



Ректор Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова
Юрий Юрьевич Михальчевский:

ОТКРЫВАЯ НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

Наш Университет сегодня – современный вертикально интегрированный образовательный комплекс, включающий в себя широкую филиальную сеть, расположенную в 4-х крупнейших федеральных округах – Дальневосточном, Сибирском, Приволжском и Северо-Западном.

Созданная система профессионального образования позволяет не только обеспечить возможность получения профессионального образования любого уровня – от среднего специального до высшего, но и развивать полученные компетенции действующих авиационных специалистов на протяжении всей профессиональной деятельности.

РАЗВИВАТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КОМПЕТЕНЦИИ

Основные образовательные программы среднего профессионального образования реализуются на базах филиалов Университета и направлены на удовлетворение запроса на квалифицированный персонал от региональных авиационных предприятий и организаций, деятельность которых связана с обеспечением транспортной мобильности населения и доступностью отдаленных районов Севера, включая Арктическую зону, Дальнего Востока и Сибири. Единство стандартов, методик и программ гарантирует неизменно высокое качество подготовки молодых специалистов, которые готовы к активной работе на производстве сразу же по окончании обучения.

Подготовка специалистов по программам высшего образования в Университете реализуется на факультетах: летной эксплуатации, аэропортов и инженерно-технического обеспечения полетов, управления на воздушном транспорте, гуманитарном, а также в высшей школе авионавигации (магистратура).

В своей работе по формированию профессиональных компетенций наших выпускников мы опираемся на научно-исследовательскую работу в области обеспечения безопасности полетов в рамках своей деятельности на предприятиях и в организациях гражданской авиации.

Университет активно поддерживает инициативы студентов, направленные на приобретение и развитие своих профессиональных компетенций. Именно в этой деятельности проявляется инициативность студенческой молодежи, ее научный и инновационный потенциал. Уже сейчас в стадии становления Центр экспериментальной аэродинамики. Его инициатором выступила большая группа студентов факультета летной эксплуатации, которые лично принимают участие в создании этой структуры.

Научно-практическая деятельность студентов факультета аэропортов и инженерно-технического обеспечения полетов нашла свое отражение в стенах университетской моторно-испытательной станции (далее – МИС). Здесь студенты сконструировали макеты двигателей воздушных судов и лабораторные установки для визуализации и изучения производственных процессов. Идея для проектов возникла при прохождении производственной практики на авиационном предприятии, которое впоследствии передало Университету компрессор двигателя ГТД-350 для его изучения и применения на практичес-

ких занятиях. Также, студенты сконструировали лабораторную установку для изучения изобарного и изохорного процессов для проведения лабораторной работы на данную тему.

ИССЛЕДОВАНИЯ ОРИЕНТИРОВАНЫ НА ПРАКТИКУ

Сегодня моторно-испытательная станция Университета гражданской авиации – это современный лабораторный комплекс, включающий в себя лабораторные установки, макеты двигателей и сами двигатели Д-36, НК-8-2У, АИ-25. В МИСе проводятся ежегодные показательные занятия-экскурсии для первокурсников не только факультета аэропортов и инженерно-технического обеспечения полетов, но и для студентов факультета летной эксплуатации.

Основополагающим направлением развития транспортной науки, согласно транспортной стратегии 2030, является формирование тем исследований на основе приоритетных задач технологического развития отрасли, а также привлечение молодых ученых, как важный фактор притяжения высококвалифицированных и талантливых перспективных научных кадров. Уже сегодня Университет находится в авангарде такой работы – исследование наших молодых ученых в направлении «Цифровизация транспортного комплекса РФ» была отмечена Министерством транспорта РФ на конкурсе «Молодые ученые транспортной отрасли 2021». Суть работы, с использованием технологии имитационного моделирования, заключалась в оценке предлагаемой Минтранс РФ методики по организации работы предприятий транспорта в условиях предотвращения распространения новой коронавирусной инфекции COVID-19. Разработанная нашими сотрудниками цифровая модель аэропорта, в которой сохранена вся логика технологических процессов, позволяет быстро и качественно оценить эффективность выбранных решений для оптимизации производственных процессов. Этот принцип может быть применен к анализу и оценке эффективности любого производственного процесса в авиации.

Однако не наукой единой живут наши студенты. На базе двух подразделений Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации – Авиационно-транспортного колледжа и Красноярского филиала – проходят региональные этапы Открытого чемпионата «Молодые профессионалы» (WorldSkills Russia) для обучающихся по программам среднего профессионального образования подготовки специалистов среднего звена.

Соревнования проходят по компетенции «Сервис на воздушном транспорте».

Наши студенты неизменно занимают призовые места и участвуют в национальных этапах соревнований, где демонстрируют высокий уровень подготовки и личной мотивации к формированию практических навыков.

Следует отметить, что Авиационно-транспортный колледж является аккредитованным региональным Центром проведения Демонстрационного экзамена Открытого чемпионата «Молодые профессионалы» (WorldSkills Russia). А преподавателям Красноярского филиала Университета присвоена квалификация «Главного эксперта соревновательной площадки».

Продолжая тему профессиональных конкурсов, стоит отметить, что Университет гражданской авиации на протяжении долгих лет принимал у себя финал конкурса профессионального мастерства диспетчеров УВД ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Несмотря на то, что конкурс мастерства проводился среди действующих сотрудников Госкорпорации, будущие специалисты проявляли немалый интерес к конкурсу. Они активно помогали в организации, подготовке и проведении финального этапа в стенах Университета. Для ребят этот конкурс стал показательным с точки зрения непрерывного наращивания профессиональных компетенций и передачи опыта и знаний от поколения к поколению. Целью конкурса было стимулирование инициатив и деловой активности участников, что оправдалось в будущем – студенты-диспетчеры выдвинули инициативу по организации аналогичного конкурса, направленного на выявление лучших среди будущих специалистов.

Так в Университете возник студенческий конкурс профессионального мастерства «Транспортный лидер» по специализации «Организация использования воздушного пространства». Уникальность проекта заключается в том, что участники демонстрируют наработанные навыки управления воздушным движением на специальном тренажере, способном моделировать воздушную обстановку любой сложности, максимально приближая ее к реальным условиям. При этом, инструкторский состав, обслуживавший тренажер, состоял из действующих специалистов Северо-Западного центра ОВД филиала ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». К сожалению, на дальнейшее развитие проекта повлияла мировая пандемия новой коронавирусной инфекции Covid-19.

В ОТКРЫТОМ ДИАЛОГЕ С РАБОТОДАТЕЛЯМИ

Сегодня мы отмечаем напряженность с трудоустройством молодых специалистов, однако не стоит говорить о том, что пилоты никому не нужны. В соответствии с Федеральным законом от 29.12.2012 №273-ФЗ «Об образовании в Российской

Федерации», в Университете, по заявкам авиакомпаний, в рамках реализации основных образовательных программ подготовки проводится специализированное обучение на конкретный тип воздушного судна в конкретную авиакомпанию, с выдачей диплома об образовании, свидетельства коммерческого пилота и удостоверения о подготовке на конкретный тип воздушного судна.

Залогом полноценного кадрового обеспечения транспортной отрасли является способность работодателей прогнозировать спрос на кадры, задавать параметры, требования к образовательным программам, вести поэтапную профессиональную экспертизу и контролировать результат подготовки. Мы можем говорить о том, что сейчас мы в открытом диалоге с работодателями объединяем наши компетенции и возможности для создания и развития гибкой и эффективной образовательной модели, которая позволит оперативно реагировать как на реальные запросы со стороны рынка труда.

И здесь у нас есть результаты, во исполнение решения Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросу развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС под председательством Помощника Президента Российской Федерации И.Е. Левитина (протокол от 15.08.2018 № 6) Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации определен головным учебным заведением по проведению профессиональной переподготовки и повышению квалификации авиационных специалистов для нужд АО «Национальная служба санитарной авиации» (далее – НССА).

Государственная корпорация «Ростех», как основной акционер АО «НССА», оснащает службу санитарной авиации вертолетами Ансат и вертолетами Ми-8 АМТ, в связи с этим проводится обучение и ввод в строй большого количества авиационных специалистов, треть из которых будут работать в Сибири и на Дальнем Востоке.

Это решается при системной организации первоначальной подготовки, переподготовки и повышении квалификации с использованием региональных особенностей Санкт-Петербургского университетского вертикально интегрированного образовательного комплекса. Что позволяет обеспечивать реализацию проекта санитарной авиации высококвалифицированными кадрами на всей территории Российской Федерации.

Мы уверенно смотрим в будущее и движемся в соответствии с намеченным планом.



Названы победители финала юбилейного X Национального чемпионата «Молодые профессионалы» по компетенции «Сервис на воздушном транспорте»

СЕРЕБРО – НАШЕ!

В городе Саранске прошли самые масштабные в стране соревнования профессионального мастерства по стандартам «Агентства развития навыков и профессий» среди студентов.

В финале X Национального чемпионата «Молодые профессионалы» собралось более трехсот специалистов, которые продемонстрировали свое мастерство по 25 компетенциям. Работу оценивали 170 экспертов. Около 720 конкурсантов по 41 профессиональному направлению присоединились к соревнованиям дистанционно.

Команда Санкт-Петербургского Авиационно-транспортного колледжа по компетенции «Сервис на воздушном транспорте» завоевала в чемпионате второе призовое место. Победителями стали курсанты Полина Альяная, Алексей Герасименко, Яна Жеренова, Иван Зимаков, Елизавета Краснолуцкая.

Программа чемпионата включала следующие модули: кейс-практикум, ручной досмотр, ручная регистрация, входная группа, регистрация пассажиров на рейс, предполетный досмотр, контроль посадки.

Соперниками на чемпионате по компетенции «Сервис на воздушном

транспорте» были команды из Москвы, Московской области, Челябинска, Южно-Сахалинска, Саранска, Красноярска и Казани.

В состав команд входили, как действующие молодые (до 25 лет) сотрудники аэропортов, так и учащиеся средних профессиональных образовательных организаций, завоевавшие призовые места на Открытых Региональных чемпионатах «Молодые профессионалы» (WorldSkills Russia).

Финал X Национального чемпионата «Молодые профессионалы» проходил на площадке аэропорта города Саранск, в условиях максимально приближенных к работе служб комплекса наземного обслуживания.

Курсанты авиационно-транспортного колледжа готовились к чемпионату с особым усердием и ответственностью. При подготовке команды по направлению «Специалист транспортной безопасности» возникали проблемы с досмотровым оборудованием в АТК, так как оно не в полной мере отвечало требованиям для наработки практических навыков проведения досмотра физических лиц и материальных объектов. Руководство ООО «ВВСС» пошло навстречу и содействовало подготовке команды по направлениям транспортной безопасности и организации пассажирских перевозок.

Также хотим поблагодарить коллектив Регионального координационного центра Санкт-Петербурга «Молодые профессионалы» за организацию тренинга, ГАПОУ МО «Профессиональный колледж «Московия» по дополнительной профессиональной программе повышения квалификации студентов (слушателей) с учетом спецификации стандартов АРНП «Молодые профессионалы». Это был еще один важный этап подготовки нашей команды к чемпионату.



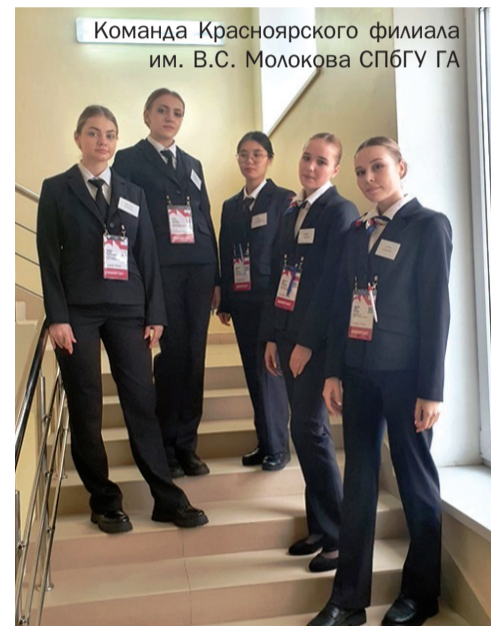
Серебряные призеры из СПб АТК

Благодарим за компетентный и добросовестный труд преподавателей-наставников, которые применили все свои знания и умение в процессе подготовки команды, в соответствии с профессиональными стандартами WorldSkills Russia, а именно: Наталью Сергеевну Шинкаренко, Аллу Владимировну Заикину, Андрея Горадиевича Ковалева, Алексея Владимировича Щеглова, Елизавету Александровну Ануфриенко.

ГЛАВНОЕ – УЧАСТИЕ!

В финале X Национального чемпионата «Молодые профессионалы» также принимала участие команда Красноярского филиала им. В.С. Молокова СПбГУ ГА факультета «Организация перевозок и управление на транспорте». И пусть они не заняли призового места, но все участники показали хорошие знания и уверенные практические навыки. Среди награжденных дипломами – Евгения Беликова, Аюна Найданова, Елизавета Магола, Милена Кравченко, Дарья Хоботова. Готовили участников и.о. декана факультета Любовь Ивановна Бирюкова и преподаватель Марина Рудольфовна Тискова.

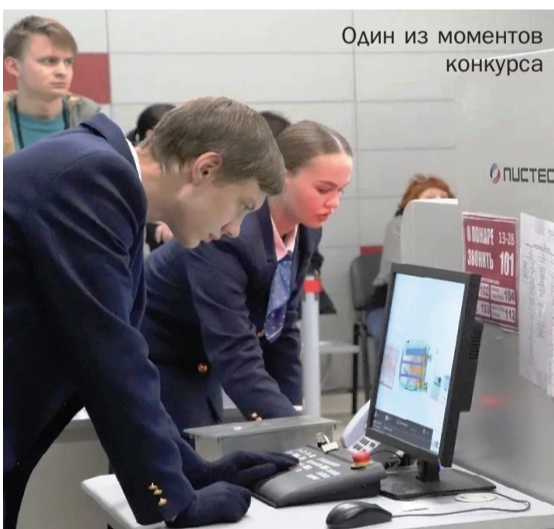
X Национальный чемпионат «Молодые профессионалы» дал нашим студентам



Команда Красноярского филиала им. В.С. Молокова СПбГУ ГА

уверенность в возможности достигать высокого уровня профессионализма и не останавливаться на достигнутом, двигаться дальше к вершинам мастерства. Поздравляем победителей и участников, желаем им новых успехов в овладении будущими специальностями.

Людмила Ковалева,
руководитель цикловой комиссии № 7
«Организация перевозок и управление на транспорте» АТК



Один из моментов конкурса

ПОКОРИТЕЛЬНИЦА НЕБА

В Университете прошла встреча студентов с самым молодым командиром вертолета в России Алисой Геннадьевной Куквиновой. Сейчас девушке 21 год, и она является командиром вертолетов Ансат, Bell 407, а также вторым пилотом Ми-8. На встрече Алиса рассказала о том, когда стала мечтать о небе и как шла к своей мечте.

Когда девушке было семь, ей удалось прыгнуть с парашютом в тандеме. Маленькая Алиса не испугалась, а, наоборот, захотела еще. Уже в 11 лет девочка пришла к пилотам с желанием научиться летать.

– Каждые выходные ездила на аэродром, прогревала и заправляла все самолеты и вертолеты. За это в конце смены получала разрешение полетать 15 минут, – рассказывает Алиса.



На 16-летие инструктор аэродрома «Бычье поле» (на котором Алиса помогала с обслуживанием летательных аппаратов), видя любовь девушки к вертолетам, подарил ей полет на «вертушке».

– Когда прилетел вертолет, я попросила научить пилота выполнять «висение», – вспоминает девушка. – После этого я стала готовиться к поступлению в летное училище в Омск.

В училище в группе Алиса была единственной девушкой. Она рассказала, что было сложно, ведь «профессия все-таки мужская». После окончания летного вернулась в родной Санкт-Петербург и устроилась в частную компанию «Хели-Драйв Северо-Запад», а далее была переведена вторым пилотом в Национальную службу санитарной авиации.

В свободное время девушка любит играть на фортепиано и читать книги. Также, Алиса катается на лыжах и на сноуборде.

– Игра на фортепиано помогает при пилотировании вертолета, там тоже задействованы обе руки и обе ноги, – говорит Алиса.

Нашим студентам самой молодой командир посоветовала сразу учить руководство по летной эксплуатации, аккуратно носить форму, поддерживать дружбу в коллективе, а также начинать искать работу уже с первого курса. Кроме того, девушка отметила, то если что-то не получается на тренажерах, то «тренируйся дома на табуретке».

Екатерина Воронина

С ПОДНЯТИЯ ФЛАГА И ГИМНА



Каждая рабочая неделя начинается в филиалах Университета теперь с поднятия флага Российской Федерации и исполнения Гимна России. Использование государственных символов отвечает приоритетным задачам воспитания духовно-нравственных ценностей и принятых в российском обществе правил и норм поведения в интересах человека, семьи, общества и государства, формирование у обучающихся чувства патриотизма, гражданственности, уважения к памяти защитников Отечества и подвигам Героев Отечества, закону и правопорядку. Право поднятия флага доверяется лучшим из лучших. Воспитание студентов и курсантов в наших учебных заведениях является неотъемлемой частью образования при освоении ими основных общеобразовательных программ.

В центре рабочей программы воспитания – создание условий для активной жизненной позиции обучающихся, их гражданского самоопределения. Этому способствует формирование системных знаний о различных аспектах исторического развития России, в том числе о государственных символах Российской Федерации.



«Для нас любая ситуация штатная...»

Международный день авиадиспетчера (International Day of the Air Traffic Controller) – профессиональный праздник авиадиспетчеров и работников, занятых управлением воздушным движением. Он отмечается ежегодно 20 октября. В этот день в 1961 году в Амстердаме была создана Международная федерация ассоциаций авиационных диспетчеров (International Federation of Air Traffic Controllers Associations, IFATCA).

История этой молодой профессии – авиадиспетчера – начинается гораздо раньше. С того момента, когда впервые была установлена связь между воздушным судном и координатором полета на земле. Позднее, с появлением массовых вылетов военной авиации начали формироваться стандарты управления взлетом и посадкой. Но в гражданской авиации окончательная стандартизация управления грузовых и пассажирских авиалиний в ее современном виде оформилась после создания IFATCA, в которую на сегодняшний день входит более 50 тысяч авиадиспетчеров со всего мира.

В России организация воздушного движения – это целый комплексный процесс, который обеспечивает взаимодействие диспетчерских пунктов, входящих в структуру ЕС ОрВД (что расшифровывается как Единая система организации воздушного движения). Воздушное пространство разделено на районы ответственности диспетчерских пунктов и классы, причем в зависимости от типа выполняемых задач выделяют отдельно:

- пункты планирования, работающие над более эффективным использованием воздушного пространства от момента появления плана полета до его закрытия;
- пункты авиадиспетчеров, занимающихся непосредственным управлением движения от момента запуска двигателя до заруливания на стоянку на аэродроме назначения.

Среди авиадиспетчеров бытует правило – работа должна выполняться, невзирая на какие бы то ни было обстоятельства и условия работы. На авиадиспетчеров (или диспетчеров управления воздушным движением) возложена огромная ответственность. Они должны контролировать и обеспечивать безопасное и упорядоченное движение самолетов на земле и в воздухе, а в особых ситуациях – оказывать экипажу воздушного судна необходимую помощь.

Контроль над движением самолета осуществляется с момента запуска двигателя, перед взлетом на аэродроме вылета, до заруливания на стоянку после посадки на аэродроме назначения и «приводку» самолета там по нужному маршруту. Поэтому для успешного выполнения своей работы специалисты данной профессии должны обладать знаниями авиационных правил, летно-технических характеристик воздушных судов, воздушной навигации, авиационной метеорологии, английского языка.

От специалистов авиадиспетчерской службы требуется не только совершенное владение профессиональными навыками, но и особая психологическая подготовка. Не случайно, что именно у этой профессии один из самых высоких в мире имидж, авторитет и социальный статус. Особенность работы авиадиспетчером в том, что в любой момент может возникнуть экстремальная ситуация, в которой решение нужно принимать так же быстро и четко, как и при соблюдении привычного графика. А случиться может, что угодно: у самолета может отказать радиолокационная система или даже двигатель, на полосу может упасть туман и т.д. Иногда из-за ухудшения условий полосу не видно ни невооруженным глазом, ни в бинокль. На это случай существуют отработанные процедуры координации по приборам и огням взлетно-посадочной полосы, но напряжение в такие моменты вырастает.

Самолет – это слишком быстрый вид транспорта, чтобы диспетчер мог позволить себе медлительность. Например, в неожиданной ситуации он должен быстро рассредоточить самолеты на безопасное расстояние, принять решение о запрете на посадку (или наоборот) и т.д. К тому же на одного диспетчера может приходиться до 20 самолетов одновременно. Как признался в интервью один авиадиспетчер со стажем: «Для нас любая ситуация штатная».

24 часа в сутки, 7 дней в неделю, 365 полных дней и ночей в году авиадиспетчеры стараются изо всех сил, чтобы обеспечить безопасность. Кроме того, они предотвращают задержки в расписании полетов для транспортных средств в небе. Сегодняшний праздник – возможность для диспетчеров всего мира лишний раз подчеркнуть значимость своей профессии, привлечь внимание общественности к своей работе, заявить о своих достижениях и сформулировать планы и цели на будущее.

Денис Конык, выпускник СПбГУ ГА диспетчер в аэропорту «Пулково»

ПРИМЕР ПРЕДАННОСТИ ПРОФЕССИИ

Валерия Васильевича Дубровина коллеги и студенты уважают за преданность профессии, ответственность, упорство, жизненную мудрость, гармоничное сочетание выдержки и сердечности. Его биография полна событий, которых некоторым хватило бы на две жизни. От курсанта отделения диспетчеров Кировоградской школы высшей летной подготовки до руководителя аэронавигационной структуры Кыргызской Республики. Окончил Командный факультет (1976 г.), Факультет по переподготовке командно-руководящих кадров Академии ГА (1983 г.). В 1985-1989 годах работал советником министерства гражданской авиации Афганистана. С декабря 2002 года работает в нашем вузе. Ныне он – заведующий Отделением диспетчерских тренажеров ТЦ.

Дубровин – достойный профессионал авиационной отрасли, которому подвластны решения самых сложных и нестандартных задач. И, подтверждением тому – многочисленные награды: орден Дружбы народов, орден Красной Звезды, медали Афганистана («10 лет апрельской революции»), «От благодарного Афганского народа», грамота Президиума Верховного Совета СССР с вручением знака «Воин-интернационалист».

Недавно заслуженный ветеран отметил юбилей – 75 лет со дня рождения. Его тепло поздравили коллеги и лично ректор Университета Юрий Юрьевич Михальчевский. Мы присоединяемся к поздравлениям и желаем Валерию Васильевичу крепкого здоровья, новых успехов на ниве подготовки будущих авиационных специалистов.

Сегодня Валерий Васильевич – гость редакции. Он согласился ответить на наши вопросы.

– **Валерий Васильевич, с чего начинался Ваш путь в гражданскую авиацию?**

– Родился я в семье железнодорожников в Казахской ССР. Так как жили мы бедно, уже со школьных лет пришлось приобщиться к труду. При всей моей занятости, учился я не плохо. Был комсомольским секретарем школы. Активно занимался спортом. У меня и мыслей не было о том, чтобы работать диспетчером. Я выбирал среди вузов, где было много спортивных секций.

Врайвоенкомате мне предложили поступить в высшее военно-морское инженерное ордена Ленина училище им. Ф.Э. Дзержинского в Ленинграде, однако вступительные экзамены я «провалил» и вернулся в свое село. После этого поступил в Кировоградскую школу высшей летной подготовки гражданской авиации (ШВЛП) на обучение на диспетчера службы движения.

Кировоградская ШВЛП – это бывшее военное училище по подготовке штурманов самолета Ил-28. Обучение было сокращенное – всего два года. Из программы были убраны общеобразовательные предметы, все внимание сосредоточено на дисциплинах, необходимых для работы диспетчером.

– **А что же дальше?**

– Да, я учился очень хорошо, был заместителем старшины учебного отделения. При распределении меня направили на работу в Кыргызское управление ГА (УГА) в город Ош и определили на стажировку на аэродромно-диспетчерский пункт. Через два года я стал старшим диспетчером. Затем пришлось переехать в Семипалатинск. Больше двух месяцев осваивал работу диспетчера на командно-диспетчерском пункте (КДП), где осуществлялось УВД гражданского и военных органов при совместных полетах. Мой инструктор обучал меня всем тонкостям работы. Именно он посоветовал мне поступить в Ордена Ленина Академию гражданской авиации. Я попал в первый набор Командного факультета (КФ). Начальником Академии ГА в те годы был И.Ф. Васин – заслуженный пилот СССР, который сыграл значительную роль в разные периоды моей деятельности.

– **В чем была особенность обучения на Командном факультете?**

– На КФ слушателями были действующие специалисты гражданской авиации, имеющие стаж работы, как правило, не менее пяти лет. Выпускники направлялись на руководящие должности. Так, например, начальником отдела движения (НОД) Туркменского Управления ГА был назначен Б.И. Прищепин.

При обучении дисциплина была строгая, учебные занятия – высокоэффективные. Был определен порядок поведения информации. Ежемесячно в актовом зале занятие проводил кто-либо из руководящего состава Министерства ГА.

– **Валерий Васильевич, а как Вы попали на работу в Афганистан?**

– В декабре 1984 года в Кыргызское УГА с проверкой прибыла комиссия ЦК КПСС и Госавианадзора СССР. В ходе беседы я смело высказал свое мнение об имеющихся недостатках и внес ряд предложений по улучшению работы. В феврале 1985 года после совещания командно-руководящего состава мне сообщили, что я должен прибыть в Москву.

Секретарь ЦК КПСС по транспортной политике предложил поразмышлять в Афганистане, что было с одной стороны заманчиво, а с другой стороны тревожно, поскольку шла война. Можно было отказаться, но я согласился. Первого сентября вылетел в Кабул. Прибыл в аппарат экономического советника (АЭС) при посольстве СССР и две недели изучал обстановку, после чего проинформировал о своих планах работы.

Управление воздушным движением в Кабуле было очень сложное. На КДП работали руководители полетов ВВС СА, ВВС ДРА и диспетчер КДП ГА. Переговоры велись на четырех языках: русском, английском, пушту и дари. Переводчиков не было. Каждое ведомство выполняло полеты по своим радиотехническим средствам и схемам.

Я внес предложения о необходимости разработки единой инструкции по производству полетов (ИПП) для всех ведомств и переводе диспетчеров УВД, работающих по контракту «Реконструкция аэропорта Кабул», в мое подчинение. Выслушав мой доклад, чиновник АЭС предложил мне написать ИПП в течение 15-20 минут. На что я ответил, что это невозможно, разработка этого документа в данной ситуации займет, как минимум, месяца три. ИПП была завершена только в декабре 1985 года. А в январе в Кабул прибыла комиссия, председателем которой был И.Ф. Васин – заместитель министра ГА. Я подробно изложил И.Ф. Васину свой план работы и попросил, чтобы в Кабул для координации взаимодействия с военными ведомствами направили кого-то из военных начальников и советника ВВС ДРА.

Через два месяца ожидания в Кабул прибыл генерал-полковник И.Ф. Модяев и полковник С.В. Чеботов. Началась плодотворная работа не только в Кабуле, но и в других аэропортах Афганистана.

– **После Афганистана Вы вернулись в Киргизию?**

– Да. За период моего пребывания в Афганистане в Советском Союзе произошли изменения. В частности, стали выбирать руководителей на общих собраниях. В Кыргызском УГА прошли выборы начальника. Им стал мой друг Г.В. Полюдов, который предложил мне должность помощника начальника. Я научился готовить приказы, распоряжения, проводить занятия по отдельным документам, руководить соответствующими службами. Кыргызское УГА было на хорошем счету. Благодаря железной дисциплине не было катастроф.

В августе 1991 года советские республике начали объявлять свою независимость. В Киргизии началось смещение с должностей русскоязычных руководителей, в это число попал и мой друг. Начальником назначили генерала К.К. Орузбаева, который убедил меня возглавить аэронавигационную структуру в составе Министерства транспорта Республики.

Работа шла очень трудно. Казахстан всячески препятствовал открытию воздушного коридора между Киргизией и Китаем. Я обращался в Североатлантическое бюро ИКАО за помощью по взаимодействию с китайской стороной. Вопрос решился лишь после того, как мы сумели выйти на президента А.А. Акаева с тем, чтобы он затронул вопрос открытия коридора при официальном визите руководителя КНР Цзян Цзэминя.

Что касается оформления регистрации аэронавигационной структуры в ИАТА, то проблем не было. Мы радовались успехам, но, как выяснилось, рано. Начались проверки со стороны налоговой, финансовой инспекции и прокуратуры. Специалисты стали увольняться и уезжать в Россию. Я тоже пришел к выводу, что в Киргизии для меня нет никакой перспективы, и вместе с женой покинул Киргизию.

– **Так Вы снова оказались в стенах Академии (Университета) ГА?**

– Я обратился к Г.А. Крыжановскому – начальнику Академии ГА. Он предложил мне работать преподавателем на 22 кафедре. С декабря 2002 года я приступил к работе,

АВИАЦИЯ И ЛИЧНОСТЬ



постепенно делая первые шаги в педагогической деятельности. В 2005 году начальник ТЦ Б.И. Прищепин предложил мне работу заведующим Отделением диспетчерских тренажеров, а вскоре предложил мне поработать преподавателем Авиационного тренировочного центра.

Сначала я вел программу по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, которую потом забрали в Москву из-за отсутствия у нас бортовых самописцев. Я предлагал вести курс «Расследования инцидентов, связанных с ОрВД», такая тема актуальна и в настоящее время. Мне было поручено вести Организацию воздушного движения на курсах первоначальной подготовки диспетчеров.

Контролирую появление новых документов и статей, эту информацию довожу коллективу и использую при проведении занятий по правовому обеспечению.

– **Что можете сказать о состоянии дел с подготовкой молодых специалистов сегодня?**

– В мае 2022 года была опубликована статистика ИКАО авиационных происшествий с 2001 по 2021 годы. К сожалению, Россия оказалась на первом месте в мире по количеству погибших. Обнародованы первопричины катастроф, повлекших человеческие жертвы, это недостаточное поддержание квалификации авиационного персонала.

Необходимо повышать качество подготовки и дисциплину наших студентов, усилить контроль знаний, проводить дифференцированные зачеты и экзамены в письменном виде. Важно уделять внимание практической подготовке студентов, как в ТЦ Университета, так и в профильных организациях.

На своем опыте знаю, что специалистам УВД было проще «вписаться» в деятельность совместных полетов, потому что мы прошли соответствующую военную подготовку. Сейчас, когда в мире все так сложно, необходима военная специальность. Считаю, можно восстановить и Командный факультет, на котором готовить командно-руководящий



состав из числа перспективных специалистов, работающих на предприятиях.

В настоящее время Университет готовит бакалавров и магистров по использованию воздушного пространства. А на предприятиях, в частности, в центрах ОВД толком не знают, что это за статус и оформляют всех выпускников, как правило, диспетчерами УВД.

Коллектив ОДТ ТЦ боевой и способный к решению многих задач. Мы подготовили перечень особых случаев и другие материалы для обучения будущих специалистов. Здесь работают профессионалы и учат на совесть. Мы не допустили срыва занятий из-за пандемии и готовы в будущем сделать все, чтобы не потерять престиж качества обучения наших студентов.

Екатерина Волик



БЛИЦ-ИНТЕРВЬЮ С ПЕРВОКУРСНИКАМИ

«Я полюбил небо...»

Мы встретились с первокурсниками факультета летной эксплуатации и попросили их ответить на два вопроса: «Почему Вы выбрали профессию пилота гражданской авиации?» и «Чем вы можете аргументировать ваш выбор для поступления именно в Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова?»

Арсений Капелькин: «Мне было предопределено родиться в семье пилотов. Летали мой папа и дедушка. С малых лет во мне зародилась любовь к небу, которая со временем усилилась. Решил, что буду продолжать семейную династию. СПбГУ ГА — это прекрасное место, где уже со второго курса смогу начать самостоятельный полет».

Иван Кузнецов: «Я занимался постройкой и облетом разных летательных аппаратов в авиамодельном кружке. Я полюбил небо, пришло осознание, что хочу связать свою жизнь с авиацией. Много общался с товарищами, которые уже учились, а кто-то работал пилотом. Понял, что хочу поступить именно в СПбГУ ГА. Помимо великолепного преподавательского состава, качественного образования и хорошей летной практики этот Университет располагается в таком прекрасном городе».

Андрей Бородин: «С детства меня привлекали небо и звезды. Думал, что стану космонавтом. Рос, взгляды менялись, но любовь к высоте, скорости и небу не прошла. Поняв, что профессия космонавта означает очень длительные разлуки с родными и близкими, стал больше интересоваться авиацией. Нравилось все: от структуры аэропорта до формы одежды, от необходимости постоянно следить за своим здоровьем до умения грамотно структурировать свой день, от ответственности за себя и пассажиров до красивого вида за бортом».

Виктория Кузцова: «В восьмом классе участвовала в авиационном конкурсе. Очень понравилась обстановка, которая там царилась, и люди, в глазах которых была любовь к профессии пилота. Мне захотелось стать частью этой большой семьи. Надеюсь, что стану настоящим профессионалом своего дела».

Даниил Иванов: «Пилот гражданской авиации — сложная и ответственная работа, ведь за его спиной сидят десятки пассажиров, которые хотят спокойно добраться из пункта «А» в пункт «Б». Это самая интересная профессия, не каждый человек может завтракать в Москве, а обедать в Сочи. Небо уникально и никогда не бывает скучным».

Артемий Казанцев: «Я искал профессию, которая позволила бы мне работать с интересом всю жизнь и будет востребована в будущем. При выборе учебного заведения остановился на СПбГУ ГА. Уверен, что учеба в прекрасном городе, в котором я прожил всю жизнь, позволит мне уверенно идти к своей цели — стать командиром воздушного судна».

Малик Насертдинов: «Любовь к техническим наукам привела меня в авиацию. Человек должен быть всесторонне развит и пилот должен знать не только математику, но и историю, культуру разных стран. Каждый рейс даже в один аэропорт всегда выполняется по-разному, не бывает одинаковой погоды, пилот каждый раз решает новые задачи. Такая профессия не может наскучить. Я выбрал СПбГУ ГА, так как студенческие годы я хочу провести в культурной столице».

Сергей Ситник: «Пилот — профессия, требующая серьезной подготовки. Он должен быть ответственным, решительным и умеющим выйти из любой критической ситуации. Пилот берет на себя ответственность за сотни людей. Поэтому я выбрал столь трудную, очень интересную и важную профессию. А возможность носить строгую форму и увидеть разные уголки мира — приятный бонус, который будет дальше меня вдохновлять. Я много узнал о СПбГУ ГА задолго до поступления. Выбрал именно этот Университет, так как он находится в культурной столице, где я смогу развиваться духовно».

Михаил Бербер: «Когда я узнал из интервью с пилотом гражданской авиации о том, насколько его работа отличается от остальных, то я решил — нужно постараться. И вот я здесь — именно в СПбГУ ГА не случайно. Меня волновал не только город, в котором вуз находится, сколько престиж Университета. Этот вуз более востребованный, уровень подготовки пилотов в нем гораздо выше, больше практики».

Денис Фирстов: «Я родился на Дальнем Востоке. Живя так далеко от столицы, приходилось много летать на дальнемагистральных лайнерах, которые не могли оставить меня равнодушным. Решил поступать в СПбГУ ГА. Учиться в таком Университете для меня означает, что я там, где должен быть».

Иван Долгих: «Запомнилось путешествие с родителями, когда мы летели рейсом Лондон-Самара. Был порывистый боковой ветер, осадки, плохая видимость. Напряжение в салоне самолета сложно описать: дети плакали, взрослые суешились. Сразу посадить крылатое судно не удалось. Самолет ушел на второй круг. Наверное, каждый сидящий в салоне чувствовал, что его жизнь находится в руках совсем незнакомого ему человека. С тех пор я стал интересоваться авиацией. И вот я уже студент СПбГУ ГА».

Ульяна Батало: «Невероятно, что человек может поднимать в небо многотонную машину. Мне хочется быть причастной к этому. Я решила сделать все возможное для осуществления своей мечты и поступила в СПбГУ ГА. Для меня этот Университет — это стабильный полет, регулярная практика. Уверена, что здесь точно научат летать».

Степан Калинин: «Я пришел в эту профессию за развитием качеств, которыми должен обладать человек, имеющий право держать штурвал. Ответственность, пунктуальность, умение быстро адаптироваться к новым условиям и принимать правильные решения в кратчайшие сроки — все это не дано человеку от рождения, этому надо учиться».

Михаил Короткий: «Мой дом расположен под воздушной трассой и мне нравится наблюдать за полетами. А после прочтения рассказов пилота Дениса Окяна, невозможно остаться равнодушным к авиации».

Вырос я в Санкт-Петербурге, поэтому принял решение поступать в СПбГУ ГА — заведение с богатой историей, из стен которого вышло много специалистов, сделавших успешную карьеру».

Артем Бушуев: «С детства атмосфера гражданского воздушного судна завораживала меня. Когда я находился в самолете, счастью не было предела, не мог не восхищаться теми, кто управляет этой огромной «птицей». Профессия пилота очень ответственная, интересная и важная для общества. Я выбрал своей целью покорять небо».



Максим Дейнека: «Профессия пилот — уникальная возможность посмотреть на мир с высоты. Но не стоит забывать, что в первую очередь работа пилота — кропотливый труд, который не может легко даваться. Санкт-Петербург — колыбель авиации и культурная столица России. Проходить обучение в этом городе, для меня большая честь».

Николь Главатских: «При выборе профессии важно понимание, что твои психологические качества окажутся подходящими. Пилот должен быть стрессоустойчивым, хладнокровным и готовым принимать сложнейшие решения в кратчайшие сроки. Авиация — это постоянное совершенствование себя, знакомство с такими же вдохновленными людьми и возможность быть там, где позволено не каждому».

Семен Трошин: «Иметь профессию пилота, соответствовать всем ее требованиям, уметь общаться с техникой, быть способным к концентрации, решать много задач, обладать лидерскими качествами, быть приспособленным к перегрузкам — все это заслуживает уважения. Именно работа пилота подходит моему темпераменту и характеру».

Максим Ренц: «На мой взгляд, профессия пилота является довольно романтичной. Взлет и посадка, рассвет и закат. Шум двигателя. Незабываемые впечатления. СПбГУ ГА находится в одном из красивейших городов мира. Являясь большим фанатом творчества и культуры невозможно не желать возвращения сюда много раз».

Подготовила к печати
Екатерина Волик

ГОРЯЧИЕ ЛИНИИ ПО ВОПРОСАМ, СВЯЗАННЫМ С ЧАСТИЧНОЙ МОБИЛИЗАЦИЕЙ

Министерство образования и науки России открыло горячую линию по вопросам, связанным с частичной мобилизацией, возникающим у обучающихся в вузах. Обучающиеся могут узнать всю интересующую информацию, в том числе получить разъяснения о правилах призыва, консультации по вопросам социальной и правовой защиты, психологическую поддержку.

Горячая линия работает круглосуточно по телефону: 8 (800) 222-55-71 (доб. 1, доб. 2).

У Министерства обороны круглосуточно работает горячая линия по вопросам частичной мобилизации по номеру 122. Здесь разъясняют некоторые условия частичной мобилизации. Названы самые востребованные военные специальности, а также условия для отсрочки.

ВОЛОНТЕРСКОЕ ДВИЖЕНИЕ

САМОЕ БОЛЬШОЕ ЗНАМЯ ПОБЕДЫ!

Студентка нашего Университета Валерия Гафурова вместе с волонтерами со всех уголков нашей Родины и 13 стран в рамках Международного проекта «Непокоренные» за десять дней путешествия преодолела путь из Москвы в Брест через 11 городов боевой славы в дань памяти защитникам Родины в годы Великой Отечественной войны. И в каждом городе волонтеры разворачивали Знамя Победы!

Размер знамени поистине впечатляющий: 2022 кв. метра, 33 метра в ширину и 63 — в длину. Если сравнивать с реальными объектами, то можно сказать, что оно высотой с 20-этажный дом, а шириной с Тверскую улицу в Москве.

В конечном пункте нашего путешествия делегация передала Знамя в Брест. Волонтерская программа была невероятно насыщенной: подъем в 6 утра, лекции, практики, уроки патриотизма и различные социальные акции, направленные на помощь людям в различных городах.

За эти 10 дней мы стали одной дружной семьей (именно так я хочу назвать делегацию в 100 человек!). Каждый раз, раскрывая самое большое Знамя Победы, ощущаешь единение с другими ребятами, стоящими по обе стороны, а внутри тебя и вовсе все преисполняется гордостью и радостью за своих предков, огромной благодарностью за их жертвы и подвиги!

Екатерина Воронина

ОРИЕНТИР — ПОДВИГ

АВИАТОРЫ В ГОДЫ ВОЙНЫ

В Военной исторической библиотеке Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации в рамках Международного военно-технического форума «Армия-2022» состоялся круглый стол: «Пути сообщений в военном деле», посвященный значению путей сообщения в жизни государства и общества, в военном деле, подвигу советского народа в годы Великой Отечественной войны, труженикам тыла и транспортной отрасли на Северо-Западе страны. Основными темами для обсуждения стали значение путей сообщения в военном деле, логистика — «кровеносная система» Победы в Великой Отечественной войне, перспективы развития путей сообщения.

В мероприятии приняли участие и сотрудники Объединенного музея гражданской авиации СПбГУ ГА. В нашем докладе основной акцент был сделан на значении фондов и экспозиции «Авиаторы в годы Великой Отечественной войны (1941-1945)». Материалы личного архива комиссара 4-го Особого Авиационного полка Виктора Павловича Лёгостина раскрывают огромное значение воздушного пути сообщения для обороны и обеспечения блокадного Ленинграда, который он называет «артерией жизни».

Оксана Гриб, архивист музея

АКЦЕНТ НА ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИИ

Группа студентов факультета аэропортов и инженерно-технического обеспечения полетов посетили Международный газовый форум. Его актуальность приобрела особую значимость в связи с обострением энергетического кризиса во всем мире, а импортозамещение стало основной темой для дискуссий и обсуждений.

Самый большой по размерам стенд на ПМГФ-2022 как раз заняла экспозиция под названием «Импортозамещение».

Свои достижения демонстрировали десятки российских компаний со своими разработками и предложениями. К примеру, был представлен вертолет Ми-171А3, созданный специально для перемещения вахтовиков на морские буровые. В кабине — только отечественные системы.

Также была показана еще одна авиационная разработка — модель отечественного авиационного двигателя для самолета МС-21. Её, кстати, предполагается использовать и в газопроводах для разгона по трубам газа.

Холдинг «Вертолёты России» представил на форуме комплекс вертолетного типа с внешним пилотом БАС-200. Это уникальное сочетание передовых возможностей для решения широкого спектра задач по мониторингу и воздушным съемкам в разное время суток в автоматическом режиме без вмешательства внешнего пилота.

Представленные на международном форуме разработки отражают в себе передовые технологии 21 века, а некоторые из них не имеют аналогов в мире!

Алина Павловец, 291 уч. гр.



ЛЕТЧИК – КАВАЛЕР МЕДАЛИ «ЗОЛОТАЯ ЗВЕЗДА» НОМЕР ОДИН



5 марта 1934 года советский летчик Анатолий Ляпидевский, вылетевший из Уэлена, достиг лагеря Шмидта и вывез на самолете АНТ-4 двенадцать человек – десять женщин и двух детей.

В Чукотском море затерло льдами пароход «Семён Челюскин», который вслед за ледоколом «Сибиряк» пытался повторить переход по Северному морскому пути за одну навигацию. Когда этот беспрецедентный рейс был почти завершен, уже в Беринговом проливе налетел тайфун и отбросил теплоход в полярные льды – на 150 миль к северу от побережья Чукотки. «Семён Челюскин» затонул, а научная экспедиция академика О.Ю. Шмидта – более ста человек – высадились на льдину.

2 августа 1933 года со 112 челюскинцами на борту пароход вышел из Мурманска во Владивосток, отрабатывая, по официальной версии, схему доставки грузов по трассе Северного морского пути за одну летнюю навигацию. На трудных участках пути планировалось участие ледокола «Красин», являвшегося в то время мощнейшим ледоколом в мире.

Первые льдины встретились в Карском море при выходе из пролива Маточкин Шар. При помощи ледокола корабль преодолел сплошные льды и продолжил движение самостоятельно. 1 сентября был достигнут мыс Челюскин, но в Чукотском море пароход вновь встретился со сплошными льдами и 23 сентября оказался полностью заблокирован в районе места прошлой аварии парохода «Александр Сибиряков».

Несмотря на крушение, судно дошло до Берингова пролива, доказав, что Северный морской путь можно пройти за одну навигацию без помощи ледокола.

Через два дня после крушения судна в Москве была образована специальная комиссия, которую возглавил Валерий Куйбышев. И полетели радиogramмы: «Принять все меры к спасению экспедиции и экипажа «Челюскина» – в залив Лаврентия, где самолет А.В. Ляпидевского пережил непогоду.

Эвакуация лагеря осуществлялась с помощью авиации. Спустя примерно три недели после гибели судна, 5 марта, летчик Анатолий Ляпидевский на самолете

О славной биографии первого Героя Советского Союза Анатолия Васильевича Ляпидевского хотелось бы рассказать более подробно. Родился он 10 (23) марта 1908 года в станице Белоглинская (ныне – село Белая Глина Краснодарского края). Детство провел в Ейске. Работал подручным в кузнице, учеником слесаря, мотористом.

В армии с 1926 года. В 1927-м окончил Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС, в 1928-м – Севастопольскую школу морских летчиков. Служил в строевой части ВВС Балтийского флота, затем – летчиком-инструктором в Ейской школе морских летчиков.

С 1933-го – в запасе. Работал пилотом в Дальневосточном управлении ГВФ. За мужество и отвагу, проявленные при спасении челюскинцев, 20 апреля 1934 года А.В. Ляпидевскому присвоено звание Героя Советского Союза.

В ноябре 1939-го ему была вручена Звезда Героя Советского Союза под номером 1.

С 1935-го – вновь в армии. В 1939 году окончил Военно-воздушную академию имени Н.Е. Жуковского. С 1939-го – заместитель начальника Главной инспекции НКАП. В 1940–1941 годах – начальник 8-го отдела (отдел эксплуатации, летных испытаний и доводок) ЦАГИ, затем – директор авиационного завода. Участник Великой Отечественной войны: с сентября 1942-го по сентябрь 1943-го – заместитель командующего ВВС 19-й армией, заместитель командующего (начальник полевого ремонта) 7-й воздушной армией (Карельский фронт).



АНТ-4 пробился к лагерю Шмидта. Он первым обнаружил льдину с челюскинцами и сумел совершить посадку на крошечной площадке. Более того, ему удалось взлететь и взять с собой десятерых женщин и двоих детей. А до этого он совершил 29 поисковых полетов в пургу и в ненастье, прежде чем им был обнаружен лагерь.

С 1943-го – вновь директор авиационного завода. После окончания войны работал главным контролером Госконтроля СССР, заместителем министра авиационной промышленности, директором авиационного завода. С 1961 года в запасе. Жил в Москве. Работал заместителем главного инженера опытного завода. Умер 29 апреля 1983 года.

Генерал-майор авиации (1946). Награжден тремя орденами Ленина, орденами Октябрьской Революции, Красного Знамени, Отечественной войны I и II степени, Трудового Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, орденом «Знак Почета», медалями. Его именем названа улица в Москве. На доме, где он жил (Никитский бульвар, 9), установлена мемориальная доска.

Возвращаясь к рассказу о спасении челюскинцев, надо отметить, что следующий рейс после совершенного Ляпидевским 5 марта, был осуществлен только через месяц – 7 апреля. За неделю летчики Василий Молоков, Николай Каманин, Маврикий Слепнев, Михаил Водопьянов и Иван Доронин вывезли на материк остальных челюскинцев. Последний рейс был совершен 13 апреля 1934 года. Всего летчики совершили 24 рейса.

В начале мая 1934 года пароход «Смоленск» забрал из бухт Providения и Лаврентия челюскинцев, летчиков и самолеты и доставил их во Владивосток.

Летчики, доставлявшие челюскинцев на материк, стали первыми Героями Советского Союза и в числе других спасателей были награждены орденами Ленина – высшей наградой СССР. Непосредственные участники экспедиции были награждены орденами Красной Звезды – 104 человека.

Владимир Яковлев

НАШИ СОТРУДНИКИ – ОРДЕНОНОСЦЫ

В БОЯХ ЗА РОДИНУ

БОНДАРЕНКО СЕМЕН ЕФИМОВИЧ

Старший преподаватель кафедры № 21 «Летной эксплуатации и профессиональной подготовки летного персонала». На день Победы – летчик. Лейтенант. Воевал в составе 3-го Белорусского фронта с октября 1944 г. по май 1945 г. Летчик 58 бомбардировочного авиационного полка. Награжден 2 орденами Красного Знамени, Орденом Отечественной войны I степени, 2 орденами Красной Звезды.

Воинское звание: **мл. лейтенант**

Даты подвигов:

03.02.1945, 05.02.1945, 09.02.1945

Наименование награды:
Орден Красного Знамени

Описание подвига:

«09.02.1945 г. при бомбардировании опорного пункта РОЗИТТЕН, был атакован 2-мя ФВ-190, в результате штурман мл. лейтенант Муромцев и стрелок-радист сержант Басков были убиты, а самолет, от прямого попадания снаряда в центральный бак, загорелся. Летчик настойчиво продолжал полет на свою территорию, но когда разгоревшееся пламя проникло в кабину летчика и последний, ощущая, что горит шлемофон и комбинезон, выпрыгнул из самолета, приземлившись на территории противника. От полученного ожога лица, временно лишился зрения и, будучи больным, в течение 10 дней скрывался в лесу до подхода наших наземных частей, которыми товарищ Бондаренко был подобран и отправлен в госпиталь.»

«09.02.1945 г., ведомым, в составе 8 самолетов, бомбардировал опорный пункт

РОЗИТТЕН, при сильном противодействии 9А и ИА противника, в сложных метеоусловиях – облачность 10 баллов, Н-600 м. и при видимости 2 км. и при наличии сильной дымки. Ввиду плохих метеоусловий и плохой видимости цели, было сделано 3 захода, в результате цели были отлично поражены, где, по данным фото снимков, разрушено 7 зданий, из них 4 на станциях и до 15 платформ и вагонов, 150 м. ж/д., 15 м. шоссейной дороги (ф.ф. №19-21).»

БРИККЕР ГРИГОРИЙ НАУМОВИЧ

Начальник учебно-производственных мастерских. На день Победы – техник авиационного звена 290 дальневосточного авиационного полка. Участвовал в боевых действиях с 22 июня 1941 г. по 5 мая 1942 г. Награжден 2 медалями «За боевые заслуги».

Воинское звание: **старшина**

Наименование награды:
Медаль «За боевые заслуги»

Описание подвига:

«Трудолюбивый, технически грамотный механик самолета УТ-2. К себе и подчиненным требовательный. Материальную часть держит всегда в исправном состоянии, эксплуатирует грамотно, много, помогает молодым механикам и инструктору в обучении курсантов. Среди личного состава пользуется авторитетом. Организаторскими способностями обладает, хорошо дисциплинирован. В обращении вежлив, за хорошее содержание материальной части имеет поощрения. За период 1943 и 44 г. на его самолете выпущено 9 выпусков курсантов

в количестве 70 человек, без единого происшествия и срыва полетов. За 1944 г. самолет налетал 918 часов 25 минут и произвел 4290 посадок. В работе энергичный и находчивый. Работает не жалея ни сил, ни времени. С курсантами проводит большую воспитательную работу, помогая своему инструктору.

БОРИСОВ ИВАН ЕФИМОВИЧ

Доцент кафедры № 15 «Воздушной навигации и штурманского обеспечения полетов». На день Победы – командир стрелкового взвода 338-го стрелкового Сандомирского ордена Богдана Хмельницкого полка. Младший лейтенант. Воевал в составе 1-го Украинского фронта (в Польше, Германии, Чехословакии). Награжден орденом Красной Звезды, медалями.

Воинское звание: **гв. мл. лейтенант**

Даты подвига: **29.04.1945**

Наименование награды:
Орден Красной Звезды

Описание подвига:

«29.04.1945 г. при отражении численно превосходящих сил противника, Борисов проявил мужество и отвагу, умелю руководить взводом в сложном бою при неблагоприятных условиях для себя. Умело маневрируя на поле боя, он со взводом отбил четыре контратаки, не сдал занятого рубежа и улучшил свои позиции.»

Данные из Архива
Министерства обороны

Чтить традиции

В сентябре Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова открыл свои двери для студентов, которые непростым трудом в учебе открывают себе дорогу в мир романтики воздушных путешествий.

Это событие приближает нас к другой знаменательной дате – уже в феврале 2023 года гражданская авиация в России отметит свой 100-летний юбилей. 9 февраля 1923 года Совет Труда и Оборона принял постановление о создании Совета по гражданской авиации при Главном управлении Рабоче-крестьянского красного воздушного флота.

Безусловно, история воздухоплавания, в том числе и в нашей стране, берет свое начало несколько раньше, но именно эта дата считается отправной точкой для отечественной гражданской авиации, так как именно с этого документа началось формирование целостной авиационной инфраструктуры, организации воздушных перевозок, широкое применение гражданской авиации.

В Университете чтят славные традиции советской и российской авиации, пополняется музейный фонд, проходят тематические мероприятия.

Но главная задача заключается в том, чтобы эффективно трудиться на благо гражданского воздушного флота. А для студентов – усердно учиться, чтобы в будущем уверенно встать на профессиональную стезю.

Илья Андронов,
ведущий специалист
по студенческой науке



НА ЗЛОБУ ДНЯ!

«Цивилитаторам» России

В который раз «весь мир цивилизованный»
Сбирается на Русь войной пойти,
Чтоб, наконец, «свободу», «демократию»
Народам нашим «сырым» принести!

И, обращаясь с нами, как с вассалами —
Такое с рук сходило им не раз, —
Всё делают «честно» и «по справедливости»
Леса, просторы, воду, нефть и газ!

Или совсем не учит их история?
Иль так силен в них дух авантюризма?
Когда-то «нёс свободу» нам Наполеон
И Гитлер нас «спасал от большевизма»!

Они, поставив на колени всю Европу
И твёрдо веря в будущий успех,
Несметные войска погнали на Россию
И этим совершили страшный грех.

А эти нынешние байдены и шольцы,
Макроны, джонсоны, зеленский-лицедей
Бросают ныне всё в горнило новой битвы,
Ни пушек не жалея, ни людей!

Обман да ложь, да зависть вечно чёрная
В основе их политики лежат
И ненависть ко всем, кто смело может
Иметь на жизнь традиционный взгляд.

Им всем — сегодняшним Содому и Гоморре —
Гореть в аду! А нам — наш Мир хранить:
Мы за него в ответе перед предками,
И нас не запугать и не сломить!

Валерий Арбузов,
 сентябрь 2022 г.,
 Санкт-Петербург

УВЛЕЧЬ И ПОВЕСТИ ЗА СОБОЙ



Главным критерием, позволяющим специалисту обучать других, является обладание профессиональными знаниями. Только в этом случае взаимодействие со студентами является полезным и продуктивным. Именно так считает Ирина Иннокентьевна Горбачева — заведующая кафедрой иностранных языков (№ 5) Красноярского филиала СПбГУ ГА.

Ирина Иннокентьевна уверена, что умение учить и передавать знания — чрезвычайно важный критерий.

Чтобы знания усваивались легко и эффективно, преподавателю необходимо уметь налаживать контакт, прислушиваться к проблемам обучающихся. Более того, важно быть лояльным и наблюдательным, уметь убеждать и обладать навыками лидера, чтобы увлечь и повести за собой.

Являясь научным руководителем, И.И. Горбачева подготовила студентов к выступлениям на трех Международных научно-практических конференциях в Санкт-Петербургском университете и СибГУ им. М.Ф. Решетнева.

В феврале-марте 2022 года она организовала участие студентов во Всероссийской олимпиаде по английскому языку. В результате, из двенадцати участников пятеро стали дипломантами и заняли призовые места, а Калюсина Софья набрала 100 баллов и стала абсолютным победителем!

Сама Ирина Иннокентьевна регулярно повышает свою квалификацию, занимается воспитанием обучающихся, выполняя обязанности классного руководителя, участвовала в конкурсе на лучшую учебную группу и была определена победителем.

Елена Курмаева

ВНИМАНИЮ ПЕРВОКУРСНИКОВ:

ТЕХНИЧЕСКОЕ ТВОРЧЕСТВО — КЛЮЧ К УСПЕХУ

Принято считать, что авиация — это дело энтузиастов. Отчасти это правда — ведь первые шаги к покорению небес сделали романтики и мечтатели, не побоявшиеся бросить вызов не только неизведанному, но и общественному скепсису. Но именно их стараниями мечты о небе стали реальностью.

Именно поэтому не надо бояться воплощать свои стремления в жизнь. Вот и студенты Университета полны инициатив и энтузиазма, которые воплотились в идее создания Центра экспериментальной аэродинамики. У Центра много задач — авиамоделизм, обмен опытом, грантовые заявки, приглашение ведущих ученых авиационной отрасли...

Именно поэтому коллектив ждет пополнения! Более полную информацию можно узнать в социальной сети «ВКонтакте» в группе ЦЭА <https://vk.com/gugahandmadeplanes> или в группе Студенческого научного общества <https://vk.com/club205048164>

К сожалению, студенты не обращают внимание на те возможности, которые есть во внеучебной деятельности, концентрируясь только на учебе. В то же время, дополнительные навыки, которые вы сможете получить, позволят лучше узнать свою будущую профессию, открыть для себя много нового.

Илья Андронов



Флаг СПбГУ ГА на Эльбрусе!

На каникулах нам предстояло восхождение на Эльбрус на три акклиматизационных похода на высоты 2400, 3000 и 3300 метров.

Мой спутник Денис, бывший студент нашего Университета, а ныне аспирант, а также действующий диспетчер в Пулково, имел за своими плечами опыт в альпинизме и смог взобраться выше 4700 метров. Тогда мне, к сожалению, хватило сил только на 3850 метров. Но и эту высоту я считаю успехом — ведь теперь я знаю свои нынешние способности, и в будущем смогу несомненно их усилить и попробовать еще раз покорить Эльбрус!

Валерия Гафурова, 196 уч. гр.

БЫСТРЕЕ. ВЫШЕ. СИЛЬНЕЕ — ВМЕСТЕ!



В Университете открылась Spartakiada. На торжественной части мероприятия выступила председатель Студенческого совета Елизавета Зайцева.

— Мы рады приветствовать спортсменов всех факультетов и зрителей на открытии Spartakiady! Все очень ждали и готовились к этому мероприятию. Желаем всем участникам успеха и удачи!

Также участников с началом Spartakiady поздравили представители кафедры

физической и психофизиологической подготовки.

Всего в этом году в рамках Spartakiady будет 8 соревнований по следующим дисциплинам: футбол, баскетбол, волейбол, гандбол, бадминтон, настольный теннис, стрельба, шахматы и ОФП.

После торжественной части выступила сборная команда Университета по чирлидингу (на снимке).

Екатерина Воронина

Осенняя пора, очей очарованье



Я тихо радуюсь дождю,
Идя по бесконечным лужам.
Ах, осень, я тебя люблю!
Хоть и сестра ты зимним стужам.

За мягкость золотой листвы,
За серебристость рос холодных,
За опустевшие сады,
За редкие на небе звезды.

А дождь смывал мою усталость,
И били капли по губам,
Ах, боже мой, какая малость —
Жить, прикасаясь к чудесам!

Ольга Фокина,
 русская и советская поэтесса

ЮБИЛЯРЫ, РОДИВШИЕСЯ В ОКТЯБРЕ:

Безруков Игорь Леонидович — администратор, общежитие улучшенного типа

Заболотников Геннадий Валентинович — доцент каф. № 10

Кульчицкий Валерий Казимирович — доцент каф. № 12

Лимарова Наталья Яковлевна — зам. заведующего отделом РИО

Моценникова Елена Викторовна — дежурный по общежитию, УЖК

Разуваева Светлана Борисовна — ведущий бухгалтер, бухгалтерия

Шигарева Татьяна Владимировна — ведущий методист, УМО, АТК

ПОЗДРАВЛЯЕМ!
ЗДОРОВЬЯ. УСПЕХОВ. СЧАСТЬЯ!

«Академический вестник» № 09 (217) октябрь 2022. Заказ 5823. Тираж 800 экз. Подписано в печать 20.10.2022.

Учредитель: Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова.

Редактор: Врагов Н. Н. Редакционный совет: Арбузов В. И. (председатель), Волик Е. И., Воронина Е. Р., Гедзенко И. Н., Иванченко В. Н., Лебедева Н. А.

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: Воронина Е. Р. Верстка: Абушев Г. Р. Отпечатано в типографии ООО «ИПИ», СПб., наб. Обводного канала, дом 64. Телефон: (812) 244-95-65.