

Издается с 1996 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ

ООО «Высокие технологии и инновации»

РЕДАКЦИЯ

Главный редактор

Павел ИВАНОВ

Заместитель главного редактора

Владимир ПОПОВ

Редакторы номера:

Виктор ДРУШЛЯКОВ, Алексей ЛАШКОВ, Евгений ПОПОВ,
Сергей ФИЛИПЕНКОВ, Николай ЯКУБОВИЧ

Научный консультант

Георгий ШИБАНОВ

Специальный корреспондент

Ольга КАРЕЛИНА

Компьютерная верстка

Екатерина ПОТЫСЬЕВА

Web-администратор

Сергей БАБАИН

Корректур

Жанна КОСАРЕВА

В номере использованы фотографии:

Виктор ДРУШЛЯКОВ, Алексей МИХЕЕВ, Владимир ПОПОВ,
Николай ЯКУБОВИЧ

Фото из архивов:

ОАО «Авиасалон», ООО «ВАИС-Техника», ФГУП «ЦАГИ»,
ФГБУ «НИИ ЦПК имени Ю.А. Гагарина», ГЛИЦ имени В.П.
Чкалова, Среднесибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком
Росгидромета, Ассоциации авиационно-космической, морской,
экстремальной и экологической медицины России, ВУНЦ ВВС
«ВВА», НИЦ (г. Люберцы) ЭРАТ ЦНИИ ВВС; из личных архивов
Александра МЕДЕНКОВА, Леонида КИТАЕВА-СМЫКА, Евгения
ШОЛКОВА; <http://tvzvezda.ru>

Фото на 1-й стр. обложки:

Фото: МАКС-2015. «Авиапанорама»

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 ин-
формации в публикуемых материалах.

Точка зрения редакции не всегда совпадает с мнением ав-
торов. Перепечатка опубликованных материалов допуска-
ется только со ссылкой на журнал «Авиапанорама».

Научно-технический журнал.

Зарегистрирован Федеральной службой по надзору за
соблюдением законодательства в сфере массовых комму-
никаций 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, Alexey LASHKOV, Eugeny POPOV,
Sergey FILIPENKOV, Nicolay YAKUBOVICH

Scientific consultant

Georgy SHIBANOV

Special correspondents

Olga KARELINA

Computer design:

Ekaterina POTYSIEVA

Webmaster

Sergey BABAIN

Photos:

Victor DRUSHLYKOV, Alexey MIKHEEV, Vladimir POPOV,
Nicolay YAKUBOVICH

Cover photo»

Photo: MAKS 2015

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



СОДЕРЖАНИЕ

НАУКА-ТЕХНОЛОГИИ

Сергей Филипенков. МАКС-2015: Ученые постарались определить приоритетные направления развития авиации и космонавтики	4
Валерий Вожаев. Предельно малую ЭПР обеспечивают радиопоглощающие покрытия	14
Артем Зинченко. Комплекс бортового оборудования Wise Fly	18
Владимир Хрипунов, Борис Наумов. Задача — обеспечить готовность экипажей к космическим полетам. Космические тренажеры: воплощение теоретических знаний и бесценного практического опыта	20
Сергей Филипенков. «Созвездие-5»: инновация такая — мы летаем не взлетая. Продолжение серии «Высадка космонавтов на Луну и Марс после полугодия в невесомости возможна» (№№ 2, 5-2014, 1-2015)	26

ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ

Евгений Пушкарский, Виктор Соколенко, Олег Дмитриев. Испытательный центр (морской): преемственность и развитие	28
Зифа Ланкина. Есть метеобезопасность полетов от Кызыла до Игарки! Окончание. Начало в № 4-2015)	35

ИНФОРМАЦИЯ К РАЗМЫШЛЕНИЮ

Николай Якубович. Экранопланы: пора ставить точки над «и»	41
---	----

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Дайджест обзора НП «Безопасность полетов» (август-сентябрь 2015)	46
Валентин Власов, Владимир Попов. Безопасность экстремальной деятельности неразрывно связана с медициной	52

ЛЮДИ И СУДЬБЫ

Александр Меденков. Жизнь, устремленная в небеса	59
--	----

СТРАНИЦЫ БУДУЩИХ КНИГ

Леонид Китаев-Смык. Приобщение к космонавтике. Продолжение, начало в №№ 1, 2, 4, 5, 6-2013, №№ 1, 2, 3-2014, №№ 2, 4-2015	67
Георгий Шибанов. С повышением боеготовности и боевой эффективности мне по пути. Продолжение, начало в № 5-2014	72

УРОКИ ИСТОРИИ

Евгений Шолков, Виктор Друшляков. О том, что превращает палубу в ВПП. Взлётно-посадочные системы авианосцев. Продолжение, начало в № 3-2014	81
---	----

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

В разработке перспектив авиационной науки, помимо ЦАГИ, принимали участие все ведущие российские организации. Руководитель ЦАГИ обозначил основные направления «форсайта», остановившись на аэродинамических компоновках и концептуальном проектировании перспективных летательных аппаратов. В заключение Чернышев отметил: «Понимая, какие требования сегодня выдвигает авиационное сообщество к воздушному транспорту, ученые постарались определить приоритетные направления его развития. Это документ стратегического планирования, не имеющий аналогов в России».

В соответствии с концепцией создания тренажерных средств для подготовки российских и иностранных космонавтов каждый партнер, участвующий в создании МКС (ЕКА, Канада, Россия, США, Япония), создает и производит ТСПК по своему сегменту станции на своей базе. Подготовка экипажей МКС осуществляется в виде поочередных учебно-тренировочных сессий на базах партнеров в рамках общего бюджета времени подготовки. Вместе с тем два основных партнера – США и Россия – должны обеспечить подготовку экипажа МКС по задачам, общим для всех сегментов станции.

Испытательный центр (морской) в составе ГЛИЦ Минобороны России им. В.П. Чкалова приступил к выполнению задач по своему предназначению в полном объеме, определены первоочередные и перспективные направления развития экспериментально-испытательной базы и нормативно-методического обеспечения испытаний АТ и В в морских условиях, что позволит с необходимой эффективностью, минимальными затратами и требуемой достоверностью проводить испытания всей номенклатуры АТ и В, определенной Государственной программой вооружения РФ, в морских условиях.

Крыло малого удлинения позволит двигаться вблизи поверхности раздела двух сред с аэродинамическим качеством заметно выше, чем у «Орленка», и обеспечит не только скрытность перемещения от противника, но и вкупе с колесным шасси позволит выходить на необорудованный пологий берег. В свою очередь крыло большого удлинения позволит без проблем и тоже с приемлемым значением аэродинамического качества летать на большой высоте. Но тогда встает вопрос: зачем такой «городить огород» для транспортно-пассажирского аппарата, ...

Постановлением Правительства от 4 июня 2013 г. № 565 было аннулировано понятие врачебно-лётной экспертизы (ВЛЭК) государственной авиации, уникальной и важной для безопасности полётов. В гражданской авиации медицинское освидетельствование лётного состава зачастую осуществляется в муниципальных медучреждениях, которые не знают специфики и особенностей состояния здоровья авиационных специалистов. В настоящее время ВЛЭКи не являются госструктурами, а находятся на балансе авиапредприятий, что снижает объективность освидетельствования авиационного персонала.

...надо, чтобы когда-нибудь люди увидели скафандр Гагарина и лучше, если бы у нас в невесомости. Дайте я полетаю в нем. Когда-нибудь рассекретят и любознательные найдут эту киносъемку, увидят, порадуются.

– Привезли скафандр, внесли в салон. Двое в самолете начали надевать скафандр на меня. Была середина лета 1961 года. Самолет раскален как печь. Мне говорят:

– Не надевай термооболочку – испечешься, вентилятора для скафандра у нас нет.

– Тогда объемность скафандра исчезнет, буду выглядеть как глиста. Наденьте все как следует.

За время полета (2,5 часа), как обычно, сделали 12 «горок»...

страница
4



страница
18



страница
28



страница
41



страница
52



страница
67

