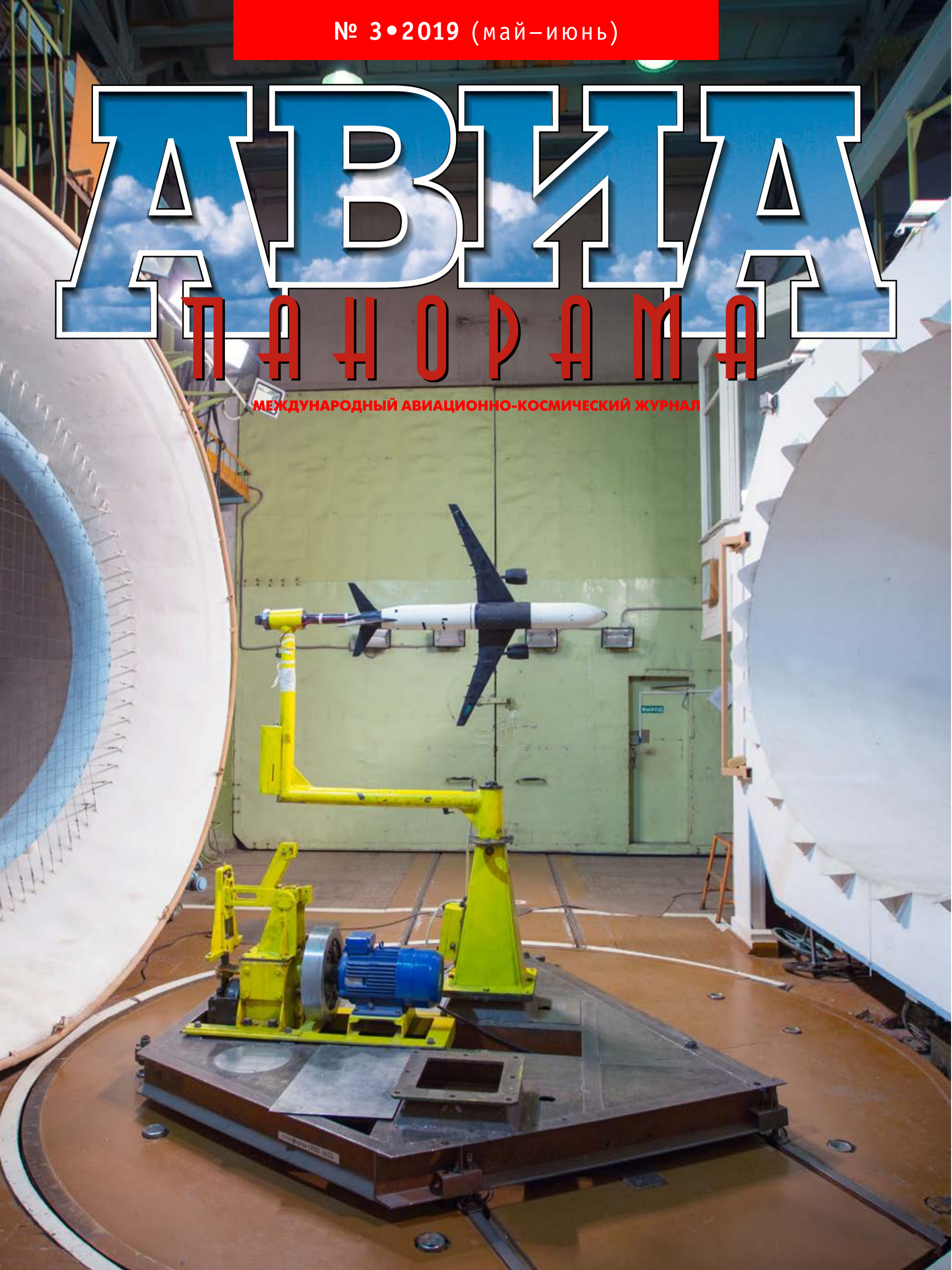


№ 3 • 2019 (май-июнь)

ДВНТА

П А Ц О Р А М А

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

Редакторы номера:

Алексей ЛАШКОВ, Сергей ЛЕВИЦКИЙ, Сергей ФИЛИПЕНКОВ

Научный консультант:

Георгий ШИБАНОВ

Компьютерная верстка:

Сергей БАБАИН

Web-администратор:

Сергей БАБАИН

Корректур:

Жанна КОСАРЕВА

В номере использованы фотографии и рисунки:

Алексей МИХЕЕВ, Сергей ФИЛИПЕНКОВ

Фото, рисунки, видео из архивов:

ГК «РОСКОСМОС», ЦПК им. Ю.А. Гагарина, МАК, ФГУП ЦАГИ, Службы безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации, из личных архивов А.Лашкова, А.Сурцукова; из книги В.Марковского «Выжженное небо Афгана»

На 1-й стр. обложки:

Фото из архива ФГУП ЦАГИ

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

Editors:

Alexey LASHKOV, Sergey LEVITSKY, Sergey FILIPENKOV

Scientific consultant:

Georgy SHIBANOV

Computer design:

Sergey BABAIN

Webmaster:

Sergey BABAIN

Photos, drawings, video:

Alexey MIKHAEV, Sergey FILIPENKOV

Cover photo:

Photo: TsAGI

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.

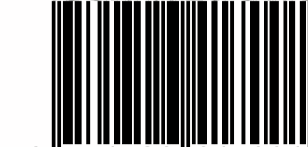
The number issued with the support of NPP IDS MAYAK

© AVIAPANORAMA



АВИА
ПАНОРАМА

ISSN 1726-6173



9 771726 617001 >

АВИА
ПАНОРАМА

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

МАКС-2019: делается акцент на передовые разработки 4

НАУКА - ТЕХНОЛОГИИ

Сергей Филипенков. 46-й плановый выход в открытый космос посвящен Алексею Леонову 6

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Валерий Шелковников. Приоритеты в обеспечении безопасности полетов определяет ее состояние. Требуется предвидеть разрыв слабого звена 10

Владимир Венков. К безопасности – через истину 16

«Фактор автоматизации управления воздушным судном» в безопасности полетов. Ответы на вопросы журнала «Авианорама» руководителей отделения динамики полета и систем управления ФГУП «ЦАГИ» Сергея Баженова и Юрия Шелюхина 18

ВЫСТАВКИ-КОНФЕРЕНЦИИ

Евгений Матвеев. HeliRussia 2019: шаг назад, что дальше? 24

НАЦИОНАЛЬНОЕ ДОСТОЯНИЕ

На бессрочной службе у авиации и космонавтики 28

УРОКИ ИСТОРИИ

Алексей Лашков. Война в Сирии. 2018 год: хроника событий. (Часть 1) 34

100-летие окончания Первой мировой войны

Алексей Лашков. Отечественная воздушная оборона на русско-германском фронте в ходе кампании 1916 года. Начало 38

АВИАЦИОННЫЕ БЫЛИ

ЛЕТЧИЦКИЕ РАССКАЗЫ. Ведущий серии Анатолий Сурцук

Сергей Елизов. Ночной полет 44

Анатолий Сурцук. Заводилка. Трудности перевода 48



В соответствии с циклограммой работ российские космонавты перешли по телескопическому манипулятору «Стрела» на внешнюю поверхность малого исследовательского модуля МИМ2 «Поиск». Здесь они демонтировали устройства экспонирования и панели с образцами нагруженных материалов в рамках космических экспериментов «Тест» и «Выносливость», в ходе которых изучалось влияние условий космического полета на различные материалы и биологические объекты. Они также демонтировали устройства-экспонаты с микроорганизмами на модуле «Поиск» и взяли пробы-мазки в рамках эксперимента «Тест».

И как тут не напомнить известный постулат безопасности – «Необходимо навсегда исключить самоуспокоенность. Не следует допускать, чтобы под влиянием продолжительного отсутствия катастроф или серьезных инцидентов развивалось чувство успокоенности или ложной безопасности. Организация с хорошими показателями в области безопасности не обязательно является безопасной. Безопасная эксплуатация может быть обусловлена скорее удачным стечением обстоятельств, нежели правильной практикой руководства. Настойчиво трудись, но никогда не хвались успехами в области безопасности!».



На волне публикаций о причинах авиационного происшествия с самолетом Sukhoi Superjet 100 в аэропорту Шереметьево 5 мая с.г., увидел 8 мая «Крик души» <https://www.facebook.com/maria.zakharova.167/posts/10219508458211777> официального представителя МИД РФ Марии Захаровой, в котором она воздала должное безответственно рассуждающим об этой трагедии интернет-пользователям. При этом в памяти оживила статья более чем 20-летней давности, опубликованная в №1(8)-1998 журнала «Авианорама» <https://aviapanorama.su/1998/02/k-bezopasnosti-cherez-istinu/>.

...повышение автоматизации управления воздушным судном (ВС), казалось бы, позволяли существенно компенсировать негативное влияние человеческого фактора (ЧФ) на безопасность полетов и понизить планку профессиональной подготовки линейных пилотов. Иллюзии пошли на убыль вместе с ростом авиапроисшествий и осознанием того, что на сегодняшний день командир ВС – это пилот, а не оператор АСУ. При этом на фоне прикованного к человеческому фактору в безопасности полетов всеобщего внимания все больше стал ощущаться его недостаток по отношению к надежности авиационной техники.



Аварийность не снижается, напротив, коммерческие вертолеты в 2018 году установили антирекорд десятилетия: Кап = 2,2; Кк = 3,8; Кп = 10,8 (основной вклад внесли вертолеты РФ). Антирекорд сопровождался «необъяснимыми» происшествиями (потерей пространственного положения, столкновениями, пожарами, алкоголем и даже контрафактом...). Наиболее яркий пример. 4 августа 2018 года произошла чудовищная катастрофа вертолета Ми-8АМТ АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги». В результате столкновения с внешней подвеской другого Ми-8АМТ «ЮТэйр-Вертолетные услуги» вертолет упал и сгорел.



...без точных спутниковых карт и данных аэрофотосъемки у боевиков не было бы возможности провести обстрел аэродрома «Хмеймим», что говорит о «сторонней» помощи террористам со стороны своих кураторов. В свою очередь радикальные исламисты изменили тактику действий, делая ставку на использование малогабаритных беспилотных летательных аппаратов, начиненных взрывчатыми веществами. По оценке военных специалистов, в арсенале игольцев в тот период времени имелось (по самым скромным подсчетам) несколько сотен дронов различного назначения.