

## 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 парашютизму – 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...»