



## УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА УКРАЇНИ

Про надання Дніпропетровському державному технічному університету залізничного транспорту статусу національного

Ураховуючи вагомий внесок Дніпропетровського державного технічного університету залізничного транспорту у розвиток національної освіти, розроблення та наукове супроводження загальнодержавних і міжнародних науково-технічних програм розвитку магістрального транспорту, **п о с т а н о в л я ю:**

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

Указом Президента України від 15 липня цього року університету надано статус національного. Це покладає на університет велику відповідальність. Треба ще краще організувати нашу працю на всіх ділянках.

Агітаційні заходи, пов'язані з набором студентів, проводяться безперервно. У рамках цих заходів було проведено три дні відкритих дверей у Дніпропетровську і один день відкритих дверей у Львові, в яких взяли участь майже 1800 осіб. Для випускників 30 центрів довузівської підготовки (ЦДП), слухачів підготовчих курсів ДІІТУ, випускників технічного ліцею були організовані травневі іспити, результати яких порівнювалися до вступних. У цих іспитах брали участь 1350 слухачів. Із 832 випускників ЦДП, що подали документи на денну форму навчання, зараховано 503 студента (60%).

У порівнянні з минулим роком зростає кількість поданих заяв до ДІІТУ – 3218, що майже на 600 більше, ніж у 2001 році. На вступні випробування з'явилось: на тестування – 1056 абітурієнтів (32%), на екзамен – 1545 абітурієнтів (48%).

Серед абітурієнтів досить велика кількість медалістів – 443. Але тільки три медалісти зараховані за результатами першого екзамену, тобто отримали «п'ять» з математики. Біля 50% медалістів отримали «двійку» на першому екзамені. План прийому на місця держзамовлення виконано, зараховано на денну форму навчання 827 студентів, у тому числі: 119 – за комплексу «технікум-ВНЗ», 258 – за результатами тестування, 35 – на військовій спеціальності. На денну форму навчання за контрактами зараховано 522 студента.

У цілому по університету конкурс склав 3,9 чоловік на держбюджетне місце. Як і в минулі роки, створився великий конкурс на економічні (14,5) та комп'ютерні (7,8) спеціальності. Але зріс конкурс і на загально-технічні спеціальності. Так, на факультет ПЦБ конкурс склав 5,0, на МТ – 4,6, а на спеціальність теплоенергетика – 6,7.

Більшість із зарахованих мають направлення – 771 студент (57%). Зараховано випускників шкіл – 1187, технікумів – 151. З 39 випускників ліцею до ДІІТУ подали документи 29 чоловік, а стали студентами 23. Серед зарахованих: хлопців – 880, дівчат – 469. Більшість проживають в районі Придніпровської залізниці – 884, в районі Львівської залізниці – 198, в районі Одеської – 141. Мешканців Дніпропетровська – 385 (28%). Серед зарахованих є три учасники міжнародних і три учасники республіканських олімпіад.

На заочний факультет подано 1251 заяв на 228 місць держзамовлення. Тобто загальний конкурс склав 5,5. Найбільший конкурс на спеціальність «Облік і аудит» – 22, великий конкурс на «Рухомий склад (вагони)» – 7,2, «Організація перевезень і управління на транспорті» – 7,0. За контрактом на заочну форму навчання зараховано 313 студентів.

А тепер про наші досягнення у минулому навчальному році.

Успішність становить за результатами зимової сесії 95%, літньої – 84,5%, якість відповідно 35,2% і 33,5%, найкращі показники у факультетів механічного і ПЦБ, найгірші у факультетів МТ і ТК. Як завжди, найскрутніший стан у студентів 1-го курсу, де успішність склала лише 73%, а якість – тільки 19%.

Серед студентів-першокурсників, що в минулому році були зараховані на загальних умовах, успішність становить 81%. Серед них 10 чоловік (~3%) – відмінники і 61 чоловік (~20%) навчаються на добре і відмінно. Низька успішність (61%) у студентів, що зараховані на умовах контракту. Серед них є один відмінник і 38 чоловік (13%), які навчаються без трійок, при цьому якість складає ~14%.

Ми не можемо похвалитися кількістю груп без трійок. Лише одна група (142) з 16 студентів не отримала в сесію жодної трійки або незадовільної оцінки (середній бал – 4,56). Про яке управління навчальним процесом може йтися в гр.217(куратор доц. Жевнич О.В.), де 74% задовільних оцінок, а ще 2% – незадовільних, середній бал навчання 3,2, в

## ПРО РОБОТУ УНІВЕРСИТЕТУ У 2001/2002-МУ НАВЧАЛЬНОМУ РОЦІ

Доповідь ректора на Вченій раді університету 30.09.2002 р. (у скороченому вигляді)

групах 314 (куратор ст. викл. Децюра О.Я.), 424 (куратор ст. викл. Божко М.П.), 912 (куратор ас. Пюра О.М.), де якість навчання становить 20%, середній бал на рівні 3,3?

Щодо дипломування і захисту дипломних проєктів. Із 714 студентів, що розпочали дипломувати у березні, 4 не допущені до захисту. На відмінно захистилося 52% випускників, на задовільно – 12%. Такий рівень навчання задовольняє вимогам акредитації. З відзнакою закінчили університет 12% студентів (у 2000/2001р. – 10%).

Ще один показник, який аналізує акредитаційна комісія, – рівень залишкових знань у студентів. Аналіз результатів свідчить, що цей показник недостатньо високий: абсолютна успішність 75-85% (акредитаційний показник – 90-95%), якість – 40-57% (акредитаційний показник – 50%).

Ректорат багато робить для зміцнення, поновлення матеріально-технічної бази; тільки на протязі 2002 року придбано обладнання на 1 млн. 400 тис.грн. Але завідувачам кафедр і лабораторій необхідно більш активно працювати в напрямі оновлення класичного обладнання лабораторій, що вже і фізично, і морально застаріло.

Щодо методичного забезпечення, слід відзначити певне позитивне зрушення в деяких його аспектах. Активізувалася робота не тільки з підготовки методичних розробок для окремих дисциплін, але й з написання підручників і навчальних посібників з отриманням грифу Міністерства освіти і науки (професори Колесов С.М., Доманський В.Т., Дубінець В.Л. та інші). Але все ж недостатньо наші науково-педагогічні працівники та науковці беруть участь у такій важливій державній справі, як написання своїх професійних підручників (в першу чергу для суто залізничних спеціальностей). Те ж саме можна сказати і про план видання 2002 року – він не виконується і вже не буде виконаний. Досі не подали заявлені до друку рукописи професори Босов А.А., Разгонов А.П., Покотилів А.А. та інші. Більш того, ми маємо перелік підручників, які рекомендовані Радою Укрзалізницею до видання. Але руху немає.

Разом з цим можна назвати і відомі причини такого стану. Деякі викладачі працюють у нас на 1,5 ставки, та ще й в інших місцях. Вони просто не спроможні займатися такою відповідальною справою, як підготовка монографій, підручників тощо. Таке завантаження, зрозуміло, негативно впливає як на організацію навчального процесу, так і на успішність студентів.

Університет відчуває значні труднощі у забезпеченні повноцінної виробничої практики студентів у зв'язку зі зміною форм власності багатьох раніше державних промислових підприємств, відсутністю фінансування на оплату праці керівників практики від підприємств тощо. Літня практика 2001-2002 н.р. вперше пройшла після введення Укрзалізницею в дію «Положення про проведення практики студентів вищих навчальних закладів залізничного транспорту 1-4-х рівнів акредитації». Згідно з цим положенням студенти університету 3 і 4 курсів, що були направлені на підприємства Укрзалізниці, проходили практику на оплачуваних робочих місцях.

Як в усі попередні роки, університет докладає чимало зусиль до виконання ст.56 Закону України «Про вищу освіту» – працевлаштування випускників. У цьому році 96% молодих спеціалістів отримали направлення на роботу, у тому числі 85% випускників направлено на Укрзалізницю та інші підприємства Мінтрансу; на підприємства Придніпровського регіону розподілено 60% молодих фахівців.

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

Щорічно у ДІІТІ 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 і 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 універ-

ситету, взяли участь близько 1000 студентів з 18 навчальних дисциплін та 9 спеціальностей. На базі ДІІТУ 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.

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

У 2002 році 42 студенти-випускники, що брали активну участь у науково-дослідній роботі, за рішенням Вченої ради нагороджені Почесними дипломами студентського наукового товариства.

Як відомо, в ДІІТІ для забезпечення цілісної системи організації та координації виховної роботи створено Раду з гуманітарного виховання (голова – зав.каф. українознавства доц. В.В. Ковтун). Затверджено Концепцію виховної роботи, Концепцію гуманізації та гуманітаризації навчально-виховної роботи, Положення про студентську раду, розроблено проєкт Положення про студентську раду гуртожитку та ряд інших документів, спрямованих на те, щоб виховна робота була дієвою та ефективною. Створена півтора роки тому при кафедрі українознавства «Світлиця» – навчально-виховний центр з елементами етнографічного музею – стала важливою складовою у патріотичному і естетичному вихованні. Вже два роки плідно працює школа кураторів академічних груп (керівник доц. Л.К.Дешко). Проведено 13 засідань, випущено стільки ж Вісників куратора з методичними матеріалами виховного спрямування.

Завдяки активізації студентського самоврядування розквітає художня самодіяльність. У Палаці культури ДІІТУ працює 15 творчих колективів.

За підсумками міського туру відкритого фестивалю-конкурсу «Студентська весна – 2001» університет нагороджено грамотою Міськвиконкому та музичним центром за зайняте II місце. Всім відомі успіхи наших команд КВК.

Головний внесок колективу університету в реалізацію Державної молодіжної політики – це підготовка фахівців для залізничного транспорту, залучення молоді до наукових досліджень, активної участі у громадському житті. І те, що Голова Комітету у справах сім'ї та молоді студент механічного факультету Руслан Дзюра обраний депутатом місцевої Ради, – це в певній мірі теж наша виховна робота.

В університеті встановлено біля 30 внутрішніх іменних стипендій, які призначаються студентам за відмінне та добре навчання та активну участь у громадському житті. Малозабезпеченим студентам надається грошова матеріальна допомога, організовані безкоштовні комплексні обіди в ідальній університету.

Науково-педагогічні кадри. У складі цього корпусу ми повинні мати не менш 10% докторів наук, професорів, 70% – кандидатів наук, доцентів. У нас зараз професорів близько 8%, доцентів, к.т.н. – біля 50% і ці показники з року в рік не покращуються, а, навпаки, стають все гіршими.

Міжнародні стосунки. У 2001/2002 навчальному році ми продовжували обмін студентами з Вищою школою управління і комерції Торгово-промислового палат Нанту та Сен-Назеру (Франція). У грудні 2001 року французький професор Ж.-П.Прост прочитав у ДІІТІ курс лекцій «Ринкова економіка та її основні складові», у травні 2002 року на базі університету викладачами бізнес-школи університету Західного Онтаріо (Канада) проведені курси з ділового адміністрування для працівників Укрзалізниці, співробітників і студентів ДІІТУ.

У минулому навчальному році в ДІІТІ навчалось 28 іноземців, у т.ч. 19 громадян Китайської народної республіки були слухачами факультету довузівської підготовки та роботи з іноземними студентами. В аспірантурі навчається громадянин Йорданії (кафедра теплотехніки).

Науково-дослідна робота. В 2002 році науково-дослідні підрозділи нашого університету виконують 85 госпдоговірних науково-дослідних робіт загальною кількістю 4 млн.грн. З початку року за всім місяцями від замовників надійшло 1 млн. 200 тис.грн.

Дві лабораторії підтвердили свій статус та акредитовані в Системі сертифікації УкрСЕПРО: Випробувальна лабораторія вагонів та Випробувальна лабораторія рухомого складу. ГНДЛ штучних споруд у 2002 році отримала ліцензію (АА № 265039 від 08.04.02 р.) Дніпропетровської обласної держадміністрації у сфері будівельної діяльності, завдяки якій лабораторія виконала значний обсяг робіт з обстеження технічного стану мостів. Цими ж лабораторіями підготовлені матеріали з акредитації в Реєстрі залізничного транспорту Росії та акредитації в Дирекції країн співдружності з залізничного транспорту. За рахунок держбюджету по заявках Мінтрансу на цей рік було заплановано фінансування в обсязі 374 тис.грн. Зараз виконується 17 НДР.

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 1 докторська та 8 кандидатських дисертацій. Співробітники ДІІТУ одержали 2 звання професора, 1 – доцента. Представлено до захисту 4 кандидатські та 2 докторські дисертації.

Патентно-ліцензійна робота. У 2002 році подано 17 заявок на винаходи та отримано 16 патентів. З 1 січня 2002 року в університеті розпочато заохочення винахідницької роботи шляхом виплати винагороди авторському колективу при отриманні патентів в розмірі 100 грн. Заохочується також подача раціоналізаторських пропозицій (30 грн. авторському колективу).

Видавнича сфера. Планово виходять збірники наукових праць як фахові видання та друкується навчально-методична література. Підготовлено положення про заохочення авторів, яке повинно сприяти підвищенню кількості монографій та навчальних посібників, які готуються співробітниками університету.

Господарська діяльність. За минулий рік введено в дію душові гуртожитки №5-6. У гуртожитку №5 по стояку 1 проведено роботи з ремонту водопостачання, опалення, електропостачання. Своїми силами виконано поточний ремонт у гуртожитках 2, 3, 4, 5, 6. У гуртожитку №2 проводяться ремонтні роботи на блоці №4 за допомогою Придніпровської залізниці. Закінчується капітальний ремонт 4-го блоку гуртожитку №1, в дію буде введено понад 100 місць. У гуртожитку №4 виконано ремонт блоків 15, 16, 17, 18, 19, де розмістилося понад 100 студентів ф-ту «Е».

Відремонтовані службові приміщення. У навчальному корпусі проведені комплексні ремонтні роботи у санвузлах блоків 3, 4, 6. Також відремонтовано понад 2528 м<sup>2</sup> навчальних приміщень підрядниками і силами рем. групи, укладено 350 м<sup>2</sup> паркету. Закінчено ремонт центральної частини нового навчального корпусу, реконструйовано вхід в старий навчальний корпус.

Проведена заміна трансформаторів в енергосистемі. Поновлено освітлення території ДІІТУ. Заасфальтовано понад 1200 м<sup>2</sup> доріг, поновлено понад 300 м бордюрного каміння, посаджено багато дерев та чагарників. Обладнано два спортивних майданчика.

Із залізничними військами вирішено питання з передачі військової техніки, яка буде використовуватись для проведення лабораторних і практичних занять, а також для виконання господарських робіт на території університету.

Всього на ремонтні роботи витрачено: понад 1154 тис.грн. – на капітальний ремонт, 153 тис.грн. – на поточний ремонт, 153 тис.грн. – на придбання матеріалів.

Ведуться роботи по заміні теплотраси на гуртожитку №1 та №4, ремонт басейну. Проводиться реконструкція частини аудиторій 3-го і 4-го поверхів блоку №5, де буде розташоване новітнє обладнання з впровадження машинного проектування і викладання для будівельних спеціальностей.

Значні роботи проведені у житловій зоні, відремонтовано покрівлі на житлових будинках №5, 9, 10. Вирішено питання з покращення житлових умов сім'ям за рахунок отримання 9 квартир у новому домі. Підготовлено матеріали для передачі до комунальної власності міста будинку №12 по вул. Телевізійній.

До кінця року передбачено почати реконструкцію каналізаційної мережі, будівництво свердловини, продовжити реконструкцію фасаду нового навчального корпусу.

**На адресу ректорату і нашої редакції надходять листи від випускників ДІТУ, їх батьків, керівників організацій, куди розподіляються випускники університету, та інших осіб із словами вдячності за роботу педагогічного колективу. Деякі з них пропонуємо Вашій увазі.**

Ректору Дніпропетровського державного технічного університету Пшеницько А.Н.

На протязі всього періода існування інституту «Дніпрогіпротранс» ДІИТ являвся для нас основним поставщиком – «кузницею» висококваліфікованих кадрів ізска- телей і проєктувальників всього комплексу об'єктів транспортної інфраструктури.

Связь между нашими інститутами не прерывається і тепер. Ежегодно ряды сотрудников Дніпрогіпротранса пополняют молодые специалисты – воспитанники ДІИТА. Отрадно отметить, что наряду с традиционно высоким уровнем теоретической подготовки у выпускников ДІИТА последних лет

значительно возрос уровень знаний компьютерных технологий и систем автоматизированного проектирования, а также практических навыков инженера-проектировщика, что позволяет сделать вывод: выпускники последних лет значительно ближе к производству, чем молодые специалисты выпуска 90-х годов.

С наилучшей стороны зарекомендовали себя выпускники ДІИТА 2001 г. Маменко Т.А., Поликарпов С.А., Сапко А.Е. (факультет «Организация строительства дорог»), Лобанов Д.Е., Мостовая С.В. (факультет «Мосты и туннели»), работающие в институте с августа 2001 г. в производственных отделах на инженерных должностях.

Всем им присущи такие качества, как творческая инициатива и нестандартный

подход к решению инженерных задач.

Дніпрогіпротранс виражає глибоку вдячність особисто Вам і всьому професорсько-преподавательському складу ДІИТА за високе якість підготовки молодих спеціалістів.

Високої репутації користуються випускники ДІИТА – програмісти. Об этом говорит тот факт, что, к сожалению, несмотря на все попытки, Дніпрогіпротрансу до настоящего времени выпускников этой специальности получить не удалось.

Выражаю надежду на плодотворное и взаимовыгодное сотрудничество ДІИТА и Дніпрогіпротранса в дальнейшем.

**Директор института «Дніпрогіпротранс»**  
**И.М. Савилов**

**Шановний Олександр Миколайовичу!**

Дозвольте выразить Вам і всьому педагогічному колективу Дніпропетровського державного технічного університету залізничного транспорту щиро вдячність за підтримку і довіру. Я розцінюю це не тільки як високу оцінку моєї роботи в органах державної влади і місцевого самоврядування, але і як аванс на майбутню роботу у Верховній Раді.

Попереду у нас з вами вирішення багатьох насу- щих проблем, впровадження проєктів щодо реформування комунального господарства, зміцнення гарантій соціального захисту, робота над законодавством, що буде стимулювати розвиток підприємств і створення нових робочих місць.

Шановні колеги, сьогодні нічого не можна домогтися поодиночі. Тільки всі разом ми можемо досягти благоденства, зробити Дніпропетровщину багатою та щасливою на благо всіх її жителів. Виконання цього завдання багато в чому

душі за весь період навчання нашого сина Віталія всьому професорсько-викладацькому складу університету. Особливо вдячні декану факультету «Мости і тунелі» Поповичу Миколі Михайловичу за батьківську турботу і підтримку нашої дитини, студента Вашого вузу.

Минуло п'ять років, як наш син, Марочка Віталій, став студентом Вашого університету, а нині одержав диплом.

Ми – батьки, хочемо висловити почуття глибокої вдячності і поваги за педагогічний талант і професійний досвід, глибокі знання, любов і щедрість

Бажаємо всім Вам, шановні викладачі, міцного здоров'я, великого щастя і благополуччя, хай міцніше і зростає Ваш професійний талант, якого так потребують Ваші вихованці – студенти.

**3 повагою**  
**Сергій Бичков**

**3 повагою**  
**сім'я Марочка,**  
**сел. Царичанка**

Легенди ДІТУ

## БАТЬКО БЕЗСТИКОВОЇ КОЛІЇ

У музеї нашого університету зберігається диплом, у якому написано «Петербурзький інститут шляхів сполучення імператора Олександра I цим оголошує, що Костянтин Міщенко, православного віросповідання, який пройшов курс з науки в інституті, затверджується Міністром шляхів сполучення травня 31 дня 1897 року в званні інженера шляхів сполучення з правом укладання проєктів і ведення всяких будівельних робіт».

Так розпочав свій науково-інженерний шлях Костянтин Миколайович Міщенко. На жаль, ми не маємо достовірних відомостей про його батька. Не відомо також, яким чином його батько Микола Міщенко опинився на державній службі у Тифлісі. Але відомо, що 18 січня 1871 року там у нього народився син Костянтин, який після закінчення Петербурзького інституту транспорту працював на Московсько-Казанській залізниці, а з 1900 по 1914 рік – на Північно-Західній. Ці 17 років дали Костянтину Миколайовичу величезний обсяг інженерної практики, цікавих спостережень за роботою залізничної колії. Невипадково, що перша його наукова публікація припала на 1906 рік, коли він виступив із доповіддю на з'їзді інженерів.

У 1914 році його як досвідченого інженера-будівельника запросили на роботу в Міністерство шляхів сполучення. В умовах 1-ї світової війни Міністерство та його службовці чітко та грамотно вирішували найскладніші організаційно-технічні питання. Саме тут інженер Міщенко навчився оперативно приймати рішення, чітко, доступно мовою викладати свої думки.

Революція 1917 року примусила К.М. Міщенка шукати нову роботу. Незабаром він став викладачем Московського інституту інженерів шляхів сполучення. Коли почалась Велика Вітчизняна війна, К.М. Міщенко евакуювався з Москви до Новосибірська, де очолив кафедру «Загальний курс залізниць». У Новосибірську в 1943 році він став доктором технічних наук, професором. Там він познайомився з начальником Дніпропетровського інституту інженерів залізничного транспорту професором В.А. Лазаряном. Всеволоду Арутюновичу сподобався К.М. Міщенко не тільки характером, своєю манерою викладання, але й глибокою науково-теоретичною ґрунтовністю

своїх суджень. Саме завдяки В.А. Лазаряну в 1946 році професор Міщенко К.М. переїхав до Дніпропетровська і очолив кафедру «Загальний курс залізниць». За спогадами колишніх студентів, професор читав лекції рівним, тихим голосом. Пояснював просто, так, щоб кожен студент міг зрозуміти. Разом з тим, на екзаменах суворо вимагав знання основних положень залізничної науки та практики.

Колись мені довелося за дорученням ректора ознайомлювати з історією ДІТУ одного високого службовця-транспортника із Франції. На одному зі стендів музею показав йому фотографію професора Міщенка Костянтина Миколайовича. Але француз ніяк не відреагував. Коли ж я сказав і перекладачка розтлумачила, що цей професор був батьком безстикової, «оксамитової» колії, то він із зацікавленістю почав розпитувати про життя К.М. Міщенка. І не дивно. Саме дітвіському професорові повинні завдячити сьогоднішні залізничники Франції, Японії, США та інших країн, по яких майже літають швидкісні поїзди.

До війни на усіх залізницях Радянського Союзу рейки укладались таким чином, що стик із зазором робився через кожних 12,5 м. Уявіть собі, навіть при невеликій швидкості поїздів, яке стукотіння стояло у вагоні. І справа не тільки у стукотінні. Це – збільшення руйнівних процесів у конструкціях вагонів, локомотивів, колії.

І ось знайшовся один науковець, який вперто, від публікації до публікації, від однієї наукової конференції до іншої доводив, що стики можна робити через 400, а то і через 800 метрів! Щоправда, конструкторам необхідно удосконалити механізм роботи колії, але безстикова колія можлива. Спроби створити безстикову колію розпочалися ще з 1913 року. Особливо активно працювали вчені Мюнхенського інженерного інституту. Костянтин Миколайович, який добре володів німецькою та французькою мовами, знав про ці дослідження.

У 1932 році він разом з професором Н.Т. Мітюшиним створив в лабораторії модель безстикової колії, а у 1933 році разом з інститутом шляхів і будівництва – дослідну ділянку колії на станції Підмосковна. Аналіз показав, що рішення німецьких дослідників багато в

чому було невірним. Тому вже у довоєнні роки К.М. Міщенко запропонував свою модель, яка дозволила збільшити рейки до 25 метрів і більше.

У 1950 році світ побачила унікальна монографія К.М. Міщенка «Безстикова рейкова колія», яка стала теоретичним підґрунтям створення безстикової колії в усіх країнах світу.

У цій монографії Костянтин Миколайович так обґрунтував необхідність запровадження безстикової колії: «Удари в стиках руйнівні діють на колію і особливо на рухомий склад. Справедливо стверджують, що вартість ремонту рухомого складу залежить не тільки від того, скільки кілометрів пройшов вагон чи локомотив, а від того, скільки вони пройшли стиків». Вчений доводить, що існуюча колія потребує значних витрат на утримання стикових кріплень, не може забезпечити швидкість та рівність ходу потягу, і, дивлячись у майбутнє, зауважує, що при електрифікації залізниць наявність великої кількості зазорів буде вимагати спеціальних пристроїв для пропуску по рейках електричного струму. Вчений зробив аналіз існуючих методів, розробив нові формули і запропонував найбільш ефективну конструкцію безстикової колії. Хоча і зауважив, що пошук нових конструктивних форм колії є безмежним полем для діяльності науково-дослідних інститутів та окремих вчених.

Без послання на роботи професора ДІТУ К.М. Міщенка у 50-70 роки не обходилась жодна серйозна наукова праця, жодний підручник для студентів транспортних вузів. Але найголовніше те, що його ідеї увійшли в практику світової інженерної діяльності.

У кінці 50-х років Костянтин Миколайович вийшов на пенсію. Коли ж у 1961 році йому виповнилося 90 років, то вітальні телеграми надійшли з усіх провідних науково-дослідних, проектно-конструкторських установ та вищих учбових закладів нашої країни.

Отакій скромний, але за своїм внеском у залізничну справу всевітньо знаний професор працював у нашому ДІТІ.

**Доцент кафедри**  
**українознавства**  
**А.І. Куліш**

## Експериментальному кольцю в Щербинке 70 лет

К юбилею была приурочена выставка перспективной техники. В свой юбилей кольцо немного преобразилось. Щербинка встречает гостей выкрашенной платформой в радостный желто-голубой цвет, покрашенными приводами стрелочных переводов и засыпанными черноземом газонами.

На кольце представлены экспонаты: ЭТ2А, ЭД6, ЭП1, ЭП10, ЭП200, также электровазы, прошедшие КРП – капитальный ремонт с продлением срока службы. Это ЧС2К, ВЛ80М, ВЛ10у.

ЭД6 является мотовагонным подвижным составом постоянного тока с асинхронными тяговыми двигателями. Конструкционная скорость 130 км/ч, электрическое торможение: рекуперация и резистивное. Этому составу осталось выполнить две испытательные поездки и в октябре – госкомиссия. Проблемы с преобразователем собственных нужд решаются (чрезмерный разогрев). Этот узел будет отдельно испытываться на стенде. Основные проблемы с тягой устранены, наводки на СЦБ в норме. Осталось испытать поезд на переходных процессах (отрыв токоприемника, включение компрессора). Тяговый преобразователь выполнила фирма



ЭД6

## ОСТОРОЖНО – ТУБЕРКУЛЕЗ!

В настоящее время в Украине распространяется эпидемия туберкулеза. Для стабилизации заболеваемости туберкулезом как в стране, так и в Днепропетровской области, и на Приднепровской железной дороге создана и действует Национальная программа борьбы с туберкулезом на 2001-2005 годы.

Число заболевших туберкулезом за 2001 год по Украине 30916 человек. Среди сети дорог заболеваемость на Приднепровской ж.д. самая высокая. Есть два случая заболевания туберкулезом и среди сотрудников ДІИТА.

Возбудитель – микобактерии туберкулеза, устойчивые к воздействию окружающей среды, могут сохраняться на предметах обихода долгие месяцы, оставаясь заразными для человека.

Больные туберкулезом распространяют микобактерии при кашле, чихании, разговоре. Заражение происходит чаще через дыхательные пути, реже через пищеварительный тракт,



Hitachi. Работой преобразователя управляет программа. Сам преобразователь может работать в различных режимах, все зависит от управляющей программы. Это позволяет проводить оперативную доводку оборудования под условия эксплуатации. В голову стоит компьютер, решающий глобальные задачи. В моторных вагонах идет вычисление фаз, замер скорости вращения двигателя, контролируется буксование. Поезд может работать в режиме автоматического прицельного торможения на пути, размеченном наполными устройствами привязки к месту.

ЭТ2А – мотовагонный подвижной состав постоянного тока с асинхронными тяговыми двигателями, как и ЭД6. Если ЭД6 сделан на иностранной элементной базе, то ЭТ2А полностью отечественный. Салон сделан в антивандалном исполнении. Все это делает его дешевле ЭД6 в 1,5 раза. Вагоны этой серии совместимы по цепям управления с ЭТ2Т. Реализован режим рекуперации и резистивного торможения.

Резюмируя увиденное, можно сказать, что конструкторы, представляющие разработки, смотрят в будущее уверенно. Может, скоро и воплотится мечта об электровазах нового поколения? И опять придется пересмотреть взгляды на перспективы тяги на каждом роде тока?

еще реже контактным путем. Один больной туберкулезом может заразить 10-15 человек в год.

Заболеть 2-6% от числа инфицированных, это так называемый первичный туберкулез. Все зависит от индивидуальной сопротивляемости, продолжительности контакта с возбудителем и количества попавших в организм микобактерий. У тех, кто не заболел, возбудитель на протяжении многих лет находится в организме в «спящем» состоянии.

При определенных условиях, когда защитные силы человека ослаблены, микобактерии выходят из «спячки», начинают активно размножаться, вызывая вторичные формы туберкулеза.

Туберкулез в зависимости от локализации очага поражения часто имитирует другие заболевания. Если очаг сформировался в легких, то у больного появляется кашель, кровохарканье, что часто принимают за пневмонию. Очаг

в лимфатических узлах – за лимфаденит.

Микобактерии могут вызывать менингит, плеврит, перитонит, бесплодие. Занесенные формы тяжело поддаются лечению, больные становятся инвалидами и продолжают распространять инфекцию.

Раннее выявление туберкулеза приводит к полному выздоровлению.

Общая защита:  
- проходите ежегодные медицинские осмотры с обязательной флюорографией;

- укрепляйте иммунитет. Солнце, воздух и вода – актуальны, как всегда. К ним можно добавит сбалансированное питание и занятие физкультурой;

- избавьтесь от вредных привычек: курения, употребления алкоголя.

**Главный врач**  
**поликлиники ДІИТА**  
**Залеский В.А.**

Засновник – Дніпропетровський державний технічний університет залізничного транспорту  
Адреса редакції: 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Академіка Лазаряна, 2, к. 1201  
Газета виходить щомісячно українською і російською мовами.

Редколегія: Корженевич І.П. (головн.редактор), Полішко Т.В. (редактор), Куліш А.І., Єлов В.П.  
Контактні телефони: 47-19-66, 4-74 (ДІИТ)  
E-mail: diit2000 @ a-teleport.com  
Свідоцтво ДП №644 від 03.06.99 р.  
Тираж 100 примірників

Газета набрана і зверстана в редакції, надрукована в РВВ ДІИТУ  
Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції  
Газета випускається на благодійних засадах, розповсюджується безкоштовно