



Орган ректорату Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту

УКАЗ

ПРЕЗИДЕНТА УКРАЇНИ

Про надання Дніпропетровському державному технічному університету залізничного транспорту статусу національного

Ураховуючи вагомий внесок Дніпропетровського державного технічного університету залізничного транспорту в розвиток національної освіти, розроблення та наукове супроводження загальнодержавних і міжнародних науково-технічних програм розвитку магістрального транспорту, постановляю:

Надати Дніпропетровському державному технічному університету залізничного транспорту статус національного і надалі іменувати його – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту.

Президент України Л. КУЧМА

м. Київ

15 липня 2002 року

№ 647/2002

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ РОЗПОРЯДЖЕННЯ

від 11 жовтня 2002 р. № 576-р

Київ

Про присвоєння Дніпропетровському національному університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

Прийняти пропозицію Мінтрансу, погоджену з Дніпропетровською облдержадміністрацією, про присвоєння Дніпропетровському національному університету залізничного транспорту імені академіка Всеволода Арутюновича Лазаряна і надалі іменувати його – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.

Прем'єр-міністр України А. КІНАХ

ЕГО ІМ'Я НОСИТ НАШ УНІВЕРСИТЕТ



Лазарян Всеволод Арутюнович (1909-1978гг.) – доктор технічних наук (1940 г.), професор (1941г.), академик АН УССР (1972 г.), Заслужений діяч науки УССР (1969г.), Лауреат Государственной премии УССР (1971 г.) и Премии имени академика А.Н. Динника (1978 г.) – заведуючий кафедрою строительной механики Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта (1934-1968 гг.) и начальник этого института (1941-1958 гг.), основатель и руководитель Днепропетровского отделения Института механики АН УССР (1968-1978 гг.), которое в 1979 г. стало Институтом технической механики НАН Украины, выдающийся педагог и ученый, создавший новые направления в общей механике и механике деформируемого твердого тела, автор

более 300 печатных работ в области механики: монографий, учебных пособий для вузов, научных статей, а также более 20 авторских свидетельств и патентов.

Широки и многообразны научные интересы академика АН УССР В. А. Лазаряна. Ему всегда было присуще умение сочетать глубокие фундаментальные исследования с решением прикладных задач, имеющих первостепенное значение для экономики страны.

Свой научный путь В. А. Лазарян начал в 30-е годы. Его интересовали и вопросы прочности горных пород, и проблемы теории случайных ошибок, и задачи прикладной теории упругости, и вопросы проектирования железных дорог.

Однако главной заслугой начального периода научной деятельности В. А. Лазаряна и его последующей жизни является создание и дальнейшее развитие теории переходных режимов движения одномерных механических систем с приложениями главным образом к задачам динамики железнодорожного поезда.

Большое значение для теории и практики имеет создание В. А. Лазаряном теории устойчивости движения рельсовых транспортных средств. Опираясь на фундаментальные результаты А. М. Ляпунова и его последователей в области устойчивости движения, В.А. Лазарян разработал и использовал ряд методов исследования устойчивости движения рельсовых экипажей. Под

руководством В. А. Лазаряна были проведены в 1972-1973 гг. испытания скоростного вагона-лаборатории с реактивной тягой, во время которых впервые в стране была достигнута скорость движения рельсового транспорта 250 километров в час.

В.А. Лазарян большую часть своей жизни посвятил ДИИТу, в котором он начал преподавательскую работу в 1930 г., еще будучи студентом Днепропетровского горного института. Он руководил ДИИТом в тяжелые военные и послевоенные годы, создал факультет вычислительной техники и ряд кафедр, открыл новые специальности. Он создал в Днепропетровске школу механиков и подготовил многих докторов и кандидатов наук, среди которых Н. Г. Бондарь, Ю. А. Шевляков, Е. П. Блохин, М. Л. Коротенко, В. Ф. Ушкалов. Всего им подготовлено около 20 докторов, свыше 100 кандидатов наук.

Большое внимание Всеволод Арутюнович всегда уделял повышению научного уровня преподавания и качества подготовки специалистов, подготовке новых учебных курсов, внедрению в учебный процесс новейших достижений науки и техники. Его деятельности были присущи тесная связь с производством, в частности, с железнодорожным транспортом, настойчивое и плодотворное стремление к внедрению в производство новых научных результатов и достижений с

целью дальнейшего развития научно-технического прогресса в промышленности и на транспорте.

Всеволод Арутюнович был талантливым педагогом, наставником молодежи. Тридцать четыре года (с 1934 по 1968 г.) он заведовал кафедрой строительной механики ДИИТа, а в последующие годы осуществлял научное руководство кафедрой. Его перу принадлежит ряд учебных пособий для студентов различных специальностей, а также для аспирантов, научных работников и инженеров.

В. А. Лазарян вел большую научно-организационную работу, являлся членом бюро Отделения математики, механики и кибернетики АН УССР, членом Высшей аттестационной комиссии, членом комиссии АН СССР по развитию единой транспортной системы страны, членом научно-технического совета МПС СССР, входил в состав нескольких ученых советов по присуждению ученых степеней, редакционных коллегий и редакционных советов журнала «Прикладная механика» и республиканских научных сборников.

Всеволод Арутюнович Лазарян родился 16 октября 1909 г. в г. Орехове Запорожской обл. в семье врача и умер в Днепропетровске 24 декабря 1978 г. Его имя носит улица, на которой находится ДИИТ, кафедра строительной механики и Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта.

Історія розвитку університету

Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту (ДІПТ) – старійшина вітчизняних технічних вищих навчальних закладів. Його становлення і розвиток сягає в 1930-40 роки, коли зростали економічно, зміцнювали свою технічну спроможність залізничні країни. У ті часи надзвичайно гостро стояла проблема підготовки керівних кадрів. Від колійного майстра до начальника залізничної, від помічника машиніста до керуючого потужними залізничними підприємствами, від асистента кафедри до професора – такий трудовий та життєвий шлях багатотисячного загалу випускників ДІПТ, котрі здатні вирішувати на високому науковому та технічному рівні складні інженерно-технічні та економічні проблеми виробництва.

Дніпропетровський інститут інженерів залізничного транспорту (ДІПТ) був заснований 23 березня 1930 року на базі Дніпропетровського політехнікуму. Його організація саме в Дніпропетровську була цілком виправданою. Адже це місто – великий промисловий центр, розташований на найбільш напруженій мережі залізниць України, що з'єднують Донецький вугільний басейн з Криворізьким залізорудним. У 30-ті роки в цьому регіоні були побудовані такі індустриальні гіганти, як Криворізька сталель, Запорізька сталель, Азовсталь. Перед залізничниками постали дуже складні технічні проблеми, насамперед проблема інженерних кадрів.

Першим начальником ДІПТ (1930-38 рр.) став Н. М. Федіченко – керівник та організатор його становлення. Багато зусиль до створення ДІПТ доклали колектив провідного технічного ВНЗ України – Київського політехнічного інституту, з якого до Дніпропетровська було переведено чималу групу студентів і викладачів факультету інженерів шляхів сполучень. Всесвітньо відомий академік, декан факультету, завідувач кафедрою мостів КПІ Євген Оскарівич Патон передав ДІПТ бібліотеку кафедри, кабінет мостів, навчально-методичні розробки. З Дніпропетровського гірничо-

го інституту на викладацьку роботу були запрошені висококваліфіковані педагоги. Далі до ДІПТ увійшли Одеський механічний та Ворошиловградський будівельний технікуми. Працювали філії у Києві, Ворожежі, Запоріжжі, Грозному, Кіровограді.

Перший випуск інженерів новоствореного інституту відбувся у 1930/31 навчальному році. Кілька десятків колишніх студентів КПІ та Дніпропетровського політехнікуму отримали дипломи про закінчення ДІПТ.

Новий заклад вищої технічної освіти започаткував свої традиції навчання, праці. Це, в першу чергу, ґрунтовна теоретична та інженерна підготовка, висока дисциплінованість та відповідальність викладачів і студентів, любов до свого інституту. Традиції не забути й донині. Як колись, ДІПТ і зараз розбудовується зусиллями всього колективу.

Найсуровішим випробуванням для інституту стали роки Великої Вітчизняної війни, коли діїтвці виявили себе справжніми патріотами. У червні-липіні 1941 р. понад 700 студентів – старшкурсників стали курсантами артилерійського училища і героїчно захищали наше місто. Багато діїтвців служили в залізничних, інженерно-саперних військах, авіації, на флоті, воювали із загарбниками на всіх фронтах та у партизанських загонах. Випускник механічного факультету Іван Гвай брав участь у розробці конструкції славної «Катюші» та оснащенні ракетами штурмовика ІЛ-2. Інженер-електрик Ілля Ветров з групою воїнів-альпіністів зірвав фашистський прапор з Ельбрусу. А викладач інституту Іван Дацко, мужньо захищаючи Севастополь, останнім залишив Костянтинівський рavelін. Майже три тисячі ДІПТівців пройшли шляхами Великої Вітчизняної. У пам'ять про героїв, що загинули в боях, в університетському містечку збудовано монумент студентам-воїнам.

У серпні 1941 року інститут був переведений до Новосибірська, де продовжувався навчальний процес, надавалась науково-технічна допомога транспорту та промис-

ловим підприємствам. Вже у жовтні 1943 року в Дніпропетровську було створено відділення ДІПТ, а в серпні 1944 року в рідні стіни з сибірської евакуації повертається весь інститут, який застав у своєму домі багато руїн. Фашисти висадили в повітря корпус бібліотеки та актові зали, зруйнували гуртожитки, господарські приміщення. ДІПТ швидко відбудовувався. Крім того, було значно підвищено науково-методичний рівень підготовки фахівців, зосереджено увагу на зміцненні зв'язків з виробництвом. Конкретні технічні проблеми залізничного транспорту знаходили своє вирішення не тільки в працях науковців, а й у реальних дипломних проектах студентів.

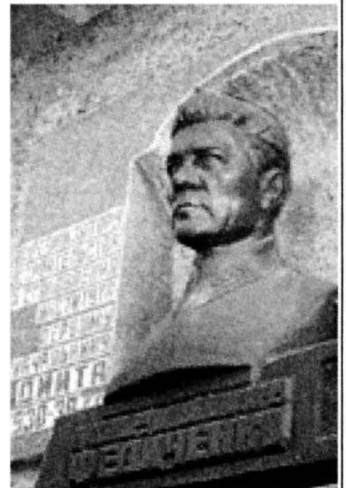
У післявоєнні роки ДІПТ бере участь у відбудові зруйнованих і будівництві нових залізниць, введенні нових видів тяги та у вирішенні пов'язаних з цим проблем.

За роки існування університету підготовлено більш як 50 тисяч фахівців для залізничного транспорту, транспортного будівництва, машинобудування та інших галузей народного господарства, у т.ч. громадян інших держав. За ці роки в університеті сформувалися відомі в Україні і далеко за її межами наукові школи: транспортної механіки, мостовиків, механіки ґрунтів, вагонників, колійників, станційної техніки і технології, охорони навколишнього середовища на залізничному транспорті. Почуття гордості викликає й діяльність багатьох вихованців нашого вузу, завдяки яким будувалися нові магістралі, мости, станції, створювалась нова техніка, впроваджувались у виробництво нові технології. Серед вихованців ДІПТ – керівники галузей, залізниць, заводів, навчальних, проектних і науково-дослідних установ та інших організацій.

За плідну багаторічну працю з підготовки фахівців та науково-дослідну роботу колектив ДІПТ у 1980 р. нагороджено орденом Трудового Червоного Прапора.

У вересні 1993 року Міністерством освіти України та Міжгалузєвою акредитаційною комісією (протокол 6/1 від 16.09.93 р.) ДІПТ надається право здійснення освітньої діяльності за IV (найвищим) рівнем акредитації. У грудні 1993 року постановою Кабінету Міністрів України №1087 інституту надається статус Дніпропетровського державного технічного університету залізничного транспорту, а в липні 2002 року указом президента України №647 – статус національного.

ДІПТ здавна відомий своїм прекрасним студентським міс-



течком, культурними, спортивними та історичними традиціями.

Сьогодні ДІПТ є вищим навчальним закладом політехнічного профілю, що забезпечує підготовку фахівців не тільки в галузі залізничного транспорту, а також у галузях будівництва, електромеханіки, обчислювальної техніки та її програмного забезпечення, управління, економіки, промислової теплоенергетики, охорони водних ресурсів, екології та інших.

Тепер у структурі ДІПТ 11 факультетів, з них 8 – денної форми навчання, де за 15 напрямками навчаються понад 4000 студентів. У складі цих факультетів – 38 кафедр, більшість з яких очолюють професори, доктори наук.

На факультеті безвідривної підготовки навчаються понад 1500 студентів.

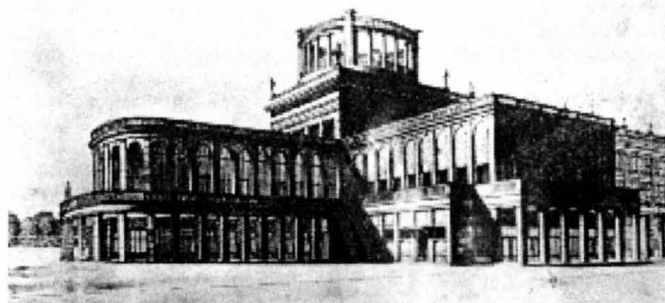
З 1996 року у Львові відкрито Львівський факультет, на якому на денній формі та за 5 спеціальностями навчаються 200 студентів, а без відриву від виробництва за 12 спеціальностями – майже 500 студентів.

Університет має навчально-консультаційний пункт у місті Одеса і 20 філій кафедр у Дніпропетровську та за його межами, де майбутні спеціалісти поглиблюють свої знання.

Університет – єдиний в Україні ВНЗ, що готує кадрових офіцерів та офіцерів запасу для залізничних військ та органів військових сполучень Збройних Сил країни.

У 1997 році як структурний підрозділ створено інститут післядипломної освіти. В його складі три факультети: підвищення кваліфікації, перепідготовки, безпеки життєдіяльності.

При факультеті довузівської підготовки та роботи з іноземними студентами ДІПТ функціонують технічний лицей та більш як 20 центрів довузівської підготовки.



Профспілкові життя

На сьогоднішній день профком університету об'єднав 1200 членів профспілки співробітників і близько 4000 студентів. У складі профкому працює 17 чоловік. У структурі профспілкової організації університету входять 11 цехових організацій підрозділів співробітників і 71 профгрупа, 8 студентських профбюро і 420 профгруп.

Профком велику увагу приділяє соціальним питанням, культурно – масовій і спортивній роботі, оздоровленню співробітників та їхніх дітей, студентів. Усі ці питання вирішуються через колективний договір, що щорічно укладається між адміністрацією і трудовим колективом університету.

Незважаючи на матеріальні труднощі, вже цього року виділено безкоштовно 8 квартир для співробітників університету, що перебувають на квартирному обліку. Велика увага приділяється оздоровленню співробітників і їхніх дітей. У зв'язку з тим, що саборами

соціального страхування керують виконавчі районні дирекції, а не галузеві профспілки, погіршилося придбання путівок для лікування і відпочинку співробітників, дітей і студентів університету. Профком у цих умовах працює над тим, щоб оздоровити більшу кількість бажаючих. У цьому нам дуже добре допомагає Придніпровська залізниця і Дорпрофсож. Цього року було оздоровлено 32 чоловік у санаторіях, 30 чоловік у пансіонаті м. Євпаторія і 28 дітей у дитячих оздоровчих таборах відпочинку.

Профком організує новорічні вогниці, поздоровлення жінок з жіночим Днем 8 Березня, вечори відпочинку для співробітників університету, зустрічі зі знаменитими людьми й інші заходи.

Співробітники університету беруть активну участь у спортивних змаганнях (футбол, волейбол, теніс, бадмінтон). На жаль, наш плавальний басейн перебуває на реконструкції. Старший викладач, зам. голо-

ви профкому університету В.П. Єлов є членом збірної команди ветеранів України по важкій атлетиці, килькарзовий чемпіон України, учасник Європейських чемпіонатів по важкій атлетиці серед ветеранів, у 2002 році в Швеції (м. Стокгольм) на чемпіонаті Європи став срібним призером у поштовху двома руками.

Профком студентів займається захистом соціально-економічних прав студентів. Постійно ведеться робота зі студентами, які відносяться до соціально незахищених верств населення. Їм надається матеріальна допомога, талони на безкоштовні обіди в їдальні університету, а також довідки для отримання допомоги в районі і місті. Студенти забезпечуються пільговими проїзними квитками на проїзд у міському транспорті. Зараз розглядається питання про відкриття санаторію-профілакторію на території студмістечка для оздоровлення студентів.

Активна робота ведеться по виявленню талановитої молоді та залученню її до участі в різноманітних культурно-масових та спортивних заходах, які постійно проводяться в університеті. Також надається всебічна підтримка палацу культури ДІІТу та спорткомплексу при проведенні різноманітних заходів. Активні учасники цих заходів постійно заохочуються матеріально і морально.

Велика робота ведеться у гуртожитках. Профком займається поселенням студентів, а також постійно контролює умови проживання у гуртожитках. На засіданнях профкому розглядаються всі скарги і пропозиції, які виникають по цьому питанню. Постійно ведеться контроль за роботою виносних "точок" торгівлі їдальні університету.

*Голова профкому ДІІТу
М.П. Острівський,
зам. голови по роботі зі
студентами О. Петров*

ЛЕГЕНДИ ДІІТу

Продовжуємо нашу постійну рубрику, яку веде доцент кафедри українознавства Артем Іванович Куліш

Мужність Лазаряна

В умовах сталінського тоталітарного режиму переслідувалися не тільки окремі особи, організації, але й народи. Відомі факти депортації народів у 1944-1945 роках. Менше відомий факт переслідування фактично усього народу України. Особливо це стосувалося молоді, яка знаходилася у 1941-1944 роках на окупованій фашистами території або, що ще гірше, були угнані на примусові роботи до Німеччини або мали родичів, які знаходилися у полоні. Для цих людей був закритий вступ до партії, комсомолу, їх заборонялось обирати до органів влади, виступати на керівні посади, вони не мали права вчитись у вузах військово-політичного напрямку та технічних вузах, пов'язаних з закритою науково-технічною тематикою досліджень. До цих вузів відносились

і транспортні вузи. Переді мною газета «Наше місто» від 10 березня 2000 року. В ній розповідь Людмили Кочержинської про свою родину. Батько і мати Людмили до війни закінчили ДІІТ. Батько працював на вагоноремонтному заводі, мати – викладачем у фабричнозаводському училищі. В роки війни батько потрапив у полон до фашистів, але йому пощастило вирватись з концтабору і добратись до Дніпропетровська. Дома його, тяжкохворого, чекав арешт, тому що за доносом німцем стало відомо, що він комуніст. У цих умовах мати відправила Людмилу до тітки. Восени 1943 року поліцаї провели масову облаву на Ігрени. І таким чином тітка, її шістнадцятирічний син та Людмила поповнили 4-х мільйону армію українських остарбайтерів у Німеччині.

Закінчилась війна. Але будівництво родини Кочержиних продовжувались: батько у фільтраційному таборі як колишній військовополонений, мати за наклепницьким доносом була засуджена на 6 років. Щоправда, у 1947 році матір було звільнено, батько повернувся додому і працював на металургійному заводі ім. Петровського. Людмила навчалась у школі.

А тепер надамо слово Людмилі: «Вищі учбові заклади були для мене закриті. Але світ не без добрих людей. На моєму шляху теж зустрілась така людина – Всеволод Арутюнович Лазарян, в ті часи ректор ДІІТу. Ім'я Лазаряна-вченого відомо багатьом: його ім'ям названа вулиця, встановлена на його честь меморіальна дошка. Але мало

хто знає про громадянський подвиг Всеволода Арутюновича: він приймав студентів по уму, а не по анкетним даним». Безумовно, прийняти до інституту з такими анкетними даними, як у Людмили, потрібно було мати велику мужність. Але мені хотілось би додати ще одне: Всеволод Арутюнович Лазарян дуже багато уваги приділяв формуванню дітвіських інженерних династій, він вважав, що діти випускників ДІІТу, повинні продовжувати цю традицію. І тому Людмилу прийнято до інституту, на мій погляд, що її батько і мати були дітвіськими. І не випадково, що дочка Людмили теж закінчила ДІІТ. Згодом це стало традицією – підтримувати дітей дітвісьців в намаганні стати інженерами.

Надежда грядущего дня

Празднование высокого достижения нашего университета – присвоение Указом Президента Украины статуса Национального, заставляет задуматься над тем, как коллектив преподавателей и студентов шел к этой вершине, сколько вложено сил и знаний для того, чтобы мы сегодня гордились нашим университетом – ДИИТом, известным в

нашей стране и широко за ее пределами.

Во многом благодаря рукам студентов, под руководством и при непосредственном участии многих преподавателей заложен, создан и продолжает развиваться наш ВУЗ. Он является отправной точкой зрелого жизненного пути многих тысяч ученых, десятков тысяч руководителей всех рангов, и сотен тысяч инженеров, отдающих сегодня свои знания и опыт общему делу развития нашей страны и укрепления ее позиций в мире.

Университет, руководимый ректором и профессорско-преподавательским составом, упорно и настойчиво наращивает свой научный по-

тенциал, промежуточным этапом которого стал сегодняшний праздник. Студенты – механики глубоко признательны всем преподавателям, которые ведут нас к вершинам знаний. Среди них декан факультета Довбня Н.П., профессора Савчук О.М., Кузнецов Т.Ф., доценты Крюков С.Г., Рейдемейстер Г.В., Котова Л.И., Нечаев Е.Г., Вислогузов В.Т. и многие другие.

В ходе подготовки к празднованию на механическом факультете проведен цикл бесед со студентами об академике Всеволоде Арутюновиче Лазаряне – человеке, ученом, педагоге, чье имя носит университет и весь наш городок. Приват-профессор кафедры «Строительная механика»

Барбас И.Г. познакомил студентов младших курсов с биографией и научной деятельностью академика В.А. Лазаряна, выдающегося деятеля науки, который внес фундаментальный вклад в ее развитие в части динамики и прочности железнодорожного подвижного состава, и на работе тоспособность которого должны равняться наши выпускники.

Наш нынешний статус ко многому обязывает – быть примером и пионером в освоении белых пятен в науке и в деле подготовки молодых специалистов – надежды грядущего дня.

*Денис Назорнюк,
студент 351 гр.*

Наукова діяльність ДІТу

В ДІТі наукові дослідження та технічні розробки виконуються силами 16 галузевих науково-дослідних лабораторій і науковими групами на 36 кафедр, діє Науково-дослідний інститут рухомого складу, колії та транспортних споруд (НДІ РСКТС); Проектно-конструкторське бюро з електрообладнання рухомого складу (ПКТБ ЕРС).

Основні наукові напрями, за якими працюють підрозділи: розробка методик та заходів з подовження строку служби пасажирських вагонів та тягового рухомого складу; сертифікаційні випробування продукції для залізничного транспорту; автоматизація управління технологічними процесами залізничного транспорту; розробка та експертиза науково-технічної, дослідно-конструкторської та нормативно-технічної документації; розробка заходів із зменшення наднормативного зносу пари «колесо-рейка» на залізницях; розробка конструкцій візків рухомого складу та визначення їх оптимальних параметрів; розробка складу бетонів, технологія ремонту та закріплення підводних частин штучних споруд.

Ряд робіт виконуються в рамках галузевих програм: підвищення безпеки руху, «колесо-рейка», Державної програми «Розвиток рейкового рухомого складу соціального призначення для залізничного транспорту та міського господарства», зниження витрат паливно-енергетичних ресурсів, «Охорони навколишнього середовища на залізничному транспорті України до 2006 року». Науковці університету приймають участь у розробці проекту Державної цільової програми розвитку рейкового рухомого складу на 2002-2010 роки в частині вантажних перевезень, займаються розробкою нормативно-технічної документації, беруть участь у експлуатаційних випробуваннях нової техніки (кафедра ЕРС, ГНДЛ ДМРС, ГНДЛ вагонів, колієвипробувальна ГНДЛ), забезпеченні інформаційно-технологічної взаємодії між структурними підрозділами залізниць.

Наші вчені активно працюють з налагодження швидкісного руху в колійному господарстві та в пасажирському. Особливо в пасажирському господарстві, де спеціалісти ДІТу не тільки розробляють та узгоджують технічні завдання на виробі, обладнання і весь вагон, а й проводять випробування виготовлених вагонів (нових та після капітально-відновлювального ремонту).

Кількість виконуваних науково-дослідних робіт у порівнянні з 1998 роком зросла більш ніж в 2 рази і складає в 2002 році 152 роботи. Відповідно більш ніж в 5 разів збільшився і обсяг фінансування, який у 2002 році становить близько 6 млн.грн. В 2,5 рази збільшилась частка робіт,

які закінчуються впровадженням результатів у виробництво.

Підвищенню попиту на послуги наших вчених та дослідників сприяє те, що підрозділи університету набувають відповідного статусу:

- дві лабораторії акредитовані в Системі сертифікації УкрСЕПРО: Випробувальна лабораторія вагонів, атестат акредитації № UA 6.001.Н.846 від 04.03.02 р. (на базі ГНДЛ вагонів та кафедри автоматизованого електропривода) та Випробувальна лабораторія рухомого складу, атестат акредитації № UA 6.001.Н.366 від 06.06.02 р. (на базі ГНДЛ динаміки та міцності рухомого складу, колієвипробувальної лабораторії, кафедри автоматики, телемеханіки і зв'язку, кафедри будівель та будівельних матеріалів);

- Галузева науково-дослідна лабораторія «Охорона навколишнього середовища на залізничному транспорті» має галузеву акредитацію, атестат акредитації № УЗ-ЦТехМ-001-99 від 12.05.99 р.

- ГНДЛ штучних споруд в 2002 році отримали ліцензію Дніпропетровської обласної державної адміністрації у сфері будівельної діяльності (проектні роботи, обстеження та оцінка стану будівельних конструкцій, а саме мостів і тунелів).

В 2002 році Рада з залізничного транспорту країн СНД, Латвії, Литви та Естонії видала Дніпропетровському національному університету залізничного транспорту Свідоцтво на право виконання робіт з експертного обстеження та технічного діагностування вантажних та рефрижераторних вагонів.

Значний скачок зроблено в патентно-ліцензійній роботі: з 5 заявок у 1998 році до 30 заявок у минулому році. А взагалі з 1998 року подано 113 заявок на винаходи, отримано 91 патент.

У видавничій сфері: планово виходять збірники наукових праць як фахові видання та друкується навчально-методична література. За останні 3 роки видано 177 методичних вказівок, 7 збірників наукових праць.

В університеті працюють дві спеціалізовані вчені ради з захисту докторських та кандидатських дисертацій за двома спеціальностями кожна: спеціалізована вчена рада Д08.820.01, на якій захищаються дисертації за спеціальностями залізнична колія (05.22.06) і електротранспорт (05.22.09), і спеціалізована вчена рада Д08.820.02, на якій захищаються дисертації за спеціальностями – рухомий склад залізниць і тяга поїздів (05.22.07) і експлуатація та ремонт засобів транспорту (05.22.20).

У 2002 році захищена 2 докторські та 14 кандидатських дисертацій. Співробітники ДІТу отримали 2 звання професора, 3 – доцента. Представлено до захисту ще 4 кандидатські та 2 докторські дисертації.

Наукова робота студентів. За результатами традиційної студентської науково-технічної конференції 19 кращих робіт було висунуто на Всеукраїнський конкурс студентських наукових робіт з розділу «Залізничний транспорт і будівництво». Дипломом переможця отримали студенти ДІТу – автори двох робіт, а автори чотирьох отримали заохочувальні дипломи.

Щорічно у ДІТі проводиться міжвузівська наукова студентська конференція «Екологічний інтелект», в якій беруть участь всі ВНЗ міста (120 учасників, 46 доповідей). За результатами конференції підготовлено до видання збірник студентських наукових праць. Конференція підтримується інститутом ISAR (США) та програмою TACIS.

Цього року на кафедрі «Колія і колійне господарство» була проведена перша Всеукраїнська студентська конференція «Студентська наука – колійному господарству України». З доповідями виступили студенти Харкова, Донецька, Львова, Дніпропетровська. З успіхом пройшла I Міжнародна студентська наукова конференція англійською мовою «Інженер III тисячоліття».

За наказом Міністерства освіти і науки України від 13.12.2001 р. наш університет взяв участь у Всеукраїнській студентській олімпіаді з навчальних дисциплін та спеціальностей. У першому етапі, що проходив у межах університету, взяли участь близько 1000 студентів з 18 навчальних дисциплін та 9 спеціальностей. На базі ДІТу пройшла IV міська олімпіада з теоретичної механіки та IV міська олімпіада з водопостачання і водовідведення. У II етапі взяли участь 49 студентів, що майже в три рази більше, ніж у 1998 р., 5 студентів посіли призові місця.

ДІТ було призначено базовим ВНЗ з проведення I Всеукраїнської олімпіади зі спеціальності «Організація перевезень і управління на транспорті». В олімпіаді взяли участь 20 студентів з 9 вищих навчальних закладів України не тільки залізничного транспорту, а й автомобільного і морського. Результати виявились високими. У цілому, ця олімпіада стала подією для розвитку самої спеціальності, дозволила сформувати напрямки її подальшого розвитку.

Також на базі ДІТу пройшла XII Всеукраїнська олімпіада з водопостачання і водовідведення. В олімпіаді взяли участь 34 студенти – представники 12 вищих навчальних закладів України. Перше місце посіли представники ДІТу.

Міжнародна діяльність.

У 2001 році наш університет став членом Міжнародної Торгової Палати. Триває діяльність представників нашого університету в якості експертів постійних

Комісії Організації Співробітництва Залізниця.

Підписано Угоди про співпрацю з технічними університетами Польщі, а саме Сілезькою та Варшавською Політехніками. Поновлено Договір про співробітництво з Науково-технічним центром Польських залізниць (ЦНТК, м. Варшава). Разом з Дніпропетровським Органом по сертифікації залізничного транспорту кафедрою вагонів по заявці польської фірми ДЕЦ виконується робота з сертифікації польських цистерн.

ДІТ увійшов до складу європейських Організаційних Комітетів Центру підвищення кваліфікації у галузі надійності та довговічності колісних пар «ТРАНСМЕК» та Експертного Центру прикладних транспортних досліджень.

Продовжено співпрацю з компанією «Дженерал Електрик» із США. Робота ДІТівців в Каїрі була високо оцінена американськими партнерами.

Розширюються стосунки з Іраном. У червні 2001 року в ДІТі перебувала делегація Бюро з технологічного співробітництва при Президенті Ірана (ТСО) та Науково-дослідного центру Іранських залізниць. Мета візиту – тестування тренажера машиніста тепловозу GT26CW. Було підписано акт про прийняття продукції та підготовлено нову угоду щодо виготовлення його розширеної версії. У листопаді 2001 року на базі кафедри вагонів ДІТу та двох вагонних депо 16 слухачів з Іранських залізниць пройшли підвищення кваліфікації в галузі технічного обслуговування та ремонту вантажних вагонів українського виробництва.

У грудні проф. Є.П. Блохін відвідав м. Тегеран, де провів переговори з іранськими партнерами, що сприяло нашій співпраці з Іранськими залізницями та Тегеранським університетом науки та технологій. Співпраця з нашими іранськими партнерами та замовниками ведеться в кількох напрямках і набуває все більшого значення.

Кафедра хімії та інженерної екології, очолювана професором В.М. Плахотником, також веде інтенсивну та плідну міжнародну діяльність. Успішно виконується робота за спільним із КБ «Південне» грантом конкурсійного спрямування. Укладено угоду про співробітництво між ДІТом та Дрезденським технічним університетом. У липні 2001 року брали участь із двома доповідями у Симпозіумі з хімії фтору (м. Бордо, Франція). Восени до Болгарії виїздили аспірант та науковий співробітник кафедри хімії для участі у школі-семінарі НАТО.

Також разом з нашими колегами з Південно-Африканської Республіки розпочато роботу з організації виробництва залізничних візків передової конструкції на Крюківському вагонобудівному заводі.

ГАЛУЗЕВА НАУКА – ЗАЛІЗНИЦЯМ УКРАЇНИ

15 листопада 2002 року в університеті відбувся науково-практичний семінар з керівництвом Одеської залізниці. Назва семінару: «Основні тенденції розвитку співробітництва галузевої науки та залізниць України».

З самого початку хід семінару прийняв діловий, конструктивний характер. У вступному слові ректор університету Олександр Миколайович Пшінько підкреслив, що галузеві вузи не тільки забезпечують залізничний транспорт інженерними кадрами, а також допомагають вирішувати наукові проблеми. Він ознайомив гостей з напрямками наукової діяльності вузу, та зауважив, що вуз має великий творчий потенціал.

У своїй промові ректор запропонував розширити зв'язки з Одеською залізницею. Прикладна направленість робіт може дати багатократну віддачу. Користь для обох сторін очевидна.

умовах ринку транспортних послуг.

Зацікавленість гостей визвала доповідь проф. Є. Шафіта: «Інформаційні технології у процесі перевезень і управлінні станціями». Гості ставили питання, як по розробкам, які впроваджені у виробництво, так і по новим, які ще не закінчені.

Завідувач кафедрою станцій та вузлів доц. В. Бобровський розповів про розроблений на кафедрі комп'ютерний тренажер, призначений для підготовки та тестування чергових по станції, про розробки, щодо впровадження автоматизованого робочого місця диктора вокзалу, а також про роботи по оптимізації порядку формування багатогрупних поїздів.

Багато питань виникло до авторів розробок проф. В. Гаврилюка та проф. А. Разгонова з питань вдосконалення і підвищення надійності роботи пристроїв автоматики і телемеханіки. Гості чітко формува-



З увагою була вислухана доповідь зав. каф. колії та колійного господарства проф. В. Рибкіна про розробки, направлені на вирішення проблем колійного господарства при підвищенні швидкості поїздів.

Завідуючий кафедрою проектування залізниць доц. І. Корженевич розповів про розробки кафедри щодо зйомки і розрахунків виправки кривих у складних умовах.

З проблем енерго та ресурсозбереження на залізничному транспорті доповідав ведучий спеціаліст кафедри енергопостачання залізниць доц. В. Кузнецов. Він розповів про розробки та пропозиції кафедри щодо цього питання.

Жвавий інтерес викликала доповідь наукового керівника галузевої лабораторії динаміки та міцності рухомого складу професора Є. Блохіна, який щойно повернувся з міжнародної конференції «Експериментальное кольцо ВНИИЖТа – 70». Він розповів про деякі нові досягнення росіян. Потім запропонував гостям завітати до лабораторії, де вони мали можливість ознайомитись з однією із робіт лабораторії – тренажером машиніста. Це програмно-апаратний комплекс, який дозволяє без суттєвих витрат в короткий час навчити машиністів енергозберігаючим технологіям водіння поїзда.

З доповіддю «Шляхи реалізації розробок галузевої лабораторії охорони навколишнього середовища на залізничному транспорті» виступив відомий вчений-хімік професор В. Плахотнік.

З проблем ремонту та відновлення залізобетонних штучних споруд залізничного транспорту виступив ведучий спеціаліст кафедри мостів доц. А. Загора та завідуючий кафедрою безпеки життєдіяльності доц. Ю. Заяць.

Доц. кафедри економіки Ю. Бараш розповів про наукові розробки кафедри з питань економіки і права на залізничному транспорті.

Представники 36 кафедр виступили зі своїми пропозиціями на семінарі. Зрозуміло, що в межах статті неможливо розповісти про всі досягнення та розробки, які є на кафедрах. Тому йшлося тільки про ті доповіді, на яких зупинили свою увагу представники Одеської залізниці.

Науковці ДІТу беруть участь у виконанні більшості галузевих, державних науково-технічних програм, які спрямовані на подальший розвиток залізничного транспорту в Україні.

Щорічно за завданням Мінтрансу виконується 15-18 науково-дослідних робіт за рахунок держбюджету, та 60-100 за госпдоговорами. Основними замовниками госпдоговірних робіт є Укрзалізниця, майже всі залізниці України, підприємства залізничного транспорту.

Порівняно з 1998 роком фактичний обсяг фінансування науково-дослідних робіт збільшився більш як в 3 рази і складає у 2002 році близько 2 млн. 500 тис. грн. В 2,5 рази зросла частка робіт, які закінчуються впровадженням результатів у виробництво.

Вчені ДІТу не тільки демонструють те, що зроблено, але і шукають засоби впровадження своїх наукових розробок. На семінарі велася досить предметна та відверта розмова про те, як ту чи іншу розробку можна впровадити у виробництво.

Зустріч вчених ДІТу з представниками Одеської залізниці допоможе скоординувати зусилля на рішенні актуальних проблем. Галузева наука повинна зайняти належне їй місце.

Проректор ДІТу з наукової роботи С. Мямлін



Велику зацікавленість викликала доповідь начальника Одеської залізниці Іллі Юхимовича Левицького, який ознайомив присутніх з основними показниками діяльності Одеської залізниці та зупинився на проблемах удосконалення перевізного процесу в сучасних умовах. Він зауважив, що в умовах ринку гостро встає питання про конкуренцію між перевізниками, про вибір більш економічних маршрутів перевезення вантажів, та багато інших питань, які потребують швидкого вирішення.

Потім зі своїми пропозиціями виступили проведені вчені університету.

По проблемам управління експлуатаційною роботою на залізничному транспорті виступили доценти кафедри УЕР М. Цегельник, А. Савенко, які доповіли про розробку кафедри по вдосконаленню експлуатаційної та комерційної роботи в системі доставки вантажів в

ли критерії, які повинні мати ті чи інші пристрої з точки зору практика-професіонала.

Про те, як вирішуються на кафедрі локомотивів питання з проблем підвищення надійності та ефективності використання рухомого складу доповіли завідуючий кафедрою, проректор з навчальної роботи проф. Б. Боднар.

Зацікавила гостей розробка автоматизованої системи обліку та аналізу пошкоджень локомотивів, а також доповідь старшого наукового співробітника галузевої лабораторії динаміки та міцності рухомого складу В. Горобця «Подовження ресурсу рухомого складу».

Ведучі спеціалісти кафедри ЕРС доц. М. Вісін та доц. А. Афанасов запропонували розробку щодо модернізації електровозів ВЛ80Т і ВЛ80С, та відповіли на запитання, пов'язані з цією розробкою.

ИНТЕРЕСНО ЗНАТЬ

Основные результаты испытаний опытного шестивагонного электропоезда «Сокол-250»

Высокоскоростной электропоезд «Сокол-250» создан в 1993-2000 гг. Российским акционерным обществом «Высокоскоростные магистрали» (РАО «ВСМ») совместно с МПС России при участии нескольких десятков проектных, научно-исследовательских и производственных предприятий и организаций. Электропоезд предназначен для комфортной перевозки пассажиров на расстояние до 800...900 км со скоростью до 250 км/ч по реконструированным железнодорожным магистралям колеи 1524 мм. Головной проектной организацией являлось Центральное КБ морской техники «Рубин» (С.-Петербург). Опытный состав был выпущен в середине 1999 г. ЗАО «Сокол-350» на заводе «Трансмаш» в городе Тихвин Ленинградской области.

Со второй половины 1999 г. по январь 2000 г. проводилась наладка систем и оборудования электропоезда, осуществлялся начальный этап испытаний при питании от контактной сети постоянного тока. С февраля по июль 2001 г. был проведен комплекс приемочных испытаний, по результатам которых электропоезд был рекомендован для ввода в эксплуатацию без пассажиров.

Испытания проводились в два этапа. Первый этап испытаний, включавший в себя опробование систем тяги и торможения, был проведен на Экспериментальном кольце ВНИИЖТа. Скоростные испытания поезда «Сокол-250» проводились на главном ходу Октябрьской железной дороги — на линии С.-Петербург — Москва.

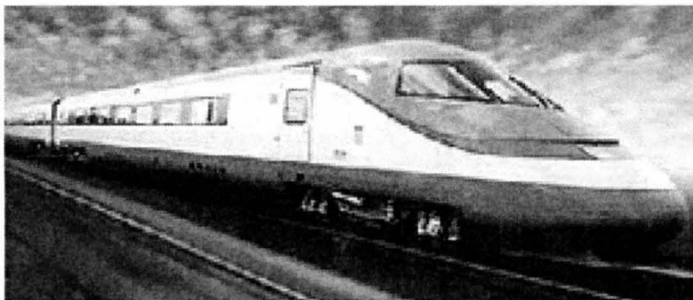
В июне 2000 г. во время опытных поездок на линии С.-Петербург — Москва на участке Калашниково — Спирово была достигнута скорость 236 км/ч. Анализ работы всех основных систем и агрегатов поезда показал безусловную возможность достижения проектной максимальной скорости 250 км/ч и запаса по прочностным характеристикам. Однако дальнейшее увеличение скорости было прекращено по местным условиям железной дороги.

Наиболее сложными и ответственными проблемами стали следующие: разработка в России отечественной нормативной базы для создания подвижного состава, рассчитанного на скорость движения 250 км/ч; проектирование и изготовление сварного кузова из алюминиевых сплавов; создание отечественного асинхрон-

ного тягового привода и микропроцессорных систем управления; разработка конструкции прицепных и моторных тележек, рассчитанных на скорость движения до 250 км/ч, и другие.

Как показывает практика ведущих зарубежных фирм-производителей высокоскоростного подвижного состава, цикл проектирования, изготовления и испытания опытных образцов таких поездов занимает в общей сложности 11...15 лет, причем сами испытания продолжаются не менее 4...7 лет.

Кузов вагона, центральное подвешивание. В ходе испытаний поезда подтвердились параметры, заложенные в техническом задании для кузова вагона. Необходимый объем аэродинамических измерений был выполнен в процессе скоростных испытаний электро-



поезда на главном ходу линии С.-Петербург — Москва. Тесты проводились по утвержденной методике с использованием современной лабораторной базы ВНИИЖТа (специальный вагон) и замером уровня давления воздуха датчиками при различных скоростях движения поезда вплоть до 236 км/ч. Испытания показали, что аэродинамические параметры поезда превосходят проектные и лучше тех, что были получены в процессе испытаний моделей вагонов поезда в аэродинамической трубе.

Во время испытаний велась экспериментальная оценка системы центрального пневматического подвешивания вагона. На первом этапе были выявлены некоторые отклонения в работе регуляторов положения кузова (РПК). Их доработка, регулировка и повторные испытания специалистами ВНИИЖТа позволили рекомендовать повысить скорость движения электропоезда «Сокол-250» до расчетного уровня; при этом поперечное непугашенное ускорение не превышало 0,7 м/с².

Прицепные и моторные тележки. Конструкция тележек поезда «Сокол» удовлетворяет требованиям, заложенным

в техническом задании. Наибольшие претензии в процессе испытаний вызвало использование разработчиками проекта тележек ОАО «ВНИИТрансмаш» для изготовления рамы стали марки АБ2-2. Специалисты ВНИИЖТа поставили вопрос о прочностном ресурсе указанной марки стали, применение которой диктовалось стремлением снизить массу рамы тележек. Вопрос об усилении конструкции рамы или применении для ее изготовления стали другой марки будет решен по результатам испытания опытных образцов и экспериментальной рамы тележки в период доработки документации для изготовления серийного поезда.

Электротяговый привод. Разработанный впервые в отечественной практике тяговый электропривод с асинх-

ронными тяговыми двигателями и преобразовательным оборудованием на силовых полупроводниковых элементах последнего поколения подтвердил в процессе испытаний заданные проектом технические характеристики, в том числе в режимах разгона и электродинамического торможения поезда, по тепловому состоянию электрооборудования и расходу электроэнергии на тягу.

тврждена работоспособность БАСУ во взаимодействии с устройствами тягового электропривода, тормозными системами, АЛСН и другими устройствами СЦБ и связи.

Тормозная система поезда. Электропоезд «Сокол-250» оборудован комплексной тормозной системой, включающей в себя механические, электропневматические, фрикционные дисковые тормоза, электродинамический режим торможения тяговыми двигателями (реостатный и рекуперативный) и рельсовые электромагнитные (РЭМ) тормоза.

Испытания показали высокую эффективность и надежность электродинамического торможения и механических фрикционных дисковых тормозов прицепных тележек. Разработчики тележек вагонов поезда «Сокол» предложили оригинальную конструкцию фрикционного дискового тормоза для моторных тележек, расположив тормозной блок на высокооборотном входном валу тягового редуктора.

Электромагнитная совместимость систем поезда с напольными устройствами СЦБ и связи. Этот вопрос представляется одним из самых сложных и несет на себе отпечаток большой проблемы смены поколения тягового электропривода и идеологии внедрения новых устройств СЦБ и связи. В промышленно развитых странах переход на тяговый асинхронный электропривод совпал по времени и со сменой поколения аппаратуры СЦБ и связи — широко начали применять системы цифрового кодирования сигналов в системах СЦБ.

В настоящее время осуществляется подготовка к завершению испытаний опытного поезда «Сокол-250» в режиме питания от сети переменного тока и двойного питания, а также подготовка к серийному производству. Стоимость серийного 12-вагонного электропоезда «Сокол-250», по уточненным расчетам, должна составить не более 20,4 млн. долларов США, что существенно ниже стоимости зарубежных аналогов (в том числе в пересчете на одно пассажиро-место).

А. С. АРСЕНТЬЕВ, Центральное КБ морской техники «Рубин»
В. М. САВВОВ, Российское АО «Высокоскоростные магистрали»

(Вестник ВНИИЖТ, 2002, № 4)

Введение высокоскоростного движения на участке Брюссель-Париж и его влияние на жизнедеятельность человека

По материалам выставки «EurailSpeed 2002» (Мадрид)



Защита окружающей среды
 Движение по рельсам энергетически эффективно, приводит к сравнительно низкому уровню загазованности и, благодаря электрической тяге, может легко использовать различные виды энергии. При пассажирских перевозках высокоскоростные поезда используют только малую часть энергии, используемой автомобилями и самолетами.

Степень загрязнения окружающей среды, вызванного перевозками, видна по затратам, направленным на его ликвидацию. В Европейском Союзе в 1995 эти затраты составляли 7.8% валового внутреннего продукта. Из полной суммы 530 миллиардов, 92% относились к автомобильным перевозкам, 6% – к авиационным, и только 1.9% – к железнодорожным.

На рисунке 1 показана макроэкономическая максимальная себестоимость для высокоскоростного коридора Париж-Брюссель. Затраты на окружающую среду для железнодорожного сообщения составляют менее четверти от таких же затрат для автомобильного транспорта.

рожного движения. В 2001 почти 65.4 миллиардов пассажиро-км было зарегистрировано в Европе, т.е. двойное увеличение за шесть лет.

Вскоре после его старта (1994) «Евростар» занял 60% рынка авиационных пассажирских перевозок Париж-Лондон, одной из наиболее плотно загруженных артерий в Европе. К 2000 году, доля на рынке увеличилась до 71%.

Thalys – высокоскоростной поезд, связывающий большие города в четырех странах; Париж, Брюссель, Лилль, Антверпен, Роттердам, Гаага, Амстердам, Льеж, Бодел, Кельн и Дюссельдорф. Максимальная скорость в настоящее время осуществлена только на линии Париж-Брюссель (310 км за 1 час 25 минут), другими словами средняя скорость 220 км/ч. За первые пять лет работы

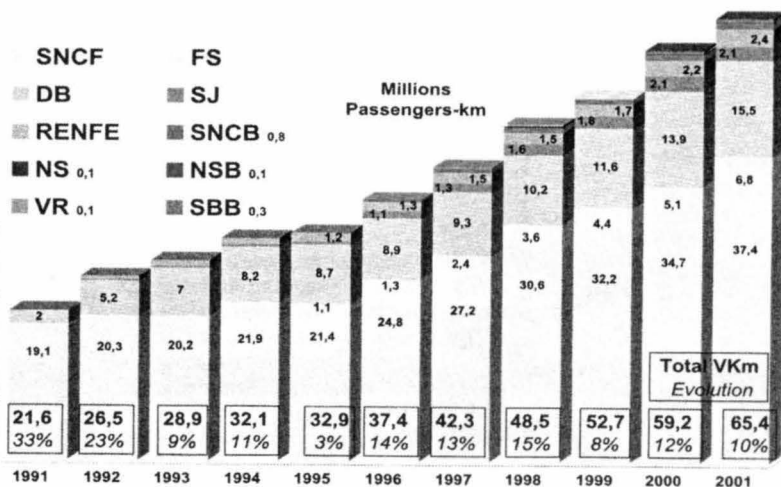


Рис. 2

увеличением доли на рынке перевозок до 60%. Другой интересный пример – Испанская высокоскоростная линия между Мадридом и Севильей. Это лучшая Европейская высокоскоростная линия с коэффициентом загрузки 75% и точностью хода 99.8%. Линия Мадрид-Севилья является линией, предназначенной только для высокоскоростного движения. Безостановочные поезда AVE покрывают 471 км за 2 часа 15 минут, развивая полную среднюю скорость 209 км/ч. Расписание разработано таким образом чтобы поезда могли ликвидировать отставание за счет сокращения стоянок. Если поезд опаздывает более чем на 5 минут, клиенты имеют право на возвращение полной стоимости их билета. Этот поезд отвоевал существенную долю на рынке перевозок у авиалиний, автобусов и частных автомобилей и обеспечил взлет доли на рынке от 14% до 54%.

Воздушные перевозки небольшой дальности – хороший пример движения, которое может быть перенесено на высокоскоростные железнодорожные магистрали. Примеры Мадрид-Севилья и Париж-Брюссель – доказательство того, что ввод в действие высокоскоростных поездов может приводить к существенным сдвигам в распределении перевозок по видам транспорта. Мощности, освобожденные в результате могут использоваться для дальних рейсов. Это – ключевая причина, почему аэропорты и авиакомпании перестали видеть в железных дорогах конкурентов и начали воспринимать их как союзников.

70 миллиардов пассажиро-км зарегистрированных в год в Японии (население 127 миллионов) демонстрирует достаточно массивный неиспользованный потенциал высокой скорости в Европе (население 374 миллиона) и в мире.

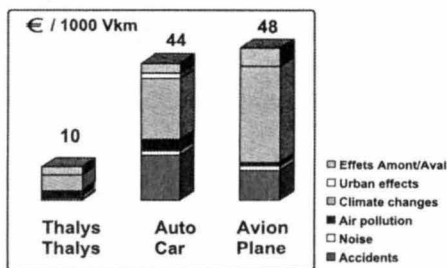


Рис. 1

Успехи железнодорожного движения с высокими скоростями

Высокий уровень сервиса обеспечил большой успех высокоскоростному движению во всем мире.

Пять основных компонент обеспечивают этот успех:

- высокоскоростные линии, специально разработанные для скоростей 250-350 км/ч;
- поезда, объединяющие эффективность со скоростью и комфортом;
- система управления движением;
- специальные тарифы и
- высокая безопасность системы.

На рисунке 2 виден феноменальный успех внедрения высокоскоростного железнодо-

(1996-2001) 25 миллионов человек путешествовали на Thalys. Эта положительная тенденция продолжилась в первой четверти 2002 года. Начиная с ввода в действие этой высокоскоростной линии, ее доля на рынке перевозок от Парижа до Брюсселя выросла более чем в два раза и достигла 50%. Это такой серьезный рост, что авиакомпании Франции сняли свои рейсы с этого маршрута.

Другой сектор успеха – самый современный французский продукт высокой скорости: «TGV-Средиземное море» который спутал все прогнозы. В то время как SNCF (Французские железные дороги) запроектировали увеличение на 30% в направлении Париж – Марсель, фактическое увеличение составило 42%, с

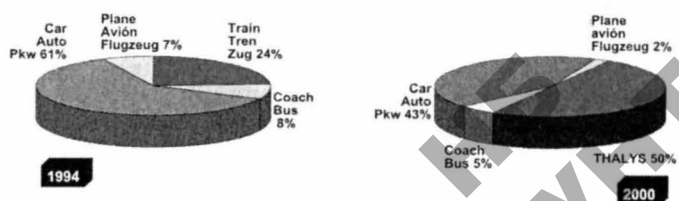


Рис. 3

ЗАПРОШУЄМО ДО ДИСКУСІЇ

ПРОБЛЕМА РОЗВИТКУ САМОСТІЙНОГО МИСЛЕННЯ СТУДЕНТІВ

Протягом всього життя людина стикається з проблемами, розв'язання яких вона повинна знайти самостійно. Ці проблеми мають назву

світоглядних та є фундаментальними стосовно всіх інших проблем людини. Один з проявів здатності людини до постановки та осмислення цих проблем є самостійність мислення. Наскільки ж вузівська освіта спроможна сприяти розвитку самостійного мислення студентів?

Задача формування особистості студента та розвиток його інтелекту належить до числа ключових задач вищої освіти. Таке твердження є настільки очевидним та безсумнівним, що сама згадка про нього може видатись чимось зайвим та недоречним. Здавалось би, кожна з навчальних дисциплін по-своєму сприяє реалізації цієї благородної мети.

З метою прояснення ситуації щодо доцільності і необхідності розвитку самостійного мислення студентів технічного університету варто звер-

нути увагу на такі ключові моменти:

- головну роль в житті кожної людини світоглядних – смислотитетивних проблем;
- визначальну роль знань в широкому значенні слова на нинішньому етапі;
- переходу до побудови інформаційного суспільства;
- домінування в структурі навчальних дисциплін природознавчих та технічних предметів та низький відсоток гуманітарних.

Умовою визначення власної позиції стосовно проблеми, винесеної в заголовок статті є увага до такого риторичного питання – наскільки природознавчі та технічні дисципліни здатні допомогти студентам ставити та осмислено розв'язувати світоглядні проблеми? Специфіка цих проблем полягає в тому, що вони, по-перше, в принципі не можуть бути поставлені та розв'язані в універсальній формі, по-друге, принципова відмінність предметної сфери світогляду від природознавчих та технічних предметів.

В умовах низького відсотку гуманітарних дисциплін в технічному вузі успішне розв'язання проблеми розвитку самостійного мислення можливе за умови стимулювання інтересу студентів до світоглядних проблем та сфери культури як форми фіксації досвіду попередніх поколінь поза межами навчального процесу. Оскільки характерними рисами існування світоглядних проблем є їх принципова відкритість та неможливість повного та остаточного розв'язання, то саме дискусія дозволяє зберігати та відтворювати їх (світоглядні проблеми) в автентичній формі. З метою сприяння розвитку самостійності студентів взагалі та в сфері мислення зокрема при кафедрі філософії та соціології і був створений міжвузівський дискусійний клуб «Інтелектуал».

*Керівник дискусійного клубу «Інтелектуал», доцент кафедри філософії та соціології
Маливський А. М.*



МАРШ ДИИТа

В науке нет дороги торной,
Тернистый путь лежит один,
И только смелый и упорный
Достигнет всех ее вершин.

ПРИПЕВ:

Там, где отступит самый ловкий,
Упорный все же победит.
Вперед, друзья, вперед без остановки,
Недаром нас зовут ДИИТ!
Вперед, друзья, вперед без остановки,
Недаром нас зовут ДИИТ!

Мы все живем семьей единой,
Своим содружеством горды,
Крепим железной дисциплиной
Свои могучие ряды.

ПРИПЕВ.

Пусть тяжелы года учебы
И труден путь, но минет срок
И скажем мы друг другу гордо:
«Ты – командир стальных дорог!»

ПРИПЕВ.

ЖД АНЕКДОТ

Пассажиры дежурному по станции:
– Первый раз за несколько месяцев
поезд пришел точно по расписанию!
– Так это же вчерашний поезд!

В спальном вагоне одной даме всю ночь не дает спать храп в соседнем купе. Она несколько раз стучит в стенку, но безуспешно. Утром дама заглядывает в соседнее купе и говорит сидящему там пассажиру.

– Вы что, не слышали, как я стучала?
Слышал, мадам, слышал. Но уж извините меня, что не пришел, я был очень утомлен...

Надпись у железнодорожного переезда: «Поезд здесь проходит за 14 секунд, независимо от того, находится ли ваш автомобиль на рельсах или за шлагбаумом».

Железнодорожная касса. Подбегает запыхавшийся мужчина.

– Дайте билет!
– Куда вам?
– Да какое вам дело! Дайте скорее билет, пока поезд не ушел!

Пассажир, купив билет на поезд, пересчитал пять раз сдачу.

– Ну что, все правильно? – спросила выведенная из терпения кассирша.
– Да уж до того правильно, что даже ни копейки лишней!

В привокзальном ресторане.
– Официант, почему у вас порции такие маленькие?
– Специально для того, чтобы пассажиры не опаздывали на поезда.

Генерал: – Товарищ прапорщик! Остановите поезд!
– Поезд, стой! Раз, два!

СУПЕРХРАБРОСТЬ Бежать навстречу поезду и кричать: «Задавлю!..»

Англичанин едет в одном купе с шотландцем. Тот на каждой станции куда-то бегаёт и возвращается, с трудом переводя дух.

– Куда это вы все время бегаете? – удивляется шотландец.

– Видите ли, я еду от врача-кардиолога. Он сказал, что я могу умереть в любой момент. Вот я и беру билет только до следующей станции.

Засновник – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені В. Лазаряна
Адреса редакції: 49010,
м. Дніпропетровськ,
вул. Академіка Лазаряна,
2, к. 1201

Редакція:
Корженевич І.П. – головний редактор,
Полішко Т.В. – Редактор,
Куліш А.І., Єлов В.П.
Контактні телефони: 47-19-66, 9-65 (ДІПТ)
E-mail: diit2000 @ a-teleport.com

Свідоцтво про реєстрацію
ДП №644 від 03.06.99 р.
Газета виходить щомісячно українською
і російською мовами
Точка зору авторів може не збігатися
з позицією редакції

Номер набрано і зверстано у редакції,
надруковано в рекламно-видавничому
відділі ДІПТ
Газета випускається на благодійних
засадах, розповсюджується безкоштовно
Тираж 800 примірників