



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

# КАК ВЫПОЛНЯЮТСЯ КУРСОВЫЕ ПРОЕКТЫ

☆☆

## С УЧЕТОМ ЗАПРОСОВ ПРОИЗВОДСТВА

В этом учебном году курсовое проектирование по дисциплине «Механизация погрузочно-разгрузочных работ и складов» в группе Э-31 организовано с учетом запросов производства.

По просьбе Гомельского жирокомбината студенты Артюхов Ф., Кабаков А., Литвинов Д. и Макаров И. производят технико-экономическое обоснование построенного цепного конвейера в холодильном складе для погрузки маргарина и растительных жиров в эвтермический подвижной состав. Каждым из них рассматриваются экономически-выгодные варианты, по которым на основании технико-экономических расчетов выбирается оптимальный вариант механизма.

Сейчас, своевременно собрав исходные данные, они успешно работают над проектом; у них уже сделано по 90 процентов.

Другие студенты работают над общими темами по механизации погрузочно-разгрузочных работ на станциях перегруза, в речных портах, грузовых дворах обычных грузовых станций и подъездных путях промышленных предприятий. По этим темам успешно работают над проектом Рогов В., Лазакович Л., Гораев О., Кругликов В., Чернушевич Л., Фурман М. и др.; готовность проекта у них составляет 85—90 процентов.

Допущено отставание в выполнении проекта Соколовой Р., Ефременковой А., Кононов В. и Парфентьевой Н.

В последнее время ими усилен темп работы над проектом, и если в дальнейшем он не будет снижен, то проекты будут выполнены своевременно.

Г. А. Циркунов,  
доцент.

## НАДО УЧЕСТЬ, ЧТО СКОРО СЕССИЯ

Студенты группы ВС-51 выполняют курсовой проект по тяговому расчетам. С интересом работают студенты Проконенко, Симхович, Гапоненко, Машкова, которые уже закончили расчетную часть курсо-

Об этом рассказывают сегодня в нашей газете руководители курсового проектирования

## ПЕРВЫЙ КУРСОВОЙ ПРОЕКТ

На третьем курсе студенты начинают вплотную знакомиться со своей будущей специальностью. По некоторым из профилирующих дисциплин они выполняют курсовые проекты. Для строителей это курсовой проект по организации производства земляных работ с применением комплексной механизации, Систематически работая над проектом, студенты серьезно подходят к разрешению узловых вопросов проекта, выбору отдельных машин и механизмов.

Следует отметить хорошую работу студентов Карцева, Кравец, Швец (С-31), Чумбурова, Песенко, Мальковец (С-32), Черноглаз, Зарембо (С-34). Они досрочно защитили проекты с отличной оценкой.

А. А. Петрукович,  
ассистент.

## НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ

Курсовой проект по технологии металлов является одним из важнейших и трудоемких элементов подготовки инженеров-механиков. В связи с этим, мы в первые же дни семестра, выдали задания студентам четвертого курса дневного и пятого курса вечернего факультетов.

Несмотря на наши предупреждения о необходимости сразу приступить к выполнению проекта, чтобы успеть всесторонне продумать и получить необходимые консультации и, значительное количество студентов в октябре и первой половине ноября на консультации не ходило. Есть такие студенты, которые до сегодняшнего дня еще ни разу не были на консультации или были по одному разу и только для того,

чтобы «отметиться». К ним относятся Лисовский, Пуканов (М-41), Бирюкова, Гуркина, Ивайкина (М-44) и большая часть студентов группы ВМ-У.

Те студенты, которые с начала семестра взялись серьезно за работу, как например, Маркелов, Серков, Кострикин, Столяров (ВМ-У), Мельничук (М-42), Саульченко, Текутьев (М-43), Василенко, Каминский (М-44) и другие, уже заканчивают всесторонне обдуманные, хорошо выполненные проекты. Многие же из «раскачивающихся» будут теперь судорожно ловить консультантов в коридорах, скомкают все вопросы и придут к защите недостаточно подготовленными.

☆☆

## БОЛЬШИНСТВО РАБОТАЕТ ДОБРОСОВЕСТНО

На пятом курсе эксплуатационного факультета студенты выполняют курсовой проект по проектированию участка однопутной железной дороги с перспективой на ее усиление.

Надо отметить, что большинство студентов работает добросовестно и выполняет содержательные, хорошо оформленные курсовые проекты.

Досрочно выполнили курсовой проект студенты Кожельский, Гапанович, Шантуров (Э-51), Агеенко, Ананьевский, Домкин (Э-52), Мартысюк, Авдиенко, Кецко (Э-53), защитил проект студент Пищик.

Но есть такие студенты которые еще не приступали к работе над курсовым проектом или только начали. Это студенты Ананко, Васильев (Э-51), Колесников, Веретенников (Э-52).

П. Ф. Зайцев,  
доцент.

чтобы «отметиться». К ним относятся Лисовский, Пуканов (М-41), Бирюкова, Гуркина, Ивайкина (М-44) и большая часть студентов группы ВМ-У.

Те студенты, которые с начала семестра взялись серьезно за работу, как например, Маркелов, Серков, Кострикин, Столяров (ВМ-У), Мельничук (М-42), Саульченко, Текутьев (М-43), Василенко, Каминский (М-44) и другие, уже заканчивают всесторонне обдуманные, хорошо выполненные проекты.

Многие же из «раскачивающихся» будут теперь судорожно ловить консультантов в коридорах, скомкают все вопросы и придут к защите недостаточно подготовленными.

Д. М. Хайт,  
доцент.

ций пропустили студенты Фандеев, Кушнеров, Марченко, Русаков, Усачев.

Этим товарищам надо учесть, что через три недели начинается экзаменационная сессия.

В. И. Акимов,  
кандидат технических наук.

## К предстоящему дипломному проектированию

В 1959/60 учебном году намечается выпускить из БИИЖТ'а 66 инженеров путей сообщения — механиков, специализирующихся по паровозному хозяйству.

На страницах газеты «Гудок» в текущем году печатались различные соображения ряда научных работников и производственников по вопросу о том, какую специализацию следует давать выпускаемым в настоящее время инженерам-тяговикам. Узкую (по паровозному, тепловозному или электровозному хозяйству), или широкую, охватывающую все виды тяги. Большинство товарищей высказывалось за подготовку инженеров широкого профиля. Эту точку зрения, безусловно, нужно признать правильной, так как она диктуется самой жизнью.

Нужно думать, что вышестоящие организации поддержат мнение большинства и дадут указание ГУУЗ'у пересмотреть учебные планы и программы по ряду специальных дисциплин с целью выпуска инженеров широкого профиля локомотивной специальности. Тем самым отпадает необходимость направлять наших молодых инженеров на переквалификацию.

Понимая актуальность данного вопроса, студенты четвертого курса механического факультета обратились к руководству института с просьбой расширить их знания в области новых видов тяги путем введения дополнительных факультативных занятий по ряду специальных дисциплин. При этом срок окончания обучения не должен изменяться. Нам кажется, что эту инициативу студентов следовало бы поддержать.

Что касается студентов пятого курса, приступающих скоро к дипломному проектированию, то расширение их знаний в области применения новых видов тяги можно было бы в какой-то мере осуществить, включив в дипломный проект ряд вопросов, относящихся к

другим видам тяги, например, тепловозной.

Кафедра «Эксплуатация подвижного состава» переработала форму дипломного задания и намечает включить в тематику дипломных проектов разработку реконструктивных мероприятий по ряду депо-ских пунктов, которые в ближайшее время должны будут перейти на обслуживание тепловозной тяги. Выдача таких заданий требует большой подготовительной работы по подбору наиболее типичных депо, вычерчиванию схем их планировок с указанием необходимых размеров и т. п. В таком плане задания и подготавливаются в настоящее время.

Для расширения кругозора студентов-дипломников намечается также в узловую часть некоторых проектов включать задания из области работы ремонтных заводов, а в технологическую часть — разработку технологии ремонта деталей и узлов различных локомотивов. Разработка научно-исследовательских вопросов должна также занять в дипломном проекте солидное место и осуществляться с привлечением соответствующих кафедр.

Разработку заданий и общее руководство дипломным проектированием предполагается поручить одному лицу, сохранив при этом, обычное приращение студентов к различным консультантам. Это позволит: уменьшить повторяемость и однотипность работ, установить приблизительно равные объемы ее, внести единую систему в работу, обеспечить общую направленность при разрешении принципиальных вопросов и т. п.

При разработке и выдаче дипломных заданий будут, по возможности, учитываться интересные того или иного студента технические вопросы, особенно из области новой техники.

Н. А. Сохачевский,  
доктор технических наук,  
профессор.

## Гости из Балтики

Недавно в Гомеле гостила группа моряков Краснознаменного Балтийского флота. Они приняли участие в работе XII Гомельской областной комсомольской конференции, встретились с молодежью крупных промышленных предприятий и учебных заведений города.

По приглашению комитета комсомола гости из Балтики посетили и наш институт. Среди них: лейтенант Павел Арсентьев, старшина первой статьи Леонид Пахомов, старшина второй статьи Виктор Аношкин.

Особое внимание гостей привлекли лаборатории кафедр организации движения поездов и деталей машин, выставка художественных работ студентов, библиотека института.

Задуманные беседы завязывались у моряков со студентами. Гости рассказывали о своей жизни и работе, делились впечатлениями о заграничных плаваниях, а студенты, в свою очередь, отвечали на многочисленные вопросы моряков о жизни студенческой молодежи города.

Покидая институт, гости выразили благодарность студентам и работникам института за теплый, дружеский прием.

## Особое внимание—учебе

8 декабря состоялось комсомольское собрание факультета ПГС, обсудившее задачи комсомольской организации факультета по подготовке к зимней экзаменационной сессии. С докладом на собрании выступил декан факультета тов. Ташинов Г. А., который подвел итоги работы факультета за 3 месяца учебы.

Выступившие на собрании комсомольцы подвергли резкой критике работу комсомольских групп и отдельных комсомольцев. Студенты Марков, Проклович (2-й курс), Соркин, Поленок, Орлов, Беспалова (3 курс), Анисимов, Сушканов, Громько, Липский, Саулкин (4 курс), Глушич, Лебедь, Процко, Горленок, Олещук значительно отстают с выпол-

нением курсовых проектов и заданий. Комсомольское собрание отметило, что в группах ни разу не разбирали отстающих.

Много внимания уделяли выступающие и вопросу посещаемости. Число пропусков занятий по неуважительным причинам растет на факультете из месяца в месяц и на первое декабря достигло 3808 часов. В группе ПГС-41 за ноябрь месяц пропущен 551 час.

Собрание приняло решение—добиться такого положения, чтобы не было ни одного студента, не допущенного к сессии, повести решительную борьбу с пропусками, чтобы каждый пропущенный без уважительной причины час, был предметом обсуждения в группе.

## Экономить электроэнергию

Письмо Центрального Комитета КПСС «О рациональном использовании электроэнергии в народном хозяйстве» от 24 ноября 1959 г. ставит огромной важности общегосударственную задачу об организации разумного расходования электроэнергии на предприятиях, в учреждениях и в быту.

В этой связи корреспондент газеты «Сигнал» обратился к помощнику начальника института по административно-хозяйственной части тов. Соколову Н. С. с несколькими вопросами. Ниже публикуются вопросы корреспондента и ответы на них.

**Вопрос:** Каковы расходы института на оплату потребляемой электроэнергии?

**Ответ:** Эти расходы зависят от времени года.

Вот, например, данные за ноябрь с. г. Расход электроэнергии: учебный корпус — 27.266 квтч, сумма оплаты — 17.383 руб.; общежитие № 1 — 7.530 квтч, 3.012 руб.; общежитие № 2 — 11.860 квтч, 4.744 руб.; общежитие № 3 — 6.420 квтч, 2.568 руб.

**Вопрос:** Как Вы полагаете, велики ли расходы на оплату электроэнергии в институте, имеются ли нормы потребления электроэнергии, например, в киловатт-часах на одного студента в год или какой-либо другой измеритель?

**Ответ:** К сожалению, на этот вопрос ответить весьма затруднительно, ибо институт не имеет таких нормативов и мы не знаем есть ли подобные нормативы для высших учебных заведений вообще.

**Вопросы:** Каковы, по вашему мнению, возможные направ-

ления организации борьбы за экономное расходование электроэнергии в институте?

**Ответ:** В учебном и жилых зданиях института, несомненно, имеются факты неэкономичного расходования электроэнергии. Например, завышенные мощности электродвигателей у технологического и лабораторного оборудования, использование не по прямому назначению мощных муфельных печей и т. д.

Для выявления путей экономии электроэнергии и выработки плана организационно-технических мероприятий по лучшему использованию каждого киловатт-часа необходимо в соответствии с рекомендацией ЦК КПСС создать комиссию из числа коммунистов и актива, которая оказывала бы постоянную помощь руководству института и парторганизации в борьбе с недостатками в деле использования электроэнергии.

Кафедры института имеют специалистов по электротехнике и светотехнике, от них мы ждем конкретных рекомендаций по решению этой важной задачи.

Разумеется, в активную борьбу с расточительством электроэнергии должны включиться партбюро института, комитет ЛКСМБ, профком и местком, все студенты, рабочие, служащие и преподаватели института.

Л. Г. Чернявский.

По следам наших выступлений

### «НА ЭТОТ РАЗ У СТРОИТЕЛЕЙ»

Под таким заголовком в предыдущем номере «Сигнала» была помещена заметка, в которой говорилось о плохом санитарном состоянии отдельных комнат общежития строительного факультета.

Как нам сообщил секретарь

партийного бюро факультета т. Федоров А. С., итоги рейда обсуждались на заседании бытсовета. Факты, изложенные в заметке подтвердились. Виновникам плохого санитарного состояния отдельных комнат вынесены взыскания.

## Встреча с производственниками

Недавно студенты строительного факультета встретились с производственниками, находящимися на курсах повышения квалификации в нашем институте.

Перед собравшимися выступили начальник Серпуховской дистанции пути Московской железной дороги А. П. Кузьмин, начальник Златоустовской дистанции пути Южно-Уральской железной дороги Н. А. Сурин, начальник Ленинград—Варшавской дистанции пути Октябрьской железной дороги А. В. Яковлев и многие другие. Они поделились опытом работы в самых разнообразных условиях сети Союза ССР, рассказали о первых шагах молодого инженера на производстве, о наиболее часто встречающихся на его пути трудностях.

В беседе были затронуты интересные и важные вопросы из практики путейцев, их жизни и быта. Выступающие обратили особое внимание студентов факультета на знания ПТЭ и инструкции по сигнализации. После выступления производственников ответили на многочисленные вопросы студентов.

Большое спасибо, товарищи производственники, за ваши беседы.

В. Синчук,  
студ. гр. С-43,  
Г. Чумбуров,  
студ. гр. С-32.

## ЦИКЛ ЛЕКЦИЙ-КОНЦЕРТОВ МУЗЛЕКТОРИЯ БГФ

1. Чайковский. Трио «Памяти великого художника». «Времена года» (избранные пьесы). Романсы.
2. Бетховен. «Патетическая соната». Трио ми-бемоль мажор. Песни (в сопровождении трио).
3. Шуберт. Квартет ре минор. Песни.
4. Бородин. Квартет № 2. Романсы русских композиторов.
5. Бетховен. «Лунная соната». «Крейцера соната».
6. Григ. Соната № 3 для скрипки и фортепьяно. Франк. Соната для скрипки и фортепьяно. Григ. Романсы.
7. Чайковский. Квартет № 1. «Анданте» из квартета № 2. Скрипичные пьесы. Романсы.
8. Бетховен. Квартет № 8. Мендельсон. Вокальные дуэты.
9. Глинка. «Патетическое трио». Фортепьянные пьесы. Романсы.
10. Аренский. Т리오. Рахманинов. Юношеское трио. Романсы.
11. Богатырев. Соната для скрипки и фортепьяно. Глебов. Фортепьянные пьесы. Лукас. Романсы. Абелиович. Романсы.
12. Сен-Санс. Секстет. Виолончельный концерт. Интродукция и рондо каприччиозо. Танец цыганки.
13. Григ. Квартет. Фортепьянная соната. Романсы.
14. Дворжак. Квартет. Фортепьянные и скрипичные пьесы. Песни и романсы.
15. Шостакович. Квнтет.

## Они работали отлично

Студенты БИИЖТ'а помнят, как два года назад началось строительство своего стадиона. Силами молодежи института была расчищена территория будущего стадиона, спланирована его площадь, поставлена ограда, посажены деревья и кустарники, разбиты легкоатлетические дорожки, сектора и т. д.

С началом работ появлялись и первые трудности: нехватало бордюрных плит, шлака, торфа, извести, глины. Трудовой темп строителей-студентов часто снижался из-за нехватки обыкновенных лопат, отсутствия автомашин.

Но все уже позади, 15 ноября 1959 года студенты смогли отпраздновать открытие своего стадиона, на котором есть все необходимое для занятий и тренировок: легкоатлетические

дорожки, сектора для толкания ядра, прыжков в высоту, с шестом, для метания диска. Два рекорда института, установленные при открытии стадиона, говорят о качестве секторов и дорожек, которые укладывали сами студенты.

Среди студентов, работающих на стадионе, было немало настоящих энтузиастов, которые своим отличным трудом старались ускорить день открытия стадиона. Это Густус (М-22), Гладких (С-23), Прокочик (М-22), Дорошенко (М-22), Кичигин (М-31), Болтунов и Логачев (ПГС-33), Строителей (С-33) и такие группы в целом, как М-22, Э-32, С-33 и С-34.

В. Степанцов,  
руководитель строительства спортядра.

## Новости советской и зарубежной техники

### БУМАГА ПРОТИВ РЖАВЧИНЫ

Если оставить брусок железа под открытым небом, то через несколько лет твердый металл превратится в горсть рыхлого праха. Ежегодно коррозия уничтожает едва ли не десятую часть выплавляемого в мире железа. От нее приходится тщательно оберегать машины, кровлю, мосты, вагоны. Недавно в Центральном научно-исследовательском институте бумажной промышленности создана специальная антикоррозионная бумага для упаковки и длительного хранения металлических изделий. На одну сторону бумажной основы наносится слой особого химического вещества — ингибитора, пары которого предохраняют металл от коррозии. Даже мокрая антикоррозионная бумага обладает высокой прочностью, может годами сохранять свои свойства.

### ВЕРШКИ И КОРЕШКИ

Кучи гнилой побуревшей ботвы на картофельном поле... Картина, знакомая каждому. Меж тем ботва может быть и силосом и удобрением. Слой измельченной ботвы подавляет сорняки, уменьшает испарение почвы, повышает ее температуру. Недавно на поля вышла универсальная ботвоуборочная машина («УБД-3»), созданная Всесоюзным институтом сельско-

хозяйственного машиностроения совместно со специальным бюро, конструирующим картофелеуборочные машины.

«УБД-3» идет перед картофелеуборочным комбайном, срезая и дробя ботву. Швырлялки подают зеленую массу в бункера, а оттуда она выгружается в автомашинны. «УБД-3» может убирать силос также низкорослую кукурузу, подсолнечник, люпин, кормовую капусту.

Машина также может равномерно разбрасывать дробленую массу по полю. Производительность новой машины—1 гектар в час.

### СВЕРХМОЩНЫЕ ЛОКОМОТИВЫ

Чтобы увеличить пропускную способность линии, связывающей город Кируна (Швеция) с портом Нарвик (Норвегия), по которой транспортируется железная руда, решено применить несколько локомотивов большой мощности. Шведские железные дороги заказали специальные трехсекционные электровозы, имеющие мощность 8.600 лошадиных сил. В течение короткого промежутка времени мощность локомотива может быть доведена до 11.500 лошадиных сил. Локомотив будет иметь 28 осей, из них 24 — ведущие. Предполагается, что после ввода в эксплуатацию но-

вых электровозов на линии можно будет перевозить 15—20 миллионов тонн руды в год, тогда как при паровой тяге перевозилось всего 4 миллиона.

### НОВАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ

Недавно в Англии на станции Ньютон Эбаут начала эксплуатироваться опытная система электронного управления электрокарами, перемещающими тележки с грузами по платформам.

Передача электрических сигналов к электронному устройству, смонтированному на электрокаре, осуществляется по специальным кабельным линиям, проложенным под полом платформы. Диспетчер нажимом кнопки на пульте управления посылает в кабель электрический ток и электрокар движется по заданному направлению. Если он натолкнется на какое-либо препятствие, то тут же срабатывает микровыключатель, и электрокар останавливается. При необходимости можно легко перейти с автоматического на ручное управление.

Зам. редактора В. А. БУЯНОВ.