

Знайомтесь: машинобудівний факультет інституту, який готує інженерів для ключової галузі науково-технічного прогресу!

За інженерні кадри

Газета видається з лютого 1981 року.

ОРГАН ПАРТКОМУ, РЕКТОРАТУ, ПРОФКОМІВ ТАКОМІТЕТУ КОМСОМОЛУ ВІННИЦЬКОГО ПОЛІТЕХНІЧНОГО ІНСТИТУТУ

Шлях і коп.

№ 10 (294)

П'ЯТНИЦЯ, 11 березня 1988 року.

Виходить раз на тиждень

Масштабні завдання, поставлені XXVII з'їздом партії по переходу народного господарства на рейки інтенсивного розвитку, можуть бути поставлені в один ряд з таким грандіозним перетворенням, як соціалістична індустріалізація, котра докорінно змінила всю нашу країну.

Що становить основу прогресу інтенсифікації народного господарства?

Насамперед — прискорення науково-технічного прогресу, створення й ши-

релів і хімії, автомобілі й автомобільне господарство, прикладної механіки й опору матеріалів. На кафедрах факультету працюють понад 160 співробітників, в тому числі, три доктори й сорок два кандидати технічних наук.

Головна турбота викладачів і співробітників в умовах перебудови — далі поліпшення навчально-виховного процесу. Для широкого використання в цьому процесі електронно-обчислювальних машин

30 заявок, підготували дві монографії, захищена одна докторська і дві кандидатські дисертації. 637 студентів теж займаються науковою роботою, ними зроблено 85 доповідей, на Всесоюзний і республіканський конкурси направлено 18 робіт, деякі з них нагороджені дипломами.

Прагнемо, щоб майбутній машинобудівник не став нудним технарем, обмеженим спецом, а був цікавою, всебічно розвинутою людиною. Студенти і працівники

І НАДІЙНІСТЬ, І ДОВГОВІЧНІСТЬ

Фундаментальні знання про міцність, необхідні сучасному інженеру-механіку, наші студенти набувають на кафедрі прикладної механіки й опору матеріалів.

В життєвому розумінні міцність — поняття досить широке. Говоримо про міцну сім'ю, міцне взуття, міцний матеріал, розуміючи під цим надійність, стійкість, довговічність.

Але, якщо мати на увазі механічну термінологію, то тут надійність і міцність — не одне й те ж. Надійність означає здатність виробу служити досить довго, не міняючи своїх заданих функцій. А міцність — це здатність сприймати службові навантаження, різні зовнішні сили, температури, електрополя, вологість і т. п. без руйнування.

Отже, основи знань про міцність подає кафедра прикладної механіки й опору матеріалів (на мові студентів — сопромата).

Людина починала вивчати міцність з навколишніх предметів у двох напрямках — в мікро- і макросвіті.

І якщо в мікросвіті вона проникла до найменших часток атома — електронів і нуклонів, то дорогою в макросвіт доводиться задумуватись над міцністю планет, галактик, Всесвіту. Спершу люди вчилися у природи, створюючи власні конструкції за аналогією з природними. І лише два останні століття є експериментальними в пізнанні міцності. Тільки з появою техніки почала розвиватись теорія матеріалів і споруд. Але вже на початку XX століття стало зрозумілим, що однієї механіки не під силу до кінця дослідити таке складне явище, як міцність. Це виявилось поси- льним для спільної праці фізиків, хіміків, технологів і математиків.

Пізнавши таємницю міцності, людина почала не тільки будувати надійніше, з найменшою кількістю аварій у машинах, механізмах, спорудах, а й зуміла проникнути в структуру матеріалу, знайти в ньому нові резерви. Варто сказати, що за минулі 50 років міцність

сталі, наприклад, виросла в десять разів.

Уміння розраховувати міцність з мінімальними запасами, спроектувати конструкцію мінімальної ваги перебуває в постійному протиріччі між надійністю і матеріаломісткістю. Якби сучасні літаки й ракети будувалися з тими ж запасами міцності, що, скажімо, древні єгипетські піраміди, то ці літаки й ракети так би й залишилися на землі поряд з тими пірамідами.

Світ перед студентами у цю прекрасну, цікаву науку відкриває наша кафедра. Вона бере активну участь в створенні новітніх теорій міцності, за допомогою яких вдається з'ясувати режими деформованості матеріалів зі складними властивостями, при яких вони не ушкоджуються.

В. ОГОРОДНИКОВ,
професор, доктор технічних наук, зав. кафедрою прикладної механіки й опору матеріалів.

ПРОФЕСІЯ — МАШИНОБУДІВНИК

роке впровадження в народне господарство ресурсозберігаючих технологій і нових видів техніки, структурна перебудова з метою випереджаючого розвитку галузей, що забезпечують науково-технічний прогрес, а також міжгалузеві й внутрігалузеві структурні зрушення на користь менш матеріало- і капіталомістких виробництв.

Жоден з перерахованих напрямків не може обійтись без машинобудування. Ось чому в цю галузь у нинішній п'ятирічці вкладається засобів майже вдвічі більше, ніж у попередній. Всього приріст продукції має бути одержаний за рахунок освоєння прогресивних видів машин і обладнання.

Але не треба забувати, що будь-який прогрес рухають люди, особливо люди вмілі, висококваліфіковані, одне слово, спеціалісти. Саме їх і готує для машинобудівних підприємств колектив машинобудівного факультету нашого інституту.

Це найстаріший факультет вузу. Перший випуск його вихованців відбувся в 1969 році. Була їх одна невеличка група, а сьогодні ми уже приймаємо в рік по двісті студентів. Всього на факультеті навчається без малого тисяча чоловік. Це фахівці таких спеціальностей, як «технологія машинобудування, металургія залізних верстатів й інструментів», «технологія роботизованого виробництва», «технологічне обладнання гнучких виробничих систем», «автомобілі й автомобільне господарство».

По мірі росту інституту змінюється, безперечно, також кількість і якість кафедр, що входять до складу факультету. Зараз їх у нас п'ять: технологія й автоматизація машинобудування, обладнання роботизованого виробництва, технологія конструкційних ма-



завпроваджується структура трьох рівнів: мікроЕОМ особистого користування, кафедральні обчислювальні центри, дисплейний клас обчислювального центру ВПІ. Елементна база — мікроЕОМ, Електроніка ДЗ-28, ДВК-2, машина ЕС 1055. Переваги саме цієї бази в тому, що на мікроЕОМ студенти вивчають програмування на рівні машинних команд; мікропроцесор ДЗ-28, ДВК-2 дозволяє програмування як в машинних мовах, так і на алгоритмічній мові «Бейсик», яка є перехідною для вивчення мови «Фортран», що на ній працює ЕС 1055 та інша техніка.

В університеті процесі широко використовуються технічні засоби навчання, викладання дисциплін ведеться з використанням інтенсивних методів.

Результати науково-дослідних робіт, виконаних на факультеті торік, характеризуються такими показниками — об'єм госпдогвірних робіт склав 980 тисяч карбованців, економічний ефект від їхнього впровадження у виробництво — 4 мільйони 293 тисячі карбованців, рівень ефективності — 4 з лишком карбованців на карбованець затрат. Характерно, що 800 тисяч карбованців у тому економічному ефекті — від впровадження винаходів. До речі, ми одержали чимало авторських свідоцтв на нові свої розробки, подали ще

факультету беруть активну участь у різних гуртках 'художньої самодіяльності і спортивних секціях. При інститутському клубі працюють два колективи, яким присвоєно звання народних (хор викладачів і співробітників, ансамбль народного танцю). Одним з кращих в інституті визнано гуртожиток машинобудівного факультету. Тут створені чудові умови для життя, навчання й відпочинку — затишні кімнати для занять, одна з найліпших ленінських кімнат, дискотека «Зодіак» (на обласному конкурсі його програма визнана за одну з кращих), клуби за інтересами.

Машинобудівний факультет — провідний в інституті зі спортивно-масової роботи серед студентів. Багато секцій. Якщо твоя охота — займайся самбо і дзюдо, вільною боротьбою, стрільбою з лука, кулевою стрільбою, легкою атлетикою, баскетболом, волейболом, гандболом, плаванням, настільним тенісом, лижами, альпінізмом, жіночим дзюдо тощо. Факультетські збірні з футболу, настільного тенісу, шахів, багатоборства ГПО, лижних гонок найсильніші не лише в інституті (не раз були переможцями міської спартакіади ДСТ «Буревісник»).

Б. ЛІЩИНСЬКИЙ,
декан машинобудівного факультету.

ДО ТАЄМНИЦЬ МЕТАЛУ

Ця кафедра народилась внаслідок злиття двох кафедр і називається нині кафедрою конструкційних матеріалів і хімії. Читаються тут загальні курси хімії, технології конструктивних матеріалів, матеріалознавства, а також спеціальні — теорії різання, проектування й виробництва заготовок. З науковців на кафедрі — один професор-доктор технічних наук і дев'ять кандидатів.

Студенти у нас виконують лабораторні роботи, навчаються обробці різних видів металу, з наступного року їм будуть уже присвоюватись робочі розряди. Під керівництвом кафедри студенти ведуть також науково-дослідну роботу. Серйозну, треба сказати, роботу. Для прикладу, студент Ю. М. Островський досліджував загартування сирового чавуну променем лазера, ця робота прийнята журналом АН СРСР «Хімія і фізика обробки матеріалів» до публікації. В журналі «Известия высших учебных заведений Минвуза СССР» опублікована стаття Т. В. Лобан, пропонується також стаття студентки Л. С. Тихончук.

На кафедрі відкрито аспірантуру за спеціальністю «Матеріалознавство в машинобудуванні». Три дисертації вже прийняті до захисту — серед них дисертація колишнього нашого студента Ю. Ю. Жигуча. Навчалися тут або нині вчаться випускники ВПІ А. Н. Семенов, І. О. Пахночій, Т. Ф. Архипова, Я. І. Корнійчук, А. Ю. Осадчук, А. В. Бондаренко. Завершують навчання в аспірантурі викладачі Е. П. Шиліна і В. В. Полонинчук.

Щороку кафедра публікує понад 20 друкованих робіт. За монографію «Зносостійкі відливи з комплексом легірованих білих чавунів» присуджена медаль Мінвузу УРСР. Роботи кафедри неодноразово експонувались на різних виставках.

Слід відзначити, що ми добре оснащуємось сучасним обладнанням і приладами. Таким, як плавильний агрегат з тиристорним генератором, електронний мікроскоп з приставкою для рент-



геноспектрального локального мікроаналізу, рентгенівська апаратура, високотемпературний мікроскоп, пристосований для визначення механічних властивостей при підвищених температурах, прилад для визначення теплопровідності матеріалів у широкому діапазоні температур, установка для контактного зварювання.

Звичайно, є і певні труднощі росту, але вони цілком подоланні і, якщо вам пощастить навчатись на машинобудівному факультеті, то ви й самі зможете взяти участь в поліпшенні нашої роботи — тут є до чого докласти здібності, вміння і руки. А кращі з кращих після закінчення ВПІ можуть залишитись на кафедрі, щоб продовжувати навчання в аспірантурі, готувати себе до наукової діяльності.

А. ЖУКОВ,
завідуючий кафедрою, професор.

ПРОЕКТУЄМО МАШИНИ

Велика увага на факультеті приділяється вивченню теорії механізмів і машин, їхніх деталей. Це потрібно для того, щоб озолотити загальними методами проектування машин більш сучасних, економічних і надійних.

Щоб спроектувати й виготовити сучасну машину, конструктор повинен ефективно використовувати найсучасніші досягнення вітчизняної і світової науки в галузі конструкційних матеріалів, прогресивної технології, обчислювальної тех-

ніки, а також професійну майстерність і знання в галузі машинобудування. В багатьох випадках розв'язання нового конструкторського завдання можливе тільки на рівні винаходу.

Для того, щоб стати інженером, здатним вирішувати завдання по проектуванню, виготовленню й впровадженню машин і механізмів, наші студенти на лек-

ціях, практичних і лабораторних заняттях вивчають теорію і методи проектування й дослідження машин і механізмів, знайомляться з передовим досвідом і досягненнями в галузі. Здобуті знання вони успішно застосовують в науково-дослідній роботі при виконанні курсових і дипломних проектів.

Досить часто розроблені

студентами рішення відзначаються не тільки професійною майстерністю, а й новизною. Так, минулого навчального року студент В. Мацик за виконані конструкторські розробки одержав авторське свідоцтво винахідника, а студенти Шевчук і Іванишин — позитивне рішення на видачу авторських свідоцтв.

Зараз перед машинобу-

дівниками така велика кількість завдань, яка потребує широкого розвою творчості. Ось чому з надією чекаємо ми нової студентської зміни. Адже саме їй розвивати далі науково-технічний прогрес у машинобудуванні.

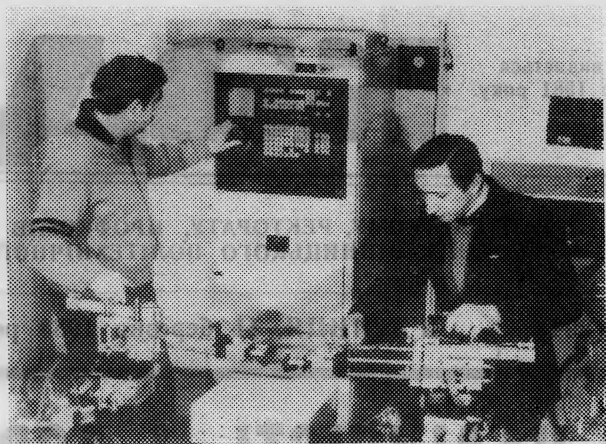
А. МОХНАТЮК,
доцент, кандидат технічних наук.

КАФЕДРА І ЇЇ ВИПУСКНИКИ

Спеціальність «металорізальні верстати й інструменти» — одна з головних, котрі визначають перехід народного господарства на нову сходинку розвитку техніки і технології. Випускники цієї спеціальності здобувають кваліфікацію інженера-механіка і направляються на підприємства з машинобудівним виробництвом, науково-дослідні інститути, конструкторські бюро. Доречно відзначити, що машинобудівне виробництво існує на заводах найрізноманітнішого профілю — і на верстатобудівних, і на радіотехнічних, і на автотракторних, і по випуску електронних машин. Таким чином, випускники нашої професії можуть знайти роботу практично на будь-якому підприємстві.

Сучасне машинобудування базується на застосуванні верстатів з числовим програмним управлінням, промислових роботів, автоматичних складів, транспортних візків з програмним управлінням, обчислювальної техніки, складного інструментального оснащення. Весь цей комплекс засобів автоматизації виробництва майбутній спеціаліст вивчає в стінах нашого інституту і на заводах під час занять і самостійної роботи. Для кожного студента є також можливість практичної роботи в кафедральних лабораторіях. Залежно від здібностей і вподобань, студент може в процесі навчання готувати себе або як конструктора, або як механіка по обладнанню й інструментах.

Слово «конструктор» виникло з латинської мови. Конструювати — означає створювати конструкції механізмів, машин з виконан-



ням їх проектів і розрахунків. Конструктор-машинобудівник — це спеціаліст, що знає порядок, способи і методи створення різноманітного машинобудівного обладнання, насамперед, металорізальних верстатів, інструментів, пристосувань. Для конструктора — ясний принцип взаємодії окремих частин сконструйованого виробу, його надійності. В роботі він покладається на засоби автоматизації проектування, перш за все, на використання ЕОМ, котра звільняє від виконання рутинної роботи.

Саме тому праці на ЕОМ ми приділяємо особливо багато уваги. Обираючи для себе конструкторський профіль, треба виразно бачити і розуміти багатогранність цієї роботи, яка повинна поєднувати водночас і технічне мислення, і просторову уяву, і винахідливість, і сміливість думки, і здатність підтримувати контакти з людьми. Всі ці якості, притаманні людині тією чи іншою мірою від народження, ми прагнемо розвинути в процесі навчання і вдосконалити в процесі практичної роботи.

Не менш захоплюючою є й професія механіка по обладнанню. Знаючи закони механіки й електроніки, можна добре розуміти процеси, що відбуваються в системах управління верстатами. Треба, окрім цього, володіти допитливістю, спостережливістю, навіть інтуїцією, щоб швидко знаходити неполадки в обладнанні, забезпечувати його безперебійну роботу.

Як же в одній спеціальності може поєднуватися так багато професійних знань? Справа в тому, що перекладом вищої освіти дала широкі права вузам змінювати програму підготовки спеціаліста у відповідності з потребами виробництва і, певною мірою, з урахуванням особистих нахилів студента, навчати його за індивідуальним планом.

І ще далеко не банальне питання: скільки ж заробляє інженер нашої спеціальності?

Все, звичайно, залежить від рівня підготовки у вузі і від трудової активності на виробництві. Але, якщо судити з практики наших випускників, то в межах 160 500 карбованців на місяць.

Якщо в тебе є справжні якості організатора виробництва, якщо ти не марнував часу в інститутських стінах, то твоє майбутнє забезпечене. Наші випускники, котрі були вдячними слухачами і сумлінними трудівниками під час навчання, стали зараз уже авторитетами, помітними на виробничій людській. Заступником директора виробничого об'єднання «Термінал» став А. Н. Довгалюк, начальником інструментального цеху електротехнічного заводу А. Н. Драк, начальником цеху виробничого об'єднання «Жовтень» С. В. Могира, доктором технічних наук Р. Д. Іскович-Лотоцький.

Кілька слів про саму кафедру. Зараз тут працює один доктор технічних наук, чотири кандидати, старші й молодші наукові співробітники — всього 30 чоловік, зайнятих викладанням, обслуговуванням учбового процесу, виконанням наукових досліджень на замовлення підприємств. Лабораторії кафедр оснащені сучасним обладнанням і приладами, в тому числі верстатами з числовим програмним управлінням, роботами різних конструкцій, електронними пристосуваннями для управління верстатами і роботами. Студенти мають змогу користуватися цим обладнанням не тільки під час навчання, а й самостійно, вдосконалюючи свою практичну підготовку.

Отже, ласкаво просимо, дорогі друзі!

Кафедра обладнання роботизованих виробництв чекає нових Кулібінів, Черепанових, ентузіастів машинобудування!

Ю. КОМІСАРЕНКО,
зав. кафедрою, кандидат
технічних наук.

Уже третій рік в нашому інституті на базі спеціальності «технологія машинобудування, металорізальні верстати й інструменти» ведеться підготовка інженерів зі спеціалізацією «технологія роботизованого виробництва». Що це таке?

Роботи, роботизація виробництва — слова ці сьогодні звучать по радіо і телебаченню, вріваються в наше життя із сторінок газет та журналів, з екранів фантастичного, художнього і документального кіно. Роботизація виробництва — один із ефективних напрямків удосконалення машинобудування, без прискореного розвитку і переозброєння якого не

ції. Таку гнучкість механізмам роботизованого виробництва надає числове програмне управління (ЧПУ). Сучасне роботизоване виробництво — це транспортні і навантажувальні пристрої з ЧПУ, металорізальні верстати і агрегати з ЧПУ... Все з ЧПУ!

Але стан працюючих автоматичних механізмів з ЧПУ треба постійно контролювати, вчасно їх підправляти, попереджувати можливі поломки. Ці функції виконують вмонтовані у механізми автоматичні системи діагностування і управління на базі мікроЕОМ — мікропроцесорні системи діагностування і управління.

В ДІЇ — РОБОТ

можуть бути реалізовані плани партії по дальшому підйому матеріального і культурного рівня життя народу, надійному забезпеченню обороноздатності нашої Батьківщини.

Сьогодні робот фарбує, шить, збирає транзистори і автомашини, обслуговує верстати, контролює точність розмірів і чистоту поверхні і т. д., і т. п. Але тільки в уявленні дилетанта робота, як такий, виконує названі операції. Насправді ж всі ці технологічні процеси здійснюються сукупністю автоматичних діючих механізмів, автоматичною системою, у якій робот є лише одним із елементів. Роботизація виробництва — це його комплексна автоматизація на базі застосування численних і різноманітних автоматичних механізмів, включаючи і роботи. І об'єднані вони єдиною системою управління.

Перед машинобудуванням стоїть завдання забезпечити всі галузі народного господарства високоякісною, продуктивною і, що дуже важливо, постійно оновлюваною технікою. Одночасно треба звільнити людину від важких і втомливих робіт, шкідливих умов праці.

Ці завдання не вирішити виробництву на базі традиційного універсального обладнання і «жорстких» верстатів-автоматів. Це під силу тільки сучасному високоавтоматизованому виробництву, яке володіє достатньою гнучкістю, тобто, здатністю швидко, без втрат часу і з мінімальними затратами людської праці перестроюватися на нову роботу, на випуск нових виробів, забезпечуючи при цьому необхідну якість продук-

Сучасне роботизоване виробництво — це не окремі механізми з ЧПУ і мікропроцесорами, а єдиний виробничий організм, в якому всі окремі дільниці (механізми) взаємозв'язані, діють за однією програмою, спрямованою на одержання певного кінцевого продукту. У сучасному роботизованому виробництві загальне управління, координація роботи окремих механізмів доручаються автоматизованим системам управління на базі величезних ЕОМ. Але це вже в тій стадії, коли все розроблено, продумано, діяльність кожного механізму і їх взаємодія, спроектовані всі прилади, пристрої, інструменти, режими їх роботи, тобто, все те, що об'єднується поняттям «машинобудівне виробництво», у якому із шматків металу виходять готові деталі і збираються готові машини.

От для створення такого виробництва і управління і потрібні інженери, котрі добре знають фізичні процеси механічної обробки металу та методи моделювання роботи машин, у тому числі з використанням ЕОМ, технології автоматизованого машинобудування і верстатів з ЧПУ, роботи і мікропроцесорні системи управління, засоби контролю і діагностування, котрі мають навички у використанні систем автоматизованого проектування технологічних процесів і конструювання машин та багато іншого, що в сумі складає сутність спеціалізації «технологія роботизованого виробництва».

Ю. ДІВЕЄВ,
зав. кафедрою технології і автоматизації машинобудування.

АВТОМОБІЛІСТИ

Вийдіть на широку магістраль, побувайте на засніжених просторах Якутії чи в пісках Середньої Азії, в горах Кавказу чи на сибірських рівнинах — всюди почуєте напружене гудіння автомобільних двигунів. Так тепер і не уявити нашого життя без автотранспорту. Тисячами ниток пронизав він радянську економіку. Автомобільне господарство росте з дня у день. Із заводських конвеєрів на дороги країни і більш, як 80 зарубіжних держав виходять ЗІЛи, МАЗи, ГАЗи, «Коліди», «Волги», «Москвичі», «Занорожжі», «Жигулі», БелАЗи, КраЗИ. Такий сьогоднішній день.

А починалося з ленінської мрії про автомобілізацію Росії. Буквально з перших післяжовтневих днів Радянський уряд, особисто Ілліч надавали автомобільному транспорту неслабну увагу. Розвиток вітчизняного автомобілебудування викликав, звичайно, необхідність підготовки інженерів для цієї галузі народного господарства. І ось у 1925 році Московський інститут інженерів залізничного транспорту випускає перших фахівців-автомобілістів з вищою освітою. А через 5 років були створені вузи автодорожнього профілю в Ленінграді, Москві, згодом у Харкові, Саратові, Омську, Хабаровську, Києві. Однак напередодні війни Ленінградський автодорожний інститут припинив своє існування, а потім Саратовський і Хабаров-



ський були перейменовані в інститути політехнічні.

1940 року прийнято постанову про організацію факультетів по підготовці інженерів для автотранспорту при технічних та політехнічних вузах. Після війни мережа таких факультетів значно розширилась. Однак на автотранспортних підприємствах все ще відчувається гостра нестача дипломованих спеціалістів, особливо з вищою освітою. У зв'язку з цим не тільки на рядових інженерних посадах, а й на керівних, працює ще багато практиків.

Нині інженерів-механіків автомобільного транспорту готують у 36 вузах країни. Крім власне автодорожних інститутів (іх чотири), найкрупнішими є Саратовський, Хабаровський, Алтайський, Білоруський, Красноярський, Одеський, Челябінський і наш Вінницький політехнічний інститут. На кафедрах цих

вузів головним чином готують спеціалістів в галузі технічної експлуатації автомобілів, їх ремонту, проектування автотранспортних підприємств, конструювання гаражного обладнання, створення спеціалізованого рухомого складу і механізації навантажувальних та розвантажувальних робіт.

Наш інститут здійснює підготовку інженерів-автомобілістів з 1975 року. У січні 1980 року було створено кафедру «Автомобілі і автомобільне господарство». Багато її випускників зараз успішно трудяться на автотранспортних підприємствах Вінницької, Хмельницької, Черкаської, Чернівецької, Житомирської, Тернопільської, Івано-Франківської областей.

На кафедрі працюють досвідчені викладачі, науковці, її лабораторії оснащуються сучасним обладнанням для випробування паливно-зма-

щувальних матеріалів, діагностики і технічного стану автомобілів, випробування автомобільних двигунів та інших агрегатів. Зараз створюється філіал кафедри на базі підприємств Вінницького обласного управління автомобільного транспорту. На філіалі силами студентів закладається сучасна база для підготовки висококваліфікованих спеціалістів.

Ведеться значна науководослідна робота, участь у якій беруть і студенти. Головний напрямок цієї роботи — підвищення ефективності використання автотранспорту. Участь у такій роботі дає можливість виявити свої творчі здібності і реалізувати їх практичними справами ще у студентські роки. Молодим, наприклад, успішно вирішуються питання підготовки і експлуатації автомобілів КамАЗ, впровадження бригадного підряду і госпрозрахунку в АТП області, застосування пластмас в автомобілебудуванні, удосконалення контролю за технічним станом автомобілів на лінії.

Сказаного, мабуть, цілком досить, щоб переконатись: спеціальність інженера-механіка з автомобільного транспорту — популярна й почесна. Адже автомобільний транспорт залишається в числі провідних у єдиному транспортному комплексі країни.

М. САПОН,
зав. кафедрою «Автомобілі і автомобільне господарство».

Вам, абітурієнти!

ПРИЙОМ НА ДЕННЕ ВІДДІЛЕННЯ МАШИНОБУДІВНОГО ФАКУЛЬТЕТУ ПРОВОДИТЬСЯ З 1 ЛИПНЯ ПО 5 СЕРПНЯ. ВСТУПНІ ЕКЗАМЕНИ З ТАКИХ ДИСЦИПЛІН: МАТЕМАТИКА (ПИСЬМОВО), ФІЗИКА (УСНО), РОСІЙСЬКА (УКРАЇНСЬКА) МОВА І ЛІТЕРАТУРА (ТВІР).

ДОВІДКИ ЗА АДРЕСОЮ: ВІННИЦЯ, ХМЕЛЬНИЦЬКЕ ШОСЕ, 93, ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ, ПРИЙМАЛЬНА КОМІСІЯ.

Редактор І. ВОЛОШЕНЮК.