

У Студенческого совета новый председатель

Состоялась ежегодная конференция обучающихся СПбГУ ГА, где были рассмотрены вопросы утверждения плана мероприятий, проводимых Студенческим советом в 2020-2021 учебном году, и выборов Председателя Студенческого совета СПбГУ ГА.

Предыдущий председатель Совета Василий Эфендиев в нынешнем году, получив красный диплом, закончил учебу в Университете. Трое претендентов: Анатолий Дзугулов и Артем Сивов были заявлены от ФЛЭ, Алексей Сошенко – от ФАИТОПа. Каждый из претендентов подготовил, как и полагается, свою предвыборную программу, дабы дать всем делегатам понять, что голосовать сегодня нужно именно за него. В целом хочу отметить, что программы всех трех кандидатов в общих чертах были схожими, за небольшими проявлениями индивидуальности.

Кандидат Артём Сивов в своем выступлении подчеркнул важность реализации Студенческим советом пообщения, научному студенческому сообществу, а также созданию талисмана Университета. В отличие от программ своих оппонентов, тезисы и идеи Артема оказались убедительными, понятными всем. И что очень важно, реальными и вполне реализуемыми.

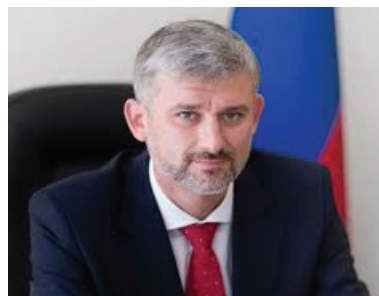
По итогам закрытого голосования убедительную победу одержал Артем Сивов.



В конце собрания слово взял проректор по персоналу М.И. Лобов. Он призвал студенческое сообщество проявлять больше инициативы, предлагать новое, добиваться реализации намеченного. Также Михаил Иванович обратил внимание присутствующих на возможность претендовать не только на повышенную стипендию от нашего Университета, но на стипендии всероссийского уровня: имени Потанина или имени Акимова.

Соб. инф.

Приветствие Министра транспорта Российской Федерации Евгения Ивановича Дитриха с началом учебного года!



Дорогие друзья!

Поздравляю студентов, курсантов, аспирантов, сотрудников и научных работников транспортных вузов с началом учебного года!

Сегодня особый день для первокурсников – начало важного жизненного этапа, который вы будете помнить всегда. Для всех вас этот год обязательно будет наполнен не только часами в аудиториях и библиотеках, но и яркими впечатлениями. Вы получите знания и навыки, научитесь применять

их. Почувствуете сложность и привлекательность будущей профессии. Найдете настоящих друзей, соратников, наставников.

Современный мир меняется, развивается наука, внедряются новые технологии. Базовые принципы профессии меняются. На вас мы возлагаем особые надежды, ждем новых прорывных идей и подходов. Именно от вас зависит, как будет выглядеть и работать транспорт будущего. Учитесь, впитывайте знания и идеи, получайте опыт, ставьте амбициозные цели, двигайтесь вперед к новым горизонтам.

Профессорско-преподавательскому составу желаю благодарных слушателей, осуществления всех планов, творческих побед и крепкого здоровья.

Удачи и хорошего настроения всем вам!

АКТУАЛЬНО

ИЗБРАН НОВЫЙ СОСТАВ УЧЕНОГО СОВЕТА

В Университете состоялась конференция работников и обучающихся. На повестку дня был поставлен вопрос о выборах нового состава Ученого совета на период 2020-2025 годы.

Как известно, Ученый совет является коллегиальным органом, осуществляющим общее руководство Университетом. Среди основных полномочий Ученого совета: определение перспективных направлений развития Университета, регулирование вопросов организации и осуществления образовательной деятельности.

Наша справка. Члены Ученого совета Университета избираются конференцией работников и обучающихся Университета сроком на 5 лет. В состав Ученого совета Университета по должности входят ректор, проректоры, главный бухгалтер, директора филиалов, деканы факультетов, председатель Студенческого совета Университета. Число членов Ученого совета Университета, входящих в его состав без избрания, должно составлять менее 50% от общего количества членов Ученого совета Университета. Нормы представительства в Ученом совете Университета от структурных подразделений и обучающихся определяются Ученым советом Университета. Председателем Ученого совета Университета является ректор.

На конференции на всех этапах избрания нового состава Ученого совета ФГБОУ ВО СПбГУ ГА была обеспечена четкость и прозрачность процедуры, были строго соблюдены все формальные требования по избранию рабочих органов конференции: президиума, мандатной комиссии, счетной комиссии для подсчета голосов при тайном голосовании, секретариата и счетчиков для проведения открытого голосования.

Единогласно было принято решение утвердить количественный состав Ученого совета Университета в количестве 50 человек, из которых по должности входят 19 сотрудников (эти должности не были включены в бюллетени для тайного голосования). В



бюллетень для тайного голосования вошли сотрудники в количестве 31 человека. Все они подтвердили свои полномочия после подведения итогов тайного голосования.

Информация о деятельности Ученого совета ФГБОУ ВО СПбГУ ГА является открытой. С основными функциями и новым составом Ученого совета можно ознакомиться на официальном сайте Университета (<http://spbguga.ru/struct/ychsovet/>).

Наш. корр.

На снимках: делегаты принимают участие в процессе тайного голосования; в зале конференции участники внимательно слушали докладчика, строго соблюдая требования санитарной безопасности.





НАСТОЯЩИЙ АВИАДИСПЕТЧЕР. КТО ОН?

Первая практика для студента – всегда волнительное испытание: ведь впервые после нескольких лет обучения попадаешь на предприятие, где в будущем предстоит работать, а в голове только одна мысль: «Не выгляжу ли я среди этих профессионалов глупо?»

На самом деле, первую практику ждешь с нетерпением – думаешь, вот, сейчас, как буду общаться с диспетчерами, как сяду за канал, как узнаю много нового и полезного! Иногда ожидание совпадает с реальностью, а иногда – наоборот. Мне повезло, честно: мои 22 дня, из которых 12 – рабочие – прошли как нельзя лучше. Отчасти потому, что как студент-целевик на практике я была в домашнем аэропорту Петропавловска-Камчатского, в котором потом предстоит работать. «Камчатчаэронавигация» открыла свои двери всем студентам, чьи филиалы оказались не готовы к проведению практики из-за тяжелой сложившейся обстановки, поэтому в каждой рабочей смене было по 2-3 человека с одного потока, а то и с одной учебной группы.

К слову, о сменах. Всех студентов случайным образом распределяют в рабочую смену, где главное ответственное лицо – руководитель полетов, который непосредственно оценивает студента в течение всей практики. У каждой смены – в нашем аэропорту их 5 – свой рабочий график, составленный на несколько месяцев вперед. Вот и получается, что два дня мы выходили в дневную смену, два – в утреннюю, а в ночные нас, молодежь, не вызывали. Вот и получалось что-то вроде «4 дня работаем, 7 отдыхаем».

В смене всего 10 человек – коллектив небольшой и очень дружный. Каждый выход начинается с планерки, на которой мы внимательно слушаем информацию о погоде в районе аэродрома и за его пределами, а также прогноз на ближайшее время. После чего специалисты различных служб аэропорта докладывают о состоянии ВПП, радиотехнических средств наблюдения и навигации, а

также о режиме использования воздушного пространства в период нашей работы. После этого всегда проходит «розыгрыш» – руководитель полетов моделирует какую-либо внештатную ситуацию, например, отказ двигателя ВС после взлета, и спрашивает диспетчера какого-либо сектора, как в данном случае следует поступить. Практикантов такие розыгрыши не обходят стороной – нам тоже задавались вопросы, но полегче. Перед дневной сменой обычно час уделяется учебе – это языковая подготовка, или изучение документов, или изучение свойств радиолокационного оборудования аэропорта и т.д.



Впечатлил тренажерный центр: вопреки распространенному мнению «чем дальше от столицы – тем хуже», у нас стоит новое оборудование, полностью имитирующее рабочее место как на вышке, так и на РЦ. К слову об имитации – сектор СТАРТ оснащен 9-ю экранами, имитирующими полный 3ДЭ обзор с вышки. Можно задать любой режим погоды, времени суток, сложность. За сложность и подбор упражнений отвечают операторы тренажерного зала, задача которых – держать диспетчеров в постоянном рабочем тонусе.

Как я уже упоминала, мне повезло с рабочей сменой: не только количеством рабочих часов, но и коллективом.

Может быть, это какое-то наше дальневосточное или камчатское явление: все и каждый хотят тебя научить чему-то новому, поближе познакомиться с профессией, объясняют, казалось бы, простые мелочи вроде сводок METAR максимально подробно, просто и понятно, а если ты что-то не понимаешь – терпеливо повторяют. И это не зависит от возраста или квалификации коллег – так поступают все, начиная от местных ветеранов с большим стажем работы, заканчивая новичками, год назад выпустившимися из СПбГУ ГА.

Стоит ли говорить, что за 3 недели нахождения на вышке у ВПП я узнала много нового, систематизировала свои знания. В вузе нам никогда не рассказывали про «локтевое взаимодействие» с военными диспетчерами, а здесь, на вышке – это один из важнейших навыков.

Хотя поначалу после двух выходов в утро думаешь: «Ну, вроде я узнала всё, что можно было, и что тут еще делать целых 3 недели?», а потом понимаешь, что все тонкости работы, как и любая техника, познаются каждый день в течение всей жизни. Привыкаешь даже вставать ни свет, ни заря, чтобы вовремя успеть на утреннюю смену. Привыкаешь к суматохе в работе с военными, даже к неработающему лифту на вышке и беготне по лестнице на 6-й этаж. Привыкаешь, а потом начинаешь скучать.

Самым грустным моментом стало формальное окончание практики: подпись необходимых бумаг, сдача желтого жилета для передвижения по перрону и магнитного пропуска, открывающего многие двери нашего центра ОрВД. Стоишь на остановке в аэропорту, ждешь автобус домой, и самой не верится, что всё закончилось... Можно даже сказать, что жизнь разделилась на «до и после» – теперь каждый раз, видя над городом самолет, мысленно прикидываю, по какой схеме будет заходить, какая полоса сейчас в работе, нет ли лисы или медведя на полосе, из-за чего борт уйдет на второй круг...

Полина Воронова, сборкор «АВ»



Наталья Лебедева, заведующая кафедрой языковой подготовки: «ЯЗЫКОВЫЕ УМЕНИЯ ВЫПУСКНИКА – В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ»

В Москве состоялась конференция по совершенствованию обучения авиационному английскому языку в учебных заведениях гражданской авиации и тестирования по шкале ИКАО. Организатором конференции выступило Федеральное агентство воздушного транспорта «Росавиация». В конференции приняли участие представители Министерства транспорта, Росавиации, учебных заведений ГА, региональных управлений, авиакомпаний, центров ОрВД, авиационных учебных центров, СМИ, а также эксперты в области авиационного английского языка.

Хорошее знание английского языка для будущих пилотов и авиадиспетчеров является тем необходимым условием, которое позволяет оставаться им в состоянии коммуникативной пригодности при выполнении профессиональных обязанностей.

По данным экспертов, за последние 50 лет в авиакатастрофах, произошедших исключительно из-за недопонимания, возникшего между пилотом и авиадиспетчером по причине плохого знания английского языка, погибло около 2000 человек. Учитывая это обстоятельство, Международная организация гражданской авиации (ИКАО) ввела в 2011 году единые требования к владению языком и обязательный экзамен для пилотов и авиадиспетчеров на получение сертификата ICAO Language Proficiency Level 4 по английскому языку.

В соответствующем «Руководстве по внедрению требований ИКАО к владению языком» представлена измерительная квалификационная шкала языковых знаний, состоящая из нескольких уровней, которая используется для оценки демонстрируемых навыков. Для пилотов и авиадиспетчеров «рабочим» уровнем является 4, и именно ему должны соответствовать языковые умения выпускника вуза гражданской авиации.

Авиаспециалисты не раз отмечали, что существует прямая зависимость безопасности полетов от уровня знаний авиационного английского, соответствующей фразеологии и правил ведения радиотелефонной связи на английском языке непосредственными участниками.

Необходимость безотлагательного принятия мер по реформированию системы обучения пилотов и диспетчеров английскому языку в высших и средних профессиональных учебных за-

ведениях гражданской авиации была обозначена рядом крупнейших специалистов, в том числе Генеральным директором Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов» С.А. Мельниченко, экспертом Н.П. Мельниченко, членом Координационного совета ветеранских организаций при Росавиации Ю.П. Дарымовым и др.

Суть проблемы заключается в том, что языковая подготовка будущих пилотов и авиадиспетчеров в настоящее время оценивается отечественными представителями авиаотрасли как недостаточно удовлетворительная. Претензии эксперты предъявляют как к наполнению учебно-методических комплексов, так и к самой методике преподавания английского языка. Используемые сейчас в учебном процессе пособия и учебники мало отвечают современным целям обучения, некоторые из них безнадежно устарели, а некоторые откровенно лишены специфической направленности. Методика же обучения авиационному английскому языку, фразеологии их радиообмена, применяемая в вузах ГА, к сожалению, практически не учитывает последние достижения отечественной и зарубежной теории и практики преподавания Aviation English.

Кроме того, на конференции затрагивался вопрос о несоответствии требований отечественных образовательных стандартов требованиям ИКАО, изложенным в «Руководстве по внедрению требований ИКАО к владению языком», а также национальным нормативно-правовым документам.

Заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Олег Георгиевич Сторчевой в своем выступлении отметил, что пилоты, в отличие от авиадиспетчеров, осуществляют речевое взаимодействие не только в

условиях непосредственной «производственной ситуации», то есть полета, но и в поисково-коммуникативной, эксплуатационно-технологической, учебно-научной, учебно-тренировочной и иной деятельности. Можно с уверенностью говорить о том, что авиационный английский язык в практике пилота выступает в первую очередь средством коммуникативного взаимодействия.

Заместитель руководителя Росавиации Алексей Анатольевич Новгородов высказал необходимость создания рабочей группы для разработки перечня профессиональных компетенций в области профессионально-ориентированного языкового образования и программ следующего поколения в образовательных учреждениях гражданской авиации.

При подготовке пилота в равной мере должны отрабатываться все виды речевой деятельности, поскольку только так будет достигнуто принципиальное согласие между предметным содержанием языкового курса и интересами слушателей.

Нужно отметить, что языковую подготовку рассматривали не только руководящий состав со стороны нормативно-правовых документов, а также специалисты филологи, рецензенты-экзаменаторы.

Кандидатом психологических наук, доцентом, заведующим учебно-научной лабораторией при кафедре «Эргономика и информационно-измерительные системы» ФГБОУ ВПО «МАТИ – Российский государственный технологический университет им. К.Э. Циолковского» Н.В. Якимович был сделан доклад, который осветил моменты, когда пилоту так и не удается понять, о чем говорит диспетчер, что иногда случается в экстремальных ситуациях (землетрясение, наводнение, техногенная катастрофа и др.). При этом пилот

начинает испытывать сильный стресс. Причем стресс развивается по одному из двух возможных типов: стресс возбудимого типа или стресс тормозного типа. Вид стресса у пилота зависит от ряда факторов: от уровня опасности ситуации (масштаб бедствия от невыполнения указаний диспетчера); от степени стрессоустойчивости пилота (сила нервной системы, степень тревожности личности).

Соответственно, если языковая подготовка пилота (диспетчера) достаточная, то в экстремальных ситуациях специалист сможет найти нужные языковые кластеры параллельно повышению уровня психического напряжения и усиленного напряжения психических функций (внимания, мышления, памяти, моторики, речи), и это определит возможный исход событий в проблемной ситуации.

Участники конференции приняли активное участие в её работе, выступили с докладами. Им была представлена возможность ознакомиться с организацией учебного процесса и оснащением кафедры иностранных языков МГТУ ГА, что является эталоном технических возможностей кафедры по языковой подготовке.

Таким образом, проведение конференции способствовало лучшему пониманию тех проблем, которые подлежат решению для реального повышения уровня владения общим и авиационным английским языком выпускниками учебных заведений гражданской авиации в соответствии с требованиями ИКАО, а также важности его, как одного из факторов в деле обеспечения безопасности полетов.

Наталья Лебедева, заведующая кафедрой №7 «Языковая подготовка»

Торжественная церемония чествования лучших выпускников вузов Петербурга 2020 года

В Атриуме Комендантского дома Петропавловской крепости состоялась XVIII торжественная церемония чествования лучших выпускников вузов Санкт-Петербурга 2020 года. Ежегодно из высших учебных заведений нашего города выпускаются порядка 80 тысяч студентов, лучшими становятся те, кто достиг особых успехов в учебной, научной и общественной деятельности. Традиционно награждение проводят в июне, но в этом году пришлось отложить церемонию до сентября.

Торжественную церемонию чествования открыл вице-губернатор Санкт-Петербурга В. Н. Княгинин: «Я поздравляю вас с этим событием. Мы испытываем гордость за вас, наших выпускников. Мы считаем Петербург отличным местом для стартов профессиональной и личной жизни, карьеры. Но если вы уедете, надеемся, что своих детей пришлете учиться в альма-матер. Обязательно сегодня скажите слова благодарности своим родителям».

С приветственным словом и поздравлениями выступил председатель Совета ректоров Санкт-Петербурга и Ленин-

градской области А. В. Демидов. В церемонии награждения также приняли участие



председатель Комитета по науке и высшей школе Правительства Санкт-Петербурга А. С. Максимов и председатель Комитета по молодежной политике и взаимодействию с общественными организациями Правительства Санкт-Петербурга Ю. Аблец.

Выпускникам вручили благодарственные письма губернатора Санкт-Петербурга Александра Беглова и символ Совета ректоров вузов Санкт-Петербурга и Ленинградской области — сфинкса.

Среди лучших выпускников петербургских вузов — выпускник нашего Университета Юрий Рустамов (факультет летной эксплуатации). Он отлично учился, получил хорошие летные навыки, активно занимался научно-исследовательской работой, участвовал в российских и международных конференциях.

Поздравил Юрия Рустамова на торжественной церемонии чествования от имени руководства нашего Университета проректор по учебной работе Ю.В. Ведерников (на снимке).

Николай Николаев

«Ленинград. Война. Блокада»

В день 75-летия окончания Второй мировой войны в ФКУ «Информационный историко-научный центр – Военная историческая библиотека Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации» состоялась презентация реализованного в июле этого года в Санкт-Петербурге крупного историко-документального проекта под общим наименованием «Ленинград. Война. Блокада».

Менее чем за три года в свет вышло пять томов, содержащих в себе научные статьи и документальные материалы. В их подготовке участвовали 68 исследователей, в том числе 12 докторов и 27 кандидатов наук. Над этими книгами трудились историки, сотрудники архивов, музеев и библиотек, военные специалисты – артиллеристы, связисты, инженеры, химики, моряки, картографы.

Составителями всех пяти томов выступили заместитель проректора по организационной и воспитательной работе Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации П.В. Игнатьев, ведущий научный сотрудник Санкт-Петербургского института истории Российской Академии наук доктор исторических наук А.И. Рупасов и начальник 44-го научно-исследовательского отдела института изучения военной истории Академии Генерального штаба полковник Э.Л. Коршунов. Также в работе по его созданию приняли участие наши студенты Никита Слажнев, Илья Трехсвояков и уже выпускники нашего Университета Яна Кваша, Лева Баранов, Лена Воронцова и Рустам Ефремов.

Каждая книга проекта «Ленинград. Война. Блокада» посвящена определённому этапу битвы за Ленинград. Первый том, озаглавленный «Дорога жизни», был впервые опубликован два года назад и посвящён в основном главному событию 1941–1942 годов – началу создания и организации работы по ВАД № 101.

За ним последовал второй том – «Город-фронт», в котором освещены события с лета 1941 года до начала 1943 года, причём особое внимание уделено «блокадным зи-

мам», ставшим тяжелейшим испытанием в жизни защитников города, а также работе учреждений и предприятий внутри блокадного кольца. Далее были опубликованы третий том «Прорыв блокады» и четвёртый – «Снятие осады». Их названия говорят сами за себя.

Завершился проект этим летом выходом в свет пятого тома – «Победные залпы». Снятие осады не стало завершением войны ни для ленинградцев, ни для Ленинградского фронта. Война для них, как и для всей страны, закончилась в мае 1945 года.

Поэтому в завершающий том было решено включить материалы о действиях войск Ленинградского фронта, ставшего во главе со своим командующим 2-м Прибалтийским фронтом, и о жизни города в 1944–1945 годах.

Здесь необходимо отметить, что в последнее время, наряду с серьёзными работами по истории битвы за Ленинград, появляется немало публикаций с очень поверхностным освещением событий, изобилующих неточностями и фактическими ошибками, клише, мифами.

Авторы ставили своей целью разрешить некоторые противоречия в терминологии, которые иногда возникают в научной и научно-популярной литературе при использовании понятий «блокада» и «осада» применительно к борьбе за Ленинград. В своей статье они стремились отказаться от некоторых устоявшихся, но неточных взглядов на хронологические рамки блокады.

В статье говорится: «...Днём окончания блокады справедливо было бы считать 7 февраля 1943 г., когда в Ленинград по вновь построенной железной дороге в Южном Приладожье прибыл первый эшелон с «Большой земли». Именно это событие стало фактом восстановления сухопутной

связи со страной, что означало конец блокады Ленинграда».

При этом авторы отмечают, что до конца борьбы за город в тот момент было ещё далеко. «Но ещё в течение года, – говорится в статье, – фронт стоял под Ленинградом, противник продолжал обстреливать город из артиллерийских орудий крупного калибра, продолжались авиационные бомбардировки. Ещё целый год Город-фронт жил в напряжении, боролся с врагом».

Стоит отметить несколько важных особенностей, присущих всем книгам пяти-томного проекта. Все они хорошо иллюстрированы, причём иллюстративный ряд составили преимущественно архивные материалы: редкие фотографии, карты и планы, схемы, графики, многие из которых ранее не публиковались.

В целом историко-документальный проект «Ленинград. Война. Блокада», несомненно, стал значительным вкладом в освещение истории битвы за Ленинград, героической борьбы жителей города и войск, в котором специалисты разных специальностей, увлечённые изучением истории, смогут найти для себя много полезного в различных областях, таких как медицина, транспорт, снабжение, метеорология, судоходство, не говоря уже о управлении и действии войск.

Завершить свою статью о работе большого авторского коллектива хочу словами из обращения губернатора Санкт-Петербурга Александра Беглова к читателям завершающего тома серии: «Наш долг – сохранить память о подвиге ленинградцев, по крупицам восстановить каждую страницу блокадной летописи. Это и стало главной целью проекта «Ленинград. Война. Блокада», а вместе с этим предложить всем ознакомиться с этими книгами в библиотеке нашего Университета».

Никита Слажнев, 181 группа ФЛЭ
Фотография предоставлена заместителем проректора по персоналу по ОВР П.В. Игнатьевым

В Москве прошел Форум «Транспортное образование и наука – 2020»

В рамках Форума состоялось пленарное заседание, в котором приняли участие первый заместитель министра транспорта Иннокентий Алафинов, заместитель министра транспорта руководитель Росжелезнодорожного транспорта Владимир Токарев, первый заместитель министра просвещения Дмитрий Глушко, заместитель министра науки и высшего образования Андрей Омельчук, ректоры высших учебных заведений транспортного комплекса.

Обращаясь к участникам форума, Иннокентий Алафинов подчеркнул, что развитие отрасли невозможно без качественного образования, и Минтранс России уделяет этому должное внимание.

В свою очередь Владимир Токарев отметил, что транспортный комплекс динамично развивается, следуя глобальным тенденциям. Вектор движения определяют национальные цели развития до 2030 года, основополагающие стратегические документы, национальные проекты и госпрограммы. В этих документах сформулированы приоритетные задачи в области инфраструктурного развития, высокоскоростного железнодорожного транспорта, дорожного строительства и многих других направлений. Данная работа, безусловно, требует высококлассного кадрового резерва.

«Для этого необходимы системное обновление, перестройка образовательных программ и модели взаимодействия вузов с работодателями. Кроме традиционных программ подготовки будут актуальны направления, связанные с технологиями искусственного интеллекта, большими данными, высокоскоростным наземным транспортом, безопасностью, сохранением окружающей среды, городскими транспортными системами, – сказал замминистра. На транспорте необходимо завершить цифровизацию основных бизнес-процессов, оптимизировать материально-техническую базу, привлечь лучших специалистов через создание комфортных условий и креативной среды».

Введение системы независимой оценки компетенций, которую проводит Союз «Молодые профессионалы (Ворлдскиллс Россия)», внедряя в итоговую аттестацию выпускников демонстрационный экзамен, показывает, что более половины выпускников имеет высокий уровень подготовленности. На текущий момент свыше 8 тыс. человек, обучающихся по программам среднего профессионального образования по специальностям транспорта, сдали такой экзамен.

Также состоялось заседание Координационного совета по транспортному образованию, в котором участвовали ректоры транспортных вузов. Как сообщил Иннокентий Алафинов, проект Концепции развития транспортного образования до 2035 года, рассмотренный на предыдущем заседании Координационного совета, прошел обсуждение с ключевыми транспортными компаниями и был доработан с учетом их замечаний. Концепция согласована с Министерством науки и высшего образования, а ее содержательная часть одобрена Министерством просвещения. В октябре документ планируется рассмотреть на заседании коллегии Минтранса России.

Говоря о подготовке современных квалифицированных специалистов, Иннокентий Алафинов обратил внимание на необходимость внедрения актуальных методик обучения, поддержания связи вузов с работодателями, создания лучших условий для сотрудников, совершенствования внутренней культуры.

В работе Форума и в заседании Координационного совета принял участие проректор по учебной работе нашего Университета Ю.В. Ведерников.

Соб. инф.



НАШ ДИСКУССИОННЫЙ КЛУБ: ПРИГЛАШАЕМ К ОБСУЖДЕНИЮ

ДОЛЖНЫ ЛИ БЫТЬ У ПИЛОТА НРАВСТВЕННЫЙ СТЕРЖЕНЬ И МОРАЛЬНЫЙ ОБЛИК?

Последнее время наблюдается некое моральное разложение общества. Это грустно, так как мы теряем наши ценности. Бесповоротно. И тенденция такова, что это затронуло сферу гражданской авиации.

Что имеется в виду? Кто такой пилот был ранее? Образец доблести и от-

ваги. Человек, внутри которого горит некий огонек. Человек, несущий ответственность за жизни людей, следовательно, обладающий особыми моральными нормами и ценностями.

Сейчас, к сожалению, порой бывает не так. Юные курсанты бегут в стены авиационных училищ не за желанием что-то нести людям, а за престижем и высокой зарплатой.

И большинство молодых пилотов сегодня — это лишь операторы компьютера. Многие скажут, что пилот — такой же, как и все мы, просто человек. Самый обыкновенный. Со своими достоинствами и недостатками. Главное, чтобы соблюдал прописной регламент авиакомпании.

Но я позволю себе здесь не согласиться. Выбрав эту профессию, человек уже не такой, как все. Наравне с врачами, офицерами МЧС, учителями и представителями других специальностей пилот должен обладать, хранить и нести нам понятия человеческих ценностей. Основные нормы морали. Ведь эти люди несут ответственность за наши жизни. Форма дается не даром. И

даже без нее пилот должен оставаться примером доблести человека.

Потому то на столько важен вопрос о моральном облике пилота! Но почему-то мало кто задается этой проблемой. И я решила попробовать разобраться в нем самостоятельно. Я провела опрос среди студентов и среди лет-

Авиационная профессия достаточно консервативна. И в плане поведения подобный человек не может быть специалистом в этой сфере. Если человек не может разобраться с самим собой и ему чужды принятые нормы морали, можно ли доверять ему жизни сотен людей...



ного состава. Ответы меня удивили. Взрослый летный состав в большинстве своем согласился со мной в том, что моральный облик обязательно должен присутствовать у пилота.

А вот ряд студентов ответили, что нравственный стержень и моральный облик не совсем обязательны для пилота. И, даже не имея данных качеств, он может управлять самолетом.

Но еще психологи доказали, что человек, не обладающий моральными принципами и устоями, испытывает большие внутренние проблемы. Он находится в противоречии с самим собой. Он не может реализовать себя в этом мире и ищет пути в обход, подрывая при этом нормы морали.

И напоследок хотелось бы задать пару вопросов. Вы бы доверили свои жизни и жизни своих любимых и близких людям, которые пришли сюда только ради красивой формы и высокой зарплаты?...

А вы бы сели в самолет, если бы заранее знали, что в кабине человек без моральных убеждений и нравственного стержня, и которому безразличны судьбы человеческих жизней?

Юлия Лукина

От редакции:

Вопросы, поставленные в до-вольном откровенном письме Юлии Лукиной, заставляют задуматься над обозначенной проблемой.

Приглашаем студентов, педагогов высказать свое мнение по данной теме.

Первый отклик автору заметок Юлии Лукиной:

«ОТ ГРОМКИХ СЛОВ ПЕРЕХОДИТЬ К РЕАЛЬНЫМ ДЕЛАМ»...

Согласно моим подсчетам, слово «мораль» и его производные встречаются в тексте Юлии Лукиной 11 раз. Считаю, что для такого небольшого текста — многовато. Честно, я не понимаю, что именно пытается донести автор. Вижу демагогию о том, что пилоты нынче пошли какие-то бездуховные, без морального облика, что ли. За деньгами только гонятся.

Тут позволю себе не согласиться: молодые люди хоть в большинстве своем и инфантильны, но далеко не дураки — все знают о колоссальной ответственности, лежащей на плечах пилота. И если о той самой моральной и нравственной стороне ответственности, опять же, по словам автора, мало кто задумывается, то об уголовной — знают или догадываются все. Потом, если человек выбрал профессию, где подразумевается обязательное ношение униформы, цитирую — «Форма дается не даром. И даже без нее пилот должен оставаться

ся примером доблести человека». Это говорит о скрытом перфекционизме. А перфекционист не может плохо управлять самолетом, он будет стремиться делать это идеально, как и все другие свои действия.

Очень часто автор упоминает фразу «моральный облик». А что конкретно подразумевается под этой фразой? Что нельзя на Боинге крутить мертвую петлю или рассказывать матерные анекдоты пассажирам по громкоговорителю? Или же дело касается внешнего вида, и пилоту не следует приходить на работу в шортах и гавайской рубашке?

Что касается заработной платы. Да, это совершенно нормально, что большинство молодых людей выбирают денежную профессию. Потому что им в первую очередь придется в будущем обеспечивать семью. Я знаю немало ребят, кто поступил в летный вуз изначально именно по этой причине, а ближе к старшим курсам распробовал

профессию на вкус и влюбился в нее. Есть у меня и знакомые, наоборот, разочаровавшиеся в профессии, а потому забрали документы из вуза и ушли. И это тоже нормально. Да, к сожалению, процент тех, кто пришел в авиацию по большой любви и желанию, не такой внушительный, но такие курсанты тоже есть. И это радует. Как говорят сами авиаторы: «Небо надо любить», и те, кто его действительно любят — становятся профессионалами с большой буквы.

Подводя итоги, скажу следующее: не стоит включать «режим пастыря» и громко кричать о том, что нам нужна мораль. Нам нужны профессионализм и компетентность в профессии, высокая квалификация кадров. А где есть профессионализм — придут и профессиональные мораль и нравственность.

Я считаю, нам пора от громких слов переходить к реальным делам.

Полина Воронова,
176 группа ФЛЭ

ДИСТАНЦИОННОЕ ОБУЧЕНИЕ: ДОСТОИНСТВА И НЕДОСТАТКИ

Перед тем, как рассуждать о недостатках и достоинствах дистанционного обучения, необходимо отметить, что дистанционное обучение существовало задолго до 2020 года. В авиационном образовании с 2010-х годов авиационными учебными центрами широко использовалось приложение Skype — «Скайп» для организации видеоконференцсвязи между преподавателем и слушателями. Дистанционные образовательные технологии на базе того же Skype широко применялись при проведении таких курсов как «Технический английский язык», «Авиационный английский язык по шкале ИКАО» и других. Контрольные мероприятия (экзамены, зачеты) также проводились в Skype с учетом следующей особенности: приложение Skype являлось только средством взаимодействия преподавателя и слушателя. Данный метод взаимодействия применялся до 2020 года только в рамках дополнительного профессионального образования (ДПО).

Помимо простого видеовзаимодействия преподавателя и студента дистанционные образовательные технологии широко используются в виде машинного обучения, таких программ как Computer-Based Training (CBT). Они широко применяются при переучивании на тип магистрального самолета и для других курсов, например «человеческий фактор» или «аварийно-спасательная подготовка». CBT максимально исключает человека из процесса обучения, заменяя его компьютерными образами: видеоматериалами, схемами, интерактивами.

Важной частью подобных программ являются системы тестов по пройденным материалам. Программы CBT чаще всего организованы по принципу «сервер-клиент», где обучающимся доступен только ограниченный объем информации на своем «клиенте», а основная программа хранится на сервере в зашифрованном виде, что предотвращает её взлом и предварительное рассмотрение материалов обучающимися.

После всеобщего перехода на дистанционное обучение весной, включая программы высшего и среднего профессионального образования, для многих стали очевидны достоинства и недостатки «дистанционки». «Дистанционное обучение пригодно только для лекций» — главный вывод по итогам заседания совета ректоров ВУЗов Санкт-Петербурга. С этим заключением невозможно не согласиться, а также отметить некоторые достоинства дистанционных лекций. Появляется возможность включения в лекции интерактивного материала: схем, анимации и других элементов, исключается зависимость качества предоставляемых лекционных материалов от почерка лектора. Современные программы позволяют за короткое время создать практически любую формулу, рисунок, презентацию. У дистанционных лекций есть и недостатки, среди которых: большая трудоемкость при ее создании и трудность в освоении компьютерных технологий старшими поколениями преподавателей.

С практическими занятиями несколько иная ситуация. Часть занятий можно провести дистанционно и это даже удобнее. Например, занятия по работе с пилотажно-навигационными комплексами на базе бортового компьютера управления полетом Flight Management Computer (FMC). Наличие различных программ-имитаторов структуры FMC с помощью дистанционных технологий позволяет более наглядно продемонстрировать технологию работы с FMC студентам, чем если бы это происходило в учебном классе. Однако при объяснении многих других тем дистанционно возникает проблема отсутствия «живой» обратной связи со студентами, следовательно, невозможность контроля усвоения студентами пройденного материала.

Вывод напрашивается такой: дистанционное обучение значительно уступает по качеству очному, так как преподаватель не имеет возможности проконтролировать усвоение учебных материалов студентами, выявить слабые места в своих материалах, чтобы повторить их изучение и, как итог, вынужден полагаться в основном на добросовестность студентов.

Константин Куц,
ассистент кафедры Аэронавигации



ВЕРНОСТЬ ПРИЗВАНИЮ

Считается, что небо не прощает ошибок. Поэтому летчики, как врачи, всегда собраны, внимательны и сосредоточены. Но путь к вершине мастерства долг и тернист. Какие качества необходимы будущему пилоту, как избежать нештатных ситуаций на борту и есть ли среди самолетов «любимчики»?

Об этом в интервью нештатному корреспонденту «Академического вестника» во время прохождения учебной практики студенту Максиму Кичигину рассказал заслуженный пилот России, руководитель уникального тренажерного комплекса «Уральских Авиалиний» выпускник нашего вуза Николай Харитонов.

– Николай Владимирович, ваш тезка Николай Харитонов – Герой Советского Союза, Вы заслуженный пилот России. Это совпадение или легендарный летчик-испытатель послужил Вам примером по жизни?

– Я думаю, что совпадение. Пилотами не рождаются, а становятся. Мало просто заболеть небом. Во-первых, нужно иметь хорошее здоровье, отвечающее всем медицинским требованиям в гражданской авиации. Во-вторых – знания. Отличные отметки, прилежность и старательность. Будущий пилот должен знать английский язык. Последнее, кстати, требование на сегодня очень весомое при трудоустройстве выпускников учебных заведений ГА. И само собой, нужно получить заветную «летную корочку». Соответственно, когда вы уже станете полноценным пилотом после учебного заведения, то тогда определяется на чем, и где вы будете летать, а также дальнейшая перспектива. Чаще всего, все эти вопросы решает авиакомпания, в которую вы устроитесь.

– Вы имели допуск на несколько видов судов, есть принципиальные отличия по управлению?

– Безусловно, каждое ВС имеет отличия в управлении. Я сам по образованию «самолетчик», то есть пилот самолета. За всю свою долгую жизнь я летал только на самолетах. Чтобы летать на том или ином типе ВС, нужно пройти полную программу переподготовки. И у каждого из них своя программа. Однако у всех этих обучений есть некоторая идентичность: теоретические основы, тренажерная и, конечно же, летная подготовка. По завершении перепрофилирования вы сможете быть вторым пилотом. А после определенного налета и полученных навыков – можете стать КВС. Все это дело серьезное и строго регламентируется. На каждом типе ВС есть своя программа ввода в строй КВС.

Пилот может претендовать на место КВС, но станет ли он им полноценно – это уже другой процесс...

– Есть у Вас любимый самолет?

– Мне нравились все ВС, на которых я работал. Начиная с Ан-2 и закончил А320. За всю мою карьеру не было какого-то любимчика. На каждом самолете есть свои плюсы и минусы, главное – грамотно им управлять. Я считаю, что у любого уважающего себя пилота должен быть рост в технике пилотирования. Ты постоянно учишься новому – без этого никуда.

– Какие-либо нештатные ситуации за время работы случались?

– Я считаю, что моя летная карьера прошла очень удачно. Я прекратил деятельность пилота 23 мая в 2012 году на крайнем полете Екатеринбург – Санкт-Петербург – Екатеринбург. Было только три случая: дважды на Ту-134 приходилось садиться на одном двигателе, кроме того, на этом же самолете случился выброс топлива через крыло. Причем, течь обнаружил совершенно случайно. Вышел из кабины в салон, смотрю в иллюминатор – керосин хлещет. Приборы ничего не показали, так как утечка шла мимо расходомера. Сели в Казани, пожарные тут же залили нас водой, чтобы не случился пожар. Однако как таковых государственных наград у меня нет. Я получил лишь награду от Президента РФ – звание «Заслуженный пилот РФ».

– Как известно, высота ошибок не прощает. Какие самые распространенные огрехи бывают в работе пилота?

– Ошибки у пилотов случаются. Этому посвящены многие литературные издания, расследования. Каждое событие расследуется в авиации. Это или инцидент, или какая-

то катастрофа, или поломка. После каждого события издается окончательный отчет уполномоченными органами ГА. Именно там все детально рассматривается, изучаются все ошибки. Почему они произошли? Или вы неправильно эксплуатировали какое-то оборудование? Или вовсе отвлеклись? Или еще какие-то неполадки? Все это детально рассматривается и, в дальнейшем, исправляется.

Как показывает практика, когда ты приходишь в авиацию, ты начинаешь все это пристально изучать. Это очень нужная и серьезная теория. Все отчеты и рекомендации издаются в электронном виде. Ведь вообще опыт этих работ в чем? Чтобы не допустить и не повторить подобного. В авиации любят говорить: «Учись на ошибках других». Это единственный верный путь.

Некоторое время в СССР тема происшествий, инцидентов, катастроф и прочих неприятных случаев в ГА была закрыта. Все отчеты, документы и рекомендации издавались под грифом секретно. Сейчас очень многие, кто далек от авиации, любят комментировать разные события в ГА. Единственный источник, которому нужно верить – официальный отчет уполномоченного органа.

– Расскажите, что представляет собой тренажерный комплекс, которым Вы сейчас руководите?

– Это учебное заведение, которое учит пилотов эксплуатировать самолеты семейства А320. Наша задача, как учебного комплекса, поддерживать полно-пилотажный тренажер в рабочем состоянии. Мы внимательно следим за его исправностью и обслуживаем его. Моя же задача – координировать деятельность всего коллектива, а это восемь человек. В основном техники и инженеры. Тренажерный комплекс работает 24 часа в сутки, на нем тренируются пилоты компании «Уральские Авиалинии».

– Какими качествами должен обладать хороший пилот?

– Во-первых, как я уже говорил ранее, иметь хорошую теоретическую и практическую подготовку. Во-вторых, следить за своим здоровьем. Ну и, конечно, уметь грамотно эксплуатировать то ВС, на котором ты летаешь. Это прежде всего знание особых ситуаций в полете и правильное применение этого знания. А также необходимо разбираться в документации.

Достигнув какого-то уровня, нужно постоянно поддерживать свою квалификацию. Нельзя останавливаться. Человек должен всю свою жизнь учиться. Чего я и желаю студентам родного для меня Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации!

Максим Кичигин, 293 группа

К 125-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ АЛЕКСЕЯ МИХАЙЛОВИЧА ЧЕРЁМУХИНА

ГЕНИЙ ВЕРТОЛЁТНОГО ДЕЛА

2020 год довольно богат на культурно-исторические события, среди которых и 125-летие со дня рождения Алексея Михайловича Черёмухина, 90-летие с момента его первого полёта на вертолёте (тогда он назывался геликоптером).

А. М. Черёмухин родился 30 мая 1895 года. С золотой медалью окончил Московскую гимназию. Участвовал в Первой мировой войне. Совершил около 140 боевых вылетов. За боевые действия награждён шестью орденами России и орденом Франции. 1917 и 1918 годы Алексей Михайлович посвятил образовательной деятельности, проработав в качестве инструктора в Качинской авиационной школе в Крыму. Затем он возвращается в Москву и продолжает обучение в МВТУ.

В период учёбы у Н. Е. Жуковского его зачислили вычислителем в Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ). После окончания МВТУ А. М. Черёмухин выполняет в ЦАГИ конструкторские и научные работы, производит анализ только что изготовленного двухмоторного триплана «Комта», доводит его до первого успешного полёта и участвует в конструировании АК-1 – пассажирского самолета В. Александрова и В. Калинина. В это время С. А. Чаплыгин поручает ему разработку и строительство первой деревянной аэродинамической трубы, которая работает до сих пор.

А. М. Черёмухин разработал и испытал первый советский вертолёт. Это была одна из самых значительных, новаторских его работ. 13 сентября 1930 года в люберецком небе на аэродроме недалеко от платформ

Ухтомская Казанской железной дороги совершил первый полёт одновинтовой экспериментальный аппарат ЦАГИ-1ЭА, пилотируемый его создателем А. М. Черёмухиным. Четыре рулевых винта, расположенных попарно в носовой и хвостовой частях фюзеляжа, уравновешивали реактивный момент. Это был первый советский и первый в мире одновинтовой летательный аппарат, на котором были впервые выполнены все эволюции, присущие вертолётам: взлёт, зависание, перемещение, разворот вокруг оси, снижение, посадка.

В историю развития отечественного вертолётостроения 14 августа 1932 года вписано особой строкой. В этот день в люберецком небе А. М. Черёмухин на аппарате ЦАГИ-1ЭА достиг рекордной высоты 605 метров, записанной по барограмме. Этот рекордный полёт стал закономерным результатом большой работы по созданию вертолётов, проводившейся в те годы в нашей стране, и двинул вперёд всё вертолётостроение.

До последних дней своей жизни А. М. Черёмухин работал в ОКБ А. Н. Туполева, руководя расчётными и экспериментальными работа-



ми по прочности самолётов. Он принимал активное участие в проектировании конструкций, всевозможных испытаниях и лётной доводке всех самолётов, начиная с Ту-2 и заканчивая Ту-124.

Талантливый русский самородок, всю жизнь отдавший отечественной авиации, лауреат Ленинской и 2-х Сталинских премий, кавалер 3-х орденов Ленина, 2-х орденов Трудового Красного Знамени, ордена Красной Звезды, профессор, доктор технических наук, Заслуженный деятель науки и техники РСФСР, лётчик-испытатель Алексей Михайлович Черёмухин ушёл из жизни 19 августа 1958 года.

На месте его рекордного полёта Ухтомским вертолётным заводом воздвигнута памятная стела в виде лопасти с памятной доской. На территории городского округа Люберцы как места рождения вертолётного дела в честь А. М. Черёмухина названы улица и школа. Ежегодно в школах и библиотеках проводятся чтения имени А. М. Черёмухина, направленные на повышение интереса молодёжи к истории развития отечественного и зарубежного вертолётостроения, техническим специальностям.

Вот что о нем писал знаменитый авиаконструктор А. Н. Туполев: «В нём гармонично сочетались глубокие теоретические знания учёного, практический опыт лётчика и инженера, талант педагога... Он был человеком большой души, неиссякаемой бодрости и энергии, высокой культуры, огромного личного обаяния и разносторонней одарённости, человеком, отдавшим всю свою жизнь авиации».

Инна Копец,

15-кратная рекордсменка мира по вертолётному спорту,

Андрей Губанов,
научный сотрудник ИАП РАН,

Игорь Зубакин,
кандидат технических наук





В МИРЕ ИНТЕРЕСНОГО

ЦВЕТ ДАРИТ НАСТРОЕНИЕ

Несмотря на то, что природа порой в осенний сезон не балует нас всеми цветами радуги, в наших силах добавить красок в серый пейзаж. Ловите 10 главных цветовых решений для «унылой поры, очей очарованья».

Жгучий красный. Трансформируясь из года в год, красный уверенно лидирует среди главных цветовых решений. Он не только смотрится эффектно в пасмурную погоду, но и с лёгкостью придаст уверенности на деловой встрече. Красный – цвет власти и бесконечной энергии.

Бордо. Насыщенный бордовый цвет смотрится роскошно как в монохромном образе, так и в паре с базовыми оттенками бежевого или чёрного.

Персиковый. Нежный розово-оранжевый оттенок идеально работает в паре с контрастными цветами – бордовым или коричневым. Но данный цвет нужно использовать с максимальной осторожностью: он противопоказан обладательницам бледной кожи, а также пышечкам.

Коричневый. Универсальный шоколадный оттенок с лёгкостью комбинируется с любыми цветами. Шёлковые брюки с блузой цвета миндала, жёлтые вязаные аксессуары поверх твидового пальто цвета горького шоколада и, конечно, угольно-чёрный в сочетании с коричневым... Экспериментируйте!

Фуксия. Это для таких любителей ярких цветов, как я. В центре внимания – пальто, твидовые ансамбли и шуба из искусственного меха цвета фуксин. Смело комбинируйте с жёлтым, чёрным и даже нежно-голубыми оттенками.

Жёлтый. Скажите: «Сыр!» И не только скажите, но и выберите оттенок жёлтого под цвет любимого сыра. Кстати, не бойтесь и просто жёлтого монохромного лука. Вы будете тем самым солнцем, которого всем так не хватает.



Голубой. Пыльный серо-голубой оттенок в палитре цветов осень-зима – 2019/2020 символизирует спокойную решимость. Строгий характер цвета подойдёт для создания образов в рамках делового дресс-кода.

Зелёный. Не за горами и Новый год, а вот в цвет ёлки можно нарядиться уже сейчас. Отдавая дань уважения загадочному лесу и красоте природы, в новом сезоне дизайнеры сделали ставку на величественный тёмно-зелёный.

Синий. Синий – новый чёрный. Лаконичный и элегантный. Этот цвет – воплощение уверенности в собственных силах. Классический оттенок вечернего неба лучше всего смотрится в строгих брючных костюмах или торжественных вечерних платьях, выполненных из блестящего шёлка или атласа.

Серый. Простой и элегантный светло-серый оттенок – лучшая база для осеннего гардероба. Он с лёгкостью может участвовать в любых цветовых экспериментах, выступая как главным акцентом в образе, так и второстепенным.

Создавайте своё настроение сами, смело вырывайтесь в городской пейзаж яркими цветами гардероба. И помните: у природы нет плохой погоды!

Ирина Яковлева

Санкт-Петербургская транспортная прокуратура информирует:

17 августа 2020 года Верховный Суд Российской Федерации удовлетворил административное исковое заявление Генерального прокурора Российской Федерации и признал движение «Арестантское уголовное единство» (далее – АУЕ) экстремистским, а также запретил его деятельность.

В судебном заседании установлено, что АУЕ является хорошо структурированной и управляемой организацией -

молодежным движением экстремистской направленности.

В рамках движения и в его интересах участниками АУЕ совершались экстремистские правонарушения, а также массовые беспорядки.

Деятельность движения, основанная на криминально-экстремистской идеологии, представляет реальную угрозу жизни и здоровью граждан, обществу и государству.

В деятельность движения активно вовлекались подростки и молодежь, чья психика наиболее подвержена деструктивному воздействию.

Запрет деятельности АУЕ позволит эффективно пресекать преступную деятельность его участников, защитить интересы подрастающего поколения, способствовать оздоровлению общества и обеспечить безопасность государства.

Совещание в Авиакомпании:

– А давайте продадим билеты в закрытые страны, потом отменим рейсы, а деньги не вернем.

– Гениально! Делайте!

Ещё на Л -29 отрабатывали «отказ двигателя с аварийной посадкой в незнакомой местности» (КУЛП РС-70). Кто делал, помнит: выбираем площадку, точку выравнивания, в неё, родную и планируем. Дальше – на высоте выравнивания, 10-12 метров, РУД вперёд – и домой. Выполняется с проверяющим. Мой сосед по казарме, как пришло время, полетел на это дело. В зоне, на 2000, командир убирает обороты на малый газ: «Отказ двигателя!» Курсант спокоен. Выбирает точку – трактор в поле. И пошёл. Пока тракторист не побежал...

В замечаниях ему спокойно объяснили, что точку выравнивания желательно выбирать неподвижную.



АВИАЦИОННЫЕ БАЙКИ



15:52 Аэропорт «Внуково» прекратил работу в связи с погодными условиями.

Как сообщил сменный руководитель полетов аэропорта, в настоящее время аэропорт закрыт как для взлетов, так и для посадки.

«В связи с грозой мы закрыли аэропорт на прием и выпуск самолетов до 16.00 мск», – рассказал собеседник агентства. По его словам, !!!!!!! через 20 минут самолет делает пробную попытку взлета, «если ему удастся пробиться сквозь грозу, то мы вновь откроемся». !!!!!!!»

Р.С. А не взлетит – уберем обломки и еще полчаса подождем....

Д: «Борт ХХХ, у вас пересекающийся борт в 6 милях, направление на 10 часов.»

П: «Дайте другой ориентир, у меня электронные часы.»

Диспетчер пытается локализовать пилота-ученика, потерявшегося в воздухе после долгого перелета.

Д: «Каково было ваше последнее известное местоположение?»

П: «Когда я стоял вторым в очереди на взлет.»

DC-10, приземлившийся с превышением рекомендуемой скорости, никак не может затормозить и долго катится по полосе.

Д: «Борт такой-то, в конце полосы произведите энергичный поворот направо. Это, конечно, если сможете. Если не сможете, выезжайте из аэропорта на дорогу, разворачивайтесь на перекрестке и возвращайтесь обратно в аэропорт.»

Самолёты посадили, идут лётчики, половина лысых, половина седых. Мальчик спрашивает у отца: «Папа, а кто эти, лысые?» Отец отвечает, что это пилоты, сейчас они летали, фигуры в небе показывали. – А седые? – Седые – штурманы, они рядом с пилотами в самолёте сидят!

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

ЮБИЛЯРЫ, РОДИВШИЕСЯ В ОКТЯБРЕ

Будакас Галина Васильевна – зам. директора, столовая
Ведерников Юрий Вадимович – проректор по учебной работе
Волик Екатерина Ивановна – корреспондент, редакция газеты «Академический вестник»
Казаченко Ирина Ильфатовна – повар, столовая
Королев Владислав Викторович – дворник, ЖЭУ
Мошников Елена Николаевна – уборщик производственных и служебных помещений, ЖЭУ
Седова Ольга Дмитриевна – машинист моечных машин, столовая
Фролова Татьяна Леонидовна – уборщик производственных и служебных помещений, ЭТУ
Шаронов Евгений Александрович – техник 1 к., инженерная группа, ОЛТ



ПРАЗДНИКИ РОССИИ

в ноябре 2020 года

- 1 ноября**
День менеджера
- 4 ноября**
День народного единства
- 5 ноября**
День военного разведчика
- 7 ноября**
День проведения военного парада на Красной площади в 1941 году.
День Октябрьской революции 1917 года
- 8 ноября**
Международный день КВН
- 10 ноября**
Всемирный день науки .
День сотрудника органов внутренних дел Российской Федерации
- 11 ноября** День эконоимста
- 12 ноября**
День специалиста по безопасности
- 13 ноября**
День войск радиационной, химической и биологической защиты
- 14 ноября** День социолога
- 15 ноября**
Всероссийский день призывника
- 17 ноября**
Международный день студентов
- 21 ноября** День бухгалтера России
- 22 ноября** День психолога в России
- 26 ноября**
Всемирный день информации
- 27 ноября** День морской пехоты
- 29 ноября** День матери
- 30 ноября**
Международный день защиты информации

Учредитель:

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации.

Редактор Врагов Н.Н.

Редакционный совет: Арбузов В.И.

(председатель), Авдонин В.И., Булыгина И.В., Волик Е.И., Иванченко В.Н., Игнатьев П.В.

Адрес редакции: 196210, Санкт-Петербург, ул.

Пилотов, дом 38, каб. № 358-А.

тел: 704-30-19, мест.1457

E-mail: gazeta.uga@mail.ru

Ответственный за выпуск Врагов Н.Н.

Набор П. Воронова. Верстка Р. Абрамян

Корректор Н. Лимарова.

Заказ 432. Тираж 800 экз.

Подписано к печати 06.10.2020.

Отпечатано в типографии:

ООО «ИПИ», СПб, наб. Обводного кан., дом 64.

(812) 244-95-65