно, каждого задержанного вандала необходимо наказывать, вплоть до тюрьмы. Административные меры в борьбе с хулиганами малоэффективны.

Станислав Конин, БЗС-411:

– Не плохо бы придумать специальные крепежи для сидений, чтобы их было невозможно оторвать! Устанавливать небьющиеся стекла в окнах и дверях вагонов. А вообще, многое зависит от воспитания людей. Если человек нормально воспитан, он относится к чужому имуществу так же бережно, как к своему.

Андрей Додик, БЗС-412:

– Я считаю, стоило бы взять пример с Англии, где с давних времен вандализм строго наказывается властями! В России же, как это ни печально, вандалам уже давно все нипочем!

Дмитрий Миронов, ББД-311:

– Надо сделать так, чтобы такие понятия, как совесть, мораль не являлись бы пустым звуком. Знаю, что в США по ТВ часто демонстрируют разрисованные, поврежденные вагоны. И люди, глядя на это варварство, понимают, как это некрасиво и недостойно. Человек должен, в первую очередь, не перед законом держать ответ, а перед людьми, перед собой самим!

Екатерина Горбунова, БЗС-412:

– Убеждена в том, что люди должны понять, что, нарушая порядок на транспорте, они наносят вред прежде всего себе. Ведь разбитые стекла, искореженные, не закрывающиеся двери – все это делает транспорт опасным. Если они этого не понимают, в силу должен вступить закон!

Ольга ЛЕСИНА, БЗС–411

Бронза — тоже победа

На второй Спартакиаде студентов транспортных вузов России МИИТ занял третье место

19 и 20 ноября 2010 года в Доме спорта МИИТа с раннего утра и до позднего вечера царила торжественно-воинственная атмосфера. Здесь проходили предварительные турниры второй Спартакиады студентов транспортных вузов России. У присутствующих захватывало дух от энергетики и задора спортсменов. В упорной битве за право участия в финальных соревнованиях сошлись семнадцать студенческих команд высших учебных заведений транспорта. На спортивных аренах выясняли отношения команды баскетболистов, волейболистов, теннисистов, футболистов, шахматистов и пловцов.

Старты Спартакиады на спортивных площадках МИИТа были даны впервые. Благодаря усилиям директора Дома спорта Марины Сергеевны Брюхановой, руководителя спортклуба Фаины Романовны Сибгатулиной и всего персонала клуба, МИИТ принял гостей на высшем уровне. Прежде все три дня соревнований проходили в УЗС «Дружба». Однако тренеры, спортсмены и болельщики вузов, принимающих участие в Спартакиаде, отметили, что ее организация на базе спортклуба МИИТа оказалась более интересной, красочной и запоминающейся!

Финальные состязания состоялись 21 ноября в УЗС «Дружба». Там же прошла торжественная церемония награждения победителей. Медали победителям вручал лично министр транспорта России Игорь Евгеньевич Левитин.

Очень порадовали своими результатами теннисистки МИИТа: персонально, Ольга Баранова, завоевавшая первое место в личных соревнованиях среди женщин, и Александра Семенова, занявшая третье место. В командном соревновании по настольному теннису наша сборная оказалась второй. В состав команды, кроме девушек, входят Георгий Ополченцев, Ролан Уразаков, Дмитрий Крегель. Тренер - Игорь Ильич Ройтман. Также в тройку победителей вошли волейболистки (тренер - Алексей Олегович Копаев). Следует отметить упорство и старания наших шахматистов, тренирующихся у Павла Олеговича Потемкина, и баскетболистов (тренер - Сергей Андреевич Филяшкин). Эти команды заняли четвертые места, которые позволили МИИТу войти в тройку победителей. Свой весомый вклад внесли Евгений Липский, Маргарита Труднева и Денис Попов, тренирующие наших пловцов и футболистов. Без их участия вряд ли удалось бы настолько приблизиться к победе.

Для спортсменов МИИТа нынешняя Спартакиада во многом оказалась более успешной, чем Спартакиада 2009 года. Тогда наша команда заняла шестое место. В этом году наши спортсмены – третьи. Логично предположить, что в следующем году мы окажемся выше хотя бы еще на одну ступеньку.

Нина АРУТЮНОВА, ГРК–312

Инновации от гимназистов

Студенты МИИТа побывали на выставке «Транспорт России–2010» в Манеже

С 16 по 21 ноября в Манеже прошла выставка «Транспорт России - 2010». Крупнейшие компании транспортной отрасли, вузы, научные институты, зарубежные партнеры продемонстрировали свои инновационные проекты, реализация которых должна определить будущее транспорта страны.

С 19 ноября выставка была открыта для всех желающих. Студенты МИИТа не упустили такого шанса и отправились в Манеж.

Манеж был полон. Сотни участников представили здесь свои разработки в сфере автомобильного, железнодорожного, морского и авиационного транспорта. Особое место уделялось ОАО «РЖД». Экспозиция компании состояла из трех частей. Первая посвящалась высокоскоростному движению (тут были представлены Сапсан и Аллегро), вторая – строительству олимпийских объектов в Сочи, третья – инновациям на железной дороге.

Одно из самых заметных мест на выставке было занято экспозицией МИИТа. В ней наряду с проектами маститых ученых, в которых предлагались подлинно инновационные решения многих проблем транспортной отрасли, значительное место было отведено работам совсем еще юных научных дарований в лице учащихся мииговской гимназии № 1572. Учитывая «нежный» возраст изобретателей, каждый, кто знакомился с их идеями, был растроган и потрясен.

Старшеклассник Николай Прошунин рассказал нам о своем удивительном изобретении – параболографе – приборе для вычерчивания кривых второго порядка. Гимназист сделал его у себя на даче. На вопрос, применяет ли он где-нибудь этот прибор сейчас, Николай ответил, что параболограф очень удобен при построении парабол на учебных занятиях. Его сверстник Николай Миронов рассказал о сделанном им озонаторе воздуха. Что интересно, изобретен он был тоже на даче. Вот тебе и свежий воздух.

Свои проекты в Манеже представили также Александр Максименко (ЮЗИ-124), Леонид Счисленок и Александр Шиндиков (оба из гимназии 1572). «Создание сверхскоростного транспорта на магнитных подвесах, пожалуй, одна из важнейших задач железнодорожной отрасли в нашей стране, - просветил нас Саша Шиндиков. - В развитых странах Европы и Азии уже созданы поезда, которые могут носиться со скоростью около 500 км/ч. Отечественные изобретатели, к сожалению, пока подобными достижениями похвастаться не могут». Также Александр рассказал об исторической роли путей сообщения в нашей стране и о том, что такое железнодорожный транспорт в России сейчас.

Свой проект, посвященный кондиционированию воздуха в пригородных поездах, представил Александр Максименко. «Климатический кризис этим летом показал, что проблема, действительно, важная, - рассказывал Саша. - Люди просто задыхались в вагонах. Естественное кондиционирование, которое на протяжении нескольких десятилетий применяется в электричках, ситуацию не спасало, а, скорее, обостряло. Мы провели все необходимые расчеты – и вот что получилось. Если в каждом вагоне поезда, например Москва – Наро-Фоминск, установить специальный кондиционер, то общая стоимость проезда увеличится на один рубль. Учитывая то, что электричка в среднем за день делает 11 проездов, то при максимальной заполняемости проект окупится уже через 3 года». Научные руководители проектов – О.М.Белозерова, С.В.Митусова (гимназия МИИТ), О.Н.Белова (гимназия 1572).

На вопрос, куда ребята собираются поступать после окончания гимназии, все, как один, ответили, что в МИИТ.

Когда группа студентов, в составе которой находились корреспонденты «ИТ», разгуливала по Манежу, с интересом рассматривая стенды различных компаний, в зале, в сопровождении целой свиты телевизионщиков и фотографов, появился министр транспорта РФ Игорь Евгеньевич Левитин. К нашему изумлению, министр подошел к нам и поинтересовался, откуда мы и какое впечатление на нас произвела выставка? Мы с гордостью сообщили Игорю Евгеньевичу, что имеем честь учиться в МИИТе, а что касается выставки, то она всем нам очень понравилась.

Станислав КЛЮШИН, ТМВ–211

3 из 5 возможных

ОКОНЧАНИЕ.

Широко открытыми глазами смотрела я на ребят из Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова. Их «Морской танец с поясами» нарушал все законы гравитации. Восемь красавцев из вокального ансамбля «Успех» укрепили в каждой романтичной девушке веру в прекрасных принцев, а волшебство Сергея Терека из Иркутского государственного университета путей сообщения и загадка его саксофона так и не были разгаданы.

В номинации «Театральное искусство» за МИИТ выступала красавица Анна Карнаухова с прозой «Любовь» К. Воробьёва. Наши самые талантливые танцоры - ансамбль «Юность» с танцем «Яблочко» и великолепные бальники Антонина Дарчева и Максим Спирин с зажигательной композицией «Ча-ча-ча». Дмитрий Седов и его «Битбокс» расширили наши представления о человеческих возможностях, и юный гений Павел Артемьев исполнил на фортепиано авторское соло «Буря времён». Как выдержало фортепиано его ошеломительный напор, для меня осталось загадкой. Ребята сумели доказать, что МИИТ - признанная кузница талантов.

Даже почётные гости вечера не смогли устоять перед их обаянием: «Мне очень приятно, - приветствовал артистов министр транспорта Игорь Евгеньевич Левитин, - что наши встречи стали доброй традицией. А ведь всё началось всего несколько лет тому назад - возникла идея творческого конкурса среди наших студентов. И получилось ведь, отлично вышло! Мастерство выступающих неуклонно растёт, я помню первые концерты, и то, что я смог увидеть сегодня - совсем другой уровень. Мне кажется, что ребята не захотят выпускаться из своих университетов. А ректоры придумают всё, чтобы подольше задержать их. Но, тем не менее, все вы попадёте в министерство транспорта, а мы вас там не обидим. Мы всех запомнили, каждого, кто стоит на этой сцене. Любой из вас достоин самой высокой награды, но конкурс есть конкурс, а в соревновании всегда бывает победитель».

Но вот наступило то, чего мы так долго ждали, к чему готовились и за что переживали всем сердцем, - жюри подвело итоги. Гран-при фестиваля: «Театральное искусство» - Анна Карнаухова (МИИТ), «Инструментальное исполнительство» - Павел Артемьев (МИИТ), «Вокал» - Анна Константинова (Московская государственная академия водного транспорта), «Хореографическое искусство» - ансамбль «Морские волки» (Государственная морская академия имени адмирала С.О. Макарова). Приз зрительских симпатий - Дмитрий Седов «Битбокс» (МИИТ). Победители были награждены жидкокристаллическими широкоэкранными телевизорами и портативными DVD проигрывателями. Но некоторым повезло еще больше: Дима Седов смог унести не только подарки организаторов, но и часы, подаренные заместителем министра транспорта РФ Сергеем Алексеевичем Аристовым. Он был настолько потрясён талантом нашего Димы, что снял их со своей руки прямо на сцене.

Надежда Чепрага – одна из самых беспристрастных судей

Мария ИГЛОВА

Карьера. Шаг первый

Как сложилась судьба выпускников МИИТа, закончивших учебу в этом году: где они работают и сколько зарабатывают?

Зачем мы это сделали

Прошло уже почти полгода, как выпускники МИИТа защитили свои дипломные работы и стали называться дипломированными специалистами. Мы решили узнать, что произошло с ними, чего они добились, комфортно ли себя чувствуют, чем зарабатывают на хлеб насущный. Это была очень непростая задача. Но мы ее выполнили.

Не секрет, что самая большая проблема, которая сейчас стоит перед выпускниками – это трудоустройство. По статистике, в столице, которая гордится низким, относительно других регионов, уровнем безработицы, каждый десятый выпускник прошлого года, обращавшийся в службы занятости, до сих пор не трудоустроен. Как выясняется, среди нетрудоустроенных практически не встречаются люди, которые не сидели на шее у родителей в студенческие годы и на третьем-четвертом курсе уже пошли работать. Но не все такие предприимчивые и целеустремленные. Те из выпускников, кто столкнулся с проблемой трудоустройства впервые, поняли: все не так просто. Работодатель отдает предпочтение молодому специалисту, имеющему хотя бы небольшой опыт. И еще одна тенденция: специалисты технического профиля сегодня на рынке труда востребованы на 100 процентов.

Мы решили выяснить: распространяется ли эта тенденция на выпускников МИИТа. С помощью личных связей, социальной сети vkontakte.ru, путем опроса кафедр мы нашли больше ста выпускников нашего университета. Им всем были заданы одинаковые вопросы: «Где работаешь, на какой должности, сколько зарабатываешь?» И вот результаты.

Первая неожиданность

Наши выпускники оказались довольно скрытными. Многие отказывались сообщать, сколько они зарабатывают, ссылаясь на корпоративные запреты. Напрашивался вывод: или они работают на супер-засекреченных объектах, или скрывают размер зарплаты, чтоб не завидовали, или, действительно, соблюдают требования корпоративной этики, которая запрещает разглашать размер оплаты их труда. А еще оказалось, что очень даже многие дамы, особенно из гуманитарных слоев, вняли призыву нашего правительства об увеличении рождаемости. Мы насчитали больше трех десятков уже состоявшихся молодых мам или находящихся в декретном отпуске.

Как живется инженерам

На сегодня, как показал наш мониторинг, выпускники инженерных специальностей самые востребованные. Средний оклад, который они получают, – 20 - 30 тысяч рублей. Но молодые специалисты (и это тоже радует) готовы работать не столько ради денег, сколько ради приобретения столь высоко ценимого работодателями опыта. Большинство выпускников трудится по своей специальности на предприятиях, где они проходили практику или по целевому направлению. Они уже имеют опыт работы и получают поэтому, как правило, значительно больше.

В целом, статистика по МИИТу такова. В 2010 году выпущено 2445 молодых специалистов, из них 1482 обучались на бюджетной основе. Абсолютное большинство выпускников, а именно 92% трудоустроено. Их тех, кто учился на бюджетной основе, нашли работу 97% ребят. Как и в прошлые годы, 61% выпускников, учившихся на бюджетной основе, пришел работать на предприятия железнодорожного транспорта.

ИУИТ

Надежда Степкина, «Организация перевозок и управление на транспорте»: «Экодор», менеджер, 20 000 рублей.

Елена Ставрова, «Организация перевозок и управление на транспорте»: Северная железная дорога – филиал ОАО РЖД, Вологодский центр организации работы железнодорожных станций, инспектор по железнодорожным путям общего пользования. Елена получила грант ОАО РЖД на разработку дипломного проекта.

Денис Драгунов, «Информационные системы и технологии»: «McKinsey & Company», специалист по графическому дизайну, 42 000 рублей.

Сергей Ковальчук, «Вычислительные машины, комплексы, системы и сети»: ЗАО «ОТЭКО», специалист центра информационных технологий.

Алиса Махрова, «Управление и информатика в технических системах» (красный диплом). Технолог в Московском информационно-вычислительном центре ГВЦ ОАО «РЖД». Зарплата в среднем 24000 рублей.

Владимир Трайкович, «Автоматизированные системы обработки информации и управления»: Московский информационно-вычислительный центр ГВЦ ОАО «РЖД», программист 1 категории отдела системных средств и программного обеспечения (стаж уже 4 года), включен в кадровый резерв РЖД. Зарплата около 35000 рублей.

ИТТОП

Александр Леонтьев, «Управление инновациями»: ООО «Вагонмаш», менеджер отдела коммерции.

В порядке исключения мы проследили и судьбу некоторых других выпускников кафедры «Инновационные технологии». Специальность «Управление инновациями»: 40 % выпускников работают на железнодорожном транспорте, причем карьера многих ребят складывается очень успешно, например:

Юлия Куль (Чистякова) – исполняющий обязанности начальника технического отдела предприятия «Желдорреммаш»;

Наталья Богданова – главный специалист департамента технической политики ОАО РЖД. Зарплата высокая;

Екатерина Майорова – специалист по сертификации компании «Сименс». Зарплата очень высокая.

Кстати, за последние 3 года в этой компании прошли испытательный срок уже 6 миитовцев. 4 будущих специалиста компании еще учатся в университете. Анна Боголюбова, Алексей Андреев, Игорь Астафьев, Александра Масалида – всем этим ребятам уже предложена работа в «Сименс».

Любовь Михина, «Управление персоналом»: ОАО «Вагонреммаш», ведущий специалист службы управления персоналом, чуть больше 30 000 рублей.

Сразу несколько наших выпускников специальности «Локомотивы» пришли работать во ВНИИЖТ:

Андрей Афанасьев - отделение «Тяговый подвижной состав», стажер-исследователь;

Игорь Корнеев - отделение «Транспортная механика», стажер-исследователь;

Александр Ярыгин, «Вагоны»: осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Сольвычегорск, Сольвычегорское отделение СЖД – филиала ОАО РЖД (это стартовая позиция).

ИКБ

Татьяна Пулина, «Инженерная защита окружающей среды»: Московско-Курское отделении ОАО «РЖД», инженер-эколог, 35-40 тысяч рублей.

Ксения Шкляева, «Организация и безопасность движения»: ж/д станция «Чепецкая», приемосдатчик.

ИСУТЭ

Владимир Доброжан, «Компьютерная безопасность»: Посольство Евросоюза, инженер ИТ, 50 000 рублей.

Денис Солодышев, «Электроснабжение железных дорог»: «Самсунг Электроникс Рус Калуга», 30 000 рублей.

Роман Попович, «Электроснабжение железных дорог»: электромеханик ремонтно-ревизионного участка Московско-Павелецкой дистанции электроснабжения МЖД. Зарплата около 40000 рублей.

Артем Черногаев, «Электроснабжение железных дорог»: электромеханик ЭЧ-1 г. Ярославль, СЖД – филиал ОАО РЖД.

Дмитрий Тарунин, «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте»: инженер лаборатории связи, 19 000 рублей.

Илья Лушков, «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте»: связист ИВЦ МЖД – филиала ОАО «РЖД», 25 000 рублей.

Игорь Коровкин-Баврин, «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте»: инженер по эксплуатации технических средств железных дорог Московско-Ярославской дистанции СЦБ, 30000 рублей.

Михаил Логинов, «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте»: офис-менеджер компании «Солярис». Это официальный дилер компании «Панасоник». Зарплата около 40000 рублей. Работать по своей будущей специальности Михаил начал еще в университете.

Николай Воднев, «Электрический транспорт железной дороги»: ГУП «Московский метрополитен», 20 - 25 тыс. рублей.

ИПСС

Евгений Алексеенко, «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»: дистанция пути Орехово-Зуево, инженер технического отдела.

Олег Смирнов, «Системы автоматизированного проектирования»: ООО «Фан Бии», генеральный директор, 50 тыс. рублей.

Борис Терехов, «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»: Липецкая дистанция пути (ОАО «РЖД»). «Оклад - это конфиденциальные данные, могу лишь сказать, что минимальный оклад на дистанции от 7500 т.р. до 30000 т.р.».

Алесей Фефилов, «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»: Архангельское отделение СЖД, дорожный мастер дистанции пути Плесецкая.

Константин Кучерявый, «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»: бригадир пути ПЧ Мукуль Сосногорского отделения СЖД.

Юристы и финансисты попали в точку

ИЭФ

Галина Сизова, «Экспертиза и управление недвижимостью»: Строительная компания, заместитель генерального директора по общим вопросам, 30 000 рублей.

Эльвира Шиапова, «Перевод и переводоведение»: «Ernst and Young», переводчик, 30 000 рублей.

Илья Данилов, «Мировая экономика»: ЗАО «Ситибанк», менеджер по инвестициям, 35 000 рублей.

Константин Шмурнов, «Финансы и кредит»: ГУ-отделение Пенсионного фонда России по Москве и МО, главный специалист-эксперт отдела управления, организации и учета процесса инвестирования, 25 000 рублей.

Игорь Мурсалов, «Финансы и кредит»: ОАО «Нота-банк», экономист 1-й категории управления по работе с клиентами, 25 000 рублей.

Николай Колонтаев, «Экономика и управление на предприятии»: ОАО «Федеральная пассажирская компания», ведущий экономист отдела планирования и анализа, 45-50 тысяч рублей.

ЮИ

Юлия Глинцова, «Таможенное дело»: Центральная энергетическая таможня, младший инспектор, 15 000 рублей (это без надбавок).

Татьяна Процанова, «Таможенное дело»: Московская таможня, специалист первого разряда отдела информационной безопасности и технической защиты информации, базовый оклад - 5000 рублей. (От редакции: базовый оклад - лишь небольшая часть месячного заработка. В итоге заработок около 30000 рублей).

Василий Кузьмин, «Таможенное дело»: таможенный терминал, менеджер отдела логистики, зарплата на основании практики.

Лилия Олейник, «Таможенное дело»: таможня аэропорта «Внуково», специалист первого разряда, 5000 рублей (базовый оклад).

Максим Ярощук, «Юриспруденция»: Следственное управление при прокуратуре РФ, следователь, 10 000 рублей (базовый оклад).

Это только начало. «ИТ» вернется к этим ребятам через полгода. «Страна (в смысле, МИИТ) не забывает своих героев». А пока пожелаем им успехов в работе и профессионального роста.

ГИ

С гуманитариями все обстоит немного сложнее, чем с технарями. Поскольку даже самые нетребовательные работодатели ставят обязательное условие – не менее полугода работы по специальности. Шансы найти работу «по диплому» есть, прежде всего, у тех, кто начал трудовую деятельность еще в вузе. Выпускников охотно принимают на позиции секретарей, помощников руководителей, операторов call-центров. Часто причиной неудач в трудоустройстве является завышенная самооценка выпускников. Ребятам надо просто опуститься на землю и быть реалистами, но, если есть шанс, надо его не упустить. Одна из недавних выпускниц Гуманитарного (Катя В.) начала с помощника менеджера по рекламе с окладом 18 тысяч. Летом она замещала своего шефа, который был в отпуске, и сумела себя проявить в сложной творческой ситуации. Глава компании оценил креативность девушки и назначил ее руководителем пиар-службы с окладом 60 тысяч рублей.

Алина Ермилова, «Связи с общественностью»: Коммуникационная группа «Insiders», менеджер проектов, ассистент заместителя генерального директора. «Размер зарплаты сообщать мы не имеем права».

Полина Свинухова, «Связи с общественностью»: «Instinct Agency of BBDO network», секретарь, 15 000 рублей. «Но перспективы неплохие. Надо только суметь себя проявить».

Дмитрий Клищенко, «Государственное и муниципальное управление»: ООО «ТопС Бизнес Интегратор», технический консультант.

Наталья Мневец, «Психология»: менеджер по работе с клиентами в тренинговом центре, 20 000 рублей.

Кристина ВОЛКОВА,
Светлана КУДЕНКО

Быстрее, дешевле, удобнее

Если вы, как истинный студент, живете не в прошлом веке, а в нынешнем, и у вас нет лишнего времени стоять в изнуряющих очередях, то электронный билет на поезд – это ваш выбор! Не так давно в интернете появилось немало специализированных сайтов, на которых вы сможете забронировать долгожданный билет домой. Причем не только авиа но и железнодорожные билеты. Это очень быстро и, главное, надежно. Не отходя от компьютера, можно самостоятельно изучить расписание поездов, а также выбрать себе нужный вагон и местечко поудобнее. Кроме того, студенты могут сэкономить какой-то процент от оплаты, потому что электронный билет не включает в себя кассовые наценки. Процедура очень проста: вносятся личные данные и номер банковской карты, затем на почту приходит заветный штрих-код. По нему-то и обналичивается билет в специальных терминалах на всех вокзалах Москвы.

Ольга ЛЕСИНА, БЗС–411

Знать и помнить

65 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Молодежь должна знать правду о Великой Отечественной войне и помнить о том, какой ценой досталась нам Победа над врагом.

Донести эту правду до молодых людей стремится Землячество студентов-целевиков МИИТа, реализуя проект «Я победитель». В рамках этого проекта целевики организовали интеллектуальный турнир «Брейн-ринг», посвященный 65-летию Победы. Особое внимание в нем уделено железнодорожным войскам, ведь именно железная дорога, в основном, питала фронт всем необходимым. В турнире приняли участие четыре школы района Марьина Роща. Победила команда школы № 1414 «Вестники Победы».

Украшением турнира стали патриотические песни в исполнении студенток МИИТа Анастасии Просвирниной и Полины Лысюк. Возглавил жюри председатель Совета ветеранов университета профессор Эрнст Серафимович Спиридонов. Он высоко оценил знания школьников о главных событиях Великой Отечественной войны и наградил команду победителей макетом первого паровоза, а всем участникам «Брейн-ринга» вручил проспекты о Московском государственном университете путей сообщения.

Эрнст Серафимович рассказал ребятам о том, как началась война для МИИТа: «22 июня 1941 года, когда радио МИИТа сообщило о нападении фашистов на нашу страну, в садике у первого корпуса собрались студенты, преподаватели и работники института. На собрании было принято решение сформировать ополчение, которое было направлено на рубежи в город Ельню. Этот бой стал мощной преградой для фашистов и задержал их наступление на Москву почти на месяц. На памятнике, который поставлен в сквере, высечено 201 имя погибших на войне миитовцев».

Этот турнир стал прочным мостом между поколениями, помог старшеклассникам понять значение Великой Победы. Это особенно важно сейчас, когда то и дело предпринимаются попытки переписать нашу историю.

Игорь АРГУНОВ, председатель Землячества студентов–целевиков ЮВЖД

МАЯТНИК

«Цепная реакция» – вне конкуренции

В ДК МИИТа прошло состязание самых талантливых первокурсников - финал конкурса «Маятник». Уже в третий раз профком студентов и управление по воспитательной работе организует это ристалище остроумия, находчивости, грации. Возглавляли этот парад талантов уникальные исторические персонажи – Джордж Стефенсон - изобретатель первого паровоза и вездесущая Муза, а в обычной жизни - замечательные ребята: Станислав Шеховцов и Анастасия Зубова.

За звание лучших боролись команды: «ТОП-6», объединивший в своих рядах ребят из ИПСС и ИКБ; «Без пяти 15» - здесь сдружились представители ИТТОПа и ЮИ; ИСУТЭ и ИЭФ представляла команда «Кризис фантазии». Я, признаюсь, болела за команду «Цепная реакция» - сплав ГИ и ИУИТА.

Первым конкурсным испытанием стало домашнее задание. Здесь ребята должны были представить на суд зрителей свою команду, рассказать о своих институтах и поведать о первых днях в роли студента. Надо заметить, что все участники были совершенно разными, а идеи порой очень смелыми.

Второе испытание для ребят было очень непростым. Здесь проверялись не только знания, находчивость и хорошая память, но и меткость. Перед участниками появился стенд с шариками, в каждом из которых был спрятан вопрос по какому-либо предмету. Команде надо было выбрать самого меткого из своих членов, чтобы тот попал дротиком в цель и за минуту ответил на каверзный вопрос. А пока ребята готовились, на сцене выступали наши музыкальные дарования: Алла Бизяева, Денис Бондаренко и Мария Евтушенко.

Третий конкурс был, пожалуй, самым ярким из всех: организаторы решили поэкспериментировать и проверить познания ребят в географии танцевальным способом. «ТОП-6» плясали под африканские мотивы, «Без пяти 15» перенесли нас на Восток, атмосферу дикого запада дала залу почувствовать «Цепная реакция», освежила диким северным ветром «Кризис фантазии».

Не могли мы, конечно, обойтись без традиционного конкурса по истории родного университета и железнодорожного транспорта. Все отвечали почти без запинки.

Ну а следующее испытание стало для всех собравшихся полной неожиданностью, никому еще не приходило в голову проверять способности первокурсников с помощью макарон и скотча. Задача не из простых - соорудить из данного строительного материала башню, которая проживет самостоятельной жизнью хотя бы 10 секунд. У кого это творение окажется выше, тот и победил. Первыми стали будущие инженеры из команды «Без пяти 15» .

Но вот настало время подсчитать балы и поздравить абсолютного победителя. Да здравствует ГИ и ИУИТ! Их «Цепная реакция» оказалась вне конкуренции. Почетное второе место завоевали «Без пяти 15», третьи - «ТОП-6» и четвертые - «Кризис фантазии». Но на этом праздник не закончился, самые активные и позитивные отправились «отплясывать» победу в танцевальный зал на праздничной дискотеке.

Мария ИГЛОВА

Как стать актёром

Рассказал корреспонденту «ИТ» Александр Панкратов–Чёрный

В ДК МИИТа прошла встреча студентов с народным артистом России Александром Панкратовым-Чёрным и его сыном – тоже актером и музыкантом Владимиром Панкратовым.

Александр Панкратов-Чёрный рассказывал смешные и не очень истории со съемочной площадки, читал грустные стихи собственного сочинения, говорил о любви к своим друзьям и близким и признавался, что, несмотря на врожденный пессимизм, он любит жизнь. После общения с залом артист уделил несколько минут корреспонденту «ИТ».

- Александр, вы впервые на сцене ДК МИИТа?

- Нет, мы с женой здесь уже были, играли спектакль «Заложники любви». Зал прекрасный, зрители – супер.

- А кем вы мечтали стать в детстве?

- Если честно, то клоуном.

- Что для вас сейчас ближе: театр или кино?

- Безусловно, театр! Театр - это дыхание, на сцене ты чувствуешь жизнь, чувствуешь, что ты молод.

- У нас в МИИТе есть театральные студии. Вы не могли бы дать совет начинающим актерам?

- Надо понять главное: актерство - это ежедневный титанический, изматывающий труд и колоссальная ответственность. Настоящий артист – это нравственный лидер, человек, который живет интересами своего зрителя, болеет за него. Очень важно и твое окружение. Из талантливого гнезда не вылетишь бездарностью! (Александр Владимирович закончил Горьковское театральное училище). Если молодой человек это все поймет и впитает в себя, он имеет право учиться на актера.

Корреспондент «ИТ» быстро расположила к себе знаменитого артиста

- Вы, как народный артист России, наверняка, знаете, какими требованиями руководствуется приемная комиссия в театральных институтах?

- Наверняка не знает никто, в этом деле раз на раз не приходится, это тебе не математика!

- Что значит ваша приставка "Чёрный" к фамилии? Откуда она появилась?

- Еще во ВГИКе, когда учился на режиссерском факультете, у меня на курсе был однофамилец, и, чтобы нас как-то различали, я придумал к своей фамилии приставку "Чёрный", под цвет моих волос.

- У вас очень талантливый сын, вы одобряете его занятия музыкой?

- Он у меня такой! Рок-н-ролл и блюз играет, поет, как Элвис Пресли, и, кажется, знает об этом все. Английский язык сам выучил, женился, ГИТИС закончил, я им горжусь.

- Какие у вас планы на будущее?

- У меня скоро гастроли в Америке, в Канаде, а дальше посмотрим.

- Спасибо за прекрасный вечер, надеемся увидеть вас здесь снова!

Ирина ПОСПЕЛОВА, ГСО–312

«Инженер транспорта»
Главный редактор *В. П. Янелис*
Ответственный секретарь В.А.Водолажский

Фото: *Наталия Мамина, Алина Якимова, Сергей Бобылев.* Верстка: *Виктория Боткина.*
Адрес редакции: *127994, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9 (МИИТ).*

www.miit.ru Тел. 681-29-22
it1924@mail.ru
Газета зарегистрирована в федеральной службе по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций №ФС77-33631
Отпечатано ИП Цибулевский М.А. в ГУП МО «Ногинская типография» с готовых диапозитивов. Заказ 4254

142400, Московская область, г. Ногинск, ул. Рабочая, д.115, 3471
Тираж 1800 экз.
Подписано к печати 26 ноября 2010 г.