

# Добро пожаловать на Факультет

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

## ЗА НАУКУ

Орган парткома, ректората, профкома и комитета ВЛКСМ  
Московского ордена Трудового Красного Знамени физико-технического института

Газета выходит  
с 1 сентября 1958 г.  
№ 24 (1041)

Пятница, 17 июня 1988 года

Цена 1 коп.

В стране принята программа коренной перестройки подготовки кадров. Тщательное изучение отечественного и мирового опыта и его всенародное обсуждение выделило главное условие повышения качества подготовки специалистов.

В основу принятой реформы высшей школы положен принцип интеграции науки, производства и образования. Принцип этот не нов, он принадлежит отечественным научным школам и наиболее ярко проявился при становлении научной школы «отца русской авиации» Н. Е. Жуковского. Жуковскому, наверное, первому удалось понять и реализовать в практике создания авиации принцип научного и кадрового обеспечения развития техники, без которого в настоящее время не может эффективно работать ни одна область народного хозяйства. Ему удалось открыть фундаментальные законы аэродинамики, найти и сплотить вокруг себя талантливых учеников с новым инженерно-научным мышлением, создать мощную организационную структуру, интегрировавшую в себе научные, конструкторские, промышленные работы, систему подготовки кадров. Созданы Н. Е. Жуковским Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) считается золотой страницей в летописи советской авиации. ЦАГИ дал импульс образованию ряда всемирно известных ОКБ (А. Н. Туполева, С. В. Ильюшина, А. И. Микояна, В. М. Мясищева, А. С. Яковлева и др.) и научных центров таких как Центральный институт авиационного моторостроения и Лётно-испытательный институт. Подготовка кадров для авиационной отрасли началась организацией Н. Е. Жуковским специальности по самолетостроению в Московском высшем техническом училище и после революции организацией Института инженеров Красного воздушного флота (Военно-воздушной академии), первым ректором которого был сам Николай Егорович.

Из недр авиационной отрасли выделилась практическая космонавтика, а ее основоположником

В. СЫЧЕВ,

заведующий кафедрой  
аэрогидродинамики,  
член-корр. АН СССР

лауреат премии Н. Е. Жуковского

Предметом изучения аэрогидродинамики является движение жидкостей и газов. Эта наука существует также давно, как и сама механика, частью которой она является. Но наиболее бурно она стала развиваться с созданием аппаратов тяжелее воздуха.

Скорости полета современных самолетов теперь уже намного превосходят скорость звука. Развитие техники и аэродинамики происходило одновременно, взаимно обогащая друг друга. Зародились многие новые ее разделы, главным образом, связанные с проблемами высокоскоростного полета.

Можно сказать, что современная аэрогидродинамика включает в себя целый ряд разделов физики, таких, как физика плазмы, кинетическая теория газов, теория газов, теория излучения и другие. Это не означает, конечно,

стал ученик Туполева — С. П. Королев.

Особенно ярко традиции школы Н. Е. Жуковского в системе образования сказались при организации и постановке работы Московского физико-технического института. Система физтеха во многом формировалась под влиянием заветов Н. Е. Жуковского.

В организации МФТИ принимали участие практически все ведущие ученые страны, в том числе и многие механики второго поколения школы Н. Е. Жуковского, ученые и соратники С. А. Чаплыгина, академики А. А. Дородницын, М. В. Келдыш, М. А. Лаврентьев, Л. И. Седов, С. А. Хри-

щому отделом ЦК КПСС И. Д. Сербину.

К настоящему времени на факультете сложился строго отвечающий потребностям отрасли учебный процесс — институтский, факультетский, базовый циклы, в рамках которых работают кафедры общей и теоретической физики, высшей и вычислительной математики, прикладной механики, общественных наук, ин. яз. и физвоспитания. С третьего курса на десяти базовых кафедрах под руководством ведущих ученых страны студенты начинают вести научно-исследовательскую работу в научных и конструкторских организациях.

## Из истории факультета

стианович и др. Специальность аэромеханики была одной из главных на физтехе, ЦАГИ и ЦИАМ — основными базовыми организациями, а первым ректором института стал видный организатор науки, авиатор, долгое время работавший лётчиком-испытателем у ученика Н. Е. Жуковского А. Н. Туполева, а затем возглавлявший ЦАГИ — И. Ф. Петров.

В 1965 году при ЦАГИ был организован факультет аэромеханики и летательной техники. Выделение этой специальности в отдельный факультет МФТИ было продиктовано перспективами создания принципиально новой аэрокосмической техники. Организацией факультета занимались ведущие специалисты страны, прошедшие ЦАГовскую школу, академики Г. П. Свищев, Г. С. Бюшгенс, О. М. Белоцерковский, А. И. Макаревский, член-корреспондент АН СССР В. В. Сычев, генеральный конструктор В. М. Мясищев. Большая заслуга в создании факультета принадлежала заведующ-

ему что в аэрогидродинамике не осталось «старых» проблем.

Впрочем, деление проблем на старые и новые не совсем оправдано, так как в аэрогидродинамике, как и во всякой другой науке, все взаимосвязано и решение часто приходится с неожиданной стороны. Теоретические исследования в области механики жидкостей и газов опираются на многие разделы математики. Некоторые из последних вообще возникли на «аэрогидродинамической почве» — это, например, векторный и тензорный анализ, ряд разделов ТФКП и особенно методы исследования и решения нелинейных уравнений в частных производных, так как с последними (кроме общей теории относительности) имеет дело только механика жидкостей и газов.

В последние годы огромную роль в развитии расчетных методов аэрогидродинамики сыграло развитие вычислительной техники, появление мощных ЭВМ. Каждому, кто захочет посвятить свою научную деятельность проблемам аэрогидродинамики, предоставляется широкий выбор направлений и областей приложения.

Несколько слов о промежуточном (между институтским и базовым циклами) звене учебного процесса — факультетском цикле, который по сути является введением в аэро-космическую специальность. Здесь читаются такие фундаментальные курсы как теоретическая гидромеханика, теория авиационного и космического полета, основы аэрофизического стендового и летного эксперимента, системы управления, основы прочности, автоматизированного проектирования летательных аппаратов и др.

Сейчас на ФАЛТе ведут преподавание более двухсот специалистов, подавляющее большинство которых являются докторами и кандидатами наук, среди них — 6 академиков и членов-корреспондентов АН СССР, около ста лауреатов Ленинской и Государственной премий, премий Совета Министров, Ленинского Комсомола, Жуковского и Чаплыгина.

Обучается в среднем 550 студентов и аспирантов. Ежегодно ФАЛТ выпускает порядка 100 мо-

А. СЕЛИХОВ,  
заведующий кафедрой прочности  
летательных аппаратов,  
член-корр. АН СССР,  
лауреат Государственной премии,  
зам. нач. ЦАГИ

Обязательной частью создания новых летательных аппаратов является исследование прочности конструкции. Сложность этой работы очевидна. Необходимо правильно предусмотреть возможность возникновения нагрузок на летательном аппарате в условиях эксплуатации и, соответственно, так подобрать силовую конструкцию, чтобы при минимальном весе обеспечить достаточную прочность летательного аппарата.

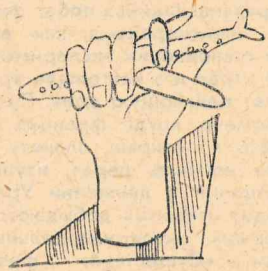
Известно, что наиболее плодотворными для научных открытий являются области, находящиеся на стыке различных разделов науки. Прочность авиационных конструкций является как раз такой областью — это соединение физики, математики, механики с различными инженерными науками.

Современная прочность ЛА, как наука складывается из следующих четырех направлений, НОРМЫ ПРОЧНОСТИ — анализ условий эксплуатации летательного аппарата и разработка норматив-

## Аэромеханики и

## Летательной

## Техники



лодых специалистов (первый выпуск состоялся в 1971 году).

На мой взгляд, по сути единственным объективным критерием эффективности любого учебного заведения является деятельность его выпускников. Так в ЦАГИ, нашей основной базовой организации, на самых ответственных участках работают более 500 выпускников МФТИ. Они в руководстве практически всех научных отделений. Их заслуги отмечены высокими правительственными наградами. По данным социологических исследований, проведенным Советом молодых специалистов ЦАГИ, выпускники ФАЛТ в полтора-два, а то и более раз активнее работают в науке, инженерной, общественной деятельности, чем выпускники других вузов. Практически ежегодно выпускники ФАЛТ получают премии Ленинского Комсомола, Комсомола Подмосковья за работы в области авиации и космонавтики.

Есть еще один критерий работы учебного заведения, он носит субъективный характер, но для нас он является чрезвычайно важным — это отношение к факультету наших выпускников. Мне часто приходится общаться с выпускниками МФТИ разных лет, в этом отношении ФАЛТ безусловно находится по сравнению с другими факультетами в существенно более выгодных условиях — большинство выпускников живут и работают в нашем городе. Среди них и маститые ученые с мировым именем, и только что выпустившиеся молодые специалисты. Практически все, так или иначе, поддерживают связь с факультетом: преподавание, совместная научная работа, работа со школьниками, участие в спортивных мероприятиях, театральных кружках, художественной самодельности, политических мероприятиях и многое другое. И сейчас особенно заметно это объединяющее всех качество — гордое звание выпускника физтеха и трогательное отношение к Alma Mater.

Ю. ХЛОПКОВ,  
декан ФАЛТ, лауреат премии  
Ленинского Комсомола.

ных документов, регламентирующих расчетные случаи. АЭРОУПРУГОСТЬ — аэромеханика упругой конструкции ЛА в потоке воздуха. СТАТИЧЕСКАЯ ПРОЧНОСТЬ — разработка методов расчета конструкции на прочность на базе современных достижений теории пластичности и других прикладных наук. И, наконец, УСТАЛОСТНАЯ ПРОЧНОСТЬ — определение изменения прочностных характеристик конструкции от воздействия большого числа переменных нагрузок в условиях эксплуатации вследствие накопления микроразрушений в элементах конструкции.

Современные задачи прочности летательных аппаратов — комплексные проблемы: необходимо учитывать влияние высоких температур, решать вопросы выносливости конструкции, аэроупругости летательного аппарата и другие задачи. Для решения этих задач современная наука располагает всем необходимым — это и современная экспериментальная база, и сложнейшие вычислительные машины. Но для решения возникающих проблем у исследователя должны быть знания, воля и неукротимая энергия.

Л. ШКАДОВ,

заведующий кафедрой, профессор, доктор технических наук, лауреат премии Совета Министров СССР, зам. начальника ЦАГИ

Анализ перспектив совершенствования летательных аппаратов все отчетливее показывает, что в конце 20-го — начале 21-го века следует ожидать нового качественного скачка в развитии летательной техники. Это должно затронуть все классы летательных аппаратов от пассажирских до воздушно-космических. У пассажирских самолетов, например, величина такой важнейшей характеристики как расход топлива должна быть уменьшена для самолетов нового поколения приблизительно в два раза. В области воздушно-космических аппаратов мировой научно-технической общест-венностью обсуждается вопрос о создании самолета, способного взлетать с аэродрома, выходить на орбиту и совершать посадку как обычный самолет. Это является качественно новым видом летательной техники. Рассматриваются варианты создания летательных аппаратов, использующих солнечную энергию.

Даже из этого короткого перечня видно, какие большие и многообразные задачи стоят перед специалистами, занимающимися проектированием и формированием концепций новых поколений летательных аппаратов. Их решение требует новых технических подходов, основанных на глубоком научном анализе в рамках как традиционных научных дисциплин, так и смежных областях на самом переднем крае науки. Необходимость решения указанных проблем определяет основную задачу кафедры «Летательная техника» — подготовка специалистов, способных формировать концепции и находить перспективные технические пути, обеспечивающие новый качественный уровень создаваемых летательных аппаратов. В круг знаний таких специалистов помимо широкой образованности в различных областях аэрогидродинамики, механики полета, авиационной прочности, акустики, оптимального управления... входят основы теории и методов проектирования летательных аппаратов. В последние годы в связи с расширением области высот и скоростей полета, а также других требований при формировании аэродинамической схемы и обводов летательного аппарата стало необходимым учитывать вопросы взаимодействия летательного аппарата с потоком электромагнитных волн, т. е. приходится заниматься развитием новой научной дисциплины аэроэлектромагнитомеханики. Комплексное использование результатов различных научно-технических дисциплин, современных методов анализа характеристик летательных аппаратов, реализуемых в виде программ для ЭВМ, требует освоения науки программирования и методов разработки автоматизированных систем проектирования.

Для того, чтобы помочь будущим специалистам выбрать область деятельности, в наибольшей степени отвечающую их наклонностям, на кафедре «Летательной техники» сложилась система обзорных лекций, которые читаются студентам в начале 4-го курса непосредственно на базовом предприятии, перед их распределением к научным руководителям.

**Г. РЯБИНКОВ,**

заведующий кафедрой  
экспериментальной аэрофизики,  
доктор ф. м. н., профессор,  
лауреат премии Н. Е. Жуковского

Аэромеханика — вечно молодой и развивающийся побег физики — «неисчерпаема, как атом». В ее становлении эксперимент всегда играл и в настоящее время играет решающую роль. Прошли те времена, когда француз Лавуазье (1846 г.) открыл планету Нептун «на кончике пера», изучая возмущения в движении Урана. Сегодня открытия добываются, в основном, экспериментальным путем. «Существует физическая проблема, общая многим наукам, — признается Р. Фейнман в своих знаменитых лекциях по физике. — Это не проблема поиска новых элементарных частиц, нет, это другой вопрос...»

Ни один физик еще не смог математически безупречно проанализировать его, несмотря на его возможность для сопредельных наук. Это — анализ циркуляции, или вихревой жидкости — центральная проблема, которую в

одни прекрасный день нам понадобится решить, а мы не умеем».

Насущные нужды авиации и космонавтики повысили потребность в высококвалифицированных специалистах по аэрофизическому эксперименту. Для решения этой народнохозяйственной проблемы в 1965 г. была создана кафедра экспериментальной аэрофизики. До этого времени подготовка аэрофизиков — экспериментаторов проводилась в ограниченном количестве на специальном «Аэромеханика» (аэромеханический факультет). По существу, история кафедры начинается с истории МФТИ.

Центральный аэрогидродинамический институт им. проф. Н. Е. Жуковского (ЦАГИ), двери которого настежь открыты перед студентами и аспирантами кафедры экспериментальной аэрофизики, является крупнейшим в мире арсеналом уникальных аэрофизических установок. Все слышали о «паспортах», выдаваемых ЦАГИ на каждый новый самолет. Заполняется он по результатам обширных экспериментальных исследований. Аэрофизический эксперимент —

это целая наука, являющаяся частью физики и занимающаяся экспериментальными исследованиями газодинамических и физико-химических явлений при движении тел в воздухе. Это способ проникновения в мир неизвестного. Студенты в процессе обучения на кафедре овладевают всеми классическими и современными методами исследований как в несжимаемой, так и в сжимаемой жидкостях, как в сплошной, так и в разреженной средах, как в безотрывных, так и в отрывных течениях. Они принимают на вооружение методы исследований с использованием лазеров, высоковольтных разрядов, термо- и бароиндикаторных покрытий, приобретают знания и умения изучать быстротекущие процессы и процессы при экстремальных значениях температуры. Участвуют в разработке перспективных аэрофизических установок, таких, как криогенные и ударные трубы, установок с электромагнитным разгоном, в которых достигаются скорости потока, превышающие первую космическую.

Научный эксперимент разделя-

ется на количественный, который проводится с помощью информационно-измерительной системы, включающей электронно-измерительной системы, включающей электронно-измерительную технику и вычислительный комплекс, и качественный, который определяет топологию течения, являющуюся исходным «полуфабрикатом» для математической модели обтекания тел, ее построения. Таким образом в аэрогидродинамике реализуется единый для всего естественный цикл познания: наблюдение — эксперимент — теория.

Кафедра подготовила 223 высококвалифицированных специалиста, которые успешно работают в научно-исследовательских организациях, в учебных институтах и в конструкторских бюро страны. Перед ними открыты широкие возможности создания будущих сверхзвуковых лайнеров и планолетов, экранопланов и аппаратов на воздушной подушке. Транспортные средства будущего... Их очертания еще только рождаются в умах исследователей, но уже зовут молодежь к научному поиску.

**О. ФАВОРСКИЙ,**

заведующий кафедрой  
автоматизированного проектирования,  
чл.-корр. АН СССР

Новые принципы проектно-конструкторских работ при создании изделий авиационной техники — оптимизация решений с применением электронно-вычислительной техники, изображением и управлением деталей и узлов на телеэкране и затем прямая передача их образа в виде программы на станок, для изготовления без чертежа — требуют качественно новых специалистов с глубоким знанием математики и физики, вычислительной техники, теории конструкции создаваемого изделия.

Именно таких специалистов готовит наша кафедра на ФАЛТ.

**Е. ЖМУЛИН,**

заведующий кафедрой  
гидродинамики и аэроакустики,  
лауреат Государственной премии,  
зам. нач. ЦАГИ

Современная гидродинамика — это гидродинамика движения тел в воде, по поверхности и вблизи поверхности воды с большими скоростями, гидродинамика кавитационных, газожидкостных и газожидкостных потоков. При движении в воде тел с большими скоростями на нижней поверхности тела, там, где возникает сильное разрежение, происходит фазовый переход, возникают газовые полости — кавитеры. При этом существенно меняются гидродинамические характеристики тел. Изучение особенностей обтекания тел с кавитацией, законов управления кавитационными течениями для улучшения гидродинамических характеристик тел — одна из важнейших проблем современной гидродинамики. Современная гидродинамика — это также гидродинамика существенно нестационарных процессов. Примером такого процесса является быстрый вход тел в жидкость, который сопровождается резким изменением картины течения, образованием брызговых потоков над поверхностью жидкости.

Следует отметить, что развитие современной гидродинамики в значительной степени связано с созданием летательных аппаратов, гидросамолетов, а также специальных транспортных средств (аппараты на воздушной подушке; суда на подводных крыльях).

Проблемы аэроакустики тесно связаны с проблемой охраны окружающей среды. Использование летательных аппаратов различных типов приводит к необходимости решения проблемы снижения производимого ими шума. Изучение аэродинамического шума и шума двигательных установок и турбулентных струй и способов их снижения — одна из основных задач современной аэроакустики.

На кафедре гидродинамики и аэроакустики уделяется большое внимание развитию современных теоретических и экспериментальных методов исследований, совершенствованию экспериментальной базы.

**К. ВАСИЛЬЧЕНКО,**

заведующий кафедрой,  
лауреат Государственной премии,  
Герой Социалистического Труда,  
доктор технических наук,  
профессор,

**И. ВОЛК,**  
преподаватель кафедры  
автометрии и авиационной  
автоматики,  
Герой Советского Союза,  
летчик-космонавт СССР

Создание и испытание систем автоматизированного управления полетом летательных аппаратов — процесс длительный и дорогостоящий. Такие системы включают в себя не только бортовые системы управления и отображения информации, но и сложные наземные комплексы. Ясно, что создание и доводка таких систем должна базироваться на достижениях в самых разнообразных областях науки, к которым в первую очередь следует отнести теорию оптимального управления, теорию надежности, теорию больших систем и т. д. Ясно, что процесс создания автоматизированных систем управления полетом должен сопровождаться широкими экспериментальными исследованиями, включающими в себя не только моделирование на цифровых и аналоговых комплексах, но и натурное моделирование непосредственно в полете.

Но любая автоматическая система не может работать без соответствующих ее назначению информационно-измерительных систем. Первостепенное значение при создании этих систем приобретают вопросы достижения высокой точности измерения при минимальной сложности и стоимости, вопросы автоматической обработки результатов измерения с целью сокращения сроков их создания и летных испытаний, для повышения достоверности результатов и др.

В настоящее время актуальной является также задача создания таких информационно-измерительных систем, которые позволили бы контролировать и анализировать ход эксперимента в процессе полета с тем, чтобы при необходимости можно было изменить в процессе полета программу проведения летного эксперимента. Очевидно, что процесс анализа в большинстве случаев является творческим процессом, и его автоматизация является серьезной научно-технической проблемой, которая в настоящее время находится в стадии своего интенсивного развития.

Для решения этой проблемы необходимы глубокие знания таких дисциплин, как теория вероятности, математическая статистика, теория измерений и обработка экспериментальных данных и др.

Следует сказать, что приведенный здесь перечень основных направлений подготовки выпускников кафедры является далеко не полным, но и он дает представление о широком поле деятельности выпускаемых специалистов.

**Д. ОГОРОДНИКОВ,**

заведующий кафедрой газовой  
динамики, горения и теплообмена,  
профессор,  
лауреат Государственной премии,  
нач. ЦИАМ

Авиационный двигатель — это сложнейший механизм, вобравший в себя все наивысшие достижения науки и техники. Температура в нем достигает 2500°K, давление 15—20 атмосфер, скорости 1000 м/с, центробежные ускорения 10<sup>6</sup> м/с<sup>2</sup>. Двигатель объема

**Г. БЮШГЕНС,**

заведующий кафедрой механики  
полета, академик,  
Герой Социалистического Труда,  
лауреат Ленинской и  
Государственной премий,  
зам. нач. ЦАГИ

На кафедре механики полета готовят специалистов двух профилей:

— АЭРОДИНАМИКА ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ,  
— ДИНАМИКА И СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ.

Специалисты-аэродинамики успешно работают в области теоретических и экспериментальных, включая физические, исследова-

**И. СИМОНОВ,**

заведующий кафедрой газодинамики  
силовых установок,  
профессор, лауреат  
Государственной премии

Газовая динамика силовых установок является одним из самостоятельных разделов аэродинамики сверхзвуковых скоростей. Она включает в себя изучение течений по тракту воздушно-реактивного двигателя, а также вопросы интерференции потока, проходящего через двигатель, с эле-

мом порядка 1 м<sup>3</sup>, развивает мощность, равную мощности районной электростанции.

Исследование и совершенствование рабочего процесса в двигателях — проблема чрезвычайно трудная. Дело в том, что с увеличением скорости полета резко возрастают температуры, существенно усложняется процесс торможения и ускорения рабочих тел, в газе возникают физико-химические процессы: диссоциация и рекомбинация молекул, химические реакции, ионизация и т. д.

заний, занимаются проблемами аэродинамики крыльев и других элементов летательного аппарата, отработкой аэродинамики аппарата в целом, разработкой методов расчета аэродинамических характеристик. Выбирают основные параметры самолетов.

В настоящее время происходит революция в области динамики и систем управления, вызванная широким внедрением автоматизации в управление, переходом на дистанционное управление, использованием на борту цифровых машин. Задача исследователей — проблемы динамики, в первую очередь, устойчивость, управляемость движений, изучение траекторий, их оптимизация. Выпускники ФАЛТА призваны формиро-

вать идеологию новых принципов управления ЛА, исследовать наиболее сложные явления динамики летательных аппаратов.

Что объединяет эти две специализации? Ответ прост: выпускники кафедры совместно с кафедрой летательной техники, что подкреплено рядом совместно поставленных курсов лекций по автоматизации проектирования летательных аппаратов, формируют облик летательных аппаратов, их аэродинамические формы, размерность, идеологию применения и принципы управления. Процесс этого формирования охватывает все стадии проектирования, создания, испытаний новых образцов авиационной техники.

Течение по тракту ВРД в воздушно-реактивных соп-

лах, прохождение неоднородного потока по компрессору представляется собой сложные газодинамические задачи. Поток в воздушно-реактивных соплах даже при нулевой скорости летательного аппарата, движется со скоростью, близкими к скорости звука.

На кафедре газовой динамики силовых установок большое внимание уделяется развитию расчетных методов исследований с применением ЭВМ, а также совершенствованию экспериментальной базы.

Весь учебный год сняты алтайские степи, зейские сопки и тихоокеанский прибой. Стройотряд это крепкие парни, настоящее дело, материальная независимость. Конечно, у нас немало проблем. Но наша способность и желание их решать основывается на непосредственном участии каждого из нас в управлении факультетом. Ни один из вопросов, будь то участие в сельскохозяйственных работах, назначение на стипендию или изменение программы спецкурса, не может быть решен без ведома и согласия студентов и основного представителя их воли — комитета комсомола. Наверное, именно поэтому наши бурные комсомольские собрания порой заканчиваются в первом часу ночи.

Желающим поработать на педагогической ниве широкий выбор предлагает сектор работы со школьниками: преподавание в ЗФТШ, ВФТШ, ведение кружков и т. п.

ССО. Зеленые куртки, яркие наклейки, зогорелые лица. Надпись Алтай, БАМ, Подмосковье, Приморье... О стройотрядах можно слагать героические эпосы.

**ЧЕМ МЫ ЖИВЕМ**

Мы сделали свой выбор четыре года назад и ничуть не жалеем об этом. Мы надеемся, что наш рассказ поможет абитуриентам представить себе студенческую жизнь на ФАЛТе. У нас есть хорошая традиция: в самом начале сентября устраивать для первокурсников собрание, чтобы познакомиться их с жизнью факультета. Так чем же мы живем?

Главное — это учеба, как бы заурядно это не звучало. Наш опыт показывает, что если есть желание и еще кое-что в голове, то узнать можно очень многое и многого можно достичь. В короткой статье невозможно описать всю нашу общественную жизнь, так что мы расскажем лишь об основных ее направлениях.

ФАЛТ всегда славился своими спортсменами. Вот уже много лет побеждает во всех институцких соревнованиях наша дружная ко-

манда лыжников. Простояно защищают честь физтеха наши баскетболисты, легкоатлеты, самбисты, пловцы, шахматисты. Активно действуют футбольная, волейбольная секции, немало поклонников у альпинизма, водного туризма, тенниса. Причем большую часть секций организовали сами ребята. Руками фалтян на нашем стадионе был создан гимнастический комплекс, оборудована спорткомната в общежитии.

Разнообразна культурная жизнь ФАЛТА. Действуют клуб любителей музыки, джаз-клуб. Регулярно устраиваются дискотеки, видеокафе. Свежи еще в памяти фалтян выступления на нашей сцене Г. Хазанова, М. Жванецкого, «Аквариума», «Зоопарка» и др. Московских и ленинградских рок-групп. Есть, впрочем, и своя рок-группа, которую хоть и создана она совсем недавно, уже пригласили выступить в Ленинград-

ском рок-клубе. Рядом с нашим общежитием находится кинотеатр «Взлет», в котором всегда можно посмотреть интересный фильм.

Хороший творческий коллектив сложился в этом году в нашем секторе печати. Его работу по достоинству оценили не только фалтяне, но и Долгопрудном: на общеполитическом конкурсе наша стенгазета заняла второе место. Ребята также организовали на ФАЛТе выставку лучших долгопрудненских газет.

Желающим поработать на педагогической ниве широкий выбор предлагает сектор работы со школьниками: преподавание в ЗФТШ, ВФТШ, ведение кружков и т. п.

ССО. Зеленые куртки, яркие наклейки, зогорелые лица. Надпись Алтай, БАМ, Подмосковье, Приморье... О стройотрядах можно слагать героические эпосы.

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ:

И. ЧЕКАЛЕВ, А. ХАЙРУЛЛИН, А. НИКИТИН.