

Орган партбюро, дирекции, комитета ЛКСМБ, профкома и месткома Белорусского института инженеров железнодорожного транспорта

Год издания 2-й № 12 (69)

4 апреля 1958 г.

Цена 20 коп.

## Комсорг должен быть всегда впереди

Комсомольская организация нашего института насчитывает свыше 1000 человек. Это огромная и большая сила. Такая большая организация может сделать много хороших,лавных дел.

Организатором, душой всех этих дел должен быть комсорг группы, курса — комсомольский вожак. Комсорг — пример для всех. Быть честным, принципиальным, требовательным к себе и своим товарищам — вот те черты, которыми должен обладать комсорг, которому группа доверила быть вожаком.

У нас есть немало таких групп, дела и жизнь которых говорят о том, что комсомольцы хорошего инициативного товарища избрали своим вожаком. Это можно сказать о комсорге О. Гутник (М-54), С. Горбач (М-33), Л. Толочковой (М-21) и других.

В каждом деле, затеваемом на курсе, эти группы принимают самое активное участие. Чувствуется спаянность и сила комсомольцев этих групп. Вот, например, группа М-33 активно участвовала в подготовке и проведении курсового вечера. Хорошей традицией стало здесь — отмечать день рождения своих товарищей.

Но бывают случаи и, к сожалению, нередко, когда в группах немало инициативных ребят, которые могли бы сделать много хорошего, но нет того, кто бы помог им в нужный момент делом и словом, направив их инициативу в нужном направлении. Так, например, комсорг группы М-31 остается в стороне от дел своей группы, его мало интересуют события, происходящие на курсе. Ему только остается единственное — быть пассивным свидетелем тех фактов, которые обгоняют его.

Вожак молодежи, будучи требовательным к товарищам, надо быть еще более требовательным к самому себе. Нужно не позволять себе заниматься списыванием, пользоваться шпаргалками на экзаменах. Только в этом случае комсорг может требовать соблюдения этого и от своих товарищей.

Нельзя забывать того, что ответственность за успеваемость группы полностью ложится на комсорга. Он первый должен подать сигнал о несданном в срок задании, он должен знать о причинах его невыполнения.

Строгим и принципиальным нужно быть с тем, кто из семестра в семестр не успевает с выполнением заданий, кто каждую сессию тянет группу назад. Никто и никогда не обидится за справедливую критику товарища. А у нас многие комсорги забыли о настоящем чувстве товарищества, часто прикрываясь фальшивым лозунгом: «умей прикрывать тогда, когда попал в беду», они оказывают своему товарищу медвежью услугу. А где ты был, товарищ комсорг, раньше, что не заметил, как твой комсомолец попал в беду? Не мучает ли тебя чувство стыда и неловкости, когда уходит из института твой товарищ, которому ты не помог вовремя стать на правильный путь? Быть принципиальным к себе и товарищам — это драгоценное качество комсорга. Обладая этим качеством можно сделать много хорошего, полезного по воспитанию молодого советского человека.

А если добавить к этому еще инициативность, задор, веселость и умение заинтересовать своими делами всех, тогда можно считать, что комсорг стал душой группы, душой коллектива. Но при этом не следует забывать, что нельзя навязывать коллективу свою волю, свое мнение. Нельзя рассматривать наших комсомольцев как простых, механических исполнителей твоего желания. Наши рядовые комсомольцы — это люди с творческой мыслью, комсомольским огоньком. Вовремя заметь это и разожги его.

Приближается сороковая годовщина комсомола. Хочется, чтобы все наши комсорги поняли великий смысл этого торжества. Побольше инициативы, самостоятельности в группах, побольше интересных и полезных дел. Если в твоей работе, комсорг, встретятся неясные вопросы, трудности, обращайся в комсомольское бюро факультета, в комитет комсомола института, там тебе всегда готовы оказать помощь.

Л. Лин,  
секретарь комсомольского бюро мех. ф-та.

## Начала работу студенческая научно-техническая конференция

1 апреля начала свою работу IV-я ежегодная студенческая научно-техническая конференция. Работают секции общественных наук, механико-математическая, строительная, общетехническая, механическая и секция эксплуатации железных дорог. В программе работы конференции много интересных докладов.

На секционных заседаниях обсуждаются вопросы, большинство которых носят и с л е д о в а т е л ь с к и й характер и многие из которых до сих пор не рассматривались. Решаются конкретные производственные задачи, имеющие немалое значение для железнодорожного транспорта, для экономики страны.

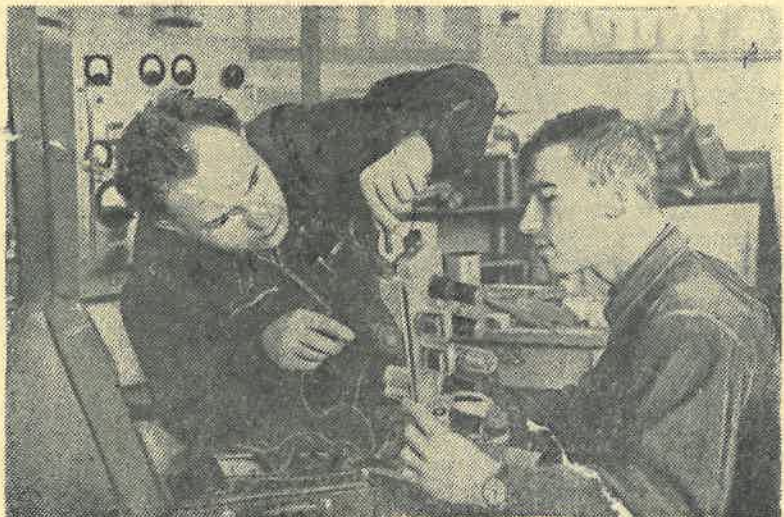
Например, на первом заседании с т р о и т е л ь н о й секции был обсужден интересный доклад о изменении скорости, времени хода и других эксплуатационных и строительных характеристиках отдельных участках Белорусской железной дороги при вклю-

чении в поезд 6-осных вагонов, при переводе дороги на тепловозную тягу. Таких сведений в Управлении Белорусской железной дороги нет. На заседании секции был поднят вопрос о целесообразности проектирования п р о д о л ь н о г о профиля к р и в о л и н е й н о г о очертания, решено запроектировать такой профиль на Белорусской железной дороге и исследовать его. Все это полезно знать студентам. Кажется, что конференция у студентов должна вызвать большой интерес.

Но это только кажется. На пленарное заседание конференции, назначенное на 31 марта, пришло только 6 студентов. На секционных заседаниях, как правило, больше половины присутствующих составляют докладчики.

Работа научно-технической конференции продолжается. Еще не поздно принять в ней самое активное участие.

В. Дмитриенко.



Группа студентов под руководством доцента В. А. Белого выполняет дипломные проекты, где в качестве специальных заданий разрабатываются темы, связанные с изучением трения и износа в машинах.

По разработанным ими проектам уже строятся и монтируются 2 испытательные машины и электронно-измерительный пульт, которые будут демонстрироваться перед государственной экзаменационной комиссией во время защиты диплома.

На снимке: студенты В. Корецкий (слева) и В. Старжинский за монтажом пульта управления к инерционному испытательному стану.

## Накануне сессии

Близится весенняя экзаменационная сессия. На 4-м курсе эксплуатационного факультета — это предпоследняя сессия в институте. Собственно, до начала экзаменов остался всего-навсего один месяц.

Какое же положение на курсе накануне сессии?

Было решено экзамен по иностранному языку вынести в семестр, т. е. сдавать досрочно. Все одобрили это решение. Но на сегодня еще не все готовы к сдаче экзамена. Такие студенты, как Жевнеров (Э-41), Машков, Семин (Э-42), Зенчик, Баскин (Э-43), Скитович (Э-44), Захарова (Э-45) пока еще не сдали заданий по иностранному языку. Этим товарищам надо учесть, что они плохо делают не только для себя, но и для своей группы, и для всего курса. Ведь если более пяти человек в группе не рассчитаются с

иностранном языком, то экзамен по нему будет внесен в сессию.

В этом семестре на 4-м курсе предстоит сделать два курсовых проекта: по организации движения поездов и по станциям и узлам. Выполнение проектов в целом по курсу идет неплохо.

Многие студенты уже заканчивают проект по станциям и узлам. Это студенты Геращенко (Э-43), Попейко (Э-42), Попсуй, Якусик (Э-44). Следует ожидать, что в ближайшее время они будут защищать проект.

Работа над проектом по организации движения поездов также близится к концу. Такие студенты, как Ильюшенко (Э-45), Макаренко (Э-44), Мирошник (Э-42) и др. выполнили проект на 50 и более процентов.

Наряду с хорошим имеется

## Дорог каждый день

Прошел уже целый месяц со времени начала дипломного проектирования. Все чаще и чаще заглядывают приветливые лучи бесенного солнца в окна огромного зала дипломного проектирования. Каждый день приближает нас к дате защиты диплома, к тому дню, когда, студенты 5-го курса должны достойно ответить на вопрос: вправе ли мы называться советскими инженерами?

Сейчас особенно дорог каждый день. Нельзя успешно написать и защитить диплом без ежедневного упорного труда. Это понимает большинство наших студентов. Усиленно работает, например, Ю. Сакович. Он произвел расчет устройств вагонного хозяйства на сортировочной станции, расчет вагонного депо, вычертил план депо с расстановкой оборудования и продолжает работать над деталями дипломного проекта.

Студент В. Первущин разрабатывает проект сушильной установки цельнометаллических пассажирских вагонов токами промышленной частоты. Он успешно произвел необходимые расчеты, выполнил целый ряд чертежей.

Студент Климашевич работает над конструкцией 95 т. 6-осного полувагона. Он занимается также вопросом модернизации рессорного подвешивания тележек. Климашевич закончил расчеты, вычертил 5 листов чертежей.

Есть и еще ряд студентов, плодотворно работающих над проектами. В оставшиеся дни все студенты 5-го курса должны работать с еще большим упорством, чтобы успешно к назначенному сроку закончить дипломные работы.

В. Ефремцев,  
студент гр. М-53.

и плохое. Некоторая часть студентов только-только приступила к работе над проектами. Это те студенты, которые всегда тянутся в хвосте курса. Фамилии их всем известны, это Зенчик, Курильчик, Машков, Коленников, Симонов.

Казалось бы, они должны убедиться на своем горьком опыте, что значит неравномерная и несистематическая работа в семестре. Но не так на самом деле. По-видимому, им нравится сдавать сессию повторно, нравится быть в числе отстающих.

Пора, давно пора этим студентам изменить свою точку зрения на учебу в институте. И очень стыдно хорошим спортсменам, как Зенчик и Курильчик быть «хвостистами» курса и факультета.

М. Ганисевский,  
студ. группы Э-42.

# ПЕРВАЯ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ КАФЕДР ИНСТИТУТА

27—29 марта с. г. состоялась первая учебно-методическая конференция кафедр института.

Впервые в институте преподаватели кафедр собрались, чтобы подвести итоги работы, обменяться опытом и проанализировать причины имеющихся недостатков. Конференция вылилась в смотр достижений кафедр и в то же время нацелила коллектив профессоров и преподавателей института на решение имеющихся «узких мест» учебно-методического характера.

На заседании секции общественных дисциплин был заслушан и обсужден доклад доцента Диренка Е. Д. «О методике подготовки и проведения лекций по общественным дисциплинам».

Обсуждение доклада прошло активно. Секция считает, что одной конференцией по методическим вопросам за такой большой промежуток времени недостаточно, такие конференции следует проводить чаще.

Следует шире проводить обмен опытом по методическим вопросам внутри института, чаще практиковать проведение открытых лекций и семинарских занятий.

На заседаниях секции общетехнических дисциплин были заслушаны и обсуждены доклады и. о. доцента Торопова Е. И. «Геометрическое истолкование как методический прием при преподавании курса высшей математики в вузах и доцента Койды Н. У. «О самостоятельной работе студентов», ассистента Беловой З. И. «Методика проведения лабораторных работ и практических занятий» и доцента Брилинга В. С. «Методика проведения курсовой расчетно-графической работы». В прениях по этим докладом выступили 11 человек. В целях обмена опытом учебно-методической работы секция рекомендует чаще проводить объединенные совещания кафедр.

Общетехнические кафедры должны усилить внимание к приобретению студентами навыков инженерных расчетов.

Внимание секции специальных дисциплин было сконцентрировано на рассмотрении вопросов курсового и дипломного проектирования.

Было сделано 4 доклада по методике курсового проектирования (доценты Моллот А. Г., Тышкевич Н. И., Гутковский В. А., Бородич М. К.) и

3 доклада по методике проведения преддипломной практики и дипломного проектирования (профессор Тихомиров И. Г., доценты Белый В. А. и Зайцев П. Ф.).

Прения по докладом показали, что кафедры института накопили немалый положительный опыт в курсовом проектировании. Практикуются лекции для студентов «Как работать над курсовым проектом» (кафедра «Строительные работы, здания и материалы»), организация настольных стендов с требованиями к оформлению курсовых проектов (кафедры «Детали машин» и «Строительные работы, здания и материалы»), разработка в курсовых проектах дискуссионных вопросов (кафедра «Станции и узлы», «Подвижной состав»), разработка вопросов модернизации существующего оборудования (кафедра «Подвижной состав»). Кафедра «Мосты, строительные конструкции, основания и фундаменты» ввела в курсовое проектирование элементы научно-исследовательской работы и достигла при этом хороших результатов. Кафедра «Организация движения поездов» осуществляет широкую связь производственной практики с курсовым проектированием. Так, например, защита 14 курсовых проектов, разработанных на этой кафедре применительно к конкретным условиям производственной обстановки, проходила непосредственно на производстве.

В институте впервые ведется дипломное проектирование. Поэтому понятно то особое внимание, с которым участники секции обсуждали вопросы дипломного проектирования. Секция отметила полезную практику кафедр эксплуатационного факультета, организовавших дипломное проектирование на материалах реальных объектов.

По обсужденным вопросам приняты разрешенные решения. В этих решениях рекомендуется проводить открытую защиту курсовых проектов, шире привлекать к проектированию передовый советский и зарубежный опыт, периодически проводить конкурсы на лучшие курсовые проекты с выдачей поощрительных премий, концентрировать проведение занятий по курсовому проектированию не менее чем по 4 академических часа и т. д.

На пленарном заседании с краткими докладами о работе секций выступили их председа-

тели. Итоги конференции подвел зам. начальника института, доцент Михайлов Г. И.

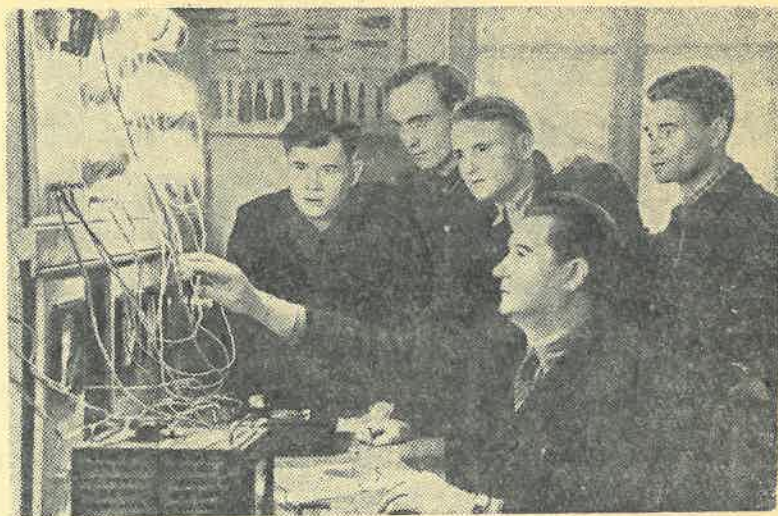
Тов. Михайлов сказал, что первая учебно-методическая конференция показала, что в основном, институт умело пользуется опытом учебно-методической работы, накопленным в других институтах и накапливает свой опыт. В институте издан краткий курс по организации движения поездов, конспект лекций по станциям и узлам, методические пособия по проведению полевой геодезической практики, лабораторным работам. Создан учебный фильм по геодезической практике. В этом учебном году проведены два производственных совещания профессоров и преподавателей и одно производственное совещание специально для молодых преподавателей. На этих совещаниях широко обсуждались вопросы учебного и методического характера.

В организации конференции и в работе самих секций также были серьезные недостатки. Начать хотя бы с того, что выбор времени проведения конференции оказался не совсем удачным—эту конференцию надо было провести в конце первого семестра. Посещаемость заседания конференции была сравнительно слабой, имела место параллельность в работе секций, что не давало возможности преподавателям кафедр присутствовать на разных секциях. Так, например, на заседаниях секции специальных дисциплин было бы очень желательно присутствие представителей кафедры политэкономии. К конференции не была открыта выставка самостоятельных работ студентов.

Несмотря на указанные недостатки в целом конференция прошла на достаточно высоком уровне. Материалы конференции, подводящие итоги обмена опытом работы по учебно-методическим вопросам, решено издать.

Л. Г. Чернявский.

## Занимаются заочники



29 марта в Гомельский У КП прибыл оборудованный ВЗИИТом вагон-лаборатория по дисциплине «Электротехника».

В этом вагон-лаборатории студенты-заочники имели полную возможность слушать лекции, выполнять лабораторные работы и получить консультацию по курсу электротехники.

Кроме занятий в вагон-лаборатории начальник ВЗИИТа, доцент Быков А. П. провел лабораторные занятия со студентами-заочниками непосредственно в лаборатории кафедр «Электротехника» БИИЖТа.

На снимке: доцент Быков А. П. (в центре) проводит занятия со студентами-заочниками по теме «Теория электрических цепей переменного тока».

Фото Б. Мельников

## Больше требовательности

Уже прошло 8 недель учебного семестра. Стало быть, за истекшее время можно подвести некоторые итоги работы студентов. Прежде всего хочется отметить, что большинство студентов нашего потока добросовестно относятся к своему долгу—учебе. Можно назвать многих студентов, сдающих в срок и даже досрочно домашние и лабораторные работы, приходящих на занятия подготовленными. Хотелось бы отметить умелое сочетание учебы с общественной работой и спортом у таких студентов, как Хорошкевич, Сидоренко, Тетюк.

Было бы приятно писать эти строки, если бы на нашем потоке не было таких товарищей, которые своим небрежным отношением к учебе подводят

весь коллектив. Взять хотя бы студента Липского. До сих пор он не ликвидировал академическую задолженность за прошлый семестр. И вполне понятно, что и в этом семестре его «успехи» оставляют желать лучшего.

Возникает вопрос: почему же такое плохое положение у этого студента? А ответ прост: небрежное отношение к учебе. Ведь Липский способный студент, и при желании он мог бы прекрасно учиться.

Видимо, и комсомольская организация потока все еще недостаточно занимается вопросами учебы студентов. А следовало бы комсомольским бюро учесть это замечание.

Р. Френкель.

## ЧТОБЫ НЕ БЫЛО ДАЖЕ ТРОЕК

Когда наступают тревожные дни экзаменационной сессии, в коридорах института то и дело слышатся:

— Ну, сдал? Что? Пятерка? Четверка? Поздравляем.

Но ведь бывает и иначе. Нередко еще из аудитории, где идет экзамен, выходят наши товарищи с понижшей головой. И не надо задавать много вопросов. Сразу ясно—«провалил».

А вот, как сделать, чтобы не было двоек и даже троек об этом и должны задуматься комсомольские организации групп.

Никому не секрет, что часто некоторые студенты готовятся к экзамену только в отведенные для подготовки дни, а отсюда и неутешительные результаты. Поэтому главная задача комсомольской организации группы—мобилизовать студентов на систематическую работу в течение всего семестра, оказать своевременную помощь тому, кто в ней нуждается.

В чем же должна проявляться эта помощь? В прикреплении отличника к троечнику? Нет,

этот метод не оправдал себя. Отличник тратит много времени и сам снижает успеваемость. А студент, которому все «разжуют и в рот положат», не приучается самостоятельно преодолевать трудности в учебе, не получает твердых знаний. Этот метод применять можно только в исключительных случаях, когда, например, студент отстал из-за болезни.

Комсомольцу же неуспевающему по своей вине надо сказать: причина отставания в твоей нерадивости, в неумении усидчиво работать над материалом. Изволь сам в кратчайший срок подтянуться. Такое резкое товарищеское внушение, как правило, оказывает сильное воздействие.

В нашей группе есть студент П. Пырко. В прошлом семестре ему пришлось очень тяжело. Школу закончил давно, многое забыл и, вдобавок к этому, ленится. Вот и появились «хвосты» по математике и начертательной геометрии.

Комсомольское собрание группы предложило ему в тече-

ние двух недель подтянуться. Сейчас Пырко уже «в середняках» и, если будет продолжать честно и упорно работать, то скоро и с ними распрощается.

Недавно на собрании обсуждали успеваемость студента Роговцова. Оказалось, что в отставании виноват он сам. Ему предъявили определенный ультиматум. И уже есть некоторые сдвиги.

В наших групповых организациях почему-то принято разбирать только отстающих студентов. Но почему до сих пор не обращают внимания на «среднячков», которые хоть и не имеют «хвостов», а очень близки от этого. Много таких в нашей группе. Например, Трофименко, Кублицкий, Виленская, Еродянская, Кравчук и др. Малейший толчок, препятствие, и они уже в числе задолжников. Мое мнение, что комсомольской организации надо заниматься не только неуспевающими, а добиваться, чтобы все студенты получали только хорошие и отличные оценки.

А. Добровольский.

## Помогает работа в кружке

Приступив к дипломному проектированию, сразу стало очевидным, что те студенты, которые активно участвовали в научно-технических кружках, значительно быстрее и глубже разрешают вопросы темы дипломного проекта.

Так, например, разработка в кружке «Изыскание и проектирование железных дорог» тема «Спрявление продольного профиля Белорусской железной дороги» помогла

мне без особых трудностей выяснить вопросы использования внутренних резервов для повышения скорости нормы поезда, связанные с темой моего дипломного проекта «Усиление существующей железной дороги Бахмач—Жлобин».

Особенно полезна и интересна работа в кружках бывает тогда, когда она ведется над реальным материалом и связана с производством. И это необходимо учитывать при планировании работы кружков.

И. Аганов,

студент-дипломник.

СИГНАЛ

## Перспективный план развития железных дорог

28 февраля на расширенном заседании коллегии Министерства путей сообщения с участием начальников всех железных дорог страны, начальников отделений и служб ряда дорог, руководителей управлений и отделов МПС, представителей профсоюзных организаций транспорта был рассмотрен проект перспективного плана развития железных дорог на 1959—1965 годы.

Перевозки грузов за годы Советской власти возросли на железных дорогах более чем в одиннадцать раз, пассажиров — почти в десять раз. По грузообороту и размерам пассажирских перевозок железнодорожный транспорт СССР занимает первое место в мире. Это достигнуто благодаря сооружению новых магистралей, осуществлению большой работы по реконструкции существующей сети железных дорог, обновлению парка локомотивов и вагонов, более рациональному использованию всех средств транспорта и систематическому повышению производительности труда железнодорожников. Протяженность стальных магистралей за сорок лет возросла вдвое и составляет сейчас 121,5 тысячи километров.оборот вагона ускорен с 12,27 суток в 1913 году до 6,12 суток в 1957 году, за это же время средний вес грузовых поездов увеличился более чем в три раза.

Решения XX съезда КПСС и проведенная в прошлом году перестройка управления промышленностью и строительством открыли новые возможности для еще более быстрого развития железнодорожного транспорта. По предварительным наметкам грузооборот железных дорог за 1958—1965 годы должен возрасти на 52 процента. Большое индустриальное строительство, освоение целинных и залежных земель на востоке страны требуют особенно быстрого развития железнодорожной сети на Урале, в Казахстане и Сибири. В нынешнем году начинается строительство линии Тайшет—Абакан, которая замкнет на востоке Южно-Сибирскую магистраль, разгрузит Красноярскую железную дорогу, будет способствовать развитию ме-

таллургии в этих районах. Исключительно важное значение имеет строящаяся в настоящее время Средне-Сибирская магистраль. По ней в ближайшие годы мощным потоком пойдет кузнецкий уголь на Урал, из Восточной Сибири в Кузбасс будет доставляться лес. Дорога пройдет и через районы, в которых осваиваются целинные земли. На отдельных участках этой магистрали уже открыто движение поездов.

Ряд новых линий намечается построить для разгрузки Московского железнодорожного узла, более рационального направления грузопотоков в Донбассе и с целью улучшения транспортных связей между отдельными экономическими районами страны.

Сейчас, в соответствии с решениями XX съезда КПСС, осуществляется техническое перевооружение железнодорожного транспорта. Взамен устаревших и неэкономичных паровозов внедряется электрическая и тепловозная тяга. К концу 1965 года намечается закончить электрификацию железнодородного направления Москва — Куйбышев — Челябинск — Новосибирск — Иркутск — Владивосток. Предусматривается также электрификация линии Свердловск — Пермь — Киров — Горький — Москва, значительной части направления Свердловск — Казань — Москва. На электрическую тягу будут переведены ряд линий в Донбассе, магистраль Москва—Харьков — Ростов — Армавир—Туапсе — Тбилиси, пригородное пассажирское движение в крупных узлах. С каждым годом шире будет применяться на железных дорогах тепловозная тяга.

Внедрение перспективных видов тяги позволит значительно повысить вес поездов и скорости их движения. Перспективным планом намечается оборудовать тысячи километров железнодородных линий автоматической блокировкой и диспетчерской централизацией.

Предусмотрено также проведение больших работ по ликвидации недостатка в жилье для работников железнодорожного транспорта.

(ТАСС).

## Улучшить снабжение материалами

Хозяйственная часть института плохо удовлетворяет заявки кафедр на материалы и приборы. Это очень затрудняет подготовку учебного оборудования к занятиям.

Например, в нашей лаборатории теплотехники имеется локомотив, который перед началом занятий нужно растапливать. Уголь, хотя и плохой, мы получаем, а вот дров для растопки нет, хотя заявки, на дрова кафедра представляет ежедневно. Как же растапливать локомотив без дров?

Очень редко бывает на складе института обтирочный материал, а он очень нужен. Для этих целей с успехом можно использовать отходы фабрики «8-е марта». При желании наши хозяйственники могли бы это сделать.

Снабжение наших лабораторий материалами нужно значительно улучшить, ибо от наличия материалов зависит качество подготовки и проведения лабораторных работ.

Вишняков,  
лаборант.

## Рейд! Дела общежитейские...

Ровно в 9 утра мы вышли из института и, стараясь не измерять глубину луж на улице Ленина, направились в студенческое общежитие по улице Кирова, после того, как прозвенел звонок на занятия.

В общежитии царил необычный для этого времени оживление. Увидев приближающегося

встретили в комнатах 419 (староста Гончар), 424 (староста Прохоренко), 408 (староста Захаренко), 402 (староста Желудко) и др.

Но это еще не все. В этих душных, неубранных комнатах мы встречали безмятежно спавших студентов. В 426-й комнате нам удалось разбудить сту-

на занятиях оказалась еще более проста. Он, видите ли, решил быть солидарен с Черногаловым, вот и не пошел в институт.

В комнате 408 живет 10 человек. Все они, очевидно, соревновались между собой, кто больше набросает бумаг в угол. В этом отношении никто не захотел оказаться на последнем месте а что касается уборки, то произвести ее никто не додумался.



Сергиенко спал исключительно крепким сном.



Столько мусора мы увидели в комнате 408.

к нам с огромным чайником студента эксплуатационного факультета, мы вспомнили, что у дипломников рабочий день начинается в 9-30.

Посоветовавшись между собой, откуда лучше начать рейд, мы решили пройти по первому этажу.

Наше внимание привлекла комната 116. Входим. Закутавшись с головой в одеяло, ровно похрапывая, спит юноша. Чтобы узнать, кто это, пришлось попревожить спящего. Но разбудив его, мы тут же пожалели об этом. Не поворачивая головы и, видимо, чутьем угадав, кто мы, проснувшийся грубо пробасил: — Я болен и не хочу вас видеть, не мешайте мне.

Сбитые с толку такой выходкой «больного» мы поторопились оставить студента 4-го курса эксплуатационного факультета Зенчика в покое.

В 229-й комнате нам повезло наблюдать, как нежится по утрам в теплой постельке наш старый знакомый, студент Лукаускас. При виде нас его лицо мгновенно преобразилось.

— Болен я. Голова болит. Температура, — начал виновато лепетать он в оправдание. Но мы уже слышали о «болезнях» этого юноши, и чтобы рассеять сомнения насчет состояния здоровья Лукаускаса, мы решили зайти через некоторое время еще раз к нему в комнату. Напрасно мы готовились задавать ему вопросы, давать советы, предлагать свои услуги. Лукаускас в комнате не было. Видимо, лучшим из лекарств оказался направленный на него объектив «Киева».

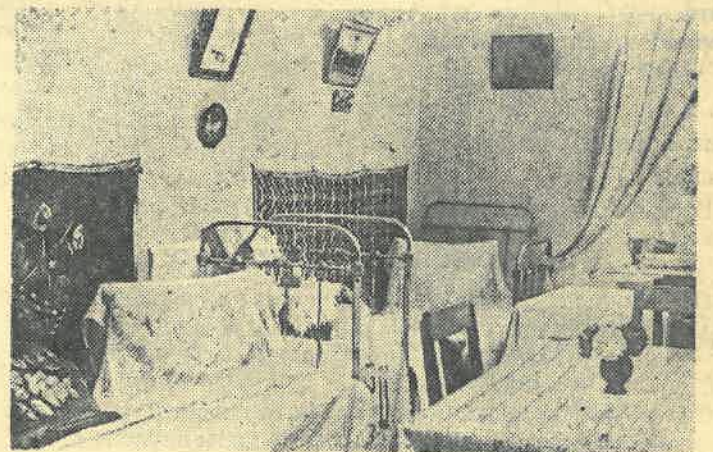
4-й этаж. Здесь живут механики. Войдя в коридор, замечаем ворохи мусора, особенно его много там, где комнаты студентов 2-го и 3-го курсов. Раз так прилично в коридоре, надо полагать, что в комнатах будет чисто (это считают, по-видимому, нормальным, ведь за коридором следят уборщицы!!!).

Но как только мы начали открывать двери комнат, убеждаемся в обратном. Почти во всех комнатах спертый воздух, остатки пищи и грязная посуда, неубранные койки, невьметенные полы.

Абсолютный беспорядок мы

дента механического факультета Василенко. Хотели сфотографировать его в этой неприглядной позе, но фотографировать себя Василенко не позволил.

В 410-й мы были восхищены исключительно крепким сном студентов Санькова и Сергиенко. Они так глубоко ушли в сон, что мы не могли их разбудить. Они так глубоко ушли в сон, что мы не могли их разбудить. Они так глубоко ушли в сон, что мы не могли их разбудить.



Особым уютом мы восхищались, посетив комнату 306.

тельностью, а не сновидением.

Спрашиваем, почему не на занятиях, почему нарушают распорядок дня в общежитии. Оказывается, что они свободны до 11-00, спят так поздно потому, что опять-таки «больны».

Какое чудесное совпадение! В разных комнатах, на разных этажах все больны. На вопрос «Чем больны?», отвечают маловероятно. Но уже через 20—25 минут мы видели наших «больных» бодрствующими в коридорах общежития.

Не пошел на занятие и студент эксплуатационного факультета Черногалов. Объяснил это просто:

— Живот болит...

А освобождение у вас есть?

— Нет... Но вы видите, сколько у меня лекарств, — говорит он, указывая на пузырьки и баночки, стоящие на тумбочке. Тут мы замечаем студента Волохова. Причина его отсутствия

10 часов утра. Наш рейд закончился.

Мы вышли на улицу. Хмурое, сырое утро постепенно переходит в день. Таким же хмурым было и наше настроение после посещения общежития. Только иногда, как прорывающиеся лучи солнца, мелькали воспоминания о тех немногих комнатах, где мы нашли уют и порядок. Да, еще мало мы боремся за оздоровление нашего быта. А надо бы было добиться скорее того, чтобы эти отдельные ростки хорошего превратились в буйный, всепообеждающий побег, чтобы жизнь наша стала культурной, организованной и красивой.

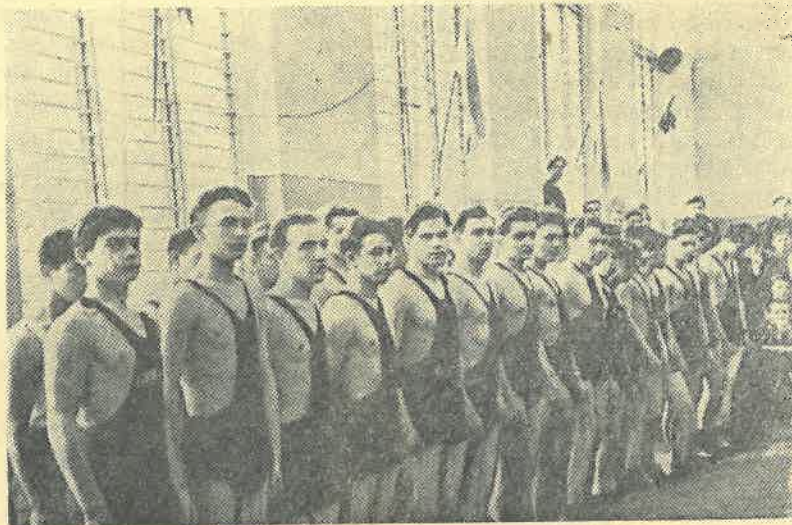
Текст членов рейдовой бригады газеты «Сигнал».

В. Жулего, Кришень.  
Фото В. Мельникова.

СИГНАЛ

4 апреля 1958 г. 3 стр.

Закончились соревнования по классической борьбе

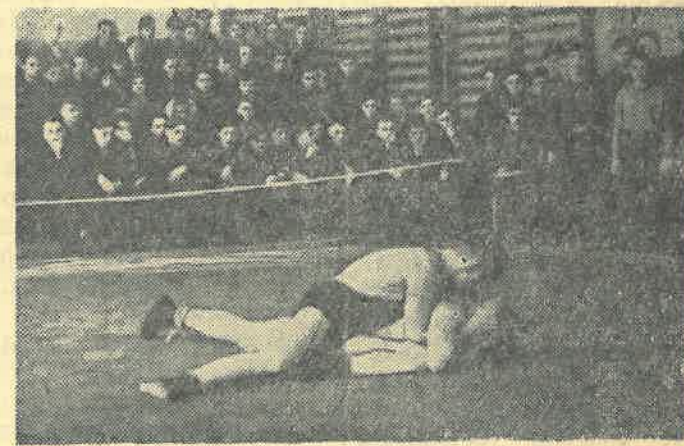


Таким образом, по сумме набранных очков командные места распределились:

1-е место — механический факультет (18 очков), 2-е место — эксплуатационный (19 очков), 3-е место — строительный (21 очко), и 4-е место — ПГС (31 очко). Следует отметить, что соревнования по борьбе были хорошо организованы. Судейская коллегия работала четко и корректно. Много усилий приложено в организацию соревнований С. Фейгельсон, тренер институтской секции.

Однако в адрес кафедры физвоспитания следует сделать несколько упреков.

Не стоит много говорить о популярности борьбы среди советской молодежи. Любят борьбу и студенты нашего института, но тренироваться борцам в спортзале института предоставлено только один раз в неделю, а ведь борьба, как классическая



Третье место занял студент механического факультета С. Тихоновский.

Очень эффектно и красиво проводил свои схватки чемпион института в полусреднем весе Игорь Мамыкин (экспл. фак.). Все его схватки проходили под аплодисменты зрителей, которые по достоинству оценили техническое мастерство этого борца, а оканчивались неизменным тушированием противника. На второе место вышел Романьков (мех. фак.), третье место занял Дорошенко (стр. фак.)

В среднем весе, как и следовало ожидать, победил первокурсник А. Курильчик (эксп. факультет), тушировав Гулецкого (стр. ф-т.) и Халатова (мех. ф-т.).

Напряженно протекала схватка между борцами полутяжелого веса Кривенок (стр. ф-т.) и Ладовым (мех. фак.), которую по очкам выиграл Кривенок.

В тяжелом весе чемпионом института стал Прокопенко С. (Э-21), тушировавший на второй минуте Подкопаева (мех. фак.).

Острая и упорная борьба велась за обладание кубка розыгрыша между командами эксплуатационного и механического факультетов. Боролсь за каждое очко. Наибольшего напряжения эта борьба достигла после 34 круга, когда команда механического факультета проигрывала движущим два очка. Чей будет кубок зависело от того, как выступят Новиков, Тихоновский и Шаров. Новиков и Шаров заняли первые места, а Тихоновский третье и обеспечили своей команде перевес на одно очко над командой эксплуатационного факультета.

На снимке: победители в полулегком весе. Первое место занял Николаев, второе — Хорошкевич, третье — Худяков.

Л. Пинчук, С. Довыдик. Фото Б. Мельникова.

ПОПРАВКА  
В предыдущем номере «Сигнала» в подписи под клише на второй странице допущена опечатка.

В связи с этим подпись под клише следует читать: «Лаборанты Г. Т. Задорожкин (слева) и Б. Н. Драгунов готовят к пуску холодильную установку».

Редактор А. А. РОМАНОВ.

ми М. Якубовой, В. Коржидким и В. Матюхиным.

Вызвал восторг всех зрителей, и с полнением своих сатирических частушек на курсовые темы В. Матюхин. Со своими стихами выступил А. Гречанников. Следует отметить заслугу И. Меньшикова. Ведь он аккомпанировал всем певцам и танцорам. Заключительным номером концерта была фантазия на темы популярных песен. Просто и непринужденно вела концерт Эмма Фатева.

Концерт по праву вился именно своей непринужденностью, тем, что все было просто, без излишней официальности.

Хорошее начинание — курсовой вечер — получило дальнейшее развитие. 11 апреля будет вечер 2-го курса. Пожелаем второкурсникам лучше готовиться к нему, всем включиться в подготовку самодеятельности, так, чтобы их вечер был еще лучше.

С. Горбач,  
студ. гр. М-33.

На механическом факультете возникла идея организовать курсовые вечера отдыха. Цель их — выявить художественные способности и силы коллегтивов курсов.

Недавно прошел вечер 3-го курса. Ему предшествовала подготовка, к сожалению, небольшая. Всего три дня. Труднее всего было привлечь студентов к участию в самодеятельности. С каждым нужно было поговорить, каждого уговорить: ведь почти никто до этого никогда не выступал на сцене.

Много пришлось потрудиться Н. Миرونюк, Л. Павлик и Э. Фатеевой, чтобы организовать и подготовить концерт.

Хорошо, за душу впустили В. Гриневский «Вечернюю песню», М. Калиновский песню из кинофильма «Наши соседи».

В исполнении вокального ансамбля звучала песня «Марианна». Пусть не мастерски, но зато с душой, была показана музыкальная картина студента-

Новости зарубежной техники

ДЛЯ ОСМОТРА ВЫСОКИХ МОСТОВ

Как осмотреть нижнюю часть высоких мостов? В северо-восточном районе британских железных дорог сконструировано для этого специальное приспособление. На четырехосном вагоне смонтирована поворачивающаяся платформа со стрелой, состоящей из двух колен. На платформе имеется площадка, оборудованная приборами управления. Поворот на 90 градусов к оси пути осуществляется при помощи гидравлического штока.

Верхнее колено стрелы имеет

длину 6,4 метра, а нижнее — 5,2. Верхнее колено может отклоняться от горизонтального положения на 85 градусов при помощи гидравлического штока. Подвижна и нижняя часть стрелы, на конце которой находится смотровая площадка размером 214×86 сантиметров. На платформе установлена гидравлическая лебедка, с помощью которой платформа передвигается вдоль моста.

Со смотровой площадки можно осматривать сооружения с уровня, находящегося на 8,85 метра ниже рельсов.

ПО РЕЛЬСАМ И АВТОДОРОГАМ

Оригинальный вагон — автоприцеп с двойной системой колес — сконструирован на железной дороге Чесапик — Огайо. Он может перемещаться по автомобильной трассе на каучуковых шинах и по рельсам — на колесах с ребордами. Специальное шарнирное приспособление опускает те пары колес, которые нужно использовать в данный момент, и поднимает лишние.

Создание этого вагона, названного «Рейлвэн», является новой попыткой избежать перевалки товаров с рельсов на автодорогу и наоборот. С заводов, складов и других пунктов погрузки автоприцепы доставля-

ются на грузовую станцию тягачами местной транспортной компании, взвешиваются и устанавливаются на пути отправления. Затем железнодорожные колесные пары опускаются на рельсы, и вагон прицепляется к переднему вагону формируемого поезда.

После того, как сформирован такой состав, в его голове ставятся бригадный вагон и локомотив, оборудованный стандартными сцепными приборами. Опробуются тормоза, и поезд может трогаться.

На месте назначения состав разбирается и вагоны тягачами развозят к местам выгрузки.

По следам наших выступлений «АВТОТОРМОЗ»

Под таким заголовком в газете «Сигнал» № 9 (66) от 13 марта 1958 г. была помещена заметка, в которой поднимался вопрос о работе мотокружка и выделения машины для автокружка.

В ответ на заметку комитет первичной организации ДОСААФ института сообщает, что мотокружок возобновит свою работу по практической езде не позднее 15 апреля этого года.

Вопрос об автокружке был поставлен на партийном бюро института, где решено изыскать возможные средства на приобретение автомашины.

С М Е С Ь

ШУТКА

Во время одного из представлений шекспировской трагедии «Ричард III» в Лондоне в тот момент, когда король Ричард произносит свои знаменитые слова «Коня, коня, полцарства за коня!», какой-то шутник крикнул актеру с галерки:

— Господин Столливан, а осел вас не устроил бы!  
Известный актер не растерялся и ответил:

— Вполне. Спускайтесь поскорей ко мне на сцену.

ВНИЗ ГОЛОВОЙ

Зигфрид Васлберг, молодой австрийский спортсмен, отличился в ходьбе на руках, пройдя расстояние в 3248 километра. Недавно он закончил переход на руках от Зальцбурга до Вены, что заняло у него четыре месяца! Невероятно, но факт.