

№ 4 • 2020 (июль–август)

АВИАТА

ПАНОРАМА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ



ИНФОРМАЦИОННО-ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ СРЕДСТВО АРМ ДК-30(СД) серия М



ООО НПП «ИДС МАЯК» совместно с ОАО «Концерн КЭМЗ» являются разработчиком и поставщиком современных средств эксплуатационного контроля и диагностики авиадвигателей семейства «АЛ».

Один из продуктов этого содружества – информационно-диагностическое средство (ИДС) типа **АРМ ДК-30(СД) серия М** различных комплектаций – в настоящее время обеспечивает эксплуатацию силовых установок практически всех типов самолетов оперативно-тактической авиации РФ и многих зарубежных стран (Индия, Малайзия, Алжир, Китай, Венесуэла, Индонезия и др.).

ИДС **АРМ ДК-30(СД) серия М** используется при обслуживании самолетов типа Су-35 и J-10В с цифровыми регуляторами двигателей.

Концерн КЭМЗ также освоил серийное производство ИДС для двигателей АЛ-31Ф с аналоговыми регуляторами типа КРД-99Б.

АРМ ДК-30(СД) серия М может эффективно использоваться и для обслуживания палубных самолетов Су-33, исключив необходимость в применении устаревших пультов.



109431, г. Москва,
ул. Авиаконструктора Миля, д. 11, корп. 1
Тел./факс: +7(495) 220-43-62/ 969-596-75-79
E-mail: ids_majak@mail.ru



368800, Республика Дагестан
г. Кизляр, ул. Кутузова, д. 1
Тел./факс: +7 (87239) 2-23-03/ 2-22-77
E-mail: koncern_kemz@mail.ru

Издается с 1996 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ

ООО «Высокие технологии и инновации»

РЕДАКЦИЯ

Главный редактор:

Павел ИВАНОВ

Заместитель главного редактора

Владимир ПОПОВ

Редакторы номера:

Алексей ЛАШКОВ, Александр РУБЦОВ, Николай ЯКУБОВИЧ

Научный консультант:

Георгий ШИБАНОВ

Компьютерная верстка:

Сергей БАБАИН

Web-администратор:

Сергей БАБАИН

Корректура:

Жанна КОСАРЕВА

В номере использованы фотографии и рисунки:

Алексей ЛИСИЦЫН, Марина ЛЫСЦЕВА, Александр МАРКИН, Владимир ПОПОВ, Сергей СЕРГЕЕВ

Фото, рисунки, видео из архивов:

ЦИАМ им. П.И. Баранова, НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского», ДКБА, В/О «Авиаэкспорт», ГЛИЦ имени В.П. Чкалова, Служба безопасности полетов авиации ВС РФ, Издательский дом Академии имени Н.Е. Жуковского; из личных архивов Г.Шибанова, А.Лашкова, Н.Якубовича, Ю. Воловика; из книги В.Марковского «Выжженное небо Афгана»; с сайтов: www.sonkaleizmir.com, www.mil.ru, rg.ru, kotov.srpic.twitter.srpic.twitter.

На 1-й стр. обложки:

Фото: Взлет. Алексей Лисицын

АДРЕСА И ТЕЛЕФОНЫ:

Почтовый: 109153, Москва, Лермонтовский проспект, 12.

До востребования, «Высокие технологии и инновации»

E-mail: aviapanorama@mail.ru

Internet: www.aviapanorama.ru

Тел.: +7 (925) 507-82-40

ИЗДАТЕЛЬСКАЯ БАЗА

ООО «Высокие технологии и инновации»

Генеральный директор: Павел ИВАНОВ

Редакция не несет ответственности за достоверность информации в публикуемых материалах.

Точка зрения редакции не всегда совпадает с мнением авторов. Перепечатка опубликованных материалов допускается только со ссылкой на журнал «Авиапанорама».

Научно-технический журнал.

Зарегистрирован Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия Свид. ПИ № ФС77-23925 от 13.04.2006 г.

Номер выпущен при поддержке НПП «ИДС МАЯК»

© «АВИАПАНОРАМА»

Published since 1996

PUBLISHER

HIGH TECHNOLOGIES AND INNOVATIONS Ltd.

EDITORIAL STAFF

Editor-in-Chief:

Pavel IVANOV

Deputy Editor-in-Chief:

Vladimir POPOV

Editors:

Alexey LASHKOV, Alexandr RUBTSOV, Nicolay YAKUBOVICH

Scientific consultant:

Georgy SHIBANOV

Computer design:

Sergey BABAIN

Webmaster:

Sergey BABAIN

Photos, drawings, video:

Alexey LISITSYN, Marina LYSTSEVA, Alexander MAPKIN, Vladimir POPOV, Sergey SERGEEV

Cover photo:

Alexey LISITSYN

AVIAPANORAMA

Mailbox: Lermontovsky avenue, 12, Moscow, Russia, 109153, High Technologies and Innovations Ltd
E-mail: aviapanorama@mail.ru

Internet: www.aviapanorama.ru

The materials printed in the magazine do not always present the viewpoint of the editorial staff.

Reproduction in part or whole is not permitted without the explicit authorization of the publisher.

The scientific-technical magazine was registered by the Ministry for Press, TV and Radio broadcasting on April 13, 2006. Reg. PI # FS77-23925.

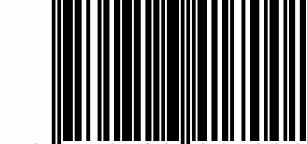
The number issued with the support of NPP IDS MAYAK

© AVIAPANORAMA



АВИА
ПАНОРАМА

ISSN 1726-6173



9 771726 617001 >

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Михаил Гордин, Артур Мирзоян, Николай Копылов. **Российская инициатива по созданию международных аэромобильных сил по управлению мировыми лесными пожарами** . 04

НАУКА-ТЕХНОЛОГИИ

НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» развивает новые подходы к созданию и применению беспилотных летательных аппаратов 08

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Дмитрий Басов, Александр Рубцов. **Что мешает дирижаблю** 10

ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ

Владимир Попов. **Задорный, активный и мужественный. Российскому парашютному – 90 лет** 16

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Валерий Козлов. **ИКАО уважаю, но истина дороже** 20

ЗАПИСКИ АВАРИЙЩИКОВ. Ведущий серии Борис Шафаренко

Николай Погосьян. **«Не может советский самолет упасть из-за какого-то писсуара»** 24

НАЦИОНАЛЬНОЕ ДОСТОЯНИЕ

Георгий Шибанов. **На бессрочной службе у авиации и космонавтики.** Продолжение, начало – в №3-2019 30

АНОНС

Георгий Шибанов. **Обеспечение безопасности человека на Земле и в космосе** 37

75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Николай Якубович. **Отечественные самолеты дальней авиации. В интересах всех фронтов** 38

АВИАЦИОННЫЕ БЫЛИ

ЛЁТЧИЦКИЕ РАССКАЗЫ. Ведущий серии Анатолий Сурцук

Юрий Воловик. **60. К катастрофе могут быть причастны декомпрессия и солнечная активность** 48

УРОКИ ИСТОРИИ

Алексей Лашков. **Война в Сирии. 2018 год: Хроника событий.** Часть 7, начало – в №3-2019 52

100-летие окончания Первой мировой войны

Алексей Лашков. **Отечественная воздушная оборона на русско-германском фронте в ходе кампании 1917 года. По оперативным сводкам Штаба Верховного Главнокомандующего.** Начало 60



... российская инициатива в ИКАО по созданию Международной пожарной авиационной службы (МПАС, англ. IFAS – International Fire Aviation Service for wildfire management) для эффективного управления (предотвращения, раннего обнаружения и тушения) лесными пожарами в случае ее реализации может иметь высокую экологическую эффективность, значительно снизив ущерб от лесных пожаров. Предложения России по созданию МПАС были выдвинуты еще на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО. По сравнению с использованием традиционных средств применение МПАС имеет следующие основные преимущества...

В докладе Центра была отмечена необходимость научной проработки совокупности системных вопросов создания беспилотной авиационной техники следующего поколения, направленной на групповое применение, внедрение технологий искусственного интеллекта (ИИ), формирование беспилотной авиатранспортной системы, а также испытательной системы, ориентированной на будущие специфические задачи испытаний. Было определено место ИИ в создании АС БЛА, описаны состояния и задачи формирования нормативной базы создания и применения БЛА и АС БЛА.



...во всех доступных нам расчетах экономической эффективности применения дирижаблей абстрагируются от отсутствия соответствующей инфраструктуры. Это ставит перед продавцом и покупателем груза до размещения его на дирижабле и после прибытия дирижабля множество проблем. И поэтому ищутся иные, не связанные с применением дирижабля логистические схемы. Отсюда вывод: для широкого и эффективного применения дирижаблей проектировать нужно не только дирижабли, а систему перевозок тяжелых и крупногабаритных грузов при помощи дирижаблей.

Парашютизм требует определенных морально-волевых усилий над собой и достаточной психологической устойчивости. Регулярное выполнение прыжков с парашютом позволяет приобретать и совершенствовать специфические навыки целенаправленной деятельности в эмоционально-насыщенных условиях, воспитывает чувство ответственности, учит самостоятельно и быстро принимать сложные решения, четко действовать в аварийных ситуациях при серьезном дефиците располагаемого времени. Главное для всех, кто организует этот вид деятельности – это безопасное проведение парашютных прыжков.



...внедрение системы управления рисками в отечественной гражданской авиации буксует... Такая ситуация заставила вновь обратиться к документам ИКАО, где отражены вопросы системы управления безопасностью полетов (СУБП), а именно, к новому Руководству по управлению безопасностью полетов (РУБП) (4 издание) и к Приложению 19. Внимательное их изучение привело к двум выводам. 1. РУБП (все издания) не содержит методики управления рисками, а только дает общие рекомендации. 2. В документах имеются некоторые, мягко скажем, неточности, которые затрудняют создание СУБП.



«...Я понимал, что ведущий находится в смертельной опасности, и, кроме меня, помочь ему никто не сможет. Не оставляя надежду на благополучное завершение полёта, я стал заводить ведущего на международный аэропорт Брянск, расположенный в черте города. Снизившись до высоты 900 м и прекратив продолжавшийся около 14 минут разворот в сторону аэропорта и города, когда спасительная взлётно-посадочная полоса была уже прямо по курсу нашего снижения, в каких-то 20 км, Андрей вдруг отвернул свой самолёт влево под 90° с дальнейшим снижением в сторону безлюдной местности...»

Полная версия номера доступна подписчикам журнала «Авианорама»