



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России



РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ТРАНСПОРТА
РУТ (МИИТ)

ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА

ИЮНЬ 2022 (#2)



Мы в социальных
сетях:



@rut_live



rutmiitvk



www.rut-miit.ru

ДОРОГИЕ ВЫПУСКНИКИ!

Для каждого человека завершение обучения в университете – это важный жизненный рубеж, с которого начинается профессиональная деятельность, наступает время принятия ответственных решений для достижения намеченных целей.

Ваш документ о высшем образовании – это результат нескольких лет упорного труда, больших усилий и стремлений. Преподаватели передавали вам свой опыт и знания, помогали советом, наставляли в научных изысканиях.

Будьте достойны своего университета, теперь все зависит только от вас! Помните, что вы будете строить не только свой завтрашний день, но и будущее нашей страны.

Главное, чем всегда славился наш университет, это тем, что каждый, кто его закончил, является профессионалом своего дела. Выпускники Российского университета транспорта востребованы и высоко ценятся в отрасли.

Искренне желаю вам успехов в работе, достижения самых амбициозных целей, благополучия и профессионального развития. Уверен, у вас все получится!

Ректор

*Российского университета транспорта
Александр Климов*



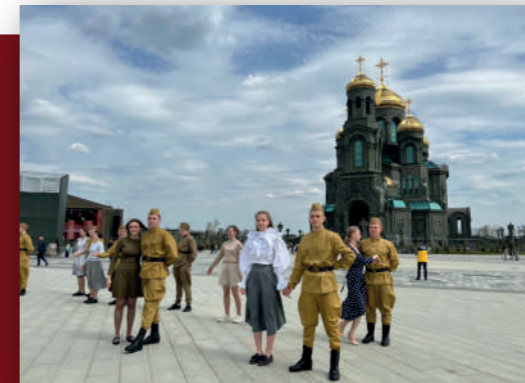
77 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ

К 9 мая студенты и сотрудники Российского университета транспорта приняли участие в праздничных мероприятиях. Дайджест событий в материале «Инженера транспорта».



5 мая 2022 года в Российском университете транспорта состоялся праздничный концерт по случаю 77-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне. В мероприятии приняли участие представители Минтранса России, транспортных организаций и вузов, а также ветераны отрасли. Гостей праздника встречали студенты в костюмах времен Великой Отечественной войны.

7 мая 2022 года на площади Храмового комплекса парка «Патриот» студенты Военного учебного центра приняли участие в патриотической акции «Вальс Победы». Более 30 танцевальных пар исполнили вальс в память героев, участников ВОВ.



Коллектив Российского университета транспорта почтил память погибших в годы Великой Отечественной войны миитовцев. В сквере перед первым учебным корпусом состоялась церемония возложения цветов.

В преддверии Дня Победы студенты и преподаватели Российского университета транспорта поздравили ветеранов ВОВ с наступающим праздником. На фото Васильева Марианна Матвеевна.



Творческие коллективы университета отправились в традиционный выезд в Ельню – город воинской славы в Смоленской области. Участники делегации участвовали в митинге на Ушаковом поле, возложили венок и цветы к памятнику миитовцам и провели два концерта для всех жителей города.

АЛЕКСЕЙ ОВЧИННИКОВ: «СУДЬБА – СУТЬ РЕШЕНИЙ, ПРИНИМАЕМЫХ ВСЮ ЖИЗНЬ»



Алексея Овчинникова сложно охарактеризовать одним словом «проректор». Он еще альпинист, врач, журналист и даже какое-то время работал ведущим на радиостанции. Обо всем в новом материале рубрики «Без галстука».

Беседовал
Артур ПУГАЧ

– Алексей Юрьевич, как Вы попали в РУТ?

– В университет попал по трем основаниям. Первое: последние 15 лет активно занимаюсь вопросами государственной образовательной политики. Второе: предыдущий этап моей работы связан со средним профессиональным образованием, а у нас большой блок колледжей. Третье: давно знаю ректора Александра Алексеевича Климова, и он меня пригласил в команду. Как говорят: судьба – есть итог выбора и решений, принимаемых всю жизнь.

– Вы чуть больше года работаете проректором. Каких успехов удалось достичь?

– В моем ведении большой сектор работ. И основная задача проректора – обеспечить устойчивость работы систем и их развитие. На первое место поставлю нашу поликлинику. Ее отремонтировали, закупили новое оборудование, улучшили логистику медосмотров для студентов и сотрудников. На второе место – систему безопасности. За прошедший год запустили биометрию, проход по Face ID. С одной стороны, мы должны не превращать кампус в «крепость за колючей проволокой», а с другой, угрозы куда не исчезли. Третье место – история с профессиональным образованием. Вместе с директорами колледжей провели своеобразную «инвентаризацию» и теперь думаем, какие новые направления открывать, какие, может быть, закрывать, как менять техническую базу.

Отдельно отмечу создание студенческого спасательного отряда «СЦЕП», ребята сейчас активно занимаются, готовятся к государственной аттестации в МЧС России на звание «спасатель».

Есть, конечно, успехи и у нашего спортклуба, и у центра по работе с инвалидами.

– Хотел бы подробнее о поликлинике. Что уже модернизировано, а что – еще планируется?

– Последний масштабный ремонт делался 20 лет назад. Мы при поддержке руководства Минтранса России и университета поставили задачу, чтобы к концу года наша поликлиника стала лучше, чем новые московские поликлиники. Существенно обновили медицинское оборудование: появились

суперсовременные аппараты, например, в физиотерапии. Огромную работу проводит главный врач Ксения Китанина, за что ей отдельная благодарность.

Большую помощь нам оказывает Студенческий совет: с их помощью мы проанкетировали студентов и узнали, что важно изменить, какие нужны новые сервисы. Теперь у нас удобная логистика. Медосмотр можно пройти за один день, хотя раньше он мог длиться почти неделю. Также нас, например, просили о клиническом психологе и массажисте – мы это организовали. Купили два новых лабораторных комплекса и рентгеновские установки. Сейчас вместе с заместителем главного врача Павлом Шадриним организуем в поликлинике современное стоматологическое отделение.

И особо хочу поблагодарить поликлинику за кампанию по борьбе с коронавирусом и вакцинацию. РУТ (МИИТ) вошел в тройку лидеров по коллективному иммунитету сотрудников среди всех структур Минтранса России.

– Одна из Ваших ипостасей – альпинизм. Какими достижениями можете поделиться?

– Занимаюсь горовосхождениями уже более 30 лет. В 2017 году мы с моими напарниками проложили первый русский маршрут высшей категории на гору Нелион (массив Маунт-Кения) в экваториальной Африке. Поскольку Кения была британской колонией, в основном все маршруты на гору были английские. Русский маршрут мы назвали «Восток», в честь первого полета в космос Юрия Гагарина, и потому что он идет по восточной стене.

Из других достижений хочу выделить работу с армией. Мы с моим старшим товарищем Иваном Душариным (Легендарный отечественный альпинист. – Прим. ред.) 10 лет занимались созданием системы горной подготовки военнослужащих и сотрудников спецподразделений. Более 50 тысяч бойцов прошли через эту систему, которая сейчас уже прочно стоит на ногах и набирает обороты.

Также руководил строительством спасательного приюта Red Fox 5300 (Спасательная хижина на высоте 5300 метров, вторая по высоте

в мире. – Прим. ред.) на седловине Эльбруса. Когда решили строить, я встречался лично с Сергеем Шойгу, и он нас активно поддержал. Только уникальных посадок на вертолете на восточную вершину Эльбруса с грузом мы тогда сделали 26.

– Наверняка, Вы не раз были на грани жизни и смерти.

– Такие громкие формулировки мне не нравятся. Но одна из историй связана как раз с крушением вертолета, который попал в зону турбулентности, и мы рухнули на склон Эльбруса на отметке 5000 метров. Пилот виртуозно спланировал в снежный склон, и все чудом остались живы. Вылезли сильно поломанные – руки, ноги, позвоночники. Пришлось почти сутки спасать жизнь бортмеханику, но в итоге все закончилось благополучно.

– Еще Вы являетесь старшим координатором альпинистского спасательного отряда. Что это такое?

– Восхождения наших альпинистов часто совершаются в отдаленных и сложных районах, куда спасателям быстро добраться невозможно. Первая задача – сделать так, чтобы альпинисты смогли сами себя спасти. Вторая история связана с культурой страхования, у нас в стране появились альпинистские страховые полисы. Это важно, потому что послать вертолет на эвакуацию стоит очень дорого – миллион рублей. Третье – организация самих спасательных операций, которые иногда нетривиальны. Так, однажды мы вызволяли наших альпинистов в Венесуэле из плена у аборигенов Амазонки, и пришлось лично просить о помощи легендарного президента Уго Чавеса.

– У Вас три образования, первое из которых – медицинское. Почему выбрали профессию врача?

– На выбор сильно повлияла сестра деда, которая всю жизнь работала хирургом. Поступил в Ивановский медицинский институт, прошел путь от санитаря хосписа до фельдшера, затем стал врачом-пульмонологом, преподавателем на кафедре, а еще позже защитил кандидатскую диссертацию по медицине.

– По второму образованию – журналист. Расскажите, как это случилось?

– В конце 1990-х годов попал под реорганизацию штата, и меня, такого вот перспективного врача, сократили (Улыбается, – Прим. ред.). Пришлось сменить работу и пойти в издательский бизнес. Пока учился на врача, работал в профкоме студентов и активно участвовал в разных политических кампаниях, которые в те годы были весьма бурными. Политика с медиа тесно связаны, и сотрудничество с газетами тогда было плотным. Также я пару лет работал ведущим на местной радиостанции, что добавило практического опыта.



Экваториальная Африка, пик Нелион. Первый русский маршрут «Восток», 2017 год.

Теперь пишу, в основном, научные статьи, но иногда редактирую пресс-релизы в университете. Последнее высшее образование – магистратуру по управлению – получил в РАНХиГС, работаю управленцем более 20 лет.

– Кстати, а как Вы пришли в общественный сектор?

– Вместе с друзьями создали в Иваново областную федерацию альпинизма и скалолазания, где я и стал вице-президентом. Построили скалодром в школе, организовали выезды в горы, стали привозить великих альпинистов на мастер-классы. Наша активность оказалась замечена, и президент Федерации альпинизма России Андрей Волков пригласил меня на работу в Москву. Появилась заманчивая возможность совместить увлечение и работу. Для меня альпинизм – часть сферы образования и подготовки, уникальная технология выращивания личных качеств. Из этого посыла мы и начали выстраивать новую федерацию, интересную самостоятельным свободным людям, которые готовы нести ответственность за свою жизнь.

– Алексей Юрьевич, какая у Вас мечта?

– Я бы сказал, что у меня скорее не мечты, а идеи. Вот мы с ребятами хотим поставить второй спасательный приют с юга на Эльбрусе. Это идея, но может, она является и небольшой мечтой. Есть идея про книгу: пишу стихи и прозу, статьи, поэтому хочется все это издать.

– Помимо основной работы, чем продолжаете заниматься?

– Планирую очередную экспедицию в горы, на Кавказ или в Непал. Недавно с одним известным продюсером обсуждали художественный фильм про невероятное спасение альпиниста Сани Гукова в Пакистане, в котором принимал участие. Сейчас пишем сценарий. Мне нравится работать с телевидением, снял вместе с телеканалом «Россия-1» фильм «Испытание высотой». Консультировал всяческие документалки, в том числе однажды помогал со съемками фильма Валдиса Пельша об Эвересте. Так что запишите меня еще и в сценаристы (Смеется, – Прим. ред.).



Ксения Китанина
главный врач поликлиники
РУТ (МИИТ)

Поликлиника РУТ (МИИТ) – динамично развивающаяся медицинская организация. За год проделана большая работа по совершенствованию медицинской помощи обучающимся и работникам университета.

Завершаются ремонтные работы, организованы комфортные зоны ожидания для пациентов, обеспечена навигация по поликлинике. Реализован новый сервис для обучающихся и работников университета «Прикрепление к Поликлинике РУТ (МИИТ) в личном кабинете».

Появились новые специалисты, для работников университета обеспечена возможность прохождения профосмотра за один визит: больше нет нужды посещать психиатрический и наркологический диспансеры по месту жительства.

Организована возможность оформления личных медицинских книжек и прохождения гигиенической аттестации, внедрена система выдачи электронных листов нетрудоспособности.

Иностранцам обучающимся обеспечена возможность получать медицинскую помощь в Поликлинике РУТ (МИИТ) по ДМС.

Организовано проведение медицинских осмотров спортсменам, членам сборных команд университета с выдачей заключения о допуске к участию в физкультурных и спортивных мероприятиях, сдаче нормативов испытаний Всероссийского физкультурно-спортивного комплекса «Готов к труду и обороне» (ГТО); обучающимся Академии водного транспорта для допуска к практической подготовке с выдачей международных сертификатов моряка.

Впереди еще много работы, и с каждым днем мы становимся лучше для вас.

СЕГОДНЯ ПОЛИКЛИНИКА РУТ (МИИТ) – ЭТО:

- функциональная и УЗИ-диагностика (ЭЭГ, спирометрия, суточное мониторирование ЭКГ и АД, ЭхоКГ);
- рентгенологический кабинет (цифровая рентгенография и дентальный визиограф);
- отделение физиотерапии и лечебной физкультуры (кабинет физиотерапии, зал лечебной физкультуры, массажный кабинет, прием спортивных врачей);
- служба психологической помощи студентам;
- поликлиническое отделение: офтальмолог, ЛОР, кардиолог, эндокринолог, дерматолог, стоматолог, невролог, гинеколог, психиатр и др.;
- полный спектр лабораторной диагностики.

РУТ – ЗДОРОВЬЯ МАРШРУТ



21 815

врачебных консультаций



120

амбулаторных операций



> 500

вакцинаций обучающихся и работников университета



> 3 000

медицинских осмотров работников и обучающихся

В ПЛАНАХ НА ЭТОТ ГОД:

- развитие стоматологического отделения поликлиники;
- открытие кабинета маммографии;
- дентальной томографии;
- цифровая трансформация поликлиники.

Возвращение на БАМ

Ровно полвека назад, в 1972 году, первый студенческий стройотряд МИИТа выехал на «стройку века». Символично, что в этом году учащиеся университета возвращаются на Байкало-Амурскую магистраль – в этот раз на ее реконструкцию. Кто, когда и как – разобрался корреспондент «ИТ».

Материал подготовили
Алина ПАШИНА
Ксения ПОПОВА

1972

ПЕРВЫЕ НА СТРОЙКЕ ВЕКА



Строительство основной части легендарной Байкало-Амурской магистрали продолжалось более 12 лет – с 5 апреля 1972 года по 27 октября 1984 года. Первый студенческий строительный отряд нашего вуза (в те годы МИИТ) выехал в поселок Тындинский в 1972 году, за два года до того, как БАМ был объявлен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

Своими воспоминаниями о первых студенческих строительных отрядах (ССО) поделился современник первых ССО – **советник президента РУТ (МИИТ) Александр Выгнанов**, бывший в то время секретарем комитета ВЛКСМ: «Тогда еще не было принято постановление о строительстве магистрали, хотя все подготовительные работы уже проводились. Нашим ребятам с факультета «Строительство железных дорог» поручили это сделать. Связались с главным управлением БАМа, получили их согласие и отправили первый отряд из 520 человек под руководством Генриха Бороды – одного из самых авторитетных ветеранов ССО. Стройотрядовцы МИИТа активно включились в выполнение сложных подготовительных работ. Они прорубали просеки для прокладки трассы, сооружали щитовые домики и общежитие для будущих строителей БАМа. Уже через год отряд вырос до 700 человек.

А еще через год, в 1974 году, институт отправил на главную стройку 1000 бойцов. В СМИ ребят тогда гордо называли «первым всесоюзным десантом».

Стройотрядовцам тогда пришлось познать все «прелести» жизни в сердце сибирской тайги. Жили в палатках, отсутствовали элементарные бытовые удобства и телефонная связь, непогода, гнус и комары. Но миитовцы самоотверженно трудились на «стройке века» вплоть до завершения ее строительства в 1984 году. При участии наших студентов были построены ключевые участки: БАМ – Тында, Тында – Беркамит, Тында – Чара; совмещенный мост через Амур, водопропускные сооружения и пассажирские платформы, вокзалы и подъездные пути. Отлично зарекомендовали себя специализированные ССО: «Спецмост», «Спецсвязь», «Спецсигнал» и другие. В память о вкладе наших отрядов в строительство в самой столице БАМа – городе Тында – одна из улиц названа «Миитовской».

ПОПАСТЬ НА БАМ – БОЛЬШАЯ ЧЕСТЬ

Поехать строить БАМ в составе ССО – было большой честью. Здесь юноши и девушки особенно ярко сознавали свою причастность к великим свершениям Родины. Для большинства бойцов студенческие отряды стали школой гражданского и профессионального становления, воспитывали чувство коллективизма, помогали выявлять лидерские качества, развивали смекалку, находчивость и ответственность. Ответственность нужно было нести не только за себя, но и за тех, кто рядом с тобой. Техника безопасности всегда была на первом месте.

Ко всему прочему напряженный труд хорошо оплачивался: заработок большинства бойцов на БАМе превышал 1000 рублей. Для сравнения, средняя ставка инженера в те годы была около 100 рублей в месяц.

И все-таки главным в ССО было то, что они формировали характер людей. Многие, прошедшие школу студенческих трудовых семестров, стали впоследствии крупными организаторами транспорта, авторитетными учеными, руководителями профильных НИИ и больших предприятий.

То, что стройотряды – хорошая школа жизни, подтверждает своим примером и Борис Лёвин – президент РУТ. Он в комсомольской юности 7 раз выезжал на ударные студенческие стройки и прошел путь от рядового бойца до командира межрайонного штаба ССО. Как отметил в разговоре с «ИТ» Борис Алексеевич, опыт работы с людьми и воспитание чувства ответственности за результат коллективного труда очень многое дали ему, чтобы построить жизненную траекторию.

РЕКОНСТРУКЦИЯ БАМа: ДАТЬ ПАМЯТИ ТРУДОВОМУ ПОДВИГУ ПРЕДКОВ



В 2021 году принято решение о реконструкции Байкало-Амурской магистрали. По поручению Президента страны Владимира Путина Министерством обороны РФ военные железнодорожники привлечены к решению важной для России задачи. А это развитие Восточного полигона железных дорог, усиление пропускной способности БАМа и Транссиба, которые выходят на дальневосточные морские порты. В том же году Сергей Шойгу заявил о возможности направления студенческих отрядов на строительство новой ветки Байкало-Амурской магистрали.

В июле 108 студентов Военного учебного центра РУТ (МИИТ) в период проведения учебных сборов отправятся на строительство второй очереди Байкало-Амурской магистрали.

Сформировано 3 отряда по 36 человек. Студенты будут привлечены к выполнению работ по сборке рельсошпальной решетки, строительству водопроводных сооружений, отсыпке временных автомобильных дорог, оборудованию земляного полотна. В отличие от предшественников, ребята ждут более комфортные условия для жизни на объектах. Для них подготовлены блочно-модульные городки частей железнодорожных войск. Жилье будет обеспечено электричеством, автономным отоплением, водоснабжением и водоотведением. Для бойцов построили душевые кабины и санузлы.

«Участие в работах на БАМе – это богатейший опыт для наших студентов как для специалистов», – считает **начальник Военного учебного центра, генерал-майор Андрей Козлов**. Он рассказал, что в течение учебного сбора студентам предстоит на практике закрепить все теоретические знания, полученные в процессе обучения. Приобретенные на БАМе навыки молодые специалисты смогут применять в своей дальнейшей профессиональной деятельности. Также Андрей Анатольевич отметил, что БАМ – это место трудовой славы наших предков. Таким образом студенты отдадут дань памяти своим дедам и великому трудовому подвигу всего нашего народа.

Высокий настрой руководителя разделяет и **студент 4-го курса Вадим Колузаев**, который поедет в составе одного из отрядов: «Для меня это будет очень ценный опыт. Не каждому выпадает шанс попричастствовать на такой масштабной стройке и вписать свое имя в ее историю, и я благодарен университету за эту возможность. Считаю, что это не просто закрепление знаний, полученных в университете, это для меня что-то гораздо большее. Поездка на БАМ – это то, чем я, надеюсь, буду гордиться и о чем потом буду рассказывать. Условия проживания в отрыве от цивилизации совсем не пугают, и даже если бы пришлось как раньше жить в палатках среди комаров, думаю, никто из наших не отказался бы ехать. Интересно испытать себя на прочность, испытать команду».

А нам остается только пожелать бойцам удачи, терпения и следить за их успехами в следующих номерах «Инженера транспорта».



Бойцы ССО, которые отправятся на БАМ в 2022 году. Вадим Колузаев на фото второй слева

2022

НЕИЗВЕДАННОЕ МОСКОВСКОЕ МЕТРО

15 мая 1935 года со станции «Парк культуры» отправился первый поезд Московского метрополитена. В этом году в честь дня рождения столичной подземки произведена реконструкция дня открытия. А мы покопались в архивах Музея и нашли несколько интересных фактов о строительстве первой ветки метрополитена.

Материал подготовлен коллективом Музея РУТ(МИИТ)

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?

Задолго до строительства первой ветки метрополитена, в 1902 году, было предложено целых два проекта для развития дорожной сети: «внеуличной железной дороги», соединявшей Замоскворечье с Тверской заставой, и Московской городской железной дороги (метрополитена). Второй проект предусматривал не только подземную, но и наземную (по грунту или на эстакадах) прокладку линий. Планировалось построить четыре радиальные линии и одну кольцевую по Камер-Коллежскому валу с пересадочными станциями. А в последующие годы еще три серьезных проекта.

Преподавательский состав кафедры «Тоннели и метрополитены» был сформирован преимущественно из инженеров, архитекторов и иных специалистов, задействованных при проектировании и проведении испытаний первого проекта метрополитена.

Кадровый вопрос при строительстве метро стоял очень остро. В стране не было ни одного учебного заведения, которое бы готовило специалистов подобного рода. Осенью 1932 года руководители Метростроя Павел Ротерт, Виктор Николаи и Семен Розанов обратились в Наркомат путей сообщения с ходатайством организовать на средства строительства в Московском институте инженеров железнодорожного транспорта им. Ф. Э. Дзержинского (МИИТ) подготовку инженеров нового профиля, которые могли бы квалифицированно обеспечить сооружение стационарных комплексов и перегонов метрополитена. И уже в июле 1933 года в институте создается новый факультет (называвшийся сначала Отделением Метростроя) и кафедра «Метростроение», преобразованные в 1936 году в факультет и кафедру «Тоннели и метрополитены».

Инженер проекта создания первой ветки метрополитена Вениамин Маковский и архитектор Самуил Кравиц позже стали преподавателями МИИТа.

Преподавательский состав кафедры «Тоннели и метрополитены» был сформирован преимущественно из инженеров, архитекторов и иных специалистов, задействованных при проектировании и проведении испытаний первого проекта метрополитена.

600
студентов

МИИТа участвовали в строительстве первой ветки метро.



Одним из первых выпускников кафедры «Метростроение» в 1937 году стал Вадим Пичуль, который имел непосредственное отношение к созданию первого тоннеля Московского метро. На фоне этого тоннеля сделано знаменитое фото, которое хранится в музее по сей день (он работал на объектах во время учебы). Позже, во время Великой Отечественной войны, находясь в блокадном Ленинграде, он изобрел машину «ПТ» для ведения минно-взрывной войны и прорыва блокады под землей.

КАК УСТРОЕНО СТОЛИЧНОЕ МЕТРО



Каждый день в Московском метрополитене проезжает почти 7,5 миллионов человек. За работой столичной подземки наблюдают 24 часа в сутки 7 дней в неделю, что подтверждает статус самого безопасного метро в мире. Но где же находится центр принятия всех решений и обеспечения безопасности нашего метро? Об этом «ИТ» рассказал выпускник РУТ 2019 года, а ныне дежурный по метрополитену Станислав Клещев.

– Расскажите, как Вы стали дежурным по метрополитену?

– В 2019 году я окончил РОАТ РУТ (МИИТ), заочное отделение по специальности «Организация управления процессами перевозок». Работал в должности заместителя начальника депо по безопасности движения, а через некоторое время появилась возможность попробовать себя в новой профессии, расширить свои профессиональные горизонты. После ознакомления с работой метрополитена я вступил в должность дежурного по метрополитену. С тех пор прошло два года.

– Тяжело ли далась смена профессии?

– Я начинал с помощника машиниста, то есть работал на одной линии в тоннеле и в депо. А когда пришел в Единый диспетчерский центр, поначалу было страшновато от уровня и масштаба: задействованы сразу все службы, все линии московского метро, МЦД, к тому же недавно присоединили городской транспорт. Но все это очень интересно, я чувствую, что развиваюсь сам и развиваю свои знания.

– Какие задачи в течение дня решает дежурный по метрополитену?

– Наверное, три основные задачи: прием информации, реагирование на изменение

транспортной обстановки в городе, связанной с пассажиропотоком, с поведением пассажиров, а также задача по организации движения. Например, во время репетиции Парада к 9 мая дежурный по метрополитену контролирует не только работу Московского метрополитена и всей московской транспортной сети, но и движение по местам, где производятся перекрытия трамвайных путей в связи с прохождением военной техники.

– Как часто сами ездите на метро? Анализируете ли движение профессиональным взглядом?

– Каждый день я езджу на метро и на МЦД. Да, как бывший машинист и машинист-инструктор, как заместитель по безопасности во время своих поездок по стилю вождения я могу определить, кто сидит в передней кабине состава – новичок или опытный машинист. Каждый состав – отдельный живой организм со своим характером.

– А есть ли у вас любимая станция метро?

– Моя любимая станция – «Маяковская», там красивое оформление, она всегда нарядная, а нелюбимых нет.

Дежурный по метрополитену Станислав Клещерёв провел для редакции «ИТ» целую экскурсию по Единому диспетчерскому центру. Спешим рассказать об увиденном и услышанном нашим читателям.

Почти каждый из нас ежедневно спускается в метро, чтобы добраться из одной точки города в другую. И за такой возможностью стоит огромная работа сотрудников Единого диспетчерского центра (ЕДЦ) Московского метрополитена. ЕДЦ – живой, разумный организм, функционирующий во благо жителей и гостей столицы, это масштабная структура, отвечающая за всю работу метрополитена. В его ведении – запуск эскалаторов, перевозка пассажиров, координирование служб и отправка дополнительного состава сотрудников. Центр открыт в 2019 году по решению Мэра Москвы Сергея Собянина.

Сердце московского метро разместилось в бывшем кинотеатре «Ереван». Это произошло в после реконструкции здания на Дмитровском шоссе, рядом со станцией метро «Селигерская».

На данный момент число сотрудников ЕДЦ превышает 920 человек, работающих в четыре смены. Из центра координируются все процессы метрополитена, двух центральных диаметров (МЦД), Московского центрального кольца и движение трамваев города Москвы.

В главном зале ЕДЦ находятся специалисты, отвечающие буквально за все происходящее в метро. Дежурный по метрополитену сидит в центре зала в красном кресле – это самый важный человек. Он отвечает практически за все, что происходит на подземной трассе в его смену. К этому человеку стекается вся информация, на основе которой он координирует функционирование центра, принимает оперативные решения, а также взаимодействует с различными городскими службами, такими как Центр организации дорожного движения города Москвы, МЧС России, полиция, скорая помощь и многими другими.

Сотрудники ЕДЦ отмечают, что особое внимание заммэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов уделяет внедрению и развитию технологий. Поэтому Центр, работа которого находится под его контролем, оснащен самым современным оборудованием. Здесь расположено огромное количество экранов, на которые выводится вся



необходимая информация для оперативного реагирования на различные транспортные ситуации и для быстрого доступа к сведениям о пассажиропотоке, количестве составов на линиях, в депо и многом другом. На одной видеостене, которая расположена в главном зале, висят 36 мониторов.

На экранах отображается схема метрополитена и уже построенных Московских центральных диаметров. В моменты, когда нужно незамедлительно принять какое-то решение, дежурный по метрополитену и оператор могут выбрать любую линию метро, посмотреть данные пассажиропотока в реальном времени, отследить исполнение графика движения состава и на основе полученных данных вынести решение о дальнейших действиях. Сама система также может прогнозировать движение в той или иной ситуации, при этом вся информация будет передаваться в графическое меню.

Дежурный по метрополитену Станислав Клещерёв рассказывает: «Здесь у нас система видеонаблюдения по метрополитену. При необходимости можно вывести на экран любую станцию, вестибюль, платформу для оперативного мониторинга обстановки или проверки достоверности получаемой информации».

В ведение ЕДЦ с 2021 года перешла и работа движения трамваев. Благодаря этому увеличился масштаб и интеграция транспорта в единую транспортную систему. На боковых экранах в главном зале центра отображается информация по трамвайным маршрутам, выполнению графика движения и загрузкам линий. Контроль за работой трамваев осуществляется с помощью камер

единой городской системы видеонаблюдения. Все это происходит в режиме реального времени и помогает оперативно реагировать в случае ДТП на трамвайных путях или других непредвиденных обстоятельств.

Вернемся к экрану метрополитена. «ГИД» – график исполненного движения поездов, на котором отображается выполнение графика движения поездов в режиме реального времени.

«Сейчас мы можем выбрать любую из линий Московского метро и схематично отслеживать, как движется один или несколько поездов в этот момент. С помощью этой системы можно увидеть отклонения от нормативного графика движения и оперативно отреагировать на них. Такие отклонения чаще всего происходят из-за задержки дверей вагона пассажирами», – комментирует Станислав.

Для быстрого обмена информацией между различными отделениями работы Московского метро в ЕДЦ налажен специальный аппарат прямой связи. У дежурного есть мгновенная связь со всеми диспетчерами, руководством метрополитена и трамваями: «Предположим, мне надо связаться с поездными диспетчерами всех линий, и я могу это сделать благодаря аппарату прямой связи. Также тут работают диспетчеры по смежным службам и по линиям, то есть я могу вызвать сотрудника каждой станции, депо или блокаста».

Однако какой бы налаженной не была любая работа, порой случаются непредвиденные ситуации. Дежурный по метрополитену успокаивает: «В случае отклонения от графика движения у нас есть специальный проработанный

Материал подготовили
Полина ГРАДОБИТОВА и
Юлия ЛАКЕЕВА

шаблон на каждый вид инцидента. В нем для каждой службы по пунктам прописаны их конкретные действия. То есть диспетчер службы пути решает свои задачи, службы подвижного состава – свои. В результате, заполнение этого шаблона позволяет незамедлительно реагировать на происшествия. Большой опыт в работе позволяет справляться даже с самыми нестандартными ситуациями».

На втором этаже ЕДЦ расположены объединенные диспетчерские круги. Каждый круг – это отдельная линия метрополитена, в котором работает не только поездной диспетчер, осуществляющий связь с машинистами всех составов на линии, но и диспетчеры смежных служб – эскалаторной, электромеханической службы и энергодиспетчер. Они контролируют работу по всей инфраструктуре линии.

Создание Единого диспетчерского центра направлено, прежде всего, на комфортное передвижение пассажиров и оперативное решение всех возникающих вопросов. Благодаря цифровым технологиям и слаженной работе десятков тысяч сотрудников метрополитена все пассажиры подземки передвигаются быстро и в полной безопасности.



ЕДЦ разместился в здании бывшего
кинотеатра «Ереван»

СПАСИБО ЗА ВСЁ, РУТ!

Для большинства выпускников Российский университет транспорта – не только место получения знаний, но и второй дом, друзья, семья. Мы спросили выпускников, за что они благодарны альма-матер.



Дарья Гапонюк (ИЭФ)

Я благодарна университету за друзей, за дни, полные счастливых эмоций и впечатлений, за возможность быть тем, кем я сейчас являюсь.



Анна Леонова (ЮИ)

Спасибо за уникальную возможность, показать всем, на что ты способен.

Анастасия Москвитина (ИТТСУ)

Спасибо РУТ за настоящих друзей, хорошую команду, насыщенную жизнь и возможность развиваться даже там, где не могла и мечтать.



Яна Абакшина (ИУЦТ)

РУТ, спасибо за весь спектр эмоций, которые я испытала за пять лет.

Кристина Назарова (ИЭФ)

Спасибо РУТ за второй дом, людей и самые незабываемые студенческие годы.



Ксения Лоскутова (ИУЦТ)

Благодарна университету за возможности и невероятных людей, которые окружали и поддерживали меня в течение этих пяти лет, – за друзей, одногруппников, соседей, преподавателей и наставников.



Сергей Наталенко (ИТТСУ)

Я благодарен РУТ за яркие студенческие годы и за то, что он плавно «провел» меня во взрослую жизнь.



Антон Бессонов (ИУЦТ)

Благодарен за прекрасное образование, перспективы и возможности.



Евгения Зиборова (ИЭФ)

Говорю «спасибо» за возможность выбирать то, что тебе нравится, за замечательных людей, которых я повстречала, за неоценимый опыт, который я получила здесь, и за лучшие студенческие годы.



Сергей Кулиш (ИПСС)

Благодарен РУТ за то, что обрел друзей на всю жизнь и получил бесценные знания в области своей специальности.



ОТ ИДЕИ ДО ВНЕДРЕНИЯ В ПРОИЗВОДСТВО: СТУДЕНТЫ О ПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В прошлом номере мы много рассказывали про первые шаги в реализации новой дисциплины «Проектная деятельность». Теперь учебный год подходит к концу, а значит наступило время защиты проектов. В этот раз мы спросили студентов, как шла подготовка, в чем суть их проектов и каково было работать над реальными задачами. Открывают цикл статей про проектную деятельность студенты Высшей инженерной школы. Важное предупреждение: все герои нашей статьи – первокурсники.



Софья Акулова, складной велосипед

Я учусь на специальности «Транспортный и промышленный дизайн». Нам дали задание создать любое средство индивидуальной мобильности: самокат, велосипед, коньки – все, что можно взять с собой. Я выбрала велосипед.

Во время подготовки проекта проанализировала, какие бывают велосипеды, и как определить размер велосипедных запчастей. Нашла много концептов, выявила плюсы и минусы, определила важные для себя моменты. Прошлась по всем возрастным группам и сделала CX-Mapping – грубо говоря, комикс по велосипеду. Выбрала свою целевую аудиторию – 25–30 лет. Их психогенетический тип – «треугольники» – лидеры, которые любят «Мерседесы». Сделала мудборды и стиливые планшеты. Из множества эскизов выбрала несколько вариантов.

Велосипед должен быть складным для того, чтобы его было удобно транспортировать и хранить. Поэтому мой велосипед складывающийся. Нужно было придумать и

разработать механизм: нужно обрезать велосипед определенным способом и вставить в него стержень (пружинка-болт). В конструкции используются специальные пазы, которые при соединении фиксируют ее. Создание складывающегося



механизма стало для меня самым сложным, но все в теории должно работать (Смеется. – Прим. ред.).

В сложенном положении велосипед чем-то напоминает чемодан, руль не двигается. Руль я решила сделать двухцветным, чтобы обозначить место складывания велосипеда.



Калькулятор оценки углеродного следа грузовой перевозки

Семен Ануфриев
Егор Шобанов
Константин Леманский
Иван Антонов

Цель нашего проекта – создать инструмент оценки углеродного следа, оставляемого при железнодорожной перевозке. Нашим заказчиком является Дирекция тяги ОАО «РЖД». Мы работаем с наставником – профессором Ольгой Ефимовой,

которая научно занимается проектом «зеленой» транспортировки грузов. Вопрос стоит довольно остро, а калькуляторов или иных программ, способных корректно подсчитать количество выбросов углекислого газа, пока не существует.

Работа над проектом была непростой, так как на начальном этапе приходилось использовать данные из открытых источников, а их не очень много. Но в процессе работы мы получили необходимые данные о расходе топлива разными локомотивами от нашего заказчика

В итоге нам удалось создать прототип

страницы для сайта РЖД, где можно рассчитать углеродный след любой грузовой перевозки. Причем наш алгоритм рассчитывает выбросы не только для железнодорожной транспортировки груза, но и автомобильной, чтобы грузоотправитель смог сравнить и выбрать более экологичный способ отправки.



Ева Якушева, локомотив будущего

Мой проект – разработка дизайна кабины машиниста локомотива будущего в условиях развития беспилотных технологий. Я работала вместе с командой, а в качестве эксперта и консультанта, выступала «2050LAB».

На этот проект нас вдохновил конкурс «Локомотив будущего» от РЖД: за два дня мы провели краткий анализ существующих проблем, создали стиливые решения и 3D-модель. А потом это переросло в большой семестровый проект.

Макет соорудили из подручных средств, сами собирали, регулировали положение в пространстве и высоту кресла, расположение датчиков на столе. У нас были VR-очки, которые помогли увидеть наш проект буквально вживую.

Самым важным и одновременно самым сложным было собрать информацию из первых уст,

о том, каким должно быть пространство в кабине локомотива. Мы общались с машинистами, среди которых нашлось много отзывчивых людей, готовых ответить на наши вопросы. Они и поделились своими проблемами, решение которых легло в основу нашей модели кабины локомотива будущего.

Вообще, очень здорово, что с первого года обучения мы можем работать над реальными проектами от реальных заказчиков. Мы сразу видим, как все устроено: работа в команде, сжатые сроки.



Мария Криворогова, вездеход

У моей команды был необычный проект – вездеход. Сразу стоит отметить, что это реальный заказ от компании. Они передали нам прототип вездехода, который у них был, и нам нужно было предложить варианты улучшения визуального и технического решения, а также выполнить эскизный проект продукта для передачи в производство.

Работа шла в несколько этапов. Сначала изучили и проанализировали несколько российских вездеходов – габариты, стоимость, инженерные конструкции, функционал. Затем анализ потребителя с учетом пожеланий заказчика. У нас было две целевых аудитории: те, кому вездеход может понадобиться для личного пользования (например, рыбаки, которые хотят выехать на озеро), и МЧС России.

Обсудили экипировку, механизмы. После определения проблемы мы продумали эмоции, которые должен вызывать вездеход, чтобы подкрепить проект соответствующим стайлингом. Острые углы, прямые грани. Дальше мы скетчили (Делали зарисовки. – Прим. ред.). Заказчик внес правки в нашу модель,

попросил уйти от однообъемной компоновки к двухобъемной. Компоновка – тоже новый для нас опыт. Оказалось, что это очень интересная штука, без которой, по моему мнению, не должен обходиться ни один проект. Каждый этап обсуждается с заказчиком.



Если у нас все получится, то проект может использоваться в России. Один из самых топовых вездеходов, используемых в России, ушел с рынка, и мы вполне реально могли бы эту нишу занять.

Исследование поведения радиосигналов пятого поколения в московском метрополитене



Максим Алексеев

Наш исследовательский – мы изучаем поведение радиосигналов 5G вагона метро для апгрейда сети связи. Наша работа – это часть настоящего большого реального проекта компании «МаксимаТелеком», они как раз сейчас работают над интернетом пятого поколения – готовятся охватить им Московское метро.

В нашей команде 4 человека: Мы с Ярославом, а также Данила Ермак-Ермашко и Максим Петушков. Мы четыре месяца проходили проектную стажировку в «МаксимаТелеком»: каждую пятницу ездили в офис, получали задания, сдавали готовые результаты. Наша работа состояла как бы из микропроектов.

Чем мы занимались? Измеряли сигналы Wi-Fi в разных местах и на разных частотах, делали отчеты, сравнивали математические модели и выводили коэффициенты. Проводили измерения в самих вагонах метро, нам было важно понимать все показатели распространения сигнала по вагону с учетом их геометрии и конструкции, чтобы найти точки наилучшим сигналом. Это необходимо для

Ярослав Дегтярев



настройки базовых станций Wi-Fi. Большая часть времени уходила на изучение математических моделей и работу с полученными данными: было важно разложить все «по полочкам», обработать материалы, сделать выводы.

Узнавать что-то новое всегда интересно, особенно когда это касается твоей профессиональной деятельности. Но работа над проектом превзошла все наши ожидания. Мы не только получили новые знания, но и смогли осознать весь масштаб будущей профессии: приехав в офис, мы изучали реальные действующие приборы; работали все это время с документами и оттачивали мастерство оформления документации, мы полностью быть погружены внутри коллектива.

Пользуясь случаем, хочу признаться в любви ВИШ. Я поступил на эту специальность случайно («Системы мобильной связи и сетевые технологии на транспорте», – Прим, ред.), но, проучившись здесь почти год, я понял, что это безумно интересно, и это только начало!



Система агрегации данных для расследования правонарушений на транспорте

Заур Мирзаев
Никита Луговский
Александр Медведев
Вадим Краснов
Илья Русаков
Вадим Орлов

Мы учимся на профиле «IT-сервисы и технологии обработки данных на транспорте», поэтому любые информационные разработки в транспортной сфере – это наша будущая профессия. У нашего проекта есть реальный заказчик – частная дочерняя компания «Газпрома», занимающаяся безопасностью на грузоперевозках. Суть проекта попробуем описать на примере. Допустим, из точки «А» в точку «Б» выезжает цистерна с топливом. Если в точке «Б» топлива оказывается на 10 литров меньше, значит по пути его потеряли или слили. На определенных участках фиксируются подобные правонарушения, создаются акты.

Проанализировав существующий метод хранения подобных документов и информации (в файлах Word), нас попросили создать собственную программу, которая будет отвечать за структуризацию всей этой информации. В ней можно

будет автоматически создавать собственные акты правонарушения со всей необходимой информацией, а также искать нужный документ, фильтровать и структурировать. Вдобавок ко всему, информация по всем событиям привязана к интерактивной карте, где можно отслеживать маршруты и видеть всю информацию по каждой поездке. Это помогает в расследовании правонарушений.

Аналоги, которые существуют сейчас, – это открытые программы, доступные в интернете по платным подпискам. Минус такого рода ресурсов в том, что они легко подвергаются взлому. Мы же создаем локальную программу, которая будет обслуживать только нужды заказчика. Взломать ее можно только при утере пароля.

Материал подготовили
Ксения ПОПОВА и
Мария ВЕЛИЧКО

РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА – ЭТО:



1 500
ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ



5
КОЛЛЕДЖЕЙ



10
УЧЕБНЫХ КОРПУСОВ



> 280
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ПРОГРАММ



13
ОБЩЕЖИТИЙ



> 30 000
ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ПРОГРАММАМ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

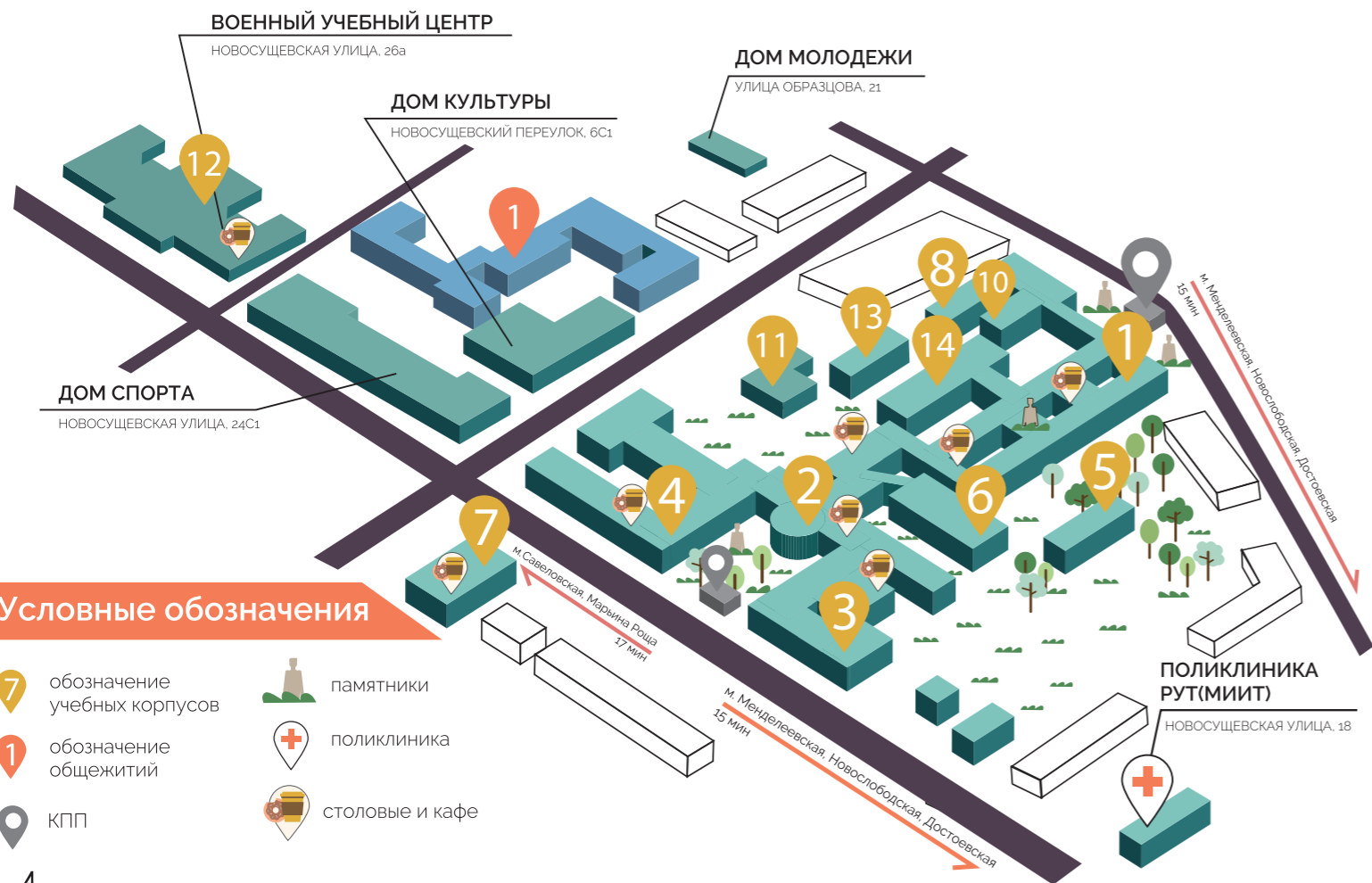


12
ИНСТИТУТОВ И АКАДЕМИЙ

-3-



ПОЧЕМУЧНИК АБИТУРИЕНТА



Условные обозначения

- 7 обозначение учебных корпусов
- 1 обозначение общежитий
- КПП
- памятники
- поликлиника
- столовые и кафе

-4-



Где почитать

Научно-техническая библиотека РУТ (МИИТ) (ауд. 1230), филиалы в учебных корпусах: ауд. 2207, 3115, 7301, 8105

Полезно знать

- Музей РУТ (МИИТ) (ауд. 1149)
- Зал торжеств (ауд. 1222)
- Военно-учетное бюро (ауд. 10103)
- Храм во имя Святителя и Чудотворца Николая (ГУК-1, 2 этаж)
- Центр по связям с общественностью (ауд. 8221)
- Редакция газеты «Инженер транспорта» (ауд. 14319)
- Дом молодежи (ул. Образцова, 21)
- Типография (ауд. 6201)

Где поесть?

- ГУК-1: «Эдиссон» первый и цокольный этаж
- ГУК-2: Столовая №2 (ауд. 2117) пиццерия «12/00» (цокольный этаж) кафетерий (4 этаж, напротив лифта) кафетерий (2 этаж, переход в ГУК-1)
- «Аквариум» (напротив входа в ГУК-6)
- ГУК-3: Столовая №3 (1 этаж) Кафетерий «У тети Иры» (напротив ауд. 3310)
- ГУК-4: Столовая №4 (2 этаж, лестница)
- ГУК-7: Столовая №7 (ауд. 7205)
- ГУК-12: Кафе «Ганга»



ЭКСКУРСИЯ ПО РУТ 360 ГРАДУСОВ

КАРТА ОБЩЕЖИТИЙ

F.A.Q.

Предоставляется ли общежитие иногородним студентам, обучающимся в университете?

Общежитие предоставляется студентам очной формы на бюджетных местах, проживающим за пределами г. Москвы и Московской области. Студентам очной формы платной основы обучения общежитие предоставляется при наличии свободных мест.

КСТАТИ!

НОМЕР КОРПУСА

13102

НОМЕР КАБИНЕТА

НОМЕР ЭТАЖА

Чтобы вам было проще ориентироваться, мы подскажем, как формируются номера аудиторий

-5-

линия отреза

КАКИЕ ДОКУМЕНТЫ НУЖНЫ ДЛЯ ПОСТУПЛЕНИЯ?



Дорогие друзья! У многих из вас впереди сложное решение – выбор вуза. Здесь важно не ошибиться: университет – это не просто место получения диплома; это среда, где вы будете расти и развиваться, это социальный лифт и пространство, где создается будущее.

Российский университет транспорта уникален, потому что уникальна наша миссия: транспорт – это кровеносная система государства, она не может остановиться ни на минуту; это самая важная система, без нее экономика страны нежизнеспособна. Исчезают старые отрасли и создаются новые, рождаются и погибают промышленные предприятия, уходят в прошлое и появляются целые профессии, но транспорт будет всегда. Он быстро эволюционирует и меняется на наших глазах, и именно мы готовим людей, которые создают транспортную систему государства и управляют ею.

У нас вы найдете огромный выбор образовательных программ: от экономики до цифровых технологий, от транспортного права до проектирования мостов. Наши студенты вовлечены в реальную проектную работу с первого курса, а 125-летние традиции преподавания помогут вам стать настоящими профессионалами. Все в ваших руках. Присоединяйтесь!

Первый проректор
Российского университета транспорта
Владимир Тимонин

-2-

ПРОГРАММЫ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ (БАКАЛАВРИАТ, СПЕЦИАЛИТЕТ И МАГИСТРАТУРА)	ПРОГРАММЫ СРЕДНЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
СНИЛС (только для программ ВО)	документ удостоверяющий личность (паспорт, вид на жительство и т.д.)
документ об образовании (аттестат / диплом)	
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ (ПРИ НАЛИЧИИ)	
документы, подтверждающие особое право или индивидуальные достижения	
договор о целевом обучении	

-7-

ПОСТУПИ В УНИВЕРСИТЕТ ЗА 5 ШАГОВ

<h2>1 ВЫБЕРИ КОНКУРС</h2> <ul style="list-style-type: none"> Общий (для всех); Целевой (договор о целевом обучении); Платный (за счет средств физ/юр лиц); Особая квота (отдельные категории поступающих в соответствии с действующим законодательством).  <p>Прием иностранных граждан</p>	<h2>3 СЛЕДИ ЗА КОНКУРСНОЙ СИТУАЦИЕЙ</h2> <p>Посмотреть ход приема заявлений в режиме онлайн (реального времени) можно в разделе плана приема. Там же доступны список абитуриентов по убыванию баллов, расписание вступительных испытаний (если они предусмотрены), описание специальности и результаты конкурсного отбора (после его проведения) по каждой специальности.</p> <p>Для удобной работы и просмотра персонализированных сведений можно воспользоваться Личным кабинетом.</p>				
<h2>2 ПОДАЙ ЗАЯВЛЕНИЕ НА УЧАСТИЕ В КОНКУРСЕ</h2> <p>Выбери один из способов:</p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="71 630 371 693"> <h3>1 В УНИВЕРСИТЕТЕ</h3> <p>аудитория 3316</p> </td> <td data-bbox="371 630 742 693"> <h3>3 ПО ПОЧТЕ</h3> <p>Воспользуйся операторами почтовой связи</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="71 714 371 829"> <h3>2 НА «ГОСУСЛУГАХ»*</h3> <p>Необходима регистрация на портале «Госуслуги» *только для поступающих на программы бакалавриата и специалитета</p> </td> <td data-bbox="371 714 742 829"> <h3>4 ОНЛАЙН</h3> <p>Электронное заявление через личный кабинет на сайте университета</p> </td> </tr> </table>	<h3>1 В УНИВЕРСИТЕТЕ</h3> <p>аудитория 3316</p>	<h3>3 ПО ПОЧТЕ</h3> <p>Воспользуйся операторами почтовой связи</p>	<h3>2 НА «ГОСУСЛУГАХ»*</h3> <p>Необходима регистрация на портале «Госуслуги» *только для поступающих на программы бакалавриата и специалитета</p>	<h3>4 ОНЛАЙН</h3> <p>Электронное заявление через личный кабинет на сайте университета</p>	<h2>4 ЗАЧИСЛЕНИЕ</h2> <p>Зачисление осуществляется в несколько этапов (волн). Чтобы быть зачисленным в вуз, необходимо предварительно подать оригинал документа об образовании и подписать согласие о зачислении (при поступлении на бюджетную основу)/подписать согласие на зачисление и заключить договор о платном обучении (при поступлении на платную основу).</p>
<h3>1 В УНИВЕРСИТЕТЕ</h3> <p>аудитория 3316</p>	<h3>3 ПО ПОЧТЕ</h3> <p>Воспользуйся операторами почтовой связи</p>				
<h3>2 НА «ГОСУСЛУГАХ»*</h3> <p>Необходима регистрация на портале «Госуслуги» *только для поступающих на программы бакалавриата и специалитета</p>	<h3>4 ОНЛАЙН</h3> <p>Электронное заявление через личный кабинет на сайте университета</p>				
<h2>5 ПОСЕТИТЬ ДЕНЬ ПЕРВОКУРСНИКА</h2> <p>Этот день пройдет в конце августа. Расписание групп, место и время появятся в вашем личном кабинете. На Дне первокурсника вы познакомитесь со своими одногруппниками, получите зачетку и студенческий билет.</p>					

СПРАВКА ЗА ТРИ ДНЯ: КАК РАБОТАЕТ МФЦ

Уже два года в университете работает единый общеуниверситетский многофункциональный центр предоставления административных услуг. МФЦ работает в режиме «одного окна», что позволяет получать административные вопросы, не тратя время на поиск кабинетов и руководителей.



Михаил Тугаев, проректор



ЗАКАЗАТЬ ДОКУМЕНТЫ МОЖНО

- через сайт университета;
- направив письмо на почту spravka@miit.ru;
- обратившись лично в МФЦ РУТ(МИИТ) понедельник-пятница 8:00-20:00, аудитория 1224;
- по телефону 8-915-242-20-47

ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫЕ УСЛУГИ



- консультирование по кадровым вопросам;
- выдача бланков заявлений;
- предоставление информации о вакансиях;
- прием листов нетрудоспособности;
- выдача справок и копий документов;
- заверение копий документов;
- консультирование обучающихся.

НЕ БОЛЕЕ 3 ДНЕЙ
срок предоставления услуг заказчику

ЭЛЕКТРОННАЯ ПОЧТА

самый частый способ подачи обращений

МФЦ

50

человек обслуживается в день

ЧАСТО ЗАДАВАЕМЫЕ ВОПРОСЫ

Мы собрали самые популярные вопросы о поступлении. Отвечает ответственный секретарь Приемной комиссии РУТ (МИИТ) Максим Бегичев.

Где я могу посмотреть перечень специальностей и направлений подготовки, по которым осуществляется набор?

На сайте университета в разделе «Поступление – План приема, рейтинг».



Предоставляет ли вуз скидки на обучение?

При поступлении по некоторым направлениям подготовки и в зависимости от среднего балла ЕГЭ/диплома о предыдущем образовании будет предоставляться скидка на обучение: до 25% на бакалавриате и специалитете, до 16,5% в магистратуре. Подробности – на сайте и в Приемной комиссии университета.

Есть ли в РУТ (МИИТ) Военная кафедра, и предоставляется ли юношам отсрочка от службы в армии?

Да, отсрочка от службы в армии предоставляется юношам, поступившим на очную форму обучения (если правом на отсрочку не воспользовались ранее, например во время обучения в колледже).

В университете действует Военный учебный центр, где проводится обучение студентов по трем военно-учетным специальностям, по программам военной подготовки сержантов (старшин) запаса и солдат (матросов) запаса.

Зачисление на обучение в военный учебный центр осуществляется по итогам конкурсного отбора на втором курсе, на военную подготовку отводится 2 учебных года.



Куда я могу обратиться, если у меня еще возникнут вопросы по поступлению?

Получить консультацию по поступлению можно по тел. +7 (495) 260-23-32 (Контакт-центр Приемной комиссии) или по почте pk_miit@mail.ru

Помимо этого, можно задать вопрос в нашем сообществе во ВКонтакте:



Роман Волков, первый проректор

РАЗРАБОТАЙ СИСТЕМУ НАВИГАЦИИ УНИВЕРСИТЕТА

Университет остро нуждается в навигационной системе – это вам подтвердит любой первокурсник, не раз запутавшийся в переходах между корпусами. В каком виде это будет реализовано и как студенты могут принять в этом участие, нам рассказал первый проректор Роман Волков.

Идея обновить навигационную систему была выдвинута со стороны студенческого сообщества на форуме GROW UP в апреле этого года, а руководство РУТ ее с готовностью поддержало.

Планируется создание общей схемы, в которой будет учтена каждая точка кластера. Навигация будет разрабатываться максимально подробно: нажав на каждый корпус, можно будет провалиться в глубину и увидеть детали.

Обновление системы будет состоять из трех блоков. Первый – это физическая навигация в виде единых информационных табличек, указателей на стенах. Группа активистов университета будет проводить конкурсы среди студентов, искать ребят, которые смогут разработать дизайн, стилистику. Комиссия затем выберет лучшие предложения. Второй блок – виртуальная

навигация. По мнению Романа Вячеславовича, это могут быть ознакомительные планшеты с электронными схемами, как в торговых центрах. Третий блок тоже айтишный: сделать мобильное приложение или аналогично удобный ресурс, чтобы можно было скачать его и проложить маршрут из точки «А» в точку «Б». При этом в системе навигации будут учитываться и те корпуса, которые сейчас реконструируются и проектируются, а также историческая территория университета.

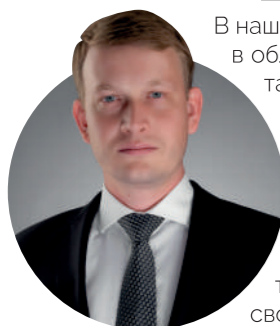
К разработке проекта приступят в ближайшее время. И у студентов есть реальная возможность попасть в историю университета, поучаствовав в создании такого важного и полезного проекта, который будет существовать будущие десятилетия. Следите за новостями!

ЧЕМ ВЕСНА В РУТ КРАСНА: ОБЗОР СОБЫТИЙ

Весна в Российском университете транспорта – период самых ярких мероприятий. Конкурс красоты, фестиваль творчества, чемпионат по бизнес-кейсам, туристический слет и настоящий бал – «Инженер транспорта» разузнал подробности прошедших мероприятий от самих участников.

Михаил Клёнов,
проректор

“



В нашем университете проводится большое количество мероприятий по разным направлениям в области молодежной политики. Все мероприятия утверждены рабочей программой воспитания и внесены в календарный план университета. Большая часть мероприятий направлена на патриотическое воспитание обучающихся, развитие творческих способностей, вовлечение в волонтерские акции, участие в просветительских проектах. Главный наш принцип: мероприятия должны давать студенту положительный заряд эмоций, способствовать развитию его компетенций и навыков. Практически все мероприятия были придуманы самими обучающимися, нашли поддержку у руководства университета и сегодня пользуются популярностью у студентов. И это тоже большой плюс, когда у каждого студента есть возможность реализовать свой проект в области молодежной политики у себя в университете.

GROWUP 3: ОБРЕСТИ ЗНАКОМСТВА, НАБРАТЬСЯ СКИЛЛОВ И НАСЛАДИТЬСЯ МОМЕНТОМ



Это выездное образовательное мероприятие, в рамках которого студенты нашего университета могут напрямую повлиять на повышение качества образования в вузе, повысить свои навыки социального проектирования и прослушать полезные лекции и мастер-классы. Проекты, представленные ребятами на GrowUp, начинают свою реализацию на этапе защиты, а заканчиваются уже в стенах университета.

В этом году форум проходил в обновленном формате: студенты, прошедшие отбор, реализовывали свои идеи вместе с руководством университета. Во время выезда участники могли поговорить в формате «без галстука» со всеми проректорами.

«МИСС И МИСТЕР УНИВЕРСИТЕТ»: НАУЧИТЬСЯ ХОДИТЬ, ВЫЙТИ ИЗ ЗОНЫ КОМФОРТА И ПОЛУЧИТЬ ЦЕЛЫЙ СПЕКТР ВПЕЧАТЛЕНИЙ



Самый важный для многих студентов – парный конкурс. Каждый институт или академию представляли парень и девушка, прошедшие отбор. Участников ждали испытания, раскрывающие их потенциал с разных сторон: интеллектуальный и спортивный этапы, визитки вместе с парным и сольным дефиле на главной сцене Дворца культуры, фотоконкурс и творческие номера. Титулы победителей конкурса забрали **Изабель Загайнова** (ИТТСУ) и **Сергей Кулиш** (ИПСС).

Сергей Кулиш,
Мистер университет – 2022



Эмоции от конкурса – самые яркие. «Мисс и мистер», кажется, навсегда отпечатался у меня в памяти. Победу было трудно предсказать: все ребята достойно держались и составляли конкуренцию до самого финального дефиле.

На подготовку у меня ушел месяц. Нас учили ходить: как выяснилось, всю жизнь мы делали это неправильно. (Смеется, – Прим, ред.). Самой сложной частью конкурса для меня оказалось спортивное соревнование – я выступал с травмой. За месяц подготовки мы с ребятами очень сплотились, стали буквально единым целым. Все были сконцентрированы на победе, но вражды или агрессивного соперничества я не наблюдал. С некоторыми участниками до сих пор хорошо общаюсь.

Изабель Загайнова,
Мисс университет – 2022

Участие в конкурсе для меня стало настоящим выходом из зоны комфорта и принесло целый спектр впечатлений. Время пролетело очень быстро. От каждого выхода на сцену я получала столько удовольствия, что хотелось плакать от счастья. Подготовка была насыщенная, за месяц мы проделали колоссальную работу. Наверное, главной сложностью было создание образов: пилили, шили, красили, сочетали несочетаемое. А победа стала для меня неожиданной. До сих пор не могу поверить в такой фееричный итог.



СТУДЕНЧЕСКАЯ ВЕСНА: ПОКРАСИТЬСЯ В СИНИЙ, ОТДАТЬ СВОИ ЭМОЦИИ И ПОЛУЧИТЬ ВЗАМЕН НОВЫЕ



**Маргарита Рассолова,
Гран-при фестиваля (вместе с Сабиной Ахадовой)**

Репетиции – огромная часть фестиваля. Все началось со сценария Полины Быкони и Ксюши Пантелеевой. Девочки из четырех историй создали одну, свою уникальную, которая прошла бы любой антиплагиат. (Смеется. – Прим. ред.). Мне не пришлось сильно вживаться в роль, ведь я отыгрывала саму себя. У ИЭФ был такой настрой: мы хотели «кайфануть» на сцене, а потом вернуть эмоции, которые выпустили в зал, но уже в тысячекратном размере. Мы очень сблизились, наслаждались временем вместе. Всю подготовку меня не покидало ощущение, что я в летнем лагере.

Да, это моя последняя весна в РУТ, и я очень счастлива, что, благодаря участию в фестивале, обрела такую крепкую и дружную семью. Спасибо всем за то, что их энергия и усилия создали не обычную постановку, а такое чудо. И спасибо моей напарнице Сабине за то, что она сделала наш номер наполненным и чувственным. Сабина стала символом нового поколения, а я – символом уходящего.

**Александр Тудовши,
актер команды ИУЦТ**



Ты репетируешь месяц, отдаешь силы, а потом 40 минут на сцене – и конец. И все это ради эмоций – отдать свои и получить новые. Лично я не ожидал, что наша команда займет первое место, думал только про тройку лидеров. Постановки всех институтов были сильные и на одном хорошем уровне.

Мне досталась роль Джина с небольшим количеством слов, а в итоговом сценарии их еще сильнее урезали. На репетиции я, собственно, и не ходил. (Смеется. – Прим. ред.). Шучу! Просто обычно репетиций было больше.

Мне сказали: «Саня, ты будешь синий», имея в виду мою кожу, а не внутренний мир. Я сразу согласился. В таком амплу я себя еще не пробовал. (Смеется. – Прим. ред.).

Сначала в планах было сделать мне синий парик с хвостиком из плавательной шапочки, но идея оказалась не очень. Первый раз меня красили минут 40, я высох, выступил и поехал домой. Потом отмывался всю ночь. Оказывается, сначала надо было кремом намазаться, чтоб смывалось проще.

Я первый раз радовался, что не буду выступать на гала-концерте, потому что такие «красительные махинации» – это тяжело. Но потом пришло сообщение от Татьяны Коноплевой: «Саша, ты нам нужен с ковром и синий». И меня снова красили полчаса, чтоб я вышел на сцену на полторы минуты. Вот что значит любимое дело. На сцене я – живой. Я вдохновляюсь ей, а потом перерабатываю это вдохновение в яркие эмоции.



Это одно из самых ожидаемых и масштабных творческих мероприятий в Российском университете транспорта. В этом году задачей ребят было поставить мюзикл. Каждый институт подготовил свою программу. Зрители и члены жюри увидели адаптации «Зверополя», «Вечеров на хуторе близ Диканьки», «Алладина», «Миража на улице Пикадилли», «Привидения» и других известных мюзиклов – и все это на сцене ДК буквально за несколько дней. Институт экономики и финансов объединил целых четыре фильма в одном сценарии. Их номер и получил Гран-при фестиваля. А победителями «Весны» стали ребята из ИУЦТ.

ВЕСЕННИЙ БАЛ: НАЙТИ КОСТЮМ ИЗ ПРОШЛОГО И ОКУНУТЬСЯ В АТМОСФЕРУ СТАРЫХ ФИЛЬМОВ



Со времен Наташи Ростовой и Евгения Онегина минуло долгих два века, канули в Лету обычаи, сословия и страны. Мир необратимо переменялся, но стоило открыться дверям блистательного зала «Петров», как волшебные шестеренки времени закрутились вспять, возвращая нас во времена дам, кавалеров, изящных реверансов и почтительных поклонов. Под аккомпанемент торжественной мелодии Чайковского десятки пар построились аккуратной колонной на полонез, первый в программе «Весеннего бала» танец. Впереди их ждали три часа вальсирований, баланс, променадных и теневых позиций, щедро украшенных комплиментами и манерами давно ушедшей эпохи.

**Маргарита Маркова,
ИЭФ**



Бал – это не только само мероприятие, но и длительная подготовка к нему. Многочисленные репетиции, знакомство с преподавателем и участниками, поиск платья, которое походило бы исторически, заучивание танцев и много другое. Танцевальные репетиции проходили каждую неделю после вечерних пар. Но какой бы я ни была уставшей, всегда хотелось бежать и в очередной раз повторять позиции и движения кадрили.

Как один из организаторов Весеннего бала могу сказать, что все, кто были задействованы в мероприятии: от фотографов до создателей декораций и фуршета – были погружены в него на все 110%. Хочется от всего сердца поблагодарить ребят за максимальную включенность в событие и создание приятной и легкой атмосферы.

Надеюсь попасть на следующий бал, когда буду учиться в магистратуре.

IEF CUP: СОЗДАТЬ ЧТО-ТО НОВОЕ И УНИКАЛЬНОЕ

Традиционный чемпионат по решению бизнес-кейсов в Институте экономики и финансов прошел в 11-й раз. Участникам необходимо было решить кейс по привлечению туристического интереса к компании ОАО «РЖД» при совершении поездок из центра на юг России. Как и в предыдущие годы, чемпионат проходил в двух секциях: русско- и англоязычной.

В этом году ряды участников пополнила команда ребят из Финляндии, которые стажировались от нашего университета. И по сложившейся традиции, помимо представителей разных институтов, за кубок боролись студенты РАНХиГС.

Победителем чемпионата в русскоязычном формате стала команда «Immortal», а в англоязычном – команда «SANAKO».



ТУРСЛЕТ-15: ГРЕТЬСЯ У КОСТРА, ПЕТЬ ПЕСНИ У КОСТРА И ВЕСТИ КОМАНДУ К ПОБЕДЕ – ТОЖЕ У КОСТРА

Вряд ли нужно объяснять, что такое студенческий туристический слет, но на всякий случай: это три дня вдали от города, где ребята в составе институтских команд укрощают дикую природу и команды соперников. В 2022 году Турслет отмечал юбилей, это и стало основной темой выезда. В этот раз впервые победу одержала команда Института управления и цифровых технологий.



Екатерина Фарафонова, капитан команды ИУЦТ

Если скажу, что эмоций море, то этого будет недостаточно! Это был мой третий Турслет, и его я точно буду помнить очень долго. Погода наконец-то была шикарная, атмосфера единства на полянке сделала это событие невероятным.

Не буду лукавить, мы с командой ставили своей целью победу и шли к ней со спорами, неудачами, но главное – вместе. Если ты чего-то действительно желаешь, оно обязательно сбудется.

Было всего две недели на подготовку, команда поехала обновленная, поэтому что-то давалось с трудом. Но мы всегда находили решение, а главное – все репетиции проходили с юмором и под музыку. У нас был гугл-документ с прописанными визиткой и творческим номером, который переписывался несколько раз, и мы даже до конца не знали, что будет в финале. А на последней странице документа было: «ИУЦТ, ИУЦТ, ИУЦТ! Все празднуют победу, все радуются, смеются, Катя плачет от счастья, а Вероника Заремба все еще смеется с песни «И до утра»». Как будто знали все заранее. (Смеется. – Прим. ред.)

Я была капитаном команды. Это очень интересный опыт, а главное – большая ответственность. Не скажу, было это легко или сложно, потому что на поляне стираются все грани, и вы – одна большая семья, которая должна обустроить лагерь, приготовить обед, да еще в спорте и творчестве победить. Я очень горжусь своей командой – то, чего мы достигли, мы действительно заслужили. Приятно осознавать, что ты принес победу институту после стольких лет. Верен кто своей мечте? ИУЦТ! ИУЦТ! ИУЦТ! Я верна прежде всего себе и своим студенческим мечтам.

ВМЕСТО ВЫВОДА

Выходя за рамки ответственности журналиста, хочу обратить внимание на то, что все эти студенческие мероприятия – не просто возможность занять себя чем-то вне учебы, а самая настоящая отдушина.

Я сама принимала участие в финале чемпионата по решению бизнес-кейсов в роли капитана команды. Мы – те самые «SANAKO», занявшие первое место в англоязычной секции. Это были две недели напряженной подготовки. Мы, наверное, обогатили кофейни вокруг «Менделеевской», потому что все встречи устраивали очно – для большей продуктивности. Это был очень даже тернистый путь, начавшийся со страха белого листа и полного непонимания того, что делать и с чего вообще начать, и закончившийся результатом, ради которого я собирала команду.

Самое важное в университетских мероприятиях для меня – ощущение результата. Когда я расту вместе с этапами конкурсов, становится не жалко потраченных сил и времени, хочется только снова начать работу над чем-то новым, чтобы взобраться на следующую вершину.

Материал подготовила
Мария ВЕЛИЧКО

ПРИНИМАЕМ ВСЕХ, КТО ЛЮБИТ ПЕТЬ



Академическая хоровая капелла РУТ – регулярный гость на сцене Кремля, «Крокус Сити» и других главных концертных площадок страны и Европы. Очередное выступление хора прошло в конце мая в Государственном Кремлевском дворце. Корреспондент «ИТ» встретился с руководителем и основателем хора Константином Костриковым и узнал, с чего началась его музыкальная карьера, как создавался хор и кто в нем поет.

Материал подготовила Алина ПАШИНА

Любовь к пению Константину Николаевичу передалась от семьи: «По линии моей матери все пели. А дедушка играл на гармошке, хотя и не имел специального образования. Первое, что я услышал от мамы, это песня «Подмосковные вечера». Я ее пытал: спой еще дальше, какой следующий куплет? И вот лет с трех-четырёх я и сам начал петь».

В девять лет Костю пригласили на смотр-фестиваль военной песни, а затем в музыкальную хоровую студию «Орленок» в Доме пионеров. Потом было Тульское музыкальное училище им. А.С.Даргомыжского, хоровое отделение и Московский институт культуры.

Свой хор Константин Николаевич создавал вместе с супругой Татьяной Ивановной на базе РГСУ. Людей брали практически с улицы – студентов и всех, кто любит петь: «Работали с ребятами по 26 часов в сутки. Мы создали мощный коллектив. Нами заинтересовалось Правительство РФ. Проехали практически всю Европу. Наши ноты стоят во всех европейских центральных библиотеках».

Девять лет назад хоровая капелла Костриковых переехала в МИИТ. Константин Николаевич вспоминает: от восторга сердце замерло, когда Борис Лёвин показал ему Зал торжеств и его акустику. С тех пор капелла обосновалась в стенах нашего университета.

В этом году хору исполняется 22 года. В репертуаре капеллы около 200 произведений

отечественной и мировой классики, а также собственные произведения и обработки. «Как-то я позвонил Александре Николаевне Пахмутовой с просьбой написать для нашего хора какое-нибудь произведение. Она ответила: «Зачем? Возьми мое любое произведение и сделай обработку, я тебе разрешаю». И мы взяли «Поклонимся великим тем годам», сделали обработку, потом она услышала, и ей очень понравилось», – рассказывает Константин Николаевич.

Основатель капеллы гордится тем, что хор помогает ребятам попасть на большую эстраду: «Приходит к нам девушка из Северной Осетии, говорит: «Я хочу петь». «А ты умеешь петь?» «Нет». «А давай попробуем». Начинает петь, оказывается, что у нее меццо-сопрано. И поступает она в Гнесинскую академию музыки на вокальное отделение. Сейчас она оперная певица. Еще девушка приходит в хор. Мы ее сажаем в альты. Она поступает в Московскую консерваторию на вокальное отделение. Сейчас она поет в различных оперных театрах. Приходит мальчишка, Михаил Ткалич, пел у нас в хоре, потом он стал служить в католической церкви. И мы с ним написали песню «Песнь России», он – текст, а мы с Татьяной Ивановной музыку. Хор дает толчок ребятам, которые потом выходят на эстраду, в большой мир музыки».

Капелла Костриковых многонациональная: в ней есть уроженцы Ганы, Кубы, Монголии, Армении.

В хоре поют представители разных профессиональных сфер: банкиры, работники Госдумы и Совета Федерации, врачи и педагоги, много медицинских работников, судьи, прокуроры. «Если ты человек, ты будешь у нас в хоре петь. Берем по человеческим качествам. Мы принимаем всех, кто любит петь», – отмечает Константин Николаевич.



Хоровая капелла
в Государственном Кремлевском дворце,
май 2022 года

БЕЗГРАНИЧНОЕ ОБУЧЕНИЕ

Материал подготовили Полина ГРАДОБИТОВА и Юлия ЛАКЕЕВА

География международных связей Российского университета транспорта весьма обширна: по итогам предыдущего года в РУТ обучалось 2065 студентов из 44 стран. Иностранные студенты показывают успехи.

В апреле они в восьмой раз стали победителями ежегодной Олимпиады по русскому языку для иностранных учащихся нефилологических вузов. В Олимпиаде приняли участие 10 вузов России и более 200 студентов. А иностранные слушатели Подготовительного факультета стали участниками открытого урока в ДК РУТ (МИИТ), где смогли проде-

монстрировать не только результаты своего обучения русскому языку, но и любовь и уважение к культуре нашей страны. Слушатели из 13 стран подготовили концертную программу, в которую вошли популярные и любимые в России песни и стихи известных русских поэтов.



Родригес Лопес Шабелли (Куба), слушатель подготовительного факультета

– Расскажи о своей родине и увлечениях.

– Я родилась и выросла на Кубе вместе с мамой и братом. В четыре года увлеклась пением – это настоящая страсть для меня. И теперь,

когда я приехала в Москву, я занимаюсь пением и выступаю на концертах. Мне очень нравится русская музыка, и я уже выучила несколько песен.

– Ты приехала из Кубы меньше полугода назад, расскажи, каким было твое первое знакомство с Россией?

– Я приехала зимой и впервые увидела снег. Это были новые чувства. Мне было интересно впервые спуститься в метро, ведь у нас на Кубе его нет. Мне очень нравится университет, и преподаватели хорошие. Думаю, что это замечательная страна, чтобы жить, изучать ее и дружить.

– Что все это время продолжает удивлять в Москве?

– Когда я прихожу в магазин. Иногда русские спрашивают: «Откуда вы приехали?». Я отвечаю, что с Кубы. Они всегда кричат «Viva Cuba!».



Яна Станкович (Сербия), слушатель подготовительного факультета

– Почему ты решила получить высшее образование в России?

– Я окончила юридический университет в Сербии. Но мне кажется, что уровень российского образования выше. Такой диплом дает больше возможностей для лучшего «завтра».

– Как проходит обучение языку?

– Я не учила русский язык до поступления в РУТ. Сейчас мы занимаемся на подготовительных семинарах. И я изучаю не только русский язык, но и

информатику, математику, экономику, обществознание и историю. Мне очень нравятся все предметы и преподаватели. Правда, очень переживаю перед экзаменами.

– Не секрет, что сербский и русский языки похожи друг на друга. Чувствуешь ли ты связь этих языков или наоборот – различия между ними?

– Думаю, что мне немного сложнее, чем может показаться. Легче – потому что сербский и русский орфоэпически похожи, я все понимаю. Сложнее – потому что есть много одинаковых слов, но с разным значением. Например, слово «трудно» в сербском языке значит «беременна».



Мирали Мирмахсудов (Узбекистан), студент 6 курса ИТТСУ

– На какой специальности ты учишься и почему выбрал транспортный вуз?

– Я учусь на специальности «Компьютерная безопасность». У меня дома все железнодорожники, с детства появился невероятный интерес именно к транспорту.

– Расскажи про поступление в РУТ – как это было и почему выбрал этот вуз.

– Я отучился в железнодорожном колледже и пошел работать на железную дорогу. Во время работы понял, что без высшего образования никак. Как раз в это время появилась возможность отправиться в Россию учиться по обмену. Скажем так, повышение



квалификации. У нас был отборочный тур, там участвовало очень много человек. Я успешно сдал экзамены и в 2016 году поступил в РУТ.

– Мирали, в нашем университете обучается много твоих соотечественников из Узбекистана. Расскажи, оказывают ли друг другу помощь иностранные студенты?

– Кратко о себе: я – негласный лидер, связующее звено между новенькими и старенькими. Каждый раз я встречаю новых студентов, помогаю им обустроиться в общежитии, познакомиться со всеми. 21 марта мы находим помещение и все вместе собираемся и отмечаем важный для нас праздник – Новруз.

– Что больше всего нравится в жизни в Москве?

– Праздники. А точнее, то, как люди ярко их отмечают. Вместе гуляют, поздравляют друг друга. Это безумно весело.



Ван Чаофань (Китай), студент 3 курса ИТТСУ

– Легко ли тебе учить русский язык?

– Я начал учить русский еще до того, как приехал в Россию. В жизни русский язык не очень сложный, но для учебы по специальности это тяжело.

Поэтому я сам заранее привез из Китая учебники, уделяю этому много времени после пар.

– Как ты поддерживаешь связь с родиной?

– Я буду оставаться в России все четыре года. В Китае сейчас очень строгий карантин, поэтому, к

сожалению, для китайцев нет возможности приехать домой. Но на помощь приходят видеозвонки и интернет.

– Что все это время продолжает удивлять в Москве?

– Русские сильно любят свою Родину. Очень круто слышать во время праздников, как все кричат: «За Россию! За Родину!».

– Какое у тебя любимое место Москве и почему?

– Раньше я часто ходил в Центральный музей Вооруженных Сил РФ. Там много оружия, танков, самолетов. Это помогает мне лучше понять историю, культуру, традиции России.

СПРАВОЧНО

В Центре изучения русского языка как иностранного (ЦИРКИ) разработана уникальная технология обучения русскому языку, которая позволяет иностранным студентам овладеть языком всего за один год. Также для иностранных студентов в университете предусмотрен специальный подготовительный факультет, где кроме русского языка студенты изучают предметы, соответствующи-

щие их дальнейшему профилю. Занятия в центре проходят с использованием самых современных учебных материалов и передовых образовательных технологий, с помощью которых слушатели в короткие сроки могут овладеть русским языком. В данный момент на подготовительном факультете обучаются более 90 человек.

ЕСТЬ ЛИ ЖИЗНЬ ПОСЛЕ РУТ?

Когда стоишь на пороге выпускного, оказывается, что сдавать сессии было не самым сложным периодом студенческой жизни. Куда труднее ответить себе на вопросы: как устроиться на первую работу, пойти ли учиться дальше и как жить за пределами блока общежития. «Инженер транспорта» попробовал создать «лайфхакер» для выпускников, который поможет принять правильное решение.

ЕСЛИ ХОЧЕШЬ ПРОДОЛЖАТЬ ОБУЧЕНИЕ...

...то стоит подумать о магистратуре. Часто молодые люди не понимают, стоит ли продолжать обучение, какое выбрать направление и чем отличаются формы обучения.



Разобраться помог **начальник учебно-методического управления РУТ (МИИТ) Андрей Пушкин**. Он считает, что поступление в магистратуру говорит о том, что вы либо намерены занять управленческую позицию, либо планируете связать карьеру с наукой, исследованиями или, как минимум, значительно повысить свою конкурентоспособность на рынке труда в будущем.

При этом стоит понимать: в течение двух или трех с половиной лет вам предстоит плотно учиться. «Это не та история, когда можно раз в месяц включаться, а потом переключаться на работу. Это ежедневная работа. При этом занятия у нас проходят вечером, так что у ребят есть возможность совмещать учебу с работой. Но очная магистратура – это все равно ежедневная учеба. Если вы выбираете заочную магистратуру, то вас раз в полгода вызывают на 3-4-недельный интенсив, когда вы прослушиваете лекции и сдаете экзамены», – рассказывает Андрей Игоревич. Так что и при заочной форме «схалачивать» не получится.

Чтобы поступить на магистратуру, вам нужно получить диплом и вместе с ним и другими документами прийти в приемную комиссию – она начинает работать 20 июня. Многие подают документы на 2-3 направления сразу – так больше шансов попасть на бюджет. В июле-августе проводятся вступительные испытания, в конце августа – зачисление в университет.

Можно ли сменить специальность, если вы отучились на бакалавриате? Можно, утверждает

Андрей Игоревич, строгой привязки нет. Но при этом имейте в виду, что сдавать экзамены в магистратуру после окончания бакалавриата вам придется уже по новому направлению – стоит хорошенько подготовиться.

Что может пригодиться, если вы решили идти в магистратуру? Главное, по версии Андрея Пушкина, – сознательность: «Когда делаете выбор в бакалавриате, этот выбор во многом определен внешними факторами: баллами ЕГЭ, советами родителей, выбором друзей. Окончив бакалавриат, вы уже имеете первый полноценный фундамент для создания карьеры. Второй кирпичик этого фундамента должен быть выбран более правильно и осознанно, чем первый. Вы должны понимать, зачем вам это надо».

Ценность магистратуры подчеркивает и **технический директор Сервисного центра «Электробус» Группы «ГАЗ» Александр Сенин**: «Магистратура – очень важная ступенька в обучении. Без определенных этапов образования просто невозможно занимать руководящие должности. Чтобы привести пример, мне далеко ходить не надо: я сам осознал необходимость углубленного обучения и в настоящий момент обучаюсь на магистратуре в Российском университете транспорта на кафедре «Электропоезда и локомотивы». Это обучение помогает мне достигать целей в моей карьере».



ЕСЛИ ПРИВЛЕКАЕТ НАУЧНО-ПЕДАГОГИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ...

...то весьма вероятно, что вам дорога в аспирантуру. Будете заниматься научно-исследовательской работой под началом научного руководителя и готовиться к защите кандидатской диссертации.



Сегодня университет нуждается в научно-педагогических кадрах, так считает **президент РУТ (МИИТ) Борис Лёвин**: «Кто сегодня был бы у нас кандидатом наук, а тем более доктором? Это тот, кому от 40 до 50 лет. Отнимаем 30 лет – время перестройки, когда молодежи идти в институт было «немодно». Ну не заработаешь здесь денег, тяжело было. Поэтому в аспирантуру не поступали, в институте не оставались».

В конце 1980-х годов, когда был дефицит научных кадров в транспортных вузах, Борис Алексеевич был одним из создателей Отраслевого центра подготовки научно-педагогических кадров высшей квалификации. Тогда проблема была успешно решена. И сейчас президент РУТ планирует повторить тот опыт: «Мы с аспирантурой этот проект обновляем, готовим. В этом году исполняется 30 лет Ассоциации вузов транспорта. Собираем всех ректоров, одним из обсуждаемых вопросов будет эффективное использование Отраслевого центра. Он заработает в более широком формате с точки зрения организации и подготовки научно-педагогических кадров для транспорта. Планируем, что в эту систему должны включиться все виды транспорта: и водный, и железнодорожный, и морской, и авиационный, и может даже автомобили. Думаю, что ректоры на это пойдут, они еще помнят то время, когда создавался центр, они как раз сами учились в аспирантуре».

Историю Отраслевого центра можно почитать здесь:



Научные кадры сегодня актуальны и востребованы как никогда – в период, когда перед страной в целом и научным сообществом, в частности, стоят такие стратегические задачи, как импортозамещение, обеспечение промышленной и продовольственной безопасности,

социально-экономической стабильности. «Все, что касается информационных технологий, новых видов транспорта, подвижного состава, новых материалов, технологий производства», – перечисляет востребованные специальности **начальник Отраслевого центра подготовки научно-педагогических кадров высшей квалификации Иван Федякин**.

В рамках проведенной этой весной проектно-аналитической сессии по вопросам аспирантуры были намечены три основных трека обучения в аспирантуре: подготовка будущих преподавателей университета, подготовка ученых, занимающихся фундаментальной наукой, и подготовка ученых, решающих прикладные научные задачи в интересах различных отраслей, компаний и организаций. Последнее направление может быть крайне интересным, в том числе с финансовой точки зрения. В этой сфере можно зарабатывать хорошие деньги.



Аспирант – это особая категория научного общества, уверена заместитель **начальника Отраслевого центра Виктория Кудрявцева**: «Аспирантура не входит в обязательную программу обучения. Люди, поступающие в аспирантуру, должны иметь склонность к научной работе. Это важно для любого университета и для нашего, в частности. Люди, которые приходят в науку, приносят новые идеи, расширяют области научных интересов, развивают страну – это прогресс технический, экономически, социальный. Аспирантура – это избранные люди, «кузница» будущей элиты общества».

При этом Виктория Давидтбеговна считает, что выбор в пользу науки – сложное решение, к которому нужно подходить очень взвешенно: «Часто мы видим, как люди, которые поступают в аспирантуру, со временем понимают, что это тяжело, уже не интересно, нет потенциала. Надо еще будучи студентом пытаться участвовать в исследовательских и экспериментальных работах, которые проводит кафедра, чтобы понять, хватает ли на научную деятельность сил, энергии и желания. Написание статьи и выступление на кафедральной конференции – еще не показатель того, что человек готов к написанию диссертации».



Проректор Александр Савин тоже считает, что наука нужна не всем: «Заниматься наукой важно не каждому. Даже исследовательской работой не всем нужно заниматься. Не все к этому предрасположены, имеют задатки. И задача университета – создать возможности для тех, кому это интересно.



Наличие «корочки» не является задачей и целью. Получить нужные компетенции только в стенах университета невозможно, нужно очень плотно взаимодействовать с реальным сектором экономики, чтобы получить практические компетенции, иначе тебе будет нечем поделиться со студентами.

Ученый – не тот, кто защитил диссертацию, а тот, кто проводит реальную научно-исследовательскую работу, то есть генерирует новые знания. А единица измерения полезности – рубль. Если ты ведешь исследовательскую деятельность по

хозяйственным договорам, с тобой заключают договоры на условиях рынка, твои компетенции рынком востребованы – это подтверждение того, что ты состоявшийся, компетентный и тебе есть, что передать студентам».

А еще нужно быть готовым к тому, что научно-исследовательская деятельность будет отнимать у вас много времени. Хотя написание диссертационной работы очень время- и энергозатратно, это не значит, что штудирование монографий, статей, работа в лабораториях и за компьютером будет вашей основной деятельностью ближайшие 3–4 года. Обязательно надо находить время на полноценный отдых, любимое хобби, встречи с близкими, друзьями, путешествия и уделять при этом хотя бы полчаса-час ежедневно своей научной работе. Такой work-life balance поможет не выгореть, но при этом все успеть в срок.

Заниматься наукой не только интересно, но и выгодно: государство поддерживает ученых, выделяет гранты. Университет тоже оказывает содействие молодым исследователям. Так, несколько месяцев назад было утверждено положение о выплатах молодым ученым РУТ (МИИТ).

СОВЕТЫ ОТ ПСИХОЛОГА ТАТЬЯНЫ СНЕГИРЕВОЙ

Про отдельное проживание

Смена жизненного этапа и адаптация, даже к чему-то хорошему, – всегда стресс. Окончание университета часто сопровождается переездом: из общежития или родительского дома. Переезд знаменует завершение длительного и очень важного жизненного этапа, а это не может не вызывать эмоций. В такой период важно иметь поддержку близких вам людей.

Стоит помнить, что период адаптации к новым условиям не будет вечным. Вы точно сможете привыкнуть и приспособиться, так же как это было с переездом в общежитие и началом учебы в университете.

Про первое собеседование

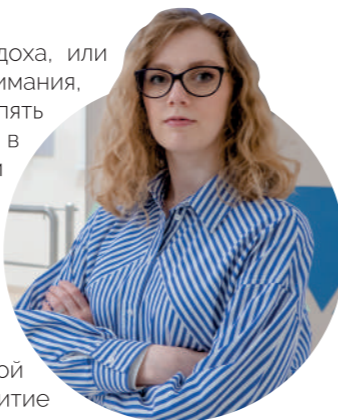
Собеседование всегда вызывает волнение, особенно, когда нет такого опыта. В этом случае самый лучший выход – поискать информацию о том, как оно обычно проходит, какие задают вопросы, какие вопросы вы можете задать рекрутеру. Таким образом можно снизить неопределенность и почувствовать себя более подготовленным.

Непосредственно перед собеседованием можно использовать дыхательные техники, например,

дыхание с удлинением выдоха, или техники переключения внимания, например, найти пять предметов одного цвета в помещении или перечислить все звуки, которые вы слышите, чтобы тревога не была чрезмерной.

Про карьеру

Это ваш большой жизненный проект – развитие карьеры, превращение в крутого, востребованного специалиста. На этом пути важно быть настойчивым и любознательным. Все время прирастать знаниями и навыками, учиться решать все более сложные задачи. И не сдаваться, когда сталкиваетесь с ошибками и неудачами. Нужно уметь учиться на этих ситуациях, извлекать из них опыт и принципы, которые помогут предотвращать такие ошибки в дальнейшем. Все люди ошибаются, и это не мешает достигать успеха!



ЕСЛИ ОКОНЧИЛИ УЧЕБУ И НЕ ПЛАНИРУЕТЕ ПРОДОЛЖАТЬ...

...то вас, скорее всего, ждет поиск работы. Специально для вас – подборка полезных советов от директора Центра карьеры Юлии Ерофеевой.

Как найти первую работу?

Верьте в себя: ковчег был построен любителем, профессионалы построили «Титаник». Первая работа – это всегда страх, что не справишься, что не понравится, что коллектив не примет, и много еще разных «что», из-за которых студенты откладывают свое первое трудоустройство и тянут до последнего.

Не бывает безвыходных ситуаций, не бывает нерешаемых конфликтов, главное – быть гибким, стараться сохранять стабильное эмоциональное состояние. Чтобы легче пережить этот момент, советуем прочитать биографические книги об известных личностях или посмотреть фильмы.

Как хорошо зарекомендовать себя на первой работе?

Проявляйте инициативу. Даже если ваши идеи и предложения кажутся бредовыми и наивными, их могут по достоинству оценить в коллективе.

В любой ситуации можно увидеть как хорошее, так и плохое: можно повесить на себя ярлык молодого и неопытного сотрудника, а можно стать специалистом, который принесет компании свежий взгляд и новые проекты.

Главные правила, которых необходимо придерживаться при выходе на работу:

- изучите структуру организации, первых лиц и ключевых игроков лучше, чтобы знать их в лицо;
- узнайте о корпоративной культуре и старайтесь ее придерживаться;

– старайтесь запомнить всех коллег по именам, так будет проще обратиться за помощью.

Как найти хорошую работу после бакалавриата?

Начать готовить плацдарм с первого курса. Проходите стажировки и программы развития компаний, даже если они не оплачиваются, вы получите главное – опыт. Посещайте мероприятия Центра карьеры, расширяйте нетворкинг, думайте не только о профессиональных навыках, делайте упор на развитие softskills. Не забывайте о лидерских программах, кейс-чемпионатах, грантовых конкурсах. Все это в дальнейшем можно красиво отразить в резюме и после окончания вуза выйти на рынок труда не только с дипломом и академическими знаниями, но и конкурентоспособным резюме, а главное – с навыками, которые можно получить только при практической деятельности, и пониманием, что вы умеете и любите делать.

Чем раньше вы осознаете, насколько это важно, тем большую базу наработаете для трудоустройства. И при таком раскладе вы будете выбирать работодателя, а не он вас.

Что делать, если не знаешь, кем хочешь работать после университета?

Если понимаете, что не за горами выпускной, а вы до сих пор не определились со сферой деятельности, советуем проанализировать свой опыт: сделайте анализ своей деятельности (например, в формате резюме), где подробно распишите все свои навыки и функционал. Далее важно задать себе главный вопрос: что из перечисленного нравится мне больше всего? Если навыков достаточно, сделать подборку вакансий со схожим функционалом.

Если не получается справиться самостоятельно, то можно смело обратиться в Центр карьеры, где карьерный коуч поможет вам с выстраиванием карьерного маршрута и будет опорой и поддержкой в этом нелегком вопросе.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Помните, что треть жизни уходит на работу, поэтому очень важно, чтобы это был именно ВАШ выбор. Иногда вы можете сменить маршрут, это нормально.

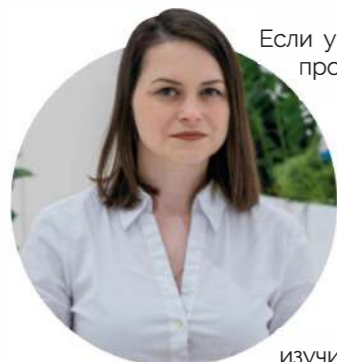
Научитесь замечать положительное: не каждая работа и не каждая ситуация на работе будут вас устраивать, но если научитесь во всем происходящем фокусироваться на плюсах, вы сможете увидеть огромные возможности.

Старайтесь поддерживать баланс между работой и жизнью: многие молодые специалисты полностью погружаются в работу и совсем забывают о других сферах жизни, что приводит к быстрому выгоранию и разочарованию в выборе работы. Находите вдохновение в увлечениях, спорте, близких людях, так вы добьетесь больших результатов в профессиональной сфере.

Материал подготовила
Алина ПАШИНА

КАК ВЫБРАТЬ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ МЕЧТЫ

Процесс выбора будущей профессии – долгий, но увлекательный. И начинать его нужно задолго до момента подачи документов в вуз. Об этом нам рассказала член Ассоциации карьерных консультантов, а по совместительству старший преподаватель кафедры «Экономика труда и управление человеческими ресурсами» Карина Фионова.



Если у вас есть еще несколько лет для выбора профессии, то я рекомендую воспользоваться профориентационными активностями, которые сейчас доступны для всех учеников школ:

- детские технопарки, где вы можете освоить азы различных профессий;
- субботы московского школьника, которые проводят преподаватели кафедр вузов Москвы;
- Дни без турникетов – проект с помощью экскурсий, мастер-классов и интерактивов знакомит с инновационными площадками города;
- экскурсии на производственные предприятия;
- посещение парков профессий.

Помогут будущим абитуриентам и образовательные агрегаторы, на которых можно изучить учебные заведения, сравнить их между собой, узнать больше о различных профессиях и даже сдать онлайн пробный ЕГЭ. Примеры сайтов, которые я советую:

Учеба.ру, Поступионлайн.ру, Навигаторпоступления.

Хорошо, когда подросток к окончанию школы уже знает, какую профессию хочет выбрать, когда думает о ней несколько лет и знает специфику своей будущей работы. Но так происходит не всегда. Чаще в выпускном классе школьники отталкиваются от наиболее реальных для себя ЕГЭ, и, уже исходя из них, выбирают, куда подавать документы. Иногда подобные комбинации вообще не позволяют поступить в вуз, поэтому, чтобы избежать потенциальных проблем, рекомендую использовать следующую схему.



ПРЕДМЕТЫ ЕГЭ

анализируем предметы, которые будем сдавать



СОБСТВЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

- оценка сильных и слабых сторон (знание иностранных языков, коммуникабельность и т.д.);
- оценка 360 градусов (спрашиваем о своих сильных сторонах окружение – родителей, учителей, тренера);
- профориентационное тестирование (самый простой и эффективный – «тест Климова»)



НАПРАВЛЕНИЯ ПОДГОТОВКИ В ВУЗАХ

изучаем, на какие направления можем поступить с нашими ЕГЭ и возможностями



РЫНОК ТРУДА

изучаем потенциальную профессию: востребованность, уровень заработной платы, требуемые навыки; самый простой способ – посмотреть профессию на hh.ru



ВЫБИРАЕМ ВУЗ

остановиться на выборе учебного заведения стоит отдельно, ведь как сделать выбор, о котором не пожалеешь, если 30 московских вузов учат на профессию твоей мечты? Предлагаю разработать для себя критерии выбора вуза. Они будут отличаться для каждого абитуриента, но помогут сориентироваться вам в многообразии учебных заведений. Воспользуйтесь моим чек-листом, чтобы выбрать нужные аспекты. Кроме этого стоит сходить на Дни открытых дверей нескольких учебных заведений, чтобы «подышать» тем самым воздухом будущей альма-матер.

«КАК ВЫБРАТЬ ВУЗ»

1. Определите регион, город, в котором должно находиться учебное заведение.
2. Убедитесь, что в нем есть выбранные направления обучения.
3. Проверьте наличие бюджетных мест.
4. Посмотрите средние баллы ЕГЭ за прошлый год, чтобы оценить свои шансы для поступления на бюджет.
5. Узнайте стоимость обучения за год. Если не пройдет на бюджет, обязательно заранее решите, где сможете учиться платно. Это будет считаться одной подачей документов.
6. Проверьте список ЕГЭ и вступительных, которые требуются для поступления на интересующие направления. В этом году по многим направлениям введен альтернативный экзамен.
7. Поинтересуйтесь студенческой жизнью вуза: творчеством, спортом, наукой, международными связями – возможностью получения двойного диплома и обучения за границей.

ЧЕК-ЛИСТ

ИНТЕРЕСНЫЕ ЦИФРЫ

Если будет полезно, поделюсь аналитикой по выбору абитуриентов прошлого года. Самой популярной профессией среди детей, поступающих в вуз, стала профессия:

1. программиста – 26%
2. врача – 16%
3. инженера – 11%
4. экономиста – 7%
5. учителя, военного или менеджера – по 5%
6. юриста и дизайнера – по 4%
7. филолога и журналиста – по 2%

Специалисты называют мир, в котором мы сейчас живем – BANI-мир – хрупким, беспокойным, нелинейным и непостижимым. В таком мире все очень быстро меняется, знания быстро устаревают, появляется много новых профессий.

Атлас профессий будущего (<https://new.atlas100.ru>) 8 лет назад в своем первом издании представил профессии, которые казались очень футуристичными. Сейчас уже многие из них – реальность.

Напоследок хочу напомнить, что какую бы профессию вы не выбрали, главным навыком, позволяющим быть успешным и востребованным на рынке труда, всегда будет умение учиться и осваивать новое.



Больше информации в блоге Карины.

НЕ ТОЛЬКО УЧЕБА: ЧЕМ ЖИВЕТ КАФЕДРА «ЭЛЕКТРОПОЕЗДА И ЛОКОМОТИВЫ»

Рубрика «Другой взгляд» создана, чтобы посмотреть на студентов и сотрудников Российского университета транспорта за пределами учебных аудиторий. В этот раз мы заглянем на кафедру «Электропоезда и локомотивы» Института транспортной техники и систем управления.



Дмитрий Назаров,
старший преподаватель кафедры
«Электропоезда и локомотивы»

«У нашей кафедры большой жизненный путь и богатая история, которая начинается в 1930 году и связана как с подготовкой высококвалифицированных инженеров, так и с выполнением научно-исследовательских работ. Кафедра не стоит на месте – развитие получают современные и востребованные направления: имитационное моделирование и прототипирование, прочностные механические расчеты, аэродинамика. И эти примеры – не голословны: наш коллектив принимал непосредственное участие в расчетах оборудования флагманских проектов. Например, скоростной электропоезд для Московского центрального кольца и его новая версия – беспилотный электропоезд по технологии GoA4.

У наших студентов много талантов, которые, на первый взгляд, не заметны: арт-дизайн, прототипирование, музыка. Не сразу думаешь об искусстве, видя инженера, привыкшего к строгим расчетам».

Черные дыры и 3D-электричка

«Я разрабатываю обучающий контент в виде интерактивных инструкций для студентов и работников железнодорожного транспорта с применением технологий 3D-моделирования и программ для создания flash-презентаций с интерактивными кнопками. Иногда вдохновляюсь космосом и делаю космические объекты (черные дыры, планеты, звезды), но это в свободное время. Я выбрал такое хобби еще в 2018 году, получая среднее профессиональное образование по специальности «Техническая эксплуатация подвижного состава». Задача была – работать в 3D-редакторе и создать анимированный разбор узлов электроаппаратов, а затем импортировать flash-программу для создания интерактивной инструкции.

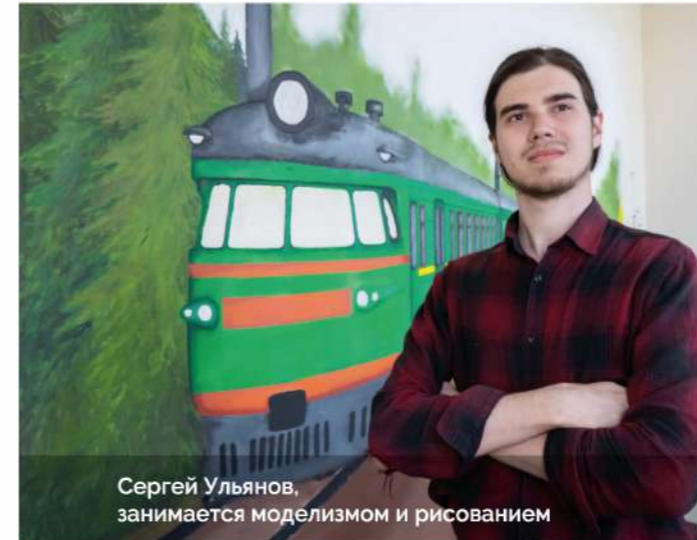
Мое хобби постоянно совершенствуется мои навыки, я осваиваю более углубленные функции 3D-редактора и лучше понимаю конструкцию подвижного состава, когда сам ее разрабатываю и получаю симпатии зрителей на YouTube, которые по моим материалам готовятся к экзаменам или зачетам. Сейчас я учусь на инженера путей сообщения, и мое хобби напрямую связано с этим. Поэтому материалы,



Андрей Кириллов,
занимается 3D-моделированием

которые я получаю в университете, полезны для меня. Очень горжусь одной своей работой: 3D-модель электропоезда, его можно не только детально рассмотреть, но и «подлезть» под него, чтобы разобраться с конструкцией. После 3D-пакета я импортировал ее в flash-редактор в виде заранее «запеченных» анимаций, где создал уже интерактивную презентацию, с которой можно взаимодействовать, нажимая на доступные

графические кнопки. Например, берем любой узел в сборке, нажатием кнопки он разбирается на составные части. Получаем полный вид всех деталей, отдельно можно прописать анимации вращения каждой детали, чтобы еще лучше разобрать конструкцию, а еще можно добавить теоретический материал. Можно создать виртуальную экскурсию, имитировать движение поезда, крушение, торможение, трогание или переключение видов и вообще все, на что фантазия способна.



Сергей Ульянов,
занимается моделизмом и рисованием

«Мое основное хобби – моделизм, постройка моделей в масштабе. Чаще всего масштаб 1:87 или 1:43. Процесс включает в себя множество этапов: от раскройки материала до покраски и добавления эффектов. Часто применяю 3D-печать. Обычно это выглядит так: беру чертеж в электронном формате, перечерчиваю в нужном масштабе в программе, строю трехмерную разъемную модель. Потом либо 3D-печать, либо составление развертки для переноса на листовую пластик. Затем сборка, первичная покраска и нанесение эффектов – чтобы модель не выглядела игрушкой, а имела следы эксплуатации, коррозии, потертости, которые так или иначе возникают при работе реального прототипа. Полностью процесс занимает от двух недель до нескольких месяцев.

Из этого вытекает мое второе хобби – рисование. Моделизм всегда требует постройки чертежей, выкроек, эскизов. Да и сама роспись в масштабе зависит от мастерства. Поэтому создаваемые на бумаге образы чаще всего перерождаются в масштабные модели. По просьбе преподавателей кафедры нарисовал электропоезд на одной из стен на территории университета.

Это отдельная история. Электропоезд появился там фактически случайно. Как-то в ожидании очереди на защиту лабораторных работ я набросал на доске планировку электропоезда ЭР1, который тогда планировал строить в масштабе. Мой преподаватель Дмитрий Валерьевич Назаров заметил это и предложил изобразить электропоезд при входе на кафедру, который приветствовал бы студентов и преподавателей. Договорились с ним, я наметил контуры и начал работать. Правда, занимает это очень

Это новый электропоезд, найти информацию о котором довольно трудно. Конструкция будет более подробно раскрыта и доступна всем студентам. В 2022 году я уже приобрел усиленные скиллы владения 3D-программой.

Чувствую, что делаю что-то полезное для людей, для себя, и это не зря. Знаю, что смогу реализовать любую идею, которая придет мне в голову. Все шишки уже набил, дальше – только лучше».

На стыке искусства и инженерного дела

много времени, которого в период учебы крайне не хватает. Поэтому процесс идет не быстро. Но точно будет закончен в скором времени.

Учусь я на «Электрическом транспорте железных дорог». Хобби мотивирует учиться, чтобы делать рисунки и модели более совершенными, более близкими к прототипам. А создавая макеты, гораздо лучше запоминаешь устройство деталей и машин.

Хотя мой путь в модельном деле длится уже больше 10 лет, и я почти ко всему, что имею, пришел сам, я всегда рад делиться своими технологиями, навыками и наработками с заинтересованными людьми. Мечтаю найти команду единомышленников для создания в РУТ большого масштабного макета железной дороги».

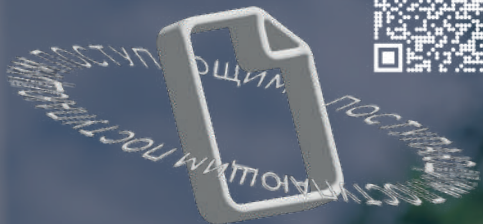


Модели, созданные Сергеем,
можно увидеть в Музее РУТ (МИИТ)

Как видите, потенциал ребят с ИТТСУ неисчерпаем. С одной стороны, такие хобби связаны с учебной деятельностью, а с другой – и сил вместе со временем занимают куда больше, еще и дополнительных навыков требуют. А вообще, главное – получать удовольствие от своих хобби и никогда не останавливаться перед трудностями, а совершенствоваться каждый день.

Материал подготовила
Мария ВЕЛИЧКО

ПОСТУПАЮЩИМ



ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПРИЕМНАЯ КОМИССИЯ

127055, г. Москва,
ул Новосущёвская,
д. 22, стр. 2
(главный учебный корпус №3,
3-й этаж, аудитория 3316)



pk@rut-miit.ru
+7 (495) 260-23-32

Время работы:
Пн-Пт: 09:30-16:30
Сб (вторая половина июня-первая
половина августа): 09.30-14.30
Сб (остальные даты): выходной

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ

