

Newspaper Clips

August 30, 2013

THE TIMES OF INDIA

To curb plagiarism, IIT-B students sign honour code

Yogita Rao, TNN | Aug 30, 2013, 04:55 AM IST

MUMBAI: In a first, the chemical engineering department of IIT-Bombay has asked its students to sign an honour code stating that they will not indulge in any kind of academic dishonesty during their stay in the institute. In western countries, it's a common practice for universities to ask students to sign an honour code.

Students will adhere to all principles of academic honesty and integrity and will not seek or give unauthorized help in tests, exams or assignments, states the code. They will not misrepresent, fabricate or falsify any idea/data/fact/source in their project submissions and any violation will lead to disciplinary action, it adds.

The one-and-a-half page code enlists dos and don'ts as well as penalties for violations. It also lays down rules for individual and group activities. In case of a group activity, all students involved in the group will be held responsible even if one member indulges in dishonesty.

Action against students will range from not being given any administrative post in the institute to refusal of the no-objection certificate for internships. Repeat offenders can face rustication or even expulsion.

A senior IIT-B professor said that all departments were taking measures to prevent plagiarism. "Currently, a software is used to detect plagiarism. Students' representatives are also planning to come up with their own code," said the professor.

The institute's student mentor programme also is devising its own honour code. "Students are participating in developing this code and it will be considered for academic purposes," said the professor. "There have been instances where severe action, such as rustication, was taken against erring students."

Dean of academic programmes Shiva Prasad said, "It (honour code) is a good initiative. Every department is free to introduce such measures. But only the institute's senate can decide if the honor code should be made binding across departments. A panel had suggested ways to ensure ethical practices in academic activities and these will be discussed in senate."

HT Mumbai

A first at IIT-B: Cancer-hit student gets BTech degree posthumously

As he walked into the Indian Institute of Technology-Bombay (IIT-B) earlier this month, Central Railway employee Siddarth Dhoke was overwhelmed by bittersweet memories of the day he saw his son, Akshay, enter its gates five years ago.

The locomotive driver had arrived from Nagpur to receive a BTech degree conferred posthumously upon Akshay – a first at the premier technical institute.

Akshay had enrolled for the five-year electrical engineering dual degree course with specialisation in microelectronics in 2008. However, Akshay, who had blood cancer, passed away last September, months after appearing for the seventh semester exam.

Towards the end of 2011, he had begun complaining of fever and pain in the joints and he was admitted to the campus hospital several times.

"He had taken the seventh semester exam despite being ill. He missed a few papers, though. He was diagnosed with blood cancer in December 2011," said his father.

Akshay, however, refused to give up without a fight. He was then moved to the Tata Memorial Cancer Hospital, where

he underwent a bone marrow transplant and chemotherapy sessions, said his mother, Sarbani. "Initially, he had shown some recovery."

Not only did Akshay have a streak of acing his academics – he had ranked 119 in IIT's joint entrance exam – but had also represented Nagpur in state-level cricket.

Abhay Karandikar, head of the department of electrical engineering, said Akshay had completed all requirements for the BTech degree.

"Dual degree students get BTech and MTech certificates after meeting all requirements of the five-year programme. Akshay appeared for the seventh semester exam and had got all credits required for a BTech by then. So, we decided to award his degree posthumously to honour his hard work and talent," Karandikar said.

With Akshay's concern for the poor in mind, his parents have instituted a trust in his name to help those who struggle to pay their fees. "He didn't apply for any scholarship he was eligible for, as he wanted the money to go to some other needy student," says Sarbani.

She says his friends had collected Rs5 lakh for his overseas treatment. Since it couldn't be used, the parents have deposited it in the trust.

Dainik Bhasker ND 30/08/2013 P-12

पुणे-मुंबई-अहमदाबाद व दिल्ली-चंडीगढ़-अमृतसर सेवशन पर हाईस्पीड ट्रेन चलाना व्यावहारिक, टेक्नोलॉजी भी मौजूद

बुलेट ट्रेन: कब चलेगी, कोई नहीं जानता



विजय दत्त
रेलवे बोर्ड के पूर्व सदस्य

vijaydutt@gmail.com

चीन ने 1.90 लाख करोड़ रुपए बुलेट ट्रेनों के लिए अलग रखे हैं। जैसे हमने 1.20 लाख करोड़ रुपए खाद्य सुरक्षा और 40 हजार करोड़ रुपए मनरेगा के लिए रखे हैं। फर्क यह है कि बुलेट ट्रेन पर निवेश से स्थायी फायदा होगा जबकि खाद्य सुरक्षा व मनरेगा जरूरी होने के बाद भी इनसे कोई रिटर्न नहीं मिलेगा।

भारत में कच्चे तेल के संसाधन सीमित हैं और हमारी जरूरत का लगभग 80 फीसदी कच्चा तेल हम आयात करते हैं। इससे चालू खाते और नतीजतन रुपए की कीमत पर असर पड़ता है। ऐसे में हमें टिकाऊ विकास के लिए बिजली से चलने वाली रेलवे प्रणाली के विकास पर ध्यान देना चाहिए। इसमें 250 से 300 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से चलने वाली ट्रेनों की बड़ी भूमिका है।

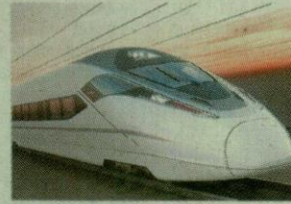
देश में ट्रेनों की मौजूदा अधिकतम रफ्तार 150 किलोमीटर प्रति घंटा है जबकि कई अन्य देशों में यह रफ्तार 200 किलोमीटर प्रति घंटे की है। फ्रांस, जापान, जर्मनी, चीन, ताईवान, स्पेन और दक्षिण कोरिया जैसे चुनिंदा देशों में ट्रेनें 280 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से चल रही हैं। इस संबंध में टेक्नोलॉजी की बात करें तो परंपरागत स्टील व्हील्स ऑन रेल्स और मैग्नेटिक लेविटेशन ये दो प्रकार की टेक्नोलॉजी मौजूद हैं। मैग्नेटिक लेविटेशन टेक्नोलॉजी का सबसे पहला उपयोग चीन में 2004 में शंघाई से शंघाई एयरपोर्ट के बीच किया गया था। जापान में भी शिंकांसेन लाइन बिजली की चुंबकीय शक्ति का इस्तेमाल करने वाली इस मैग्नेटिक लेविटेशन तकनीक पर आधारित है।

यूरोप में फ्रांस ने सबसे पहले 1981 में पैरिस से लिऑन के बीच हाईस्पीड रेल लाइन डाली। तब से फ्रांस के टीजीवी नेटवर्क ने लगातार विस्तार करते हुए 1840 किमी की हाई स्पीड रेल लाइन डाल दी है। इस नेटवर्क पर शुरू में ट्रेनें 270 प्रति घंटे की रफ्तार से दौड़ती थीं पर आज तो बहुत से हिस्सों में 300-320 प्रति घंटे की रफ्तार हासिल हो गई है। जापान ने तो 1964 में ही टोक्यो से ओसाका के बीच तेज रफ्तार की ट्रेन दौड़ा दी थी। आज शिंकांसेन नेटवर्क 7 कॉरिडोर में 2000 किमी

के ट्रेक पर बुलेट ट्रेनें दौड़ा रहा है, जो दुनिया में सबसे लंबा है। विकास की पटरी पर तेजी से दौड़ने के इच्छुक चीन ने अगस्त 2008 में ओलिंपिक खेलों के दौरान बीजिंग रेलवे स्टेशन और खेलों की जगह तिआनजिन के बीच बुलेट ट्रेन दौड़ाई थी और 70 मिनट का सफर 30 मिनट का रह गया था।

यह बीजिंग को शंघाई से जोड़ने वाले 1373 किलोमीटर ट्रेक का पहला हिस्सा था। 30 जून 2011 को यह ट्रेक खोला गया और 14 घंटे का सफर 5 घंटे में पूरा होने लगा। यह एक ही चरण में पूरी होने वाली दुनिया की सबसे लंबी रेलवे लाइन है, जिस पर 300 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से ट्रेनें दौड़ती हैं। चीन ने 1.90 लाख करोड़ रुपए बुलेट ट्रेनों के विकास के लिए अलग निकाल रखे हैं। ठीक वैसे ही जैसे हमने 1.30 लाख करोड़ रुपए खाद्य सुरक्षा और 40 हजार करोड़ रुपए मनरेगा के लिए निश्चित किए हैं। हालांकि बुलेट ट्रेनों के विकास से आर्थिक वृद्धि को गति मिलेगी और देश को इसका स्थायी फायदा मिलेगा। लेकिन खाद्य सुरक्षा व मनरेगा जैसी योजनाएं जरूरी होने पर भी इन पर निवेश का कोई रिटर्न नहीं मिलता।

भारतीय रेलवे ने दो तरफा नीति बनाई है। एक तो ट्रेनों की अधिकतम रफ्तार को 110-130 से बढ़ाकर 160-200 किमी प्रति घंटे करना और 250-350 किमी प्रति घंटे की रफ्तार के पैसेंजर कॉरिडोर का निर्माण। इस दिशा में छह कॉरिडोर की पहचान कर ली गई है। देश के लिए इसके तीन फायदे हैं। एक तो आर्थिक विकास की रफ्तार तेज होगी। फिर इससे कई उपनगरों का विकास होगा। लेकिन सबसे बड़ा फायदा यह होगा कि इससे महानगरों में आनेवाले प्रवासियों की बाढ़ पर रोक लगेगी। इसके लिए नेशनल हाई स्पीड रेल अथॉरिटी



बिल तैयार है। जहां तक देश में हाई स्पीड ट्रेनों के लिए टेक्नोलॉजी का सवाल है चीन, जापान, फ्रांस और हमारे अपने दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन में टेक्नोलॉजी और लोन ड्रोनॉ देने की पेशकश की है। हालांकि बेहतर होगा कि हम अपनी टेक्नोलॉजी का इस्तेमाल करें। इससे एक तो इसकी लागत घटेगी और हम इसे दक्षिण एशिया के अलावा अन्य देशों को नियात कर विदेशी मुद्रा भी कमा सकेंगे। फिर विदेशी टेक्नोलॉजी के लिए भी हम सौदेबाजी की स्थिति में होंगे। यदि अभी उन्होंने 70 करोड़ रुपए प्रति किलोमीटर का प्रस्ताव दिया है तो हमारे पास विकल्प होने पर हम उन्हें 50 करोड़ रुपए प्रति किलोमीटर तक लाने में सफल हो सकते हैं।

आईआईटी वाराणसी के मालवीय सेंटर फॉर लो कास्ट लिनियर मेट्रो सिस्टम में इस दिशा में शोध चल रहा है। इसी तरह रेलवे के रिसर्च डिजाइन एंड स्टैंडर्ड्स आर्गनाइजेशन (आरडीएसओ) और आईआईटी खड़गपुर के बीच भी शोध सहयोग का समझौता हुआ है। जिन कॉरिडोर की पहचान हुई है वे हैं दिल्ली-चंडीगढ़-अमृतसर, पुणे-मुंबई-अहमदाबाद, हैदराबाद-विजयवाड़ा, हावड़ा-हल्दिया, चेन्नई-वेंगलुरु-कोयंबटूर-एनाकुलम और दिल्ली-आगरा-

लखनऊ-वाराणसी-पटना। बाद में दो और रूट अहमदाबाद से द्वारका और राजकोट से जूनागढ़ भी जोड़े गए। इनमें से पुणे-मुंबई-अहमदाबाद कॉरिडोर का अध्ययन पूरा हो चुका है जबकि दिल्ली-आगरा-लखनऊ-वाराणसी-पटना के लिए अध्ययन चल रहा है। अध्ययन में पुणे-मुंबई-अहमदाबाद कॉरिडोर का निर्माण व्यावहारिक पाया गया है। ट्रेन की रफ्तार होगी 350 किमी प्रति घंटा। पुणे से मुंबई पहुंचने में इसे 40 मिनट लगेगी और 1 घंटा 52 मिनट में यह मुंबई से अहमदाबाद पहुंच जाएगी।

इस रेलवे लाइन की लागत 70 से 100 करोड़ रुपए प्रति किलोमीटर आएगी। इस तरह मुंबई-अहमदाबाद के 500 किमी के रूट पर 370 अरब रुपए खर्च होंगे। ट्रेन को फायदे में चलाने के लिए 5 रुपए प्रति किमी किराया लेना होगा। इस तरह दिल्ली से अमृतसर 450 किमी का किराया 2200 रुपए पड़ेगा। यह अमेरिका व चीन में लग रहे किराए के अनुरूप ही है। जानवरों व लोगों की आवाजाही का खतरा टालने के लिए भारत में हाईस्पीड ट्रेनों को पिलरों पर बनाए ऊंचे कॉरिडोर पर दौड़ाना उचित होगा। फ्रांस की टीजीवी ट्रेनों के कॉरिडोर पूरी तरह फेंसिंग में बंद हैं और किमी भी स्थान पर कोई सड़क उन्हें नहीं काटती।

जैसा कि पहले बताया गया है अध्ययन में पुणे-मुंबई-अहमदाबाद और नई दिल्ली-चंडीगढ़-अमृतसर सेक्शन पर हाईस्पीड ट्रेनों को चलाना व्यावहारिक पाया गया है। हमारे पास तकनीकी क्षमता भी महसूस है और विदेशी मदद भी हाजिर है पर बुलेट ट्रेन चलाने का कोई पता नहीं है। पिछले रेल बजट में घोषणा की उम्मीद थी जो पूरी नहीं हुई। हालांकि जब भी इसकी घोषणा होगी, पांच साल में ये ट्रेनें दौड़ने लगेगी।