

Октябрь 2001 г. № 11

В этом выпуске:

- День первокурсника!
- МЖД
- Новости Воронежа
- Вагон-контейнеровоз
- Плакартный вагон
- А знаете ли Вы, что...

*С содержанием предыдущих
выпусков можно ознакомиться
в читальном зале библиотеки
колледжа.*

ПОБЕДИЛА ДРУЖБА - ПОБЕДИЛИ МЫ!

Недавно в студенческой жизни нашего любимого колледжа произошло знаменательное событие - **ДЕНЬ ПЕРВОКУРСНИКА**. И особенно радостным оно было для нас, студентов отделений 1707, 0606 и 0608. Около пяти лет студенты отделения 1707 стремились к этой победе, и вот это случилось. 12 октября 2001 года - **1-е место**.



Вот как это было. С самого начала репетиций мы решили, во что бы то ни стало выиграть, но сделать это оказалось нелегко, ведь у нас были очень сильные соперники. Мы репетировали номера изо дня в день, меняя некоторые моменты, чтобы они становились всё более интересными. Как всегда, нам помогали наш и друзья - выпускники колледжа и наши преподаватели, без которых мы не одержали бы победы.

Продолжение на стр. 2

ПОБЕДИЛА ДИВАНГА-ПОБЕДИЛИ МЫ

Продолжение
(Начало на стр. 1)

В этом году соревновались три команды - друзья в жизни, соперники на соревнованиях. У каждой команды была своя группа поддержки в зале. Зрители не скрывали своих эмоций, давая понять, что любимое отделение - лучшее.

Программу первокурсников оценивало жюри в составе: Любасова Ольга Ивановна, Пошченкова Нина Геннадьевна, Сенцова Ольга Вячеславовна и председатель жюри - Корнева Клавдия Михайловна.

Сюрпризом для всех стало то, что ведущими праздника были «приглашены» Даяна Скалли и Фокс Малдер, известные нам, как Коло-

дьяжная Юлия и Иваннищев Александр.



До начала концертной программы мы не были уверены в том, что займём первое место. После просмотра программы первокурсников и их победы к нам вернулась уверенность

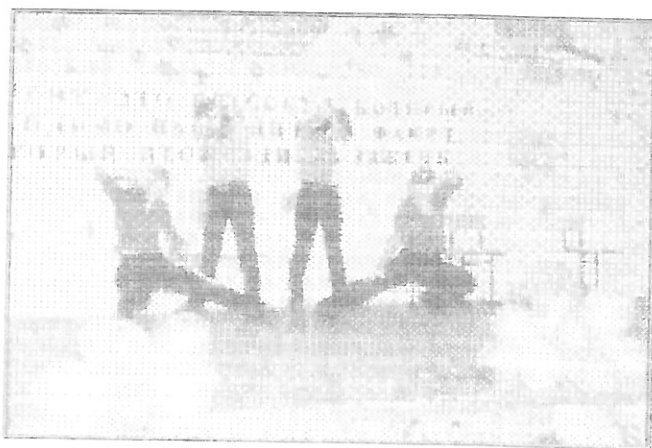
в том, что мы имеем право на призовое место.

Увидев программу старшекурсников других отделений, мы в полной мере осознали серьёзную конкуренцию с их стороны, которая была направлена на победу.

После подведения итогов зал взорвался шквалом аплодисментов, и мы поняли, что победа в наших руках. Первое место справедливо было присуждено двум командам, но одна десятая балла решает многое, и она была за командой отделений ВХ и СД.

Поздравляем всех студентов, принимавших участие в конкурсной программе.

Молодцы, ребята!



Статью подготовили студенты группы ВХ-33:
Мосина Наталья, Петрикова Галина, Романова Наталья.

art-news Воронеж



27 октября в малом зале кинотеатра «Юность» стартует международный акустический фестиваль «Арт-фронт. Музыка сопротивления». Это очередная акция музыкального проекта «Орфей», организаторы которого призывают к сопротивлению «пустой» попсовой культуре. В рамках «Арт-фронта» воронежские поклонники альтернативной музыки увидят и услышат выступления нашего земляка рок-барда Александра Непнящего, а также рокера из Казахстана Ермена Анти (группа «Адаптация»), Николая Вдовиченко («Западный фронт») и Владимира Белканова («Белканов бенд»). В концерте примет участие и воронежская команда «Тропа». Начало мероприятия в 18.00.

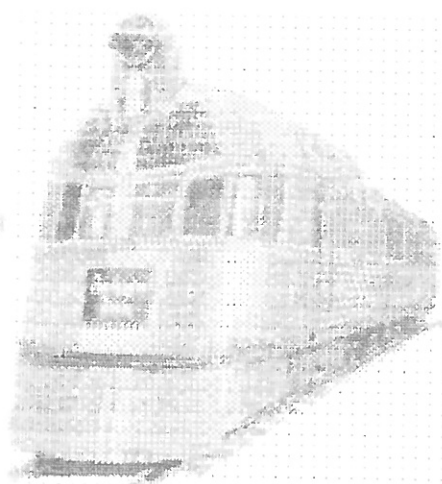


Не совсем обычная выставка предметов старины открылась в доме-музее имени Дурова. Называется она «Алкогольные напитки России». Воронежский собиратель Андрей Киланянц выставил на обозрение любопытные и весьма ценные экспонаты из своей личной коллекции: бутылки, пробки, этикетки и стаканы, выпускавшиеся на российских ликёроводочных заводах в 18-20 веках. Раньше на Руси пили горькую, как говорится ведрами. А точнее, частями ведра, поэтому и тару для питья выпускали соответствующую: 1/10 часть ведра называли штофом, 1/60-шкаликом, а 1/100-мерзавчиком. Удивительную коллекцию застольных предметов начал собирать еще отец Андрея Киланянца, Александр Сергеевич. Теперь она по праву считается одной из самых уникальных в России, поскольку содержит 25 тысяч наклеек и 2 тысячи пробок. Здесь представлены вещи мировой значимости. К примеру, штоф из синего стекла - штучная работа, два других из этой же серии хранятся в музеях Москвы. В старину горячительные напитки приобретали только состоятельные люди, поэтому каждый винодел или пивовар стремился обратить внимание на собственную марку напитка с помощью необычных и даже причудливых сосудов. А после 1917 года осталось всего два или три стандартных вида бутылки, а остальные можно увидеть только в частных коллекциях. Некоторые экспонаты коллекционера приобретали в антикварных магазинах, другие выменивали у таких же собирателей старины, третий случайно находили в старинных подвалах или на раскопках.



Театр кукол «Шут», открытие нового сезона, в котором намечалось на конец сентября, теперь сможет пригласить своих юных зрителей только в середине ноября. Дело в том, что из театра ушли ведущие актёры Елена и Георгий Новокрещеновы. Они приняли предложение Московского драматического театра. А поскольку на актёрах держался весь репертуар, сейчас руководство «Шута» в срочном порядке ищет им замену.

Мирские Железные Дороги



Еще три года назад лидеры ведущих стран Европы предложили создать транспортный коридор Европа – Белоруссия – Россия – Азия, то есть соединить скоростной железной дорогой Париж – Берлин – Рим и другие европейские столицы с Китаем, Сингапуром, Индией, Ираном и государствами Тихоокеанско-Азиатского региона. Судя по расчетам специалистов, доставка грузов по названным маршрутам обойдется дешевле от 5 до 10 долларов за тонну, нежели по традиционному морскому пути через Суэцкий канал.

Разумеется, для этого понадобится серьезная модернизация наших железных дорог, а для нее, в свою очередь, крупные капиталовложения.

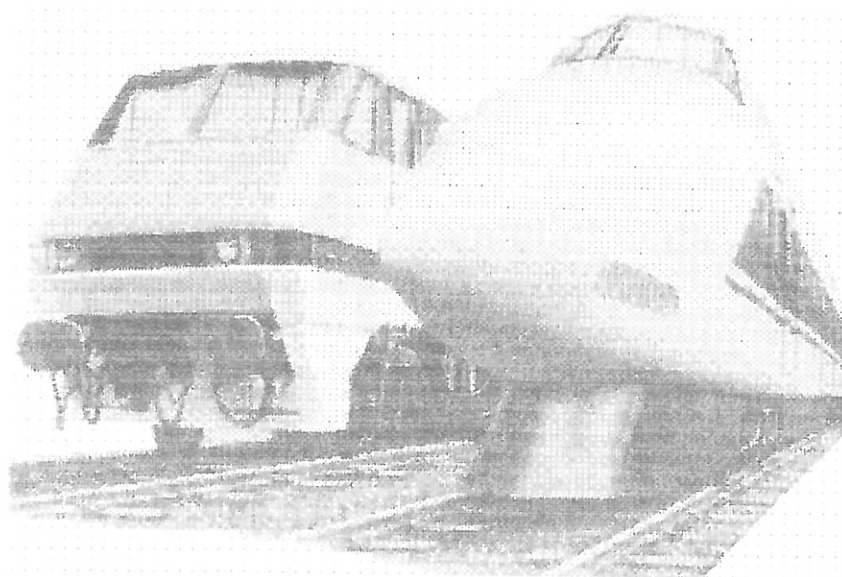
Технический потенциал странами в 2-2,5 раза по сравнению с морским транспортом. Расчетное время перевозок, к примеру железных дорог уже позволяет сократить сроки перевозок между европейскими и азиатскими, в направлении Германия – Китай может быть доведено до 12 суток для маршрутных контейнерных поездов, в то время как для смешанных железнодорожно-морских перевозок оно составляет 35 суток. Такое ускорение доставки грузов впечатляет, и эту возможность нужно использовать по максимуму.

С другой стороны, такие скорости (где-то 1000 километров за сутки) были достижимы и при паровой тяге.

Для снижения энергозатрат необходимо переходить на новые технологии. Всем высокоскоростным поездам присущ и такой серьезный недостаток. На японском «Хикари», французском «TGV», немецком «ICE», российском «Соколе» масса тары, приходящаяся на одного пассажира, составляет 750-900 килограммов. Такого наворота металла на «душу

населения» нет ни в одном транспортном средстве от трамвая до самолета.

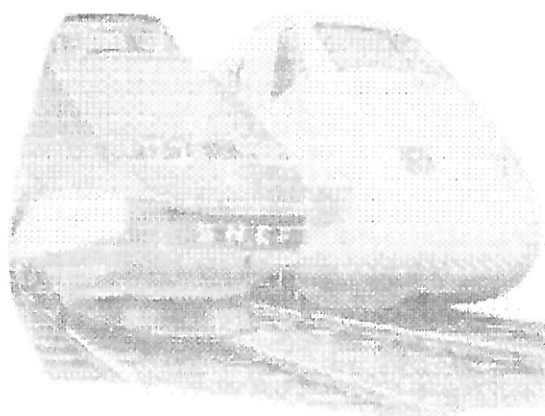
За последние 15-20 лет как альтернатива высокоскоростному транспорту были разработаны и испытаны транспортные системы на магнитной подушке. Заслуживает внимания системы «Transrapid-07» (Германия) и MLV-003 (Япония). Обе они рассчитаны на скорость движения до 400-500 километров в час. В России тоже разрабатывали транспорт на магнит



ном подвесе, но, как водится у нас, дело поручили организации, далекой от транспорта, специалисты которой выбрали тупиковое направление. Поэтому, следуя афоризму Ларошфуко «ничто так не кормит, как не решаемые проблемы», и получили «соответствующие» результаты.

Для немецкой и японской систем на магнитной подвеске общим является следующее: замена колеса как опоры и направления подвижного состава магнитным подвесом; переход от тяги, основанной на сцеплении «колесо – рельс», на тягу электромагнитным полем посредством линейных синхронных двигателей, уложенных вдоль путевого полотна, и отсутствие контактной сети. В результате исследований по изучению подвижного состава на магнитном подвесе можно сделать вывод, что массу тары на одного пассажира для «Transrapid-07» можно уменьшить до 450, а для MLV-003 – до 250 килограммов, что в 2-3 раза лучше, чем у высокоскоростных железнодорожных поездов.

Однако не стоит заблуждаться, что такие показатели достигнуты благодаря магнитному подвесу. Традиционное железнодорожное колесо пока дешевле, проще и надежнее и ему альтернативы нет. Колесу только нужно оставить функцию опоры и направления с рельсами. Другими словами, необходимо снять с колеса бремя тяги и передать эти обязанности линей-



ному синхронному двигателю. Снижение массы подвижного состава также получено в результате изменения принципа тяги. Более того, как утверждают специалисты, система «Transrapid-07» по сравнению с ICE расходует на 30 процентов меньше электроэнергии при сопоставимых скоростях движения. А это уже серьезно. Немецкие специалисты пришли к этому выводу в результате многолетних испытаний своего поезда на 34-километровом полигоне.

По проекту для скоростной трассы на магнитном подвесе Берлин – Гамбург тот же километр оценивается в 18,2 миллиона марок. Но если эту систему видоизменить,

отказавшись от магнитного подвеса, поставить ее на рельсы и использовать линейный синхронный двигатель как средство тяги, который, кстати, тоже можно упростить и удешевить, то мы можем получить на сегодняшний день самую дешевую скоростную транспортную систему по сравнению с действующими, и на этой основе строить скоростной коридор «Запад – Восток».

Возить по такому коридору можно и контейнерные маршрутные поезда, и пассажирские даже со спецвагонами для личных автомобилей в том же составе. Думается, что для многих путешественников это будет очень привлекательным.

Где такой коридор на Западе может иметь свое начало? Есть старинный город Гродно в Белоруссии, который имеет хорошую связь с Санкт-Петербургом, а соответственно, и с Северо-западом. Одна из первых железных дорог в России была построена от Санкт-Петербурга до Варшавы через Гродно. От Гродно недалеко и до Калининграда, так что можно будет соединить скоростным коридором самый западный морской порт России с дальневосточными.

Материал подготовил
Сукочев А.С.

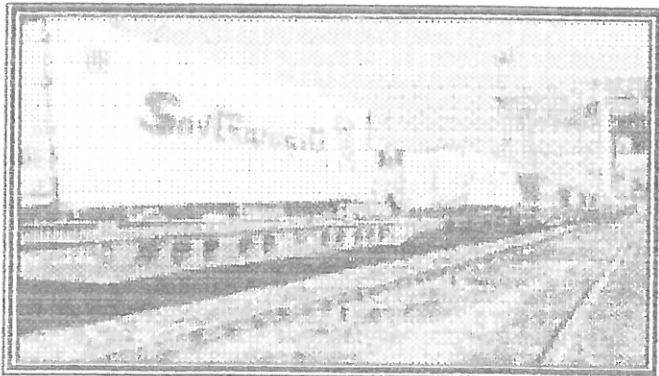
ВАГОНЫ-КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ

Позволят перевозить быстро и дешево скоропортящиеся продукты по Транссибу из Европы в Азию и обратно.

Структура и объемы перевозок скоропортящейся продукции сегодня требуют новых транспортных средств. Существующий парк изотермических вагонов, основу которого составляют пятивагонные рефрижераторные секции, предназначался для централизованной доставки крупных партий грузов. И потому в сегодняшних условиях использовать его становится накладно.

Одно из перспективных направлений – доставка «скоропорта» в рефрижераторных контейнерах. Но для их перевозки необходим специальный подвижной состав. За дело взялись брянские вагоностроители из ООО «БМЗ - вагон».

Выпуск вагонов – одно из первых производств, которое было организовано на Брянском машиностроительном заводе ныне открытом акционерном обществе с тем же названием. За 125 лет существования предприятия здесь выпускали самый разнообразный подвижной состав: начиная с открытых грузовых вагонов, платформ, пассажирских вагонов и снегоочистителей до цельнометаллических изотермических вагонов и рефрижераторных секций...



И вот теперь разрабатываются транспортные средства нового поколения. При достаточном финансировании уже в ближайшее время заводчане смогут предложить отечественным перевозчикам скоропортящихся грузов экономичный вагон – контейнеровоз оригинальной конструкции. Он позволяет перевозить на открытой площадке один 40 – футовый или два 20 – футовых рефрижераторных (или иных энергопотребляющих) контейнера в сопровождении охраны.

В вагоне имеются дизельно – служебное отделение и комфортные бытовые помещения на два три человека. Наиболее экономично будет его использование в сцепе с двумя универсальными или специализированными (снабженными электро магистралью) платформами. Их можно соединять подряд до десяти.

Автономность нового вагона – 20–30 суток, что удобно при доставке грузов на большие расстояния со скоростью до 140 километров в час. Причём в составе любого поезда. А габарит позволяет выходить и на железные дороги Европы, Китая с заменой тележек.

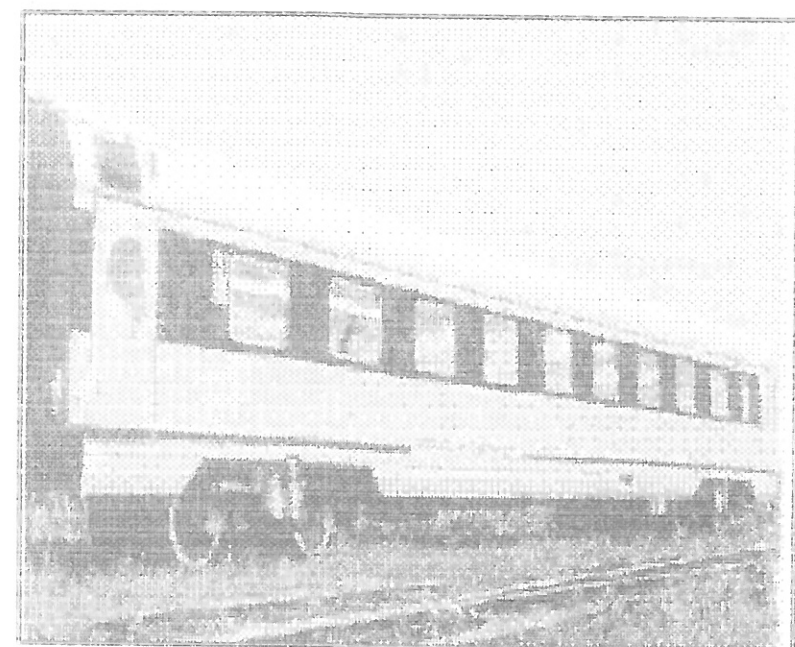
Ещё одна новинка из Брянска – автономный рефрижераторный вагон. Здесь также имеются дизель – генераторная установка, бытовые помещения для обслуживающей бригады. В грузовом помещении, рассчитанном на 28 тонн, можно охлаждать груз до минус 18 градусов. Эксплуатировать его можно как в одиночном варианте, так и в секционном – с двумя грузовыми изотермическими вагонами...

Плаккартный вагон заслужил "двойку"?

На наружной стенке пассажирского вагона рядом с эмблемой Российских дорог стоят два номера – трех – и пятизначные. Что они обозначают?

Первый говорит о принадлежности вагона к магистрали, на которой сформирован данный поезд. Все железные дороги России – их 17 – в МПС «закодированы» под своими номерами с 1-го по 97-й (некоторые – под несколькими, в зависимости от количества отделений). Октябрьская, например, имеет номера с 001-го по 007-й. Московская – с 017-го по 023-й. Юго-Восточная – 058-059.44-45. Южная, 61-62. Приволжская, 92-93. Восточно-Сибирская железные дороги.

Что касается пятизначного, то это заводской номер вагона, указывающий одновременно и его категорию. Так, номера СВ начинаются с нуля, скажем, 05665, купейные – с единицы, жесткие открытые (плаккартные) – с двойки.



межобластные – с тройки, багажные – с четверки, почтовые – с пятёрки, вагоны – рестораны – с шестёрки.

Опаздывая на посадку, уважаемые пассажиры, не перепутайте шифр магистрали и заводской номер вагона с его порядковым номером в составе!

