

№ 4 • 2015 (июль-август)

АВИА ТАН О Р А М А

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

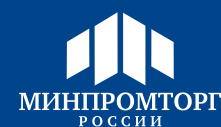




МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ
САЛОН

2015

ОРГАНИЗАТОРЫ



М Е С Т О В С Т Р Е Ч И • И З М Е Н И Т Ь Н Е Л Ь З Я

ВСЕ ЛУЧШИЕ – В НЕБЕ

Российские и иностранные пилотажные группы, включая все группы высшего пилотажа ВВС России:

"Русские Витязи", "Стрижи", "Соколы России", "Беркуты" и "Крылья Тавриды".

ЛИДЕРЫ АЭРОКОСМИЧЕСКОЙ ИНДУСТРИИ

Включая: Airbus, Boeing, Safran, AVIC, Hindustan Aeronautics Limited, BrahMos Aerospace, OAK, Pratt&Whitney, Honeywell, RockwellCollins, Ростех, Rolls-Royce, Siemens, Европейское космическое агентство.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПАВИЛЬОНЫ

Включая: Францию, США, Чехию, Швейцарию, Иран, Белоруссию

БОЛЕЕ 30 СТРАН-УЧАСТНИЦ



www.aviasalon.com

ЖУКОВСКИЙ • АЭРОДРОМ РАМЕНСКОЕ • 25–30 АВГУСТА

Генеральный спонсор

Генеральный спонсор

Официальный спонсор

Официальный спонсор

Стратегический партнер

Генеральные информационные партнеры



Издается с 1996 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ

ООО «Высокие технологии и инновации»

РЕДАКЦИЯ

Главный редактор

Павел ИВАНОВ

Заместитель главного редактора

Владимир ПОПОВ

Редакторы номера:

Виктор ДРУШЛЯКОВ, Николай КОРШУНОВ, Алексей ЛАШКОВ, Евгений ПОПОВ

Научный консультант

Георгий ШИБАНОВ

Специальный корреспондент

Ольга КАРЕЛИНА

Компьютерная верстка

Екатерина ПОТЫСЬЕВА

Web-администратор

Сергей БАБАИН

Корректур

Жанна КОСАРЕВА

В номере использованы фотографии:

Михаил ГРИБОВСКИЙ, Виктор ДРУШЛЯКОВ, Геннадий КУРКОВ, Юрий Михайлов, Алексей МИХЕЕВ, Владимир ПОПОВ

Фото из архивов:

АО «Корпорация «Фазотрон-НИИР», ФГУП «ЦНИРТИ им. академика А.И. Берга», ПАО «Аэропорт Братск», ОАО «КМПО», ЗАО СП «Авиашельф», ООО «Авиакомпания «Амур», ОАО «Аэропорт Ноглики», ОАО «Аэропорт «Старый Оскол», ОАО «Аэропорт «Туношна», АО «Международный аэропорт «Симферополь», ФГОУ СПО «ЯТУ ГА», ФГБОУ ВПО «Сибирский государственный аэрокосмический университет имени академика М.Ф. Решетнева», Среднесибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета», ФГБОУ ВПО «Сахалинский государственный университет»; из личных архивов Николая КОРШУНОВА, Александра МЕДЕНКОВА, Леонида КИТАЕВА-СМЫКА, Евгения ШОЛКОВА; из энциклопедии «Военная Техника. Вооружение России и мира» <http://kolleksiya.ru/samoleti/396-il-86-shirokofyuzelyazhnyj-passazhirskij-samolet.html>

Фото на 1-й стр. обложки:

Фото из архива Хабаровского авиационно-спасательного центра МЧС России

АДРЕСА И ТЕЛЕФОНЫ:

Почтовый: 109153, Москва, а/я 16

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

Финансовый директор Александр ТАЙ

Директор по развитию Галина ПОПОВА

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.

© «АВИАПАНОРАМА»

Published since 1996

PUBLISHER

HIGH TECHNOLOGIES AND INNOVATIONS Ltd.

EDITORIAL STAFF

Editor-in-Chief:

Pavel IVANOV

Deputy Editor-in-Chief

Vladimir POPOV

Editors:

Victor DRUSHLYKOV, Nicolay KORSHUNOV, Alexey LASHKOV, Eugeny POPOV

Scientific consultant

Georgy SHIBANOV

Special correspondents

Olga KARELINA

Computer design:

Ekaterina POTYSIEVA

Webmaster

Sergey BABAIN

Photos:

Mikhail GRIBOVSKY, Victor DRUSHLYKOV, Gennady KURKOV, Yuri MIKHAILOV, Alexey MIKHEEV, Vladimir POPOV

Cover photo»

Photo EMERCOM of Russia

AVIAPANORAMA

Mailbox: 109153, Moscow, mailbox 16

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.

© AVIAPANORAMA



АВИА
ПАНОРАМА

ISSN 1726-6173



9 771726 617001 >

СОДЕРЖАНИЕ

НАУКА-ТЕХНОЛОГИИ

Юрий Гуськов, Николай Жибуртович. Радары «Фазотрона» сегодня: научно-технические и организационные аспекты проблемы разработки	4
Александр Шпак. ЦНИРТИ им. академика А.И. Берга настроен на инновации	11
Николай Коршунов. Воздушные роботы призваны на защиту и охрану лесов	14

ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ

Дамир Каримуллин. КМПО: наши двигатели и в небе, и на земле	21
Игорь Ковалев. «Эта связь образования, науки и производства очень важна»	23
Зифа Ланкина. Есть метеобезопасность полетов от Кызыла до Игарки!	27

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

85 лет авиации Дальнего Востока

Александр Шуриков. Авиакомпания «Амур»: многолетний опыт позволяет решать все новые задачи	32
«Авиашельф»: Профессиональный подход – безопасный полет	34
Аэропорт Ноглики: полвека в краю циклонов	36
Игорь Минервин. Сахалинскому университету близок юбилей авиаторов Дальнего Востока	39
Аэробратск: с уникальным опытом, на выгодном месте	41
Аэропорт Ярославля: воздушные ворота столицы Золотого кольца	44
Аэропорт Старый Оскол устремлен в будущее	46
Евгений Плаксин. Международный аэропорт «Симферополь» развивается	47
Павел Прокопьев. ЯАТУ ГА внесет свой вклад в возвращение России в Арктику	49

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Дайджест обзора НП «Безопасность полетов» (июнь 2015)	52
Владимир Попов. Гром среди ясного неба. Медицина и психология на страже летной службы	61

НАЦИОНАЛЬНОЕ ДОСТОЯНИЕ

Геннадий Курков. 100 лет ЕВВАУЛ. Взгляд изнутри события	71
---	----

СТРАНИЦЫ БУДУЩИХ КНИГ

Леонид Китаев-Смык. Приобщение к космонавтике. Продолжение, начало в №№ 1, 2, 4, 5, 6-2013, №№ 1, 2, 3-2014, № 2-2015	75
Георгий Шибанов. С повышением боеготовности и боевой эффективности мне по пути. Продолжение, начало в № 5-2014	83

УРОКИ ИСТОРИИ

Евгений Шолков, Виктор Друшляков. О том, что превращает палубу в ВПП. Взлетно-посадочные системы авианосцев. Продолжение, начало в № 4-2014	90
---	----

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

Основу разработки составляет создание опережающего научно-технического задела и поддержание его на мировом уровне. Важно использовать и накопленный опыт проектирования перспективных систем, например, концептуальные просчеты в программе построения самолета 5-го поколения F-22. Должны быть тщательно проанализированы возможности воздушных и наземных средств нападения (атаки) и разведки противника, даны четкие ответы на вопросы типа «для каких задач обороны или нападения предназначена проектируемая авиационная боевая система, как обеспечивается борьба с БЛА» и т.п.

страница

4



Беспилотные авиационные системы — элементы единой информационной системы (среды), формируемой различными техническими средствами наземного, авиационного и космического вида. Воспринимать «беспилотники» как замену пилотируемым летательным аппаратам — это заблуждение. «Беспилотник» в нашем случае — прежде всего средство получения информации. Внедрение в производственную деятельность должно осуществляться исходя из этого главного постулата. Экономическая целесообразность — основной критерий, определяющий внедрение БЛА в лесном хозяйстве.

страница

14



Одно из них — выполнение чартерных авиаперевозок в северные и труднодоступные районы Хабаровского края по заявкам крупных российских компаний по добыче драгметаллов. Уже порядка двадцати лет хабаровская авиакомпания «Амур» осуществляет доставку различных грузов и пассажиров в направлениях Уоргалан, Тукчи, Мар-Кюэль, Нелькан. До сих пор главной деятельностью авиакомпании «Амур» принято считать выполнение перевозок специального назначения: доставка вахтовых рабочих на прииски к золотосодержащим рудникам.

страница

32



Теоретическую подготовку курсанты-пилоты проходили в Якутском авиационном техническом училище ГА, а учебно-летную практику, ежегодно, в аэропортах «Череповец» и Бегишево. Пилоты получили практические навыки на самолетах Diamond — DA40 и DA42, что дает им возможность переучиться на воздушные суда 1-2 классов. В планах у выпускников-пилотов — получить работу в авиакомпаниях «Полярные авиалинии», «Якутия». В планах ЯАТУ ГА на следующий год — начать подготовку пилотов на вертолеты Ми-8.

страница

49



Сегодня реально уже назрела необходимость создания в России специальных центров психофизиологической подготовки и переподготовки летного состава, как, например, в свое время были созданы центры по выживанию летного состава при поисково-спасательном обеспечении полетов. Учеными разработана и предложена его организационно-штатная структура, полное методическое обеспечение и программа практического функционирования. Остается только высокому руководству принять положительное решение, чтобы в ближайшие годы не быть «по психологическим хвостам».

страница

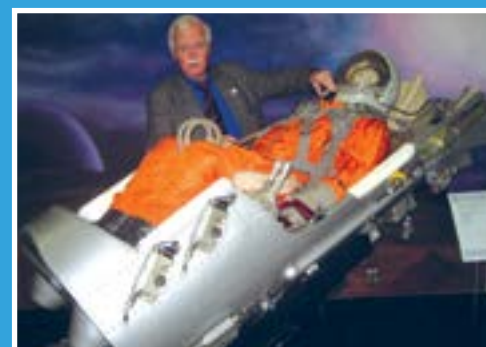
61



Наш итоговый отчет о летных испытаниях был обсужден в ОКБ-1 у С.П. Королева в присутствии, наверное, всех участвующих в этой программе конструкторов, их помощников и представителей Минобороны: народу собралось человек 150. Королев задал мне только один вопрос: «Какой длины должен быть фал для безопасного выхода в космос?» («фал» соединял космонавта с «Востоком-2»). Я ответил: «Полтора метра». Как тут Королев начал кричать: «15 метров! 15 метров!!». Ко мне подошел начальник ЛИИ Н.С. Строев и очень сухо спросил: «... Вы отдаете отчет своим словам?»

страница

75

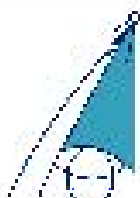




www.msf2015starcity.com

XI Международная
научно-практическая конференция
«Пилотируемые полеты в космос»

10-12 ноября 2015 года
Звездный городок



Федеральное космическое агентство

Мини

ФГБУН ЦНИИ ВВС

Официальный сервис-агент

www.makongress.ru

+7 (495) 134-25-65

