Издается с 1924 года

МИИТ

8 апреля 2015 года
№5 (778)

ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА

Издание Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ) ■ www.miit.ru

Пробки на переездах останутся в прошлом

В нашем университете прошло очередное заседание Координационного совета по развитию транспортной системы Москвы и Московской области.

Фото Александра Чиркова

Ректор МИИТа Б.А. Лёвин встречает мэра Москвы С.С. Собянина и губернатора Московской области А.Ю. Воробьёва

В обсуждении чрезвычайно важного для региона вопроса приняли участие министр транспорта РФ М.Ю. Соколов, мэр Москвы С.С. Собянин, губернатор Московской области А.Ю. Воробьев, президент ОАО «РЖД» В.И. Якунин, первый вице-президент ОАО «РЖД» В.Н. Морозов, ректор МИИТа Б.А. Лёвин, представители транспортных предприятий.

Участники заседания обсудили ход реализации программы развития путепроводов на территории московского региона с использованием механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП). Министр сообщил, что во исполнение поручения Президента РФ В.В. Путина сформирована программа строительства первоочередных путепроводов в местах одноуровневых пересечений автомобильных и железных дорог на территории Московского транспортного узла. «Программой предусмотрено строительство 92 путепроводов общей стоимостью 222 млрд 724 млн рублей», – сказал Максим Юрьевич Соколов.

По сообщению заместителя председателя правительства Московской области Петра Валерьевича Иванова, Московская область – один из первых регионов в стране, где ведется работа по подготовке концепции строительства платных путепроводов на основе ГЧП. «Это проекты, не требующие длительных сроков строительства и окупаемые с точки зрения инвестиций. Всего планируется привлечь до 7-10 миллиардов рублей внебюджетных средств и построить до 2018 года 10-12 путепроводов».

На сегодняшний день уже подготовлены 4 пилотных объекта, соглашения по которым будут заключены до конца года. Это переезды в Востряково городского округа Домодедово, в городском поселении Правдинский Пушкинского района, в городе Кубинка Одинцовского района, переезд около платформы Черное в Балашихе. Трафик на данных участках составляет до 20 тысяч автомобилей в сутки, пробки в часы пик на переездах достигают 1-2 километра. Срок платной эксплуатации может составить от 14 до 24 лет. В 2015 году планируется подготовить проекты строительства второй очереди путепроводов на условиях ГЧП.

Кроме того, в ходе заседания его участники приняли к сведению информацию ОАО «РЖД» о развитии железнодорожной инфраструктуры и пригородного железнодорожного сообщения на Московском транспортном узле. В частности, в текущем году планируется завершить реализацию проектов строительства четвертого главного пути Москва – Крюково, а также строительство второго главного пути Домодедово (Авиационная) – Аэропорт.

В завершение М.Ю. Соколов отметил важность скоординированной работы всех участников совета. «Я уверен, что все решения, принятые на заседании, носят конструктивный характер, а наши совместные проекты будут работать на поступательное развитие транспортной системы Москвы и Московской области», – заявил министр.

Наталия КУРСКАЯ

В НОМЕРЕ

Что придумали два Романа Алексеевича стр. 3

ДОТ – много плюсов и только один минус стр. 4

В ИУИТе заработала «горячая линия» для ветеранов войны

стр. 5

1944 год. Что сокрушило Керченский мост стр. 6

10 минут для себя любимой стр. 7

Суббота на путевом дворе

28 марта в здании Рижского вокзала было особенно многолюдно. И это неслучайно: именно в этот день там проходила экскурсия для школьников и студентов в рамках программы «Университетские субботы», организованной факультетом довузовской подготовки МИИТа.

В зале ожидания Рижского вокзала собрались преподаватели и руководители университета, представители Московской железной дороги, а также школьники из нескольких столичных школ. По словам первого проректора – проректора по учебной работе МИИТа В.В. Виноградова, всего планируется провести десять таких встреч с учащейся молодежью, которые университет организовывает совместно с МЖД.

В рамках первой в 2015 году «Университетской субботы» гостям предложили послушать лекции «История, архитектура и дизайн железнодорожных вокзалов», «Профилактика техники безопасности на железной дороге и правила поведения на ж/д объектах», а также посетить Музей истории железнодорожной техники Московской железной дороги. Не обошлось и без подарков – все желающие могли получить раскраски, карандаши, ручки, магниты и брошюрки, посвященные теме безопасности на ж/д.

В самом начале встречи первый проректор спросил старшеклассников, знают ли они, какой вокзал был построен в Москве первым и как раньше назывался Рижский вокзал. Правильных ответов мы сразу не услышали. Тогда в дело вступила доцент кафедры «Строительные конструкции, здания и сооружения» Ирина Дмитриевна Столбова. Она рассказала об истории вокзалов России и о том, что самый первый вокзал, построенный в нашей стране, – Царскосельский путевой двор и вокзалом-то назвать было трудно. Почему путевой двор? Все просто, ведь в XIX веке (а именно тогда в России занялись постройкой публичной железной дороги) все названия давались по названиям схожих сооружений для гужевого транспорта, потому и двор. А само слово «вокзал» пошло от слова «воксхолл», которым был назван парк и увеселительное заведение в Лондоне.

Существует и еще одна легенда, по которой «вокзал» – сокращение от «вокальный зал», потому что в первых зданиях путевых дворов на железной дороге народ любил попеть песни.

О профилактике безопасности на железной дороге рассказала начальник сектора непроизводственного травматизма службы охраны труда и промышленной безопасности МЖД Светлана Васильевна Мазур. Ее выступление продолжила серия небольших мультфильмов, которые наглядно продемонстрировали, что может случиться, если не соблюдать нехитрые правила безопасности на ж/д.

А в конце встречи, как и было обещано, ребятам устроили экскурсию по Музею железнодорожной техники, где рассказали о том, какие бывают локомотивы и вагоны, что такое автомотрисы, а также назначение всей техники, которая представлена в экспозиции.

Лилия ВИНОГРАДОВА

Больше идей – больше направлений развития!

КОНФЕРЕНЦИЯ

«Современные проблемы проектирования, строительства и эксплуатации пути» – международная научно-техническая конференция на эту тему памяти выдающегося ученого Георгия Михайловича Шахунянца, долгие годы возглавлявшего миитовскую кафедру «Путь и путевое хозяйство», прошла в МИИТе в ИПСС. Кроме российских ученых и специалистов, в ней участвовали их коллеги из Германии, Франции, Казахстана и Великобритании.

Не первый раз прихожу на эти научные чтения и каждый раз отчетливо вижу, как с полной отдачей относятся участники конференции к своей работе, обсуждая, самые важные и актуальные проблемы проектирования, строительства и эксплуатации железнодорожного пути. Уже в первом докладе конференции, поприветствовав ее участников, вице-президент ОАО «РЖД» А.В. Целько стал говорить о сугубо практических, волнующих всех проблемах. И, в частности, о том, что какими бы смелыми на первый взгляд ни казались предложенные идеи, их не надо с порога отвергать. Ведь чем больше идей, тем больше направлений развития. Это, по словам А.В. Целько, было актуально и во времена, когда работал Г.М. Шахунянц, такой подход необходим и сейчас.

А еще вице-президент ОАО «РЖД» много говорил о необходимости и путях комплексной модернизации, реконструкции инфраструктуры железных дорог. Инфраструктуру необходимо оздоравливать ежегодно, утверждал он, и одним из главных направлений должны стать работы по пересмотру нормативов реконструкции.

Вице-президент ОАО «РЖД» А.В. Целько отвечает на вопросы журналиста

Открывавший конференцию, так сказать, со стороны МИИТа, первый проректор — проректор по учебной работе В.В. Виноградов говорил о том, почему проходящая вот уже в двенадцатый раз конференция пользуется неизменным вниманием специалистов и ученых. Секрет такой известности и популярности в масштабе самой личности человека, которому посвящены чтения.

Г.М. Шахунянца друзья называли в шутку «лекарь земляного полотна». Крупнейший ученый, специалист в области железнодорожного транспорта, доктор технических наук, основатель научного направления капитальных исследований по расчетам верхнего строения пути, проектирования, содержания и ремонта земляного полотна – это все Г.М.Шахунянц. А еще многие десятилетия во всех транспортных вузах студенты обучались по его учебникам и учебным пособиям, таким как «Верхнее строение пути», «Текущее содержание пути», «Земляное полотно», «Путь и путевое хозяйство»... Сам воспитанник Г.М.Шахунянца Валентин Васильевич Виноградов напомнил, что Георгий Михайлович подготовил 10 докторов и более 60 кандидатов наук!

Высокая научная планка чтений была подтверждена и докладом директора центра ИССО ОАО «РЖД» В.Н. Сазонова: «Анализ состояния земляного полотна на полигонах организации движения поездов повышенного веса и длины». Много интересного почерпнули специалисты из доклада «Развитие тяжеловесного движения, его воздействие на инфраструктуру путевого хозяйства» главного инженера управления пути и сооружений ОАО «РЖД» А.И. Лисицина.

О влиянии тяжеловесного движения на земляное полотно, о необходимости усиления слабых оснований насыпей говорил в своем предельно насыщенном фактами и примерами выступлении и заведующий кафедрой «Путь и путевое хозяйство» Е.С. Ашпиз. Он акцентировал внимание на том, что на участках обращения тяжеловесных поездов должна выполняться комплексная реконструкция земляного полотна и переходных участков на подходах к мостам.

«Стрелочный перевод для тяжеловесного движения» – тема выступления французского специалиста – конструктора Себастьяна Айтца. Стрелочный перевод является продуктом совместной деятельности отечественных производителей железнодорожной продукции и их французских партнеров.

Уже не в первый раз на конференцию приезжает известный специалист из Великобритании по геосинтетическим материалам Зигмунд Раковски. В этом году его доклад был посвящен развитию методов тестирования гексагональных георешеток для стабилизации зернистых слоев грунта и щебня.

О разработке методики проектирования и расчетов усиления земляного полотна железных дорог анкерными и нагельными конструкциями говорилось в докладе В.В. Виноградова, А.А. Зайцева (докладчик), Ю.К. Фроловского и А.В. Горлова. В докладе отражались особенности применения методов расчетов общей и местной устойчивости откосов насыпей на участках подверженных природно-климатическим воздействиям.

Живой интерес участников вызвала организованная в мостовой лаборатории демонстрация возможностей современного инструмента для целей текущего содержания пути, значительно облегчающего труд путейцев, в частности автоматизированного рельсорезного станка.

За два дня работы конференции было сделано около 60 научных докладов и сообщений, в заседании участвовало более двухсот ученых и специалистов, в организации и проведении конференции участвовали 15 студентов-волонтеров 3-5-х курсов Института пути, строительства и сооружений.

Полные тексты докладов будут опубликованы в сборнике трудов по итогам этих интересных научных чтений.

Виктор ВОДОЛАЖСКИЙ

КОНКУРС

Победа в день рождения

На днях сцена ДК МИИТа стала ристалищем битвы за звание лучшего студенческого профорга университета. За почетный титул боролись 10 профоргов из ИУИТ, ИТТСУ, ИЭФ, ГИ, ЮИ и ИПСС.

Конкурс состоял из трех этапов. Сначала ребята показывали свои видеовизитки и творческие номера. Все участники в свободной форме рассказывали о том, что значит для них профсоюз. Владислав Нартов (УИБ-311) исполнил песню на мотив «Я люблю тебя до слез», а на фоновом видео тем временем плакали олимпийский Мишка и известный политический деятель. Мария Дарькина (УПМ-311) под аккомпанемент тематической подтанцовки рассказала о таких прелестях профкома, как отдых на море, творческая деятельность и бесплатные экскурсии.

Вторым испытанием стал интеллектуальный конкурс. Каждому из участников задали вопрос, связанный с их профсоюзной работой. На ответ давалось не более минуты. Самой находчивой оказалась Ани Саргсян (ЭБФ-113), которая пообещала позвать на помощь «братьев-армян», если кого-то из студентов будут выселять из общежития. А самыми доброжелательными были Виктория Удальцова (ГГУ-121) и Ваге Киракосян (СЖД-111). Виктория пообещала, что сама будет вести у студента-целевика тот предмет, который ему отказываются давать преподаватели, а Ваге сообщил, что даст шанс исправиться студенту-активисту профкома, которого отчисляют за неуспеваемость.

На третьем этапе участники доказывали, что они способны работать в команде друг с другом. Для этого их всех разбили на пары, которые и показали пародии на всеми любимые фильмы: «Служебный роман», «В джазе только девушки», «Укрощение строптивого», «Приключения Шурика» и «Иван Васильевич меняет профессию».

Особенно смешной оказалась пародия Владислава Нартова (УИБ-311) и Алексея Синчука (СМТ-111). Согласно их версии профсоюзы приказал организовать сам Иван IV в 1564 году...

Пока жюри совещалось и выбирало победителя, для зрителей пели и танцевали студенты МИИТа, а также разыгрывались съедобные и не очень призы. Несколько счастливчиков из зала получили абонементы на бесплатную пиццу, а лучшей группой поддержки были признаны болельщики ИУИТа.

Подведены итоги. Третье место заняла Анна Тихонова, второе – Сергей Бобыкин (ТСА-211), он же получил и приз зрительских симпатий, а победителем конкурса стал Алексей Синичук (СМТ-111), который в этот день отмечал свое 19-летие. Мы поздравляем Алексея с двойным праздником и желаем ему не останавливаться на достигнутом!

Лилия ВИНОГРАДОВА

«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ» (МГУПС (МИИТ) ОБЪЯВЛЯЕТ 8 апреля 2015 г. КОНКУРС НА ЗАМЕЩЕНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ НАУЧНО-ПЕДАГОГИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ

Гуманитарный институт (ГИ)		
Наименование кафедры	Должность	Доля ставки
«Лингводидактика»	ст. преподаватель	1
«Сервис и туризм»	ст. преподаватель доцент профессор	1 0,8 0,25
«Политология, история и социальные технологии»	доцент профессор ст. преподаватель	3 2 1
«Психология, социология, государственное и муниципальное управление»	ассистент доцент	0,25 1
«Русский язык и межкультурная коммуникация»	доцент ст. преподаватель	4 1
«Философия и культурология»	ст. преподаватель доцент	1 1
Окончательная дата приема заявления для участия в конкурсе 12.06.2015		
ИНСТИТУТ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ (ИМТК)		
Наименование кафедры	Должность	Доля ставки
«Международные отношения и геополитика транспорта»	профессор	0,1
Окончательная дата приема заявления для участия в конкурсе 05.06.2015		

Институт пути, строительства и сооружений (ИПСС)		
Наименование кафедры	Должность	Доля ставки
«Геодезия, геоинформатика и навигация»	доцент	0,1
«Математический анализ»	доцент	1
«Менеджмент качества»	профессор	1
«Проектирование и строительство и эксплуатация транспортных и гражданских сооружений»	профессор	0,15
«Проектирование, строительство железных дорог»	доцент	0,1
«Системы автоматизированного проектирования»	доцент	0,25
«Строительная механика»	профессор	0,45
«Строительные конструкции, здания и сооружения»	доцент	1
«Теоретическая механика»	доцент	1
Окончательная дата приема заявления для участия в конкурсе 18.06.2015		
Институт транспортной техники и систем управления (ИТТСУ)		
Наименование кафедры	Должность	Доля ставки
«Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте»	доцент профессор	1 0,1
«Высшая и вычислительная математика»	доцент	1
«Вагоны и вагонное хозяйство»	профессор	1
«Иностранные языки-4»	ассистент	0,5
«Инновационные технологии»	доцент	0,25
«Машиноведение, проектирование, стандартизация и сертификация»	доцент	1 0,9 0,9
«Менеджмент и управление персоналом организации»	профессор доцент ст.преподаватель	1 0,5 1
«Путевые, строительные машины и робототехнические комплексы»	ассистент доцент	1 1 0,5
«Технология транспортного машиностроения и ремонта подвижного состава»	доцент профессор	1 2
«Теплоэнергетика железнодорожного транспорта»	ст.преподаватель	1
«Физическая культура ИТТСУ»	профессор ст.преподаватель	1 1
«Электроэнергетика транспорта»	доцент	1
«Электропоезда и локомотивы»	доцент	1
Окончательная дата приема заявления для участия в конкурсе 15.06.2015		
Институт управления и информационных технологий (ИУИТ)		
Наименование кафедры	Должность	Доля ставки
«Автоматизированные системы управления»	ст.преподаватель	0,2
«Иностранные языки-5»	доцент	1
«Интеллектуальные транспортные системы»	доцент	0,5
«Логистика и управление транспортными системами»	доцент профессор	4 2
«Логистические транспортные системы и технологии»	доцент	0,25 1
Научно-образовательный внедренческий центр «Инновационные технологии управления производственно-экономическими процессами»	начальник центра ведущий научный сотрудник	0,5 0,5
«Геология»	доцент	0,4
«Транспортный бизнес»	доцент	0,6
«Управление эксплуатационной работой и безопасностью на транспорте»	доцент	0,2
«Физика»	доцент	1
«Физическая культура ИУИТ»	ассистент	2
«Химия и инженерная экология»	доцент	1 0,9
«Экономика, организация производства и менеджмент»	доцент	1,0
Окончательная дата приема заявления для участия в конкурсе 05.06.2015		

Институт Экономики и финансов (ИЭФ)		
Наименование подразделения	Должность	Доля ставки
«Международный финансовый и управленческий учет»	доцент ст. преподаватель	0,75 0,5 1
Учебно-научная лаборатория «Прикладных экономических исследований» ИЭФ	заведующий лабораторией	0,5
«Финансы и кредит»	ст. преподаватель доцент профессор	1 0,1 1 1
«Физическая культура ИЭФ»	ст. преподаватель	1
«Экономика строительного бизнеса и управление собственностью»	доцент	0,15 0,5 0,45 1
«Экономика и управление на транспорте»	ст. преподаватель	1
«Экономическая информатика»	доцент профессор	0,5 1
«Экономика труда и управление человеческими ресурсами»	ст. преподаватель	1
Окончательная дата приема заявления для участия в конкурсе 11.06.2015		
Русско-немецкий институт (РНИ)		
Наименование кафедры	Должность	Доля ставки
«Международный бизнес»	доцент ассистент	0,25 1
Окончательная дата приема заявления для участия в конкурсе 04.06.2015		

«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ» (МГУПС (МИИТ) объявляет 17 июня 2015 года выборы заведующего кафедрой:

■ «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика».

Выдвижение кандидатов на должность заведующего кафедрой могут осуществлять коллектив указанной кафедры, Ученые советы институтов (академий) в составе университета до 5 июня 2015 г.

Премия за скорость,
или На что истратить триллион

Готовясь к интервью с победительницей конкурса молодых ученых, организованного Объединенным ученым советом ОАО «РЖД», ни-как не ожидала увидеть миниатюрную девушку с очаровательной улыбкой, скорее похожую на телеведущую, чем на научного работника.

Между тем аспирантка МИИТа Диана Зандарашвили разрабатывает очень актуальную тему «Целесообразность масштабного развития железнодорожной инфраструктуры на примере ВСМ-2 Москва – Казань». Ведь высокоскоростные магистрали – будущее российских железных дорог. Не случайно именно эта работа завоевала первое место в конкурсе студентов и аспирантов, изучающих проблемы транспорта. В общей сложности в конкурсе участвовало около 150 работ представителей двух десятков вузов и средних учебных заведений нашей страны.

Строительством скоростных магистралей Диана заинтересовалась при подготовке своего дипломного проекта на кафедре «Экономика строительного бизнеса и управление собственностью» ИЭФа. Пригодился и ее опыт работы в отделе маркетинга строительной фирмы.

Руководитель диплома доцент этой кафедры Владимир Александрович Родченко помог девушке рассчитать коммерческую эффективность проекта создания новой ВСМ Москва – Казань. Специалистам очевидно, что эта линия позволит вовлечь в экономический оборот прилегающие к ней огромные территории, а также улучшит транспортную доступность ряда регионов нашей страны. Вырастет и жизненный уровень местного населения.

Свои предложения Диана с блеском представила на защите дипломного проекта, после чего ей предложили продолжить исследования, обучаясь в аспирантуре. А тема ее диплома плавно перетекла в тему будущей диссертации. Тем более что строительство магистрали уже поддержали и на государственном уровне.

По расчетам Дианы, стоимость строительства новой железной дороги 1 трлн рублей. Государство готово выделить на нее 400 млрд, остальные средства – это коммерческие кредиты, концессии, инфраструктурные облигации.

Аспирантка рассмотрела, как будут формироваться агломерации вдоль трассы, как будет расти производительность труда и доходы населения, насколько возрастут бюджеты прилегающих территорий за счет повышения мобильности населения и другие факторы. Кроме того, она разработала методику расчета этих показателей.

Диана надеется, что эта методика в дальнейшем пригодится при проектировании высокоскоростной линии. Правда, все расчеты будут уточняться по мере сбора новой информации о прогнозах развития прилегающих к трассе регионов. При этом девушка планирует рассматривать каждый участок новой трассы (Москва – Владимир, Владимир – Нижний Новгород, Нижний Новгород – Чебоксары и Чебоксары – Казань) отдельно.

И хотя Диана считает, что в науку она попала случайно, на самом деле с транспортной отраслью связана вся ее семья.

Ее прапрадедушка был одним из первых машинистов поезда в Закавказье. В Грузии, где жила Диана в детстве, окна ее квартиры выходили прямо на железную дорогу. А мама работала экономистом в управлении Закавказской магистрали. Да и МИИТ девушка выбрала по совету двоюродной сестры, которая училась на специальности «Бухгалтерский учет, анализ и аудит» в нашем университете.

Так что Диана с честью продолжает семейную традицию. И ее победа в конкурсе подтверждает правильность выбранного пути.

Наталия КУРСКАЯ

Команда начинает и... выигрывает

Два Романа Алексеевича (бывает же такое совпадение), оба окончили МИИТ по специальности «Экономика строительного бизнеса» (Р.А. Бокачев в 2013 г., а Р.А. Кузнецов в 2014 г.), оба получили красные дипломы. Оба сегодня аспиранты. Поэтому совершенно неудивительно, что их совместная научная работа «Влияние транспортной инфраструктуры на экономическую эффективность девелопмента в полосе отвода железной дороги» оказалась одной из самых интересных на 3-м Всероссийском конкурсе научных работ среди студентов и аспирантов транспортных вузов и заняла почетное второе место.

О том, как родилась идея написания научной работы именно на такую тему, молодые люди говорят: «Когда евро сильно подорожал, мы подумали, куда же нам вложить свои деньги. Начали смотреть на недвижимость и заметили тенденцию, что та, которая находится рядом с железными дорогами, стоит дороже. Потом начали смотреть на подмосковные города, на стратегию развития транспорта, поскольку явно намечалось, что там, где пройдет железная дорога, жилье подорожает. Эти наши соображения вылились в эту нашу научную работу, которую мы и отправили на конкурс».

Все просто: строятся транспортные пересадочные узлы – повышается рыночная стоимость жилья рядом с ними. То есть те люди, которые живут рядом с транспортными узлами, выигрывают до 25% от стоимости своего жилья. Чем ближе жилье к транспортному узлу, тем оно дороже. Чем развитее инфраструктура в районе, тем выше стоимость квартир. «Мы придумали особую формулу, особый калькулятор, который поможет всем, кто живет рядом со строящейся железной дорогой или линией метрополитена, оценить, сколько они выиграют от появления этих объектов рядом с собой. В первую очередь насколько их квартира подорожает. Если у вас, например, есть квартира там, где метро нет, а его к вам тянут, то вы можете нам позвонить, и мы вам скажем, насколько ее стоимость возрастет».

О том, откуда у них возник интерес к научной деятельности, молодые говорят, что они экономисты, и чем больше они знают, тем точнее их прогнозы. А чем точнее прогнозы, тем более они востребованы как специалисты. «Мы познакомились в 2012 году. У нас образовалась команда. За это время мы выиграли множество разных конкурсов, в числе которых и два бизнес-кейса».

У молодых людей грандиозные планы на будущее: множество тем для научных статей, научных исследований. Они активно работают и над кандидатскими диссертациями. Недавно они уже получили предложение от ВНИИЖТ развить тему конкурсной работы. Им предлагают рассчитать стоимость жилья рядом с ж/д, учитывая необходимость сооружения специальных приспособлений, блокирующих вибрационные и шумовые эффекты от движения транспорта.

Лилия ВИНОГРАДОВА

Лиза Шаронова за здравый смысл

4 февраля 2015 года Президент РФ В.В. Путин на совещании с членами правительства в жесткой форме раскритиковал ситуацию с пригородным железнодорожным сообщением. Напомним, накануне в ряде регионов России были отменены пригородные электрички как один из самых нерентабельных видов транспорта. «Вы что, с ума сошли, – возмутился глава государства. – Железнодорожное сообщение должно быть восстановлено немедленно».

А на следующий день в конкурсную комиссию Ученого совета ОАО «РЖД» поступила работа Елизаветы Шароновой «Проблемы финансирования пригородных пассажирских перевозок в России». В этой работе на 20 страницах анализировалась ситуация, в которой оказалось в последние годы пригородное железнодорожное сообщение и предлагались рекомендации, как можно минимизировать финансовые затраты на эксплуатацию электричек. Труд Шароновой был направлен на 3-й Всероссийский конкурс научных работ студентов и аспирантов транспортных вузов.

Понятно, что Елизавета меньше всего при этом руководствовалась конъюнктурными соображениями. Просто так совпало: критика президента и рецепты Шароновой, как избежать издержек при эксплуатации электричек, особенно в зимний период.

Работа Елизаветы была признана конкурсной комиссией актуальной и очень убедительной: ей присудили 2-е место.

Но вся штука в том, что Елизавета еще даже не студентка вуза, а всего лишь ученица 11-го класса гимназии МИИТа. Эффектная, грациозная, стильно одетая, эта девушка совершила очень красивый гражданский поступок. Она доказала, что можно увлекаться R&B (популярное музыкальное направление), танцами, читать Мураками, носить модные прически и... думать над решением транспортных проблем России.

Впрочем, это у Шароновых семейное. Папа Елизаветы – главный инженер дистанции Рижская – Савеловская – даже на отдыхе где-нибудь в турецком Кемере не расстается с телефоном. Ему то и дело звонят с работы, и он объясняет, что к чему надо пристыковать, где чего проложить, куда что приварить...

Папа, конечно, Лизе помогал: подсказывал, какие факторы надо в ее исследовании учесть, какие параметры обсчитать. Но все остальное Лиза делала сама – мониторила загруженность электричек во всех регионах России, проводила опросы пассажиров, рассчитывала графики движения, оптимальную стоимость годичных проездных билетов по каждому региону... В общем, много чего.

Главным козырем Лизиной работы было дифференцированное формирование пригородных составов. «Зачем гонять пустые электрички, если здравый смысл подсказывает, что на этом направлении хватит трех, а то и двух вагонов, и не шесть раз в сутки, а четыре. Зачем содержать громадный штат электриков, механиков, слесарей, рассчитанный на обслуживание громадного парка подвижного состава, и всем платить по минимуму. Лучше иметь пусть немного, но очень хороших специалистов и платить им по европейским стандартам», – так рассуждает Лиза Шаронова.

Конечно, она в чем-то максималистка. Надеется, что все противоречия можно разрешить одним махом. Но хорошо уже то, что Лиза не плывет по течению, не думает, что транспортные, и вообще любые проблемы должны решать какие-то важные взрослые дяди. Она готова взяться за решение этих проблем сама. В свои 17 лет.

Впереди у Елизаветы МИИТ. Она давно примеривается к таким специальностям, как логистика или, как вариант, управление персоналом. Уже несколько раз бывала на этих кафедрах, общалась со студентами и преподавателями. Она намерена продолжать работу по оптимизации пригородных перевозок, чтобы сделать их рентабельными, а значит, не обременительными для местных бюджетов и РЖД. У меня почему-то такое чувство, что у Елизаветы Шароновой все должно получиться.

Владислав ЯНЕЛИС

Плюсов много, минус – один

В ИЭФе все активнее используются дистанционные образовательные технологии

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Совсем скоро студенты четвертого курса сдадут свои государственные экзамены, защитят диплом и столкнуться с дилеммой, где, а главное, как продолжить свою учебу.

Есть различные варианты обучения в магистратуре, но современные технологии позволяют получать качественное образование независимо от места нахождения студентов. И ИЭФ дает выпускникам уникальную возможность получить такое образование с помощью дистанционных образовательных технологий, которые уже несколько лет пользуются у обучающихся большой популярностью.

ДОТ реализуется при обучении на расстоянии с применением электронной информационно-образовательной среды. Она включает в себя: электронные образовательные ресурсы и технологические средства, обеспечивающие освоение образовательных программ в полном объеме независимо от места нахождения студентов.

О сегодняшнем и завтрашнем дне дистанционного обучения в институте, о плюсах и минусах ДОТ корреспонденту «ИТ» рассказал заведующий кабинетом «Программы электронного образования» Андрей Дмитриевич Соловьев.

– Когда зародилось дистанционное обучение в ИЭФе?

– История дистанционных образовательных технологий (ДОТ) в ИЭФ начинается в 2003 году, когда они применялись для освоения отдельных дисциплин. С 2005 года ДОТ стали использоваться для повышения квалификации. В 2010 году прошел первый набор для обучения с применением ДОТ специалистов (первое высшее образование). В 2011 году была набрана корпоративная группа бакалавров из ЦФТО ОАО «РЖД», в 2012-м – корпоративная группа магистров ОАО «РЖД». Сейчас мы имеем специальные программы дистанционного обучения бакалавров и магистров очной и очно-заочной форм.

– Каковы, на ваш взгляд, преимущества и недостатки дистанционного обучения?

– К преимуществам отношу гибкий график обучения, возможности совмещения работы и учебы, отсрочку от армии, получение двойного диплома совместно с университетами Евросоюза, и, конечно же, стоимость обучения. Также немаловажный плюс – беспроблемность перехода с дистанционного обучения на классическое и наоборот в конце каждого семестра.

К недостаткам я бы отнес единственный – отсутствие живого общения между студентами.

– Каков сам механизм такого обучения?

– Обучение ведется через интернет. Каждый студент получает персональные логин и пароль на учебном портале. Там содержится вся необходимая информация: инструкции, расписание, статистика, успеваемость, контакты преподавателей. Обучение идет в двух режимах – online и offline.

Online – в начале семестра для студентов выкладывается расписание вебинаров (лекций в реальном времени), для участия в них необходимо наличие веб-камеры и гарнитуры. В случае если студент пропускает назначенный вебинар, он может посмотреть его в видеозаписи в любое удобное время, неограниченное количество раз.

Offline – в начале семестра у студента появляются все дисциплины в формате электронных курсов. Курс представляет собой теоретический материал, тестирования, набор практических заданий. Все материалы доступны круглосуточно 365 дней в году.

– Какой документ по итогам получают выпускники?

– Такой же диплом, как и на очной форме обучения. Важно понимать, что «дистанционные» только технологии, в дипломе форма обучения не указывается.

Оксана ПАДАЛКА, ЭТБ-511

*Более подробную информацию можно найти на сайте **http://do.miit-ief.ru/***

Не стесняйся быть настоящим!

ЛИЧНОСТЬ

Недавно в ДК МИИТа во второй раз прошел конкурс «Щит и меч». Мы уже рассказали, что победителем конкурса среди настоящих мужчин университета стал тренер по бодибилдингу и фитнесу, член институтского студенческого отряда правопорядка, поэт и круглый отличник – студент 3-го курса ИЭФа Вячеслав Веретенник. Сегодня он отвечает на вопросы корреспондентов «ИТ».

– Как ты попал на конкурс?

– Все произошло стремительно. Буквально в последний день подачи заявок мне предложили поучаствовать в конкурсе. Сначала попробовал свои силы в отборочном туре. На кастинге было 17 парней из разных институтов, нужно было как можно ярче, заметнее представить себя и рассказать о своем творческом номере. Кастинг я прошел, впереди был основной конкурс!

– Как сам считаешь, чем покорил сердца членов жюри?

– Наверное, искренностью. Благодаря конкурсу я еще раз понял, что всегда нужно быть настоящим, не стесняться показать себя таким, какой ты есть на самом деле!

– Зрители были в восторге от твоего номера на творческом конкурсе, расскажи о нем.

– Очень долго не мог определиться, с чем же выступать, и лишь за пару дней до конкурса решил написать стихотворение. Так как конкурс посвящался Дню защитника Отечества, стихотворение было о жизни мужчин, о том, каким я вижу настоящего мужчину. Это очень искренние строчки. И прочитал я их под музыку.

– Что для тебя значит победа в конкурсе, она как-то повлияла на твою институтскую жизнь?

– По большому счету ничего не изменилось. Правда, появилось очень много новых знакомых.

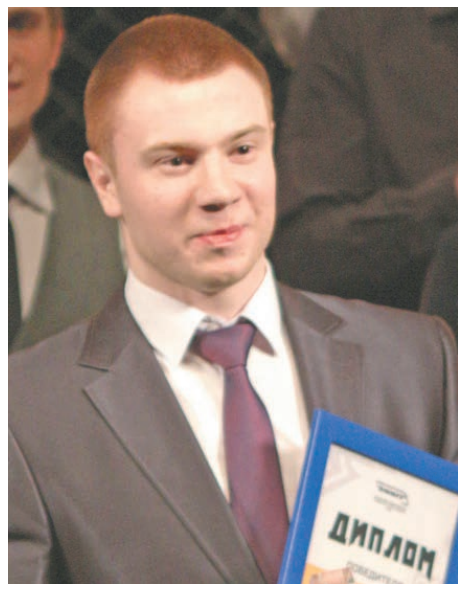
– Звездная болезнь – это не про тебя?

– Я не знаю, что это.

– Расскажи о себе: увлечения, занятия, вкусы?

– Занимаюсь бодибилдингом, изучаю все, что с этим связано. У меня диплом тренера по бодибилдингу и фитнесу с диетологическим уклоном. Слежу за литературой по диетологии и методике тренировки. С недавнего времени пишу стихи, для меня это способ поднять настроение, искренне поделиться тем, что у меня на душе.

Мне по вкусу здоровый и активный образ жизни. В одежде предпочитаю скромность и спокойные тона. Ценю то, что у меня есть: друзей и родных. Горжусь главными женщинами в своей жизни – мамой и бабушкой, которые вырастили меня и всегда помогают. В людях ценю искренность, честность, доброту, ум. Ненавижу лицемерие и ложь. Еще я перфекционист – всегда хочу сделать все лучше всех, стремлюсь стать лидером.



– Поделись ближайшими планами.

– Хочу активно во всем участвовать. Возможно, поучаствую в выступлениях чтецов. Недавно, кстати, узнал о конкурсе на лучшее авторское произведение про Великую Отечественную войну. Может, и на нем снова со мной случится что-то спонтанное, как на конкурсе «Щит и меч».

– Есть ли у тебя идеал, пример, к которому ты стремишься?

– Не хочу быть чьей-либо копией. Просто стараюсь совершенствоваться и развиваться всесторонне и призываю к этому всех. Есть люди, которыми я восхищаюсь за самые разные качества. Например, Сильвестр Сталлоне – человек, преуспевший в кинематографе, спорте, искусстве, бизнесе. У него многие могли бы поучиться мужественности, трудолюбию, силе воли и огромной мотивации к саморазвитию.

– Что считаешь наиважнейшим качеством для мужчины?

– Прежде всего надежность и ум. Такие качества позволяют позаботиться не только о своей семье, но и о стране. Надо быть мужественнее и во внешности, и в поведении, мы же сильная половина человечества!

Ксения ПОПОВА, ЭУН-511
Эмиль ТЕМИРОВ, ЭЭБ-414

Лучше гор могут быть только горы!

ПРОВЕРЕНО НА СЕБЕ

После того как я успешно сдала свою первую студенческую сессию, мне захотелось полежать на солнышке на каком-нибудь заморском пляже. Но за границу съездить не получилось. Прекрасной заменой теплому морю для меня стал лучший горнолыжный курорт России: я отправилась к самому подножию Эльбруса и провела там незабываемую неделю!

Тем, кто не знает: Приэльбрусье расположено в горах Северного Кавказа. Поверьте мне, это лучшее место для любителей горных лыж, сноуборда и активного отдыха. На северной границе курорта расположена жемчужина Кавказа: Эльбрус – потухший вулкан, обрамленный белоснежными горами.

На многочисленных трассах Эльбруса почему-то все время пребываешь в состоянии восторга. Скорее всего, от окружающего величия горных склонов и от скорости, которую ты на них развиваешь! Кстати, высококлассные горнолыжники на скоростном спуске могут достигать 150 км/ч, сноубордисты чуть помедленнее – 100 км/ч.

Поляна Азао – это основная зона катания в Приэльбрусье. Море солнца и улыбок, современная канатная дорога… Все располагает к тому, чтобы отключиться от повседневности и вдохнуть глоток легкости и свежести. Здесь комфортно всем – и начинающим, и мастерам! Много пологих и длинных склонов для новичков и целины для продвинутых райдеров.

Откровенно говоря, поначалу я даже не могла мечтать, что мне представится возможность побывать на самой вершине Эльбруса и тем более совершить спуск с такой немыслимой высоты. Туда не подведены канатные и кресельные подъемники, но можно подняться на снегоходах и ратраках. Ратраки – это специальные машины, которые все ночь утюжат Эльбрус, чтобы подготовить склоны для комфортного и безопасного спуска.

Вид с вершины Эльбруса потрясает воображение! Это невозможно передать даже через обьектив фотоаппарата – бесконечное белое пространство, горизонт, усыпанный алмазами гор и изумрудами ледников, а над головой – небосвод, словно морская гладь, обволакивает светом бирюзы.

…Гостеприимство – одна из ярких черт культуры народов Северного Кавказа. Гостю предназначается самое лучшее, что есть в доме, к нему обращено все внимание хозяев, он окружен атмосферой задушевности. Что касается питания, в местных кафе, ресторанах, закусочных, буфетах… повсюду все очень

вкусно, и порции, они там, правда, огромные.

После такого отдыха почувствовала себя по-настоящему свежей и полной сил к покорению новых образовательных вершин. Тем, кто захочет, как и я, провести отпуск в этой горной сказке, хочу дать несколько советов:

если ты начинающий или неуверенный в себе райдер, лучше всего начать обучение с инструктором, потому что горные трассы не сравнятся по сложности с подмосковными;

постарайся не переоценивать свои возможности в первые дни и начни катание со «средней» скоростью, ведь в горах не все зависит от твоего мастерства.

Алина НОСОВА, ЭЭН-159

Звоните! Поможем!

3 апреля в ИУИТе в аудитории 1322 заработал call-центр Минтранса РФ для оказания помощи ветеранам Великой Отечественной войны в период празднования 70-летия Победы.

По решению Правительства РФ с 3 по 12 мая инвалидам и участникам ВОВ, а также сопровождающим их лицам предоставят бесплатный проезд всеми видами транспорта по территории нашей страны. Для информирования об этой акции населения Министерство транспорта решило открыть «горячую линию» с единым номером телефона по всей России (+7 (499) 962-80-70), куда может позвонить любой желающий и задать интересующие его вопросы. В качестве площадки для call-центра был выбран ИУИТ.

Как сообщил курирующий эту работу в институте заместитель директора по молодежной политике Олег Николаевич Покусаев, сотрудники call-центра ожидают большое количество обращений. Пик звонков, скорее всего, придется на майские праздники.

Сейчас в аудитории 1322 действуют 3 рабочих места, то есть 3 телефонных аппарата с единым номером. Студенты, работающие в call-центре, должны будут фиксировать звонок в специальной таблице, указав данные и телефон обратившегося, дату и время звонка, тему вопроса и ответ на него.

Первоначально они должны попробовать решить проблему сами. Например, на вопрос «Могу ли я купить билет со 2 мая», оператор call-центра точно сможет ответить самостоятельно. Если же будут заданы более сложные вопросы, студент свяжется с центральным штабом Минтранса или с нужной ему организацией, например с аэропортом Шереметьево или с железнодорожным вокзалом, а после получения информации перезвонит ветерану.

Желание поработать в этом call-центре уже выразили 30 человек. Они будут трудиться на добровольной основе, как волонтеры. С 3 по 27 апреля они будут работать только в будни с 9.00 до 18.00. А с 27 апреля по 12 мая – также и в выходные и праздничные дни.

«Мы понимаем, что это масштабный проект, нам могут позвонить люди из всех регионов России. Мы договорились с Минтрансом, что в процессе будем регулировать нашу работу. Если будет очень много звонков – увеличим количество рабочих мест», – сказал Олег Николаевич.

Для студентов в ИУИТе подготовили памятку, откуда они могут узнать, как правильно представляться, как грамотно разговаривать и отвечать на вопросы. Ведь для большинства ребят это первый опыт подобной работы.

Студентка группы УМЛ-312 Анастасия Герасименко, помогающая в подборе активистов-волонтеров, рассказала, что все ребята прошли конкурсный отбор и инструктаж для работы в call-центре. Настя составила график, учитывая пожелания и возможности ребят, поэтому каждый из них будет работать приблизительно по 6 часов в неделю в свободное от учебы время. Ведь главное, чтобы им удалось помочь ветеранам, не пропуская занятия. А приобретенный опыт общения в дальнейшем обязательно пригодится в жизни.

Наталия ГУДКОВА

По Москве прокатились «велосветлячки»

«ЧАС ЗЕМЛИ»

В субботу, 28 марта, более 170 стран присоединились к самой массовой экологической акции мира – «Час Земли». Среди них были и студенты ИУИТа.

Акция «Час Земли», как нетрудно догадаться по названию, направлена на сбережение ресурсов нашей планеты. Один день в году мы даем природе часовую передышку: в городах отключается подсветка, погружая улицы в естественную сумеречную фазу.

А в Москве параллельно с этим стартуют «Велосветлячки» – позитивно настроенные юноши и девушки, дяденьки и тетеньки, бабушки и дедушки, которые украшают свои велосипеды фонариками и огоньками, а затем мчатся по погруженному в приятный полумрак городу живой светящейся нитью!

Именно поэтому принять участие в таком масштабном событии – настоящая честь для МИИТа. Объединив усилия, активисты студенческого совета ИУИТа и профкома окунулись с головой в атмосферу спортивного ажиотажа и одухотворенности идеей коллективной благодарности.

Люди собрались на площади перед мэрией. Свет сиял отовсюду! Ровно в 20.30 отключилась подсветка 820 объектов, в том числе Московского Кремля, сталинских высоток, большинства зданий на Садовом кольце, Новом Арбате, Тверской улице, зданий вокзалов, Останкинской телебашни и других архитектурных достопримечательностей города.

Был дан старт, и под свет телевизионных ламп и аплодисменты зрителей несколько сотен велосипедистов, в числе которых были 12 студентов ИУИТа, поехали по маршруту от здания правительства на Новом Арбате до Тверской площади.

Сотрудники полиции создали все условия для безопасной езды, перекрыв улицы. И таким образом акция завершилась не только безболезненно, но и приятно, ведь на финише участников ждали выступления представителей Московской городской думы и концерт с участием известных ансамблей.

Не знаю, как остальные, а я весь год до следующей весны буду копить на велосипед. Ну или на худой конец на фонарик. Так что в 2016-м в рядах «Велосветлячков» станет на одного последователя больше.

Анна ВАКАЛОВА, УИС-111

Путь в профессию начинается с... экскурсии

В дни школьных каникул старшеклассники из города Новомосковска Тульской области посетили ИУИТ.

Студенты института провели для них экскурсию, которая стартовала в Центре мультимодальных транспортных систем. Увиденное в центре настолько поразило воображение ребят, что они стали настойчиво интересоваться условиями поступления именно в ИУИТ. Школьники узнали много интересного и о том, как устроена студенческая жизнь, как работают студенческие общественные организации, какие в МИИТе фирменные праздники, и многое другое. Старшекурсники рассказали им о конкурсах «Щит и меч», «Миитовская весна», «Мисс МИИТ», о том, что в нашем университете девять институтов, в которых обучается свыше 15 тыс. человек.

Ребята внимательно слушали студентов и задавали отнюдь не детские вопросы. Например, можно ли устроиться на работу во время учебы, какие условия созданы в общежитиях, можно ли дополнительно заниматься на курсах иностранных языков...

Экскурсия продолжилась на кафедре «Железнодорожные станции и узлы», где преподаватели показали им действующий макет железной дороги. После этого гостям разрешили посетить занятия студентов в лаборатории кафедры «Управление эксплуатационной работой и безопасность на транспорте». Там им рассказали про работу дежурного по горке на сортировочной станции Бекасово. Завершилась экскурсия в музее МИИТа.

Михаил КОБАИДЗЕ, председатель студенческого совета ИУИТа

ПРАКТИКА

Они были первыми!

Первыми в МИИТе производственную практику в этом году прошли 150 второкурсников направления «Менеджмент» ИУИТа.

У этой практики есть своя необычная предыстория. Недавно Минтранс РФ обратился к руководству МИИТа с просьбой выделить с 24 февраля по 29 марта группу студентов в помощь Управлению транспортной безопасности Федерального дорожного агентства для проведения работы по категорированию транспортных средств (ТС). Дело в том, что управление было буквально завалено заявками на регистрацию категорий автотранспорта.

Напомним, что категорирование автотранспорта предусмотрено Федеральным законом «О транспортной безопасности». Сама процедура категорирования включает проверку, анализ и обобщение сведений о ТС, подготовку и согласование проекта приказа, внесение в реестр категорированных ТС, направление в Ространснадзор уведомлений о присвоенных категориях. Кстати, в управлении даже подсчитали, что при существующих у них кадровых ресурсах (28 штатных единиц) на эти работы ушел бы 21 год.

В МИИТе, по словам проректора по инновациям А.М. Давыдова, откликнулись на инициативу Минтранса и организовали в феврале-марте прохождение производственной практики 150 студентов-второкурсников направления «Менеджмент». Для этого была проведена большая подготовительная и организационная работа: изменен график учебного процесса шести студенческих учебных групп, выведены из расписания занятий три специализированных компьютерных класса (в ИУИТ, ИТТСУ и ГИ), организовано дооснащение этих классов оргтехникой (принтерами, факсами, телефонами), скорректированы графики отпусков преподавателей. Университет закупил и необходимые расходные материалы – гарнитуру для компьютеров, картриджи, бумагу, было установлено требуемое программное обеспечение. Все необходимые изменения в программу учебной практики и постоянный контроль за ее прохождением вела заведующая кафедрой «Логистика и управление транспортными системами» профессор Вера Владимировна Багинова.

150 студентов разбили на два потока, продолжительность практики каждого из них составила девять рабочих дней. Причем половина времени ушла на обучение ребят, а остальное время они вели категорирование транспортных средств.

Сейчас уже подведены первые итоги практики. По отзывам специалистов Управления транспортной безопасности Росавтодор, командированных в МИИТ для руководства практикой, привлечение студентов позволило провести категорирование ТС, документы по которым поступили в Росавтодор с октября 2014 по январь 2015 года. Это, конечно же, заметно ускорило выдачу уведомлений субъектам транспортной инфраструктуры. По словам специалистов, объем работ, выполненных студентами в ходе практики, в зависимости от категории транспортных средств составил 85-100% от запланированного.

Из пожеланий, которые сделали наставники из Росавтодора, можно отметить необходимость в дальнейшем переоснастить рабочие места операторов современной компьютерной техникой, средствами связи и повысить быстродействие интернета.

А еще по итогам совместной работы сотрудники Росавтодора и педагоги МИИТа пришли к выводу о целесообразности в будущем организации такой практики и в летние месяцы.

Виктор ВОДОЛАЖСКИЙ

Керченский мост: из прошлого в будущее

Григорий КРАЙНОВ,
доктор исторических наук, профессор кафедры «Политология, история, социальные технологии»

Сегодня одним из важнейших российских инфраструктурных проектов становится проект строительства Керченского железнодорожно-автомобильного моста, который должен связать Кавказское побережье с Республикой Крым.

Первый рабочий поезд на мосту (ноябрь 1944 г.)

Цюрупа И.И.

Как сообщил министр транспорта РФ Максим Юрьевич Соколов на встрече с Президентом РФ Владимиром Владимировичем Путиным 5 сентября 2014 г., работы по строительству моста в Крым через Керченский пролив начались в августе 2014 г. и по плану-графику будут завершены к 16 декабря 2018 г. Вероятнее всего, так и будет. Но далеко не всем известно, что подобный мост уже когда-то существовал!

Из истории мы знаем, что Киммерийский Босфор (так называли древние греки современный Керченский пролив, в конце XVIII — начале XX вв. пролив также называли Таврическим, Еникальским, Керчь-Еникальским) всегда славился обилием мелей и островов, через которые его успешно и преодолевали в античные времена. В засушливые годы, когда реки Дон и Кубань сбрасывали в Азовское море слишком мало воды, из Крыма на Кавказ можно было перейти вброд (древнегреческий драматург Эсхил называл пролив «коровьим бродом»). Есть сведения, что временную переправу здесь организовал понтийский царь Митридат VI Евпатор в I веке до н.э. Его мост был наплавным: на стоявшие в воде лодки накладывали бревна, по которым могла передвигаться конница.

Первым реальный проект строительства моста через Керченский пролив выдвинул русский морской офицер Владимир Дмитриевич Менделеев во второй половине XIX в. (сын великого химика Д.И. Менделеева). Его план состоял в сооружении запруды от мыса Павловского к косе Тузла, а потом с нее — на Тамань. Этот проект называли мостом из Европы в Южную Азию. Здесь когда-то проходил Великий Шелковый путь, а также пролегала трасса знаменитой телеграфной линии из Лондона в Дели.

В конце XIX – начале XX вв. англичане сумели проложить между Крымом и Кавказом по дну Керченского пролива телефонный провод для надежной связи метрополии с ее колонией – Индией. В 1901 г. английское правительство рассматривало даже проект строительства железнодорожной магистрали от Лондона до Дели. При ее создании планировалось возвести гигантский мост через Ла-Манш и немногим меньший – через Керченский пролив. Но все уперлось в отсутствие средств, и суперпроект лег под сукно.

О Керченском мосте вспомнили в период социалистической индустриализации. Сталин планировал проложить магистральную железную дорогу с юга Украины от Херсона через Крым, далее по мосту через Керченский пролив, по Таманскому полуострову с выходом в район Новороссийска и затем вдоль всего Черноморского побережья Кавказа до Поти. Советские заводы в то время еще не могли справиться с выполнением заказа на поставку всех необходимых для строительства моста железных конструкций, поэтому перед началом Второй мировой войной они были заказаны в Германии.

Началась война… В 1942 г. немецкие войска захватили Крым, шли бои за Кавказ. Гитлер еще в начале войны не раз проявлял интерес к строительству гигантской железнодорожной магистрали в Индию. Но, в отличие от британского проекта, немецкий начинался в Мюнхене. Изготовленные по заказу СССР металлоконструкции для супермоста немцы решили использовать в своих целях и стали отправлять из Германии в Керчь. Интересный факт: советская авиация заметила необычную активность немцев на Керченском полуострове, но бомбить склады запретили – Сталин планировал освободить Крым и довести до конца начатое противником строительство моста.

Реальные подготовительные работы немцы начали ранней весной 1943 г. прокладкой железной дороги от станции Крымская до косы Чушка. А от косы Чушка по направлению к крымскому поселку Жуковка началась подготовка к строительству самого моста.

Но вскоре положение на кавказском фронте изменилось. И уже летом 1943 г. немецкие военные инженеры вынуждены были в кратчайший срок спроектировать и построить подвесную канатную дорогу через Керченский пролив для переброски военных грузов, блокированных в районе Таманского полуострова. Несколько месяцев канатная дорога почти бесперебойно перебрасывала каждые сутки по 500-800 тонн груза.

Осенью 1943 г. перед отступлением с Таманского полуострова гитлеровцы взорвали канатную дорогу и часть опор, но полностью разрушить сооружение не успели. Как только Тамань была освобождена, советские инженеры занялись соединением двух берегов Керченского пролива. Для восстановления частично разрушенной дороги было использовано оборудование с одной из действовавших в то время промышленных канатных дорог в Грузии.

В феврале 1944 г. канатная переправа над Керченским проливом снова начала действовать. Протяженность ее была около пяти километров и работало на ней 150 грузовых вагонеток. Суточная производительность дороги составляла около 300 тонн.

В ходе Керченско-Эльтингенской операции 1943 г. Красная армия захватила плацдарм северо-восточнее Керчи и удерживала его до начала крымской операции 1944 г. На освобожденной территории были обнаружены большие запасы цемента и металлоконструкций – длинномерных широкополочных двутавровых балок Пейне, свай из шпунта и швеллеров. Среди захваченных трофеев были автомашины, бульдозеры, дизельные копры для забивки свай, передвижные электростанции, сварочные аппараты и др.

Рис 1. **Схема вариантов мостового перехода:**
1 - Северный вариант; 2 - Южный вариант; 3 - Коса Чушка; 4 - Коса Тузла.

Схема вариантов мостового перехода в 1944 г.

25 января 1944 г. Государственный комитет обороны постановлением №5027 принял решение о строительстве железнодорожного моста через Керченский пролив. Предварительно рассматривались два варианта трассы перехода: Южный — от косы Тузла на Камыш-Бурун (южное предместье Керчи) и Северный — от косы Чушка к поселку Опасная, севернее Керчи.

Выбрали Северный вариант. Коса Чушка имела длину около 16 км, ширину от 60 до 1500 м, была отделена от Крыма проливом шириной от 4,5 до 6 км. В русловой его части глубина воды доходила до 10 м, от нее к берегам — 4-6 м. По многолетним наблюдениям, ледовые условия в проливе были различны. В некоторые годы льда практически не было, в другие появлялись значительные выносы его из Азовского моря в пролив.

Проектные решения разрабатывались и принимались без проектного задания, по ходу строительных работ они утверждались на месте главным инженером строительства Героем Социалистического Труда И.И. Цурюпой.

Наша справка. *Иван Иосифович Цюрупа (29.08.1905-27.04.1972) – начальник мостоотряда №5 Народного комиссариата путей сообщения. В 1927 г. направлен на учебу в рабфак, после окончания которого стал студентом факультета «Мосты» Московского института инженеров транспорта, который окончил летом 1935 г.*

Весной 1944 г. мостоотряд И.И. Цюрупы был направили на строительство моста через Керченский пролив и включили в состав УВВР-12. Здесь начальник мостоотряда одновременно исполнял обязанности главного инженера.

Основные работы разделили на две очереди. К первой отнесли забивку вертикальных свай промежуточных опор, сооружение опор разводной части, постройку эстакады и дамбы, монтаж пролетных строений, укладку мостового полотна и пути, бетонирование металлических свай; ко второй очереди — забивку наклонных свай и бетонирование ростверков промежуточных опор, окончание дамбы Кавказского берега (засыпки эстакады камнем), сооружение 123 ледорезов.

Динамику строительства можно проследить по оперативным донесениям тех дней. Первая деревянная свая в эстакаду Кавказского берега забита 24 апреля 1944 г. А 3 ноября 1944 г. по мосту прошел первый поезд от станции Крым до станции Кавказ. За это время забили 2000 деревянных и 2341 металлических свай, изготовили и смонтировали около 15 тыс. тонн металлических конструкций пролетных строений и опор, уложили более 5 тыс. куб. м бетона, отсыпали 35 тыс. куб. м каменных дамб.

Принимавшая объект комиссия отметила, что, несмотря на трудные условия работы при частых штормах и сильных ветрах, «коллектив… поборол все трудности и выполнил работы первой очереди за 150 дней, добившись темпа работ более 30 м моста в сутки». Качество работ первой очереди комиссия признала удовлетворительным. Вместе с тем она рекомендовала «…форсировать работы второй очереди»…

Однако зимой 1944-1945 гг. обстановка на стройке значительно осложнилась: мостовой переход оказался в тылу и внимание к ней со стороны вышестоящих органов ослабло, ухудшились и погодные условия — участились штормы, волнения на проливе, приближался ледостав. Мост оказался не подготовленным к ледоходу.

В этой сложной обстановке строители продолжали бетонировать ростверки опор, забивку наклонных свай. Начали сооружение ледорезов — их успели сделать только пять. 11 февраля 1945 г., после завершения Ялтинской (Крымской) конференции глав государств Антигитлеровской коалиции из Крыма на Кавказ по Керченскому мосту проехал особо охраняемый правительственный поезд. А 18 февраля из Азовского моря стали надвигаться ледовые поля. Несмотря на мероприятия по ледоборьбе (обстрел из орудий ледяных полей с берегов, бомбежке льда с самолетов…), лед разрушил 15 промежуточных пролетов, большинство пролетных строений которых упало в море.

После «ледовой» аварии моста некоторое время обсуждался вопрос о его дальнейшей судьбе. Правительственная комиссия рекомендовала разобрать временный мост, запроектировать и выстроить новый. …Когда законченный проект докладывали Сталину, было сказано: «Это, т. Сталин, будет «царь-мост», на что тот ответил: «Царя мы свергли в 1917 г.». Тогда из-за нехватки средств было решено построить паромную переправу, которая начала работать в 1953 г.

Известна и еще одна попытка строительства моста через Керченский пролив в середине 1970-х гг. Проект изучался в правительстве и в Госплане СССР, его расчетная стоимость составляла тогда 480 миллионов рублей. Однако параллельно в Госплан поступил такой же дорогой проект защитной дамбы Ленинграда. Два таких масштабных строительства одновременно страна не могла себе позволить, и преимущество было отдано Ленинградской дамбе.

Снова вспомнили о проекте моста в 1993 г., когда Крым оказался в составе Украины. Разговоры о нем велись вплоть до конфликта вокруг острова Тузла, который едва не поставил крест на российско-украинском сотрудничестве в зоне пролива.

В конце 2013 г. во время визита президента Украины Януковича в Москву вопрос строительства моста был согласован в пакете с важнейшими решениями о предоставлении финансовой помощи Украине. 30 января 2014 г. кабмин Украины заявил, что возведение «евразийской» переправы начнется в 2016 г. Однако всем этим планам не суждено было сбыться. Украинский майдан февраля 2014 г. привел к противостоянию Крыма, Донецка, Луганска с новой киевской властью.

18 марта 2014 г. благодаря историческому решению народов Крыма полуостров вернулся в состав РФ. А уже 19 марта 2014 г. Президент России В.В. Путин поставил перед Министерством транспорта РФ задачу построить Керченский мост в автомобильном и железнодорожном вариантах.

Профессор-чемпион!

НАШИ ЛЮДИ

Хочу рассказать о профессоре МИИТа Игоре Петровиче Нисаеве – человеке, с которого можно и нужно брать пример. Пример того, как строить свою жизнь, как планировать время, чтобы его хватало на учебу, работу, спорт, отдых.

Игорь Петрович – профессор кафедры «Строительная механика, машины и оборудование» Российской открытой академии транспорта (МИИТ) – доктор технических наук, профессор. Он почетный работник высшего профессионального образования, академик Международной академии энергоинформационных наук и Международной академии наук педагогического образования. Автор свыше ста научных работ, десяти авторских свидетельств на изобретения, свыше восьмидесяти внедренных рационализаторских предложений.

Скромный и мужественный человек, полковник в отставке, ветеран подразделений особого риска (участник испытаний ядерного оружия), Игорь Петрович награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных силах СССР» III степени.

Еще студентом он активно занимался спортом – легкая атлетика, ручной мяч, волейбол… Эта игра ему нравилась особенно. Окончив институт, он в составе команды «Политехник» (Минск) выступает на чемпионате СССР по волейболу. Высокое мастерство и азарт юного спортсмена не остаются незамеченными специалистами. Его приглашают в базовую команду сборной СССР – ЦСКА. При нем легендарный клуб продолжил победную поступь – в сезоне-1969/70 в составе ЦСКА Игорь становится чемпионом Советского Союза!

Именно тогда перед ним встала дилемма – большой спорт или наука. Он выбирает науку. В 1970 году поступает в адъюнктуру Военно-инженерной академии им. В.В. Куйбышева, защищает кандидатскую, а затем и докторскую диссертации. Его назначают начальником кафедры «Технологии материалов и инженерных конструкций». А в 2000 году Нисаев приходит преподавать в РГОУПС (в настоящее время РОАТ).

Но спорт и конкретно волейбол, как первая любовь, не отпускают. Правда, уже на другом уровне. Он долго выступает за волейбольную команду своей академии. Именно на Нисаева всегда собиралось много зрителей. В составе команды академии он становится многократным чемпионом ввузов московского гарнизона, сухопутных войск, ВС СССР. Уволившись из армии, он не распрощался со спортом – становится активным участником и организатором ветеранского волейбольного движения.

С 2000 года Игорь Петрович бессменный капитан волейбольной команды ветеранов-железнодорожников «Локомотив» (Москва), с которой 14 раз выигрывает чемпионат России, 10 раз Кубок России, пять раз чемпионат Европы, два раза чемпионат мира и дважды становится вице-чемпионом Всемирных игр среди клубных команд. На большинстве этих турниров Игорь Петрович признавался лучшим игроком.

Тот, кто регулярно читает спортивную колонку «Гудка», вот уже полтора десятка лет с неослабевающим интересом следит за спортивной карьерой доктора технических наук, профессора, полковника, орденоносца Игоря Петровича Нисаева.

Ему уже 73 года. На последнем чемпионате России в сентябре 2014 года в Анапе и Кубке России в феврале 2015-го команда «Локомотив» (Москва) в возрастной категории «старше 70 лет» вновь заняла первое место, а Игорь Нисаев вновь был признан лучшим игроком. И до сих пор многие любители волейбола с большим интересом наблюдают его игру – техничную, вдохновенную, игру настоящего мастера. Мне, гуманитарию, увиделось в его игре что-то от физики и математики: точные и рассчитанные по силе удары и подачи в незащищенные места, выбор времени и места для постановки «железобетонного» блока, акробатические сейвы при поднятии, казалось бы, уже «мертвых» мячей. Сам он говорит так: со школьной скамьи влюблен в математику и в волейбол (кстати, один из самых сложных и интеллектуальных видов спорта).

Смотришь на этого элегантного, подтянутого, спортивного вида человека со статью джигита и казачьей удалью (детство и юность моего земляка прошли в предгорьях Северного Кавказа, на просторах Приазовья и Причерноморья) и невольно думаешь: вот пример для молодежи. Пример сочетания интеллекта и физического совершенства. Таким и должен быть современный преподаватель высшей школы.

Алексей АНТОНЕНКО,
член тренерского совета волейбольного клуба ветеранов-железнодорожников «Локомотив» (Москва)

ИЭФ и ИТТСУ показали лучший волейбол!

В Доме спорта МИИТа разыграли Кубок ректора по волейболу. Шесть институтов сражались за право называться лучшим в университете. В перипетиях борьбы непосредственное участие принял корреспондент «ИТ».

Формат Кубка подразумевал две подгруппы по три команды, лучшие из которых выходили в финал. Коллективы, занявшие вторые места, разыгрывали «бронзу». За победу в матче начислялось два балла, за поражение – один. Победителя выявляли в игре из трех партий до 15 очков.

Триумфатором женского турнира, как и в прошлом году, стал ИЭФ, не отдавший за весь турнир ни одной партии! Во главе с капитаном Маргаритой Топчий (ЭЭФ-315) «экономисты» в финале обыграли ИУИТ. Третье место заняли студентки ИТТСУ.

Волей жребия в первой подгруппе мужского первенства оказались два фаворита – ИУИТ и ИТТСУ. В очном противостоянии сильнее оказались последние, что дало им право выйти в финал. Решающая игра свела ИТТСУ с ЮИ, где «юристы» проиграли со счетом 0:2. «Бронзой» довольствовался ИУИТ.

По окончании соревнований главный судья И.С. Щадилова заявила, что для нее лучшим игроком мужского турнира стал капитан команды-победительницы Денис Торочков (ТПЛ-412). «Для того чтобы уровень волейбола в университете рос, необходимо проводить несколько таких турниров в год», – добавила Ирина Сергеевна. Несмотря на то что Кубок ректора проходил в субботу, посмотреть турнир пришло свыше 200 человек!

Будем надеяться, что зрительский интерес станет еще одним аргументом в пользу решения о дополнительных соревнованиях по волейболу.

Артур ПУГАЧ

Юбилей отметили «Утренней гимнастикой»

ДАТА

В предыдущем номере газеты («ИТ» №4) заведующий кафедрой «Менеджмент в спорте», заслуженный тренер СССР В.Д. Миронов в беседе с нашим корреспондентом рассказал о предстоящем 10-летнем юбилее его кафедры. А спустя несколько дней, 26 марта, в ГИ прошло торжественное собрание, посвященное этой дате.

Одна из самых больших лекционных аудиторий ГИ с трудом вместила всех пришедших поздравить юбиляров. Среди почетных гостей – многие известные организаторы спорта, тренеры, спортсмены, выпускники прошлых лет. Это первый вице-президент, исполнительный директор Паралимпийского комитета России П.А. Рожков, начальник управления по обеспечению участия в Олимпийских играх ОКР И.Б. Казиков, советник руководителя Москомспорта Н.В. Сирик, заместитель исполнительного директора РФСО «Локомотив» А.П. Дорожкин. Пришли пожать руку юбилярам знаменитая мастер спорта международного класса по самбо и дзюдо Д.М. Давтян, заместитель руководителя департамента сборных команд России по мини-футболу А.В. Глазатов и, конечно же, коллеги по университету – первый проректор – проректор по учебной работе В.В. Виноградов, начальник учебно-методического управления И.И. Фроликов, директор ГИ А.А. Горбунов.

Много теплых слов было сказано в этот вечер в адрес кафедры и ее педагогов. Гости пришли с подарками! Кстати, 26 марта свой день рождения отмечал и любимец студентов ГИ профессор А.А. Белкин. Его поздравили особенно тепло. А среди подарков профессору были и именные часы от ректора МИИТа Б.А. Лёвина.

На юбилейном собрании вспоминали и о приближающемся 70-летии Победы в Великой Отечественной войне. Этой великой дате посвятили свои выступления студенты. В исполнении Ю. Задорожной (ГРО-112) прозвучала песня «День Победы», стихотворение Д. Самойлова «Сороковые, роковые» прочитал М. Шафиков (ГРО-211). Завершился праздник песней В. Высоцкого «Утренняя гимнастика».

Лилия ВИНОГРАДОВА

10 МИНУТ ДЛЯ СЕБЯ ЛЮБИМОЙ

Все секреты приседаний

Рубрику ведет мастер спорта международного класса по художественной гимнастике Алсу Собитова

Сегодня мы продолжим курс, включающий комплекс упражнений для поддержания мышечного тонуса и здоровья. Первое занятие («ИТ» №4) было посвящено йоге – мы освоили пять простых, но весьма эффективных поз. Сейчас будем учиться правильно приседать. Напомню, что приседания помогают укрепить квадрицепсы и подколенные сухожилия, подтягивают ягодицы и развивают баланс в организме. А если проще – делают вас стройнее и подвижнее.

Есть много способов приседаний, но я попробую рассказать о самых эффективных. Итак, как правильно выполнять базовые приседания. Примите исходную позицию: ноги на ширине плеч, носки слегка расставлены в стороны.

Теперь сделайте приседание: опускайте таз вниз, держа при этом спину ровно, колени «смотрят» вперед так же, как и носки, при этом старайтесь «не выносить колени» дальше носков. Садитесь так, будто сзади вас стоит стул. Руки держите перед собой прямыми либо упирайтесь кулаком в ладонь. Распрямитесь. Сделайте 10 приседаний!

Когда вы научились правильно приседать, можно взять в руки гантели и сделать то же самое с ними.

1 Делаем приседание на 3 счета, медленно. А выход из приседа, наоборот, быстрый. Таких подходов можно также сделать 10.

2 Приседаем на 1 счет, быстро. А выход из приседа медленный. То есть в точности наоборот, нежели в предыдущем случае. Также советую 10 приседаний. Можно с гантелями.

3 Теперь присед обычный, а на выходе из него поднимаем правую ногу на 45 градусов, и снова приседаем, и при выходе поднимаем уже левую ногу. Так 5 раз поднимаем одну ногу и 5 раз другую.

4 Делаем приседание, фиксируем его внизу. Сидим, как на стуле. И начинаем медленно приподнимать таз и снова опускать его на «стул». Так 10 раз.

5 Приседание с прыжком: делаем приседание, руки идут вперед согнутые в локтях. На выходе из приседа – выпрыгиваем вверх. Это более сложное приседание. Его без первоначальной подготовки делать много раз не надо. Достаточно будет два-три раза.

6 Приседания-сумо: расставьте ноги широко, чтобы носки смотрели в разные стороны. Получается что-то вроде «2» позиции в хореографии, только ноги шире. Начинаем приседания, коленки разводятся в разные стороны. Таз в это время втянут, а спина ровная. Руки прямые – вперед, можно сгибать в локтях. 10 раз – самое оптимальное.

В следующем выпуске расскажем вам, в чем и как надо правильно бегать!

НАШИ ЛЮДИ

Философ, хормейстер, учитель

24 марта художественный руководитель академического смешанного хора МИИТа Константин Николаевич Костриков отпраздновал 60-летие! Корреспондент «ИТ» поговорил с юбиляром и узнал, почему его боялась вся советская эстрада, что такое настоящая любовь и как ему помог Муслим Магомаев.

– Константин Николаевич, с чего все начиналось?

– Серпухов, мне 9 лет. Лето. Воспитательница пионерского лагеря говорит: к 22 июня нужно спеть. Предложила исполнить «Дымилась роща под горою». «Костя, ты у нас голосистый, давай», – сказала она. Приходит баянист, и мы начинаем репетировать. Прошел концерт. Сергей Иванович, баянист, говорит, мол, поступай к нам в музыкально-хоровую студию. Объяснил, что в отличие от музыкальной школы студия хороша тем, что в ней можно учиться не только игре на инструменте, но еще и пению. Иду в эту студию во Дворец пионеров. Мне предложили что-нибудь спеть. И когда я затянул «Дымилась роща под горою» меня сразу остановили, поняв мой большой потенциал. Тогда я сказал, что хочу играть на аккордеоне. Меня, кстати, отговаривали педагоги от аккордеона.

– А почему?

– Сейчас объясню. Настало время экзамена. Меня вызывают для выступления. Первое произведение сыграл так, что самому понравилось. Сыграл второе – вообще все затихли! Играю последний номер – члены комиссии даже привстали. Мой педагог потом сказал, что я единственный, кто получил пятерку. А ранее упоминаемый Сергей Иванович мне говорит: «Куда ты с аккордеоном сунешься! Это у немцев они популярны. Ты даже в оркестр никакой не попадешь, везде нужен баян». Я растерялся, зачем же тогда учился этому шесть лет! Но Сергей Иванович велел встать и вытянуть руки, а я высокий, руки длинные. Он говорит: «Смотри, ты своими руками охватываешь весь хор и оркестр, ты же дирижер!» И советует ехать в Тулу в училище имени Даргомыжского. Так и сделал. В Туле благодаря моему великому педагогу Вере Леонидовне Корнеевой я и стал дирижером.

– Ваша миссия – быть послом русской культуры?

– Я думаю, что да. Хор – это разговор душ. Он формирует в человеке эстетическое чувство. Хоровая музыка сочетает в себе мелодию и гармонию, а мир из этого и состоит.

– Какой у вас распорядок дня?

– Встаю, делаю легкую зарядку, завтракаю. Люблю домашнее. Что касается кухни, то у меня очень вкусно готовила мама, прекрасно готовит жена. Безусловно, смотрю новости, пользуясь планшетом. Политика мне интересна, я все-таки доктор философских наук. Затем готовлюсь к лекции или пишу музыку.

– Вас предавали?

– Да. Я отдал одному из высших учебных заведений Москвы 22 года. Начинали с нуля в 1991 году. У нас было столько радости, что начинаем новое дело! Ректор с трибуны говорил, что семья Костриковых для него лучшие друзья на свете. И через полгода он переходит на должность почетного президента университета и назначает свою дочь ректором, а нас выгоняет на улицу.

Потом мой хорист, Паша Чебан, оканчивавший МИИТ, предложил перейти с хором в его вуз. Я встретился с Лёвиным, и он сразу предоставил нам все условия, за что я Борису Алексеевичу по жизни очень благодарен!

– Расскажите о работе в Министерстве культуры РСФСР.

– Я занимался аттестацией всех артистов России, то есть прослушивал их с комиссией. Ездил и по стране, и за границу.

Была одна история. У известного эстрадного певца из Ленинграда по молодости произошла драка с администратором. Певца посадили, но мы сумели исправить ситуацию и вернуть его к работе на сцене. Тогда за концерт платили отдельно, это заверялось в спецпаспорте. Этот певец приходит ко мне и говорит, что ему не хотят оформить эту концертную ставку. Мне пришлось позвонить в соответствующие структуры и сказать, что я за него ручаюсь, и ему дали ставку.

Вообще некоторые артисты меня до сих пор по старой памяти побаиваются. Я прослушивал Валентину Толкунову, Сергея Захарова, Леонида Каневского. Почти все старые актеры и артисты проходили через меня.

– А если вам не нравился артист, ну голос у него слабый?

– Я тогда честно говорил, что ему надо поменять профессию. Кстати, Саша Розенбаум стал благодаря мне знаменитым. А бездари на меня писали жалобы Брежневу, Черненко... Но все было бесполезно. Тогда они договаривались с телевидением, оттуда и пошли фонограммы, потому что вживую петь не могли.

Преданная спутница Константина Николаевича – его жена Татьяна Ивановна. Они вместе пишут музыку, работают с хором. Их творческий союз оценили многие признанные артисты нашей страны.

– Как вы познакомились с Татьяной Ивановной?

– Это было в 1976 году. Она заканчивала училище при Московской консерватории, как и мой друг – известный барабанщик Виктор Михайлин. Мы идем, а навстречу нам она. Витя представил меня Татьяне. Я сразу влюбился. И когда мы отошли с ним, я ему сказал: «Она будет моей женой». Потом мы вместе с ней учились в Московском государственном институте культуры. После очередного экзамена всей группой решили немного отметить на природе. Вижу, она слушает, как соловей поет, я ее обнял, а она не отстраняется, хоть и была девушка строгих правил. Заканчивался вечер. И тут она мне говорит: «А ты знаешь... я тебя люблю». Представляешь, она сама призналась! Я думал, что такого и быть не может! Однако мы вместе живем уже 36 лет.

– Знакомством с какими людьми вы дорожите больше всего?

– С Муслимом Магомаевым. Последний раз с ним встретились в Театре Российской армии где-то в 2003-м. Тогда нашему хору хотели дать спеть всего одно произведение. Видимо, главный режиссер не представлял, что значит вывести на сцену 80 человек из-за одной песни. Тут подошел ко мне Муслим и сказал, что вы еще споете после меня, не переживайте. Когда мы вышли после него, он не ушел, а дождался завершения нашего номера. Потом я подошел к Муслиму, мы обнялись, я его отблагодарил за то, что он поддержал хор.

На одном празднике года четыре назад вслед за нами выступал Владимир Зельдин. Он сказал, что у меня очень хороший хор, таких сейчас мало... С Галиной Вишневской встречался, она тоже одобрила мою работу с таким самодеятельным коллективом. Мы действительно очень много работаем.

– Константин Николаевич, о чем мечтаете?

– Для меня 60 лет – это возраст мудрости, опыта. Прихожу к выводу, что сделал только половину. Готов к тому, чтобы последующее десятилетие еще кое-что сочинить и реализовать это на практике. Потому что практика и теория неделимы. Мечтаю эту мудрость передать в надежные руки молодежи.

Беседовал
Артур ПУГАЧ

Дружно сели и «Поехали!»

БРЕЙН-РИНГ

В «Скворечнике» прошел финал интеллектуальной игры «Брейн-ринг». Темой заключительной встречи стала космонавтика. А вот кто стал победителем? Хороший вопрос.

В смекалке и эрудиции состязались студенты практически всех институтов МИИТа (ИПСС, ЮИ, РНИ, ИТТСУ, ИУИТ, ИМТК, ГИ, ИЭФ), разбившиеся на команды по шесть человек. После суперправильных ответов на ряд весьма сложных вопросов в финал вышли команды ЮИ, ГИ, ИТТСУ и ИУИТ. Вот тут и началось самое интересное!

Как я уже сказала, вопросы, задаваемые участникам, были совсем непростыми, а времени на их осмысление отводилось всего 30 секунд. Между тем ведущая игры (Татьяна Коноплева из ИТТСУ) и не думала останавливаться. Она продолжала озвучивать вопросы на одну из самых неизученных и одновременно самых изучаемых человечеством тем – тему космоса. Были и вопросы, на которые никто так и не ответил. Например, такой: «Через месяц после полета в космос Юрий Гагарин посетил Чехословакию, Финляндию, Англию, Болгарию и Египет. Как назывался этот тур?» Оказалось, что правильный ответ – «Миссия мира»!

Все было предельно просто и честно. На столах, за которыми сидели студенты, кроме пищащей кнопки и таблички с надписью института, больше ничего не было. О телефонах организаторы предупредили заранее: «Телефоны убираем и никаких: «Ой, я только маме отвечу!»

...«Как называется физическая модель, дополняющая пространство равноправным временным измерением и таким образом создающая теоретико-физическую конструкцию?» – ведущая иногда сама спотыкалась, читая заумные формулировки. То ли дело вопрос: «В первую секунду полета в космос Юрий Гагарин сказал слово, которое теперь является крылатой фразой...» Здесь уже сама Татьяна Коноплева не выдержала и сказала: «Давайте уж все хором!» И все дружно прокричали: «Поехали!», получив за этот ответ по заветному баллу.

Пока строгая комиссия подсчитывала баллы, одна из участниц игры выступила с проникновенным авторским стихотворением на тему столь же вечную, что и наша Вселенная, на тему любви.

«А теперь... теперь вы знаете, когда небо рухнуло в пропасть?» – задала этот печальный риторический вопрос юная поэтесса. Но в этот момент в «Скворечнике» всех интересовал совсем другой вопрос, – кто же стал победителем?

Торжественно объявить победителей вышли председатель студенческого совета МИИТа Регина Назарова и заместитель руководителя отдела управления молодежной политики Андрей Кирьяков. Они и вручили студентам ЮИ диплом за третье место, команде ГИ – за второе, а бесспорными победителями стали ребята из ИУИТа.

К слову, ИУИТ был первым институтом, где организовали такой турнир. Затем «Брейн-ринг» стали проводить и в других институтах. И вот уже второй раз институтские команды собираются вместе и устраивают всеуниверситетский мозговой штурм. Пусть это станет красивой традицией!

Галина СОКОЛОВА,
ГЖУ-311

Добрые дела не забываются

22 февраля на университетском первенстве по армрестлингу с первокурсником из ИТТСУ Артемом Сурниным случилось несчастье. В полуфинальном поединке он получил тяжелейшую травму – перелом плечевой кости. Требовалась срочная операция.

В Боткинской больнице назвали стоимость операции – 70 тысяч рублей. Столько стоили расходные материалы, анестезия и прочее. Таких денег у Артема, естественно, не было. В городской больнице №59 были готовы прооперировать хоть и за меньшую, но тоже очень серьезную сумму. Деньги были нужны немедленно.

Тренер Артема Ахметжан Ибрагимович Рахматов обратился к президенту ИТТСУ Дмитрию Геннадьевичу Евсееву. Дмитрий Геннадьевич позвонил проректору по социально-экономической политике Игорю Юрьевичу Затекину. Подключился главврач миитовской поликлиники Сергей Дмитриевич Осипов...

Через два часа необходимая для операции сумма была собрана. Последний взнос сделала заведующая информационным отделом ИТТСУ Вера Ивановна Гелиптер: «Это из моей заначки».

Операция прошла успешно. Артем пришел в редакцию «ИТ» и сказал, что хочет через газету от себя и от имени своих родителей поблагодарить всех, кто в трудную минуту пришел ему на помощь: «Они очень хорошие люди, и я никогда не забуду того, что они для меня сделали».

Владислав ПЕТРОВ

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

Фото: Анастасия Никитина, Мария Соцкова
Верстка: Виктория Боткина
Адрес редакции: 127994, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9 (МИИТ)

www.miit.ru Тел. (495) 681-29-22
it1924@mail.ru
Газета зарегистрирована в федеральной службе по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций №ФС77-33631
Отпечатано в ОАО «Красная Звезда»
123007, г. Москва Хорошевское шоссе, 38
Тел.: (495) 941-28-62, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62, http://www.redstarph.ru
E-mail: kr_zvezda@mail.ru
Заказ №1793-2015. Тираж 1800 экз.
Подписано в печать 8 апреля 2015 г.