



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 9 (57), сентябрь 2009 г.

**ЭЛЕКТРОННУЮ ВЕРСИЮ
БЮЛЛЕТЕНЯ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ
ВЫ МОЖЕТЕ ПРОЧИТАТЬ НА САЙТЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ WWW.AS-CLUB.RU**

БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

Бюллетень издается с целью содействия деятельности в сфере образования, науки, культуры, просвещения, личного развития всех, чья профессиональная деятельность и увлечения связаны с авиацией и авиастроением.

Рег. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода –
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

моб. тел. в Москве:
+7 905-707-37-80,
+7 903-153-68-18
e-mail:
bull@as-club.ru
web-страница:
www.as-club.ru/bull

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

тел.: +7 (495) 685-19-30,
+7 (495) 685-26-30
e-mail:
info@as-club.ru
www.as-club.ru

Офис Клуба: 127015, г.
Москва, ул. Бутырская, дом
46, стр. 1

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	29
ОБЗОР ПРЕССЫ	45
ИНТЕРВЬЮ	83
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	90
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	94

Бюллетень Клуба авиастроителей рассылается более чем 1000 VIP-адресатам, среди которых руководители и ведущие специалисты промышленных предприятий, научно-исследовательских организаций, вузов, эксперты в области экономики и финансов.

Бюллетень получают руководители торгово-промышленных палат, промышленных союзов и ассоциаций, профильных комитетов Государственной думы РФ, Совета Федераций, Московской городской думы, администрации субъектов Федерации, правительства Москвы, Правительство РФ, министерства РФ, Администрация Президента РФ, полномочные представители Президента в федеральных округах.

Полный список адресатов Бюллетеня Клуба авиастроителей читайте в Интернете на сайте Клуба: www.as-club.ru/bull

РЕКЛАМА В БЮЛЛЕТЕНЕ КЛУБА

Уважаемые читатели!

Вы можете разместить свои тематические рекламные материалы на страницах Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Цены на размещение рекламы действительны с 1 января 2009 г.:
1 полоса — 25 000 руб.
1/2 полосы — 15 000 руб.
1/4 полосы — 10 000 руб.
1/6 полосы — 7500 руб.

По вопросам размещения рекламы обращайтесь к зам. гл. редактора Куренковой Татьяне Владимировне по тел.: +7 (495) 685-19-30, +7 (495) 685-26-30, моб. тел.: +7 905-707-37-80



РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

Заполните ЗАЯВКУ, чтобы оформить подписку на Бюллетень Клуба авиастроителей

подробности
на стр. **93**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Для укрепления обороноспособности страны и развития ОПК нужны прорывные идеи — Медведев	3	"Пермские моторы" посетили директора авиационных техникумов	10
Таможенные платежи на ввоз самолетов могут получить отсрочку — Госдума	3	УМПО сотрудничает с Пермским моторным заводом	11
Предприятия ОПК получат дополнительно 1,5 млрд руб. субсидирования процентных ставок по кредитам к началу октября — Минпромторг РФ	4	Пресс-конференция двигателестроителей на МАКС-2009	11
"Ростехнологии" заключили контракты с Boeing на 1,5 млрд долл. и с Airbus — на 4 млрд долл. — Чемезов	4	Эксперт: Сотрудничество с GE обновит технологии НПО "Сатурн"	12
Государство внесет в уставный капитал ОАК 15,5 млрд руб. в 2009 году	4	Алексей Чернов исключен из совета директоров ОАО "Редуктор-ПМ"	12
Путин: гособоронзаказ до конца года будет профинансирован полностью	4	Состоялось заседание совета директоров ЗАО "Авиастар-СП"	12
Гособоронзаказ на 2010 год увеличивается на 8 %	5	ГСС ждет денег акционеров	12
Утверждены выставки, на которых разрешена демонстрация продукции военного назначения	5	Китай раскручивает "Рособоронэкспорт"	13
Зарплаты и вознаграждения в ОАК	5	НПО "Сатурн" выплатило 96,1 млн руб. по 6-му купону облигаций 2-й серии	13
На КНААПО проходят праздничные мероприятия, посвященные Дню машиностроителя	5	НПО "Сатурн" завершило приемо-сдаточные испытания очередной партии опытных двигателей АЛ-55И для индийской корпорации HAL	14
Авиастроение может стать локомотивом инновационного развития экономики РФ — Погосян	6	Формируются ТЗ на создание систем самолета Ан-124-300	14
Все 70 млрд руб., направленные на поддержку предприятий ОПК, уже освоены — Минфин	6	Казанский вертолетный завод повысил зарплату рабочих	14
Россия скооперировалась с Китаем для создания тяжелого вертолета	6	Амфибии "Алекс-251" требуется более мощная силовая установка	15
Сначала Индии, потом своим	7	Зарплата "Соколу"	15
Делегация Российской академии наук ознакомилась с производством пассажирского самолета "Сухого"	7	"Авиастару" продлили кредит на 4 млрд руб.	15
Объем оборонзаказа для петербургских предприятий может быть увеличен на 8—10 млрд рублей	8	Первый гражданский самолет Sukhoi Superjet 100 авиакомпании "Армавиа" прибудет в Армению до конца 2009 года	16
"Ильюшин Финанс" построит в Бразилии центр по ремонту и обслуживанию самолетов Ан-148	8	"Финам" определил наиболее выгодные точки входа в капитал ОАК	16
Самара отправляет в Якутию очередной лайнер Ан-140-100	8	Использование передовых технологий на новосибирском заводе "Сухого" позволит повысить производительность труда	17
Перспективы Ан-70	9	"Ростехнологии" и правительство Петербурга подпишут соглашение о развитии передаваемых госкорпорации 35 предприятий ОПК	17
ОАО "Туполев" будет реорганизовано в 2010 году	9	"Туполев" создаст новый самолет дальней авиации	18
"Гражданские самолеты "Сухого" выплатили 195,7 млн руб. по 5-му купону облигаций 1-й серии	9	Комсомольский завод "Сухого" передал ВВС России модернизированные истребители	18
В ЦАГИ завершился очередной этап испытаний модели ближне-среднемагистрального самолета МС-21	10	"ВСМПО-Ависма" вновь участвует в международном авиасалоне	18
ФСФР зарегистрировала допэмиссию ОАК на 66 млрд руб.	10		

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за сентябрь 2009 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ДЛЯ УКРЕПЛЕНИЯ ОБОРОНОСПОСОБНОСТИ СТРАНЫ И РАЗВИТИЯ ОПК НУЖНЫ ПРОРЫВНЫЕ ИДЕИ — МЕДВЕДЕВ

Президент России Дмитрий Медведев поручил руководителю госкорпорации "Ростехнологии" Сергею Чемезову развивать программы модернизации оборонной промышленности для укрепления позиции России по линии военно-технического сотрудничества. "Оборонка всегда играла в жизни нашей страны огромную роль", — напомнил Медведев во время рабочей встречи с Чемезовым. "Я бы хотел, чтобы мы с Вами обсудили одну из составляющих "Ростехнологий", а именно — вопросы модернизации оборонной промышленности", — сказал президент. "В значительной степени весь технологический потенциал, который был создан в советское время, поддерживался за счет оборонных технологий, — напомнил он. — В 1990-е годы произошло очень сильное "проседание" нашей оборонной промышленности, и с этим, кстати, связано уменьшение количества новых решений, новых интересных предложений. А если их не будет, то и оборонка не будет развиваться так, как надо".

"Знаю, что вы занимаетесь такого рода программами, я сам давал указания в рамках правительства и комиссии, чтобы программы модернизации получили свое развитие", — продолжал Медведев. "Знаю, что трудностей очень много, некоторые предприятия — в очень тяжелом состоянии, хотя кое-что удалось сделать и изменить. Но нам нужны перспективные прорывные идеи, которые будут помогать оборонно-промышленному комплексу, укреплять нашу обороноспособность, создавать новые технологии для гражданской промышленности, а также укреплять наши позиции по линии военно-технического сотрудничества с зарубежными странами", — подчеркнул глава государства.

источник: АРМС-ТАСС
18.09.09

ТАМОЖЕННЫЕ ПЛАТЕЖИ НА ВВОЗ САМОЛЕТОВ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ОТСРОЧКУ — ГОСДУМА

Комитет Госдумы по бюджету и налогам рекомендовал Думе принять в первом чтении законопроект о предоставлении Правительству РФ права давать отсрочку или рассрочку сроком до шести месяцев на уплату таможенных пошлин, налогов в отношении отдельных видов ввозимых в РФ иностранных воздушных судов.

Правительством уже подготовлен соответствующий законопроект о внесении изменений в статью 334 Таможенного кодекса РФ. Предлагаемая законопроектом мера является антикризисной и направлена на стимулирование деятельности авиационных компаний. В законопроекте не ограничивается срок действия данной нормы. Соответствующие поправки будут рассматриваться при доработке законопроекта ко второму чтению.

По мнению депутатов, в такой мере нуждаются и другие отрасли экономики, так как в условиях экономического кризиса отсрочка или рассрочка по уплате таможенных платежей дает возможность дополнительного привлечения в оборот предприятий средств и направления их на стабилизацию финансового состояния. В связи с этим комитет считает целесообразным предусмотреть в законопроекте возможность Правительства РФ предоставлять отсрочку или рассрочку на срок до шести месяцев для случаев, которые оно определит.

источник: ИА «Финмаркет»
24.09.09

ПРЕДПРИЯТИЯ ОПК ПОЛУЧАТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 1,5 МЛРД РУБ. СУБСИДИРОВАНИЯ ПРОЦЕНТНЫХ СТАВОК ПО КРЕДИТАМ К НАЧАЛУ ОКТЯБРЯ — МИНПРОМТОРГ РФ

Предприятия ОПК, выполняющие гособоронзаказ, к началу октября получают дополнительно 1,5 млрд руб. субсидирования в части затрат на уплату процентов по кредитам, взятым на осуществление основной деятельности, сообщил директор департамента развития оборонно-промышленного комплекса Минпромторга РФ Игорь Караваев на слушаниях в Общественной палате.

"Из 70 млрд руб., выделенных в этом году из бюджета на поддержку ОПК в рамках антикризисных мер, на эти цели было выделено 15 млрд руб., — сказал Караваев. — До начала октября предприятия получают дополнительно до 1,5 млрд руб., а до конца года будет выделено до 6 млрд руб.". Караваев уточнил, что "каждый рубль субсидирования процентной ставки означает привлечение в хозяйственный оборот

предприятия суммы, в 6–7 раз превышающей сумму оборотных средств".

По словам Караваева, все 70 млрд руб., выделенные ОПК в рамках антикризисных мер, по данным на 1 сентября, "полностью распределены между конкретными предприятиями". Он напомнил, что базовым критерием для оказания господдержки является значимость продукции предприятия и его роль в выполнении гособоронзаказа. По данным Минпромторга, системообразующими являются 154 предприятия, из них 54 не испытывают экономических сложностей и стабильно выполняют гособоронзаказ.

*источник: АРМС-ТАСС
05.09.09*

"РОСТЕХНОЛОГИИ" ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТЫ С BOEING НА 1,5 МЛРД ДОЛЛ. И С AIRBUS — НА 4 МЛРД ДОЛЛ. — ЧЕМЕЗОВ

Президент России Дмитрий Медведев считает, что контракты госкорпорации "Ростехнологии" с компаниями Boeing и Airbus помогут оборонно-промышленному комплексу страны. Об этом глава государства сообщил сегодня во время рабочей встречи с руководителем этой госкорпорации Сергеем Чемезовым. Глава "Ростехнологий" напомнил, что корпорация создает с американской авиастроительной компанией Boeing совместное предприятие на базе "ВСМПО-Ависмы". "Если ранее мы продавали в основном "полуфабрикаты", то сегодня мы будем обрабатывать продукцию на месте, а затем — поставлять готовую продукцию на завод в Сизл в компанию Boeing", — заметил Чемезов. "На сегодняшний день у нас подписан контракт с Boeing на 1,5 млрд долл., с компанией Airbus — на 4 млрд долл. Это серьезная поддержка, особенно сегодня", — подчеркнул он. "Сотрудничество с другими странами, крупными производителями высокотехнологичной

кооперации, где у нас есть свои заделы и преимущества, — важное направление, потому что такого рода продукты определяют технологическое лицо страны", — уверен Медведев. "Если мы найдем некоторое число таких интересных проектов, то тем самым поможем оборонно-промышленному комплексу, оборонке. Это важнейшая задача для корпорации", — заявил президент.

Во время беседы Чемезов доложил президенту о том, что "подготовлен и подписан договор о намерениях с итальянской компанией "Пирелли" по производству современных шин не только для военной, но и для гражданской техники". "Такое совместное производство мы планируем создать в Самарской области, где находится "АвтоВАЗ" и другие производители", — сообщил он.

*источник: АРМС-ТАСС
18.09.09*

ГОСУДАРСТВО ВНЕСЕТ В УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ ОАК 15,5 МЛРД РУБ. В 2009 ГОДУ

Государство внесет в уставный капитал Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) 15,5 млрд руб. в 2009 г. Об этом говорится в проекте поправок в закон о федеральном бюджете на 2009 г. и плановый период 2010 и 2011 гг., опубликованном сегодня на официальном сайте министерства.

В частности, согласно документу, взнос государства в уставный капитал ОАК в 2009 г. составит 9,04 млрд руб. "в целях реализации проектов строитель-

ства гражданских воздушных судов отечественного производства" и 6 млрд 484 млн 542 тыс. руб. "в целях выполнения российской части обязательств по проекту создания российско-индийского многоцелевого транспортного самолета".

*источник: АРМС-ТАСС
14.09.09*

ПУТИН: ГОСОБОРОНЗАКАЗ ДО КОНЦА ГОДА БУДЕТ ПРОФИНАНСИРОВАН ПОЛНОСТЬЮ

Гособоронзаказ на 60 % доведен до исполнителей, а до конца года будет профинансирован полностью, заявил в понедельник премьер-министр РФ Владимир Путин, общаясь с работниками Конструкторского бюро приборостроения. "Сейчас до конечных заказчиков доведено 60 % гособоронзаказа, в целом

это в норме, даже чуть-чуть лучше; и до конца года, без всяких сомнений, гособоронзаказ будет полностью профинансирован", — заявил он.

*источник: ИА «Интерфакс»
15.09.09*

ГОСОБОРОНЗАКАЗ НА 2010 ГОД УВЕЛИЧИВАЕТСЯ НА 8 %

Показатели государственного оборонного заказа на 2010 г. вырастут по сравнению с 2009 годом на 8 %, сообщил вице-премьер РФ Сергей Иванов. "Говоря о гособоронзаказе-2010, считаю необходимым отметить, что по сравнению с текущим годом его показатели увеличиваются на 8 %. Согласитесь, что в нынешних непростых экономических условиях это увеличе-

ние является более чем существенным", — сказал С. Иванов, открывая заседание Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ.

*источник: ИА «Интерфакс»
22.09.09*

УТВЕРЖДЕНЫ ВЫСТАВКИ, НА КОТОРЫХ РАЗРЕШЕНА ДЕМОНСТРАЦИЯ ПРОДУКЦИИ ВОЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Правительство РФ утвердило перечень международных выставок, проводимых на территории Российской Федерации в период 2010–2011 гг., на которых разрешается организация экспозиции и демонстрация в действии продукции военного назначения (ПВН). В соответствии с распоряжением от 02.09.2009 № 1275-р в перечень выставок включены авиакосмический салон "МАКС", салон вооружения и военной техники "МВСВ", салон "Комплексная безопасность", выставка средств обеспечения безопасности государства "Интерполитех", военно-морской салон "МВМС" и др. Организаторам выставок поручено обеспечить подготовку и представление в Минобороны России для утверждения в установлен-

ном порядке перечней образцов ПВН, разрешенной к экспонированию и демонстрации в действии на выставках. Российским организациям — участникам выставок предписано обеспечивать подготовку экспонатов и безопасность при их демонстрации в действии, а также заключение договоров страхования ответственности за причиненный ущерб, в том числе ответственности перед третьими лицами.

Участие в выставках, включенных в перечень Правительства РФ, дает исключительные возможности экспонентам для демонстрации своей продукции.

*источник: АРМС-ТАСС
08.09.09*

ЗАРПЛАТЫ И ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ В ОАК

В 2008 г. Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) выплатила сотрудникам 23 млрд руб., из них 41 млн руб. — ключевым членам руководства. Среднемесячная зарплата руководителей компании составила 228 000 руб., что является весьма невысоким показателем для ста компаний — крупнейших работодателей, включенных в рейтинг корпоративной несправедливости Slon.ru. Впрочем, среднемесячная зарплата в целом по корпорации тоже неболь-

шая — 18 700 руб. В результате по коэффициенту социального неравенства ОАК в рейтинге Slon.ru занимает 79-е место и не относится к числу тех компаний, где корпоративная несправедливость является особо вопиющей.

*источник: сайт Slon.ru
08.09.09*

НА КНААПО ПРОХОДЯТ ПРАЗДНИЧНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, ПОСВЯЩЕННЫЕ ДНЮ МАШИНОСТРОИТЕЛЯ

На Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Гагарина проходят праздничные мероприятия, посвященные Дню машиностроителя, который отмечается 27 сентября. Они проводятся по инициативе и при поддержке хабаровского регионального отделения Общероссийской общественной организации "Союз машиностроителей России". Как рассказали корреспонденту РИА "Восток-Медиа" в редакции заводской газеты "Крылья Советов", накануне профессионального праздника около 150 работников авиационного объединения участвовали в конкурсе профессионального мастерства среди инженеров-конструкторов, а также в спортивном фестивале. На торжественном собрании, которое состоялось 23 сентября, председатель регионального отделения Союза машиностроителей России, генеральный директор ОАО "КнААПО" Александр Пекарш вручил победителям конкурса награды и ценные подарки, капитанам спортивных команд — победителей достались кубки и дипломы. Восемь

авиастроителей удостоены почетных грамот за активное участие в деятельности Союза машиностроителей. Новым членам, вступившим в эту организацию, были вручены членские билеты.

"Машиностроение является одной из самых сложных отраслей человеческой деятельности, в которой сплетаются воедино труд ученых, талант конструкторов и инженеров, умение рабочих, — сказал Александр Пекарш. — Эта отрасль — основа экономики и обороноспособности России, опора суверенитета и высокого статуса нашего государства. Этот праздник по праву является значимым и для нашего предприятия, занимающего лидирующие позиции в российской авиационной промышленности, выпускающего современную авиационную технику военного и гражданского назначения". Он призвал участников торжественного собрания активнее вступать в Союз машиностроителей России.

*источник: ИА «Восток-Медиа»
24.09.09*

АВИАСТРОЕНИЕ МОЖЕТ СТАТЬ ЛОКОМОТИВОМ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РФ — ПОГОСЯН

Авиастроение может стать локомотивом инновационного развития российской экономики, считает председатель совета директоров ОАО "ОКБ "Сухого" Михаил Погосян.

"С одной стороны, это область, в которой один из самых высоких показателей производительности труда, и это стимулирует создание новых процессов в производстве авиационной техники, и надо сказать, что ведущие производители авиационной техники сегодня — это лучшая организация производства", — отметил М. Погосян, выступая в ходе I Международного молодежного инновационного форума "Интерра".

Он также отметил, что мультипликативный эффект от развития авиастроения является одним из самых высоких по сравнению с другими отраслями промышленности, в том числе в том, что касается новых технологий. "Современные авиационные комплексы, над которыми работает "Сухой", невозможно создать без выхода на новые технологии", — отметил Погосян. В то же время по ряду направлений российское авиастроение серьезно отстает от зарубежного.

"Например, композиционные материалы. К сожалению, за последние 25 лет мы не развивали эту область, и сегодня мы находимся на уровне тех-

нологий 25-летней давности — наши материалы примерно в 3 раза хуже по характеристикам и примерно в 4 раза дороже, чем аналогичные западные материалы", — сказал он.

Однако в настоящее время наблюдается объединение ресурсов фундаментальной и отраслевой науки, образования с промышленностью в сфере создания новых композиционных материалов, производства конструкций из них. При этом, считает М. Погосян, эти материалы могут применяться и в других отраслях, в частности в строительстве. Аналогичным образом, продолжил он, требования авиастроения развивают и цифровые технологии.

"Если мы хотим быть конкурентоспособными, мы должны перейти на полное цифровое описание изделия. К сожалению, у нас в стране очень мало предприятий, способных реализовывать эти технологии и подходы", — заметил он.

Агентство "Интерфакс-Сибирь" является информационным партнером I Международного молодежного инновационного форума "Интерра".

*источник: ИА «Интерфакс»
10.09.09*

ВСЕ 70 МЛРД РУБ., НАПРАВЛЕННЫЕ НА ПОДДЕРЖКУ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК, УЖЕ ОСВОЕНЫ — МИНФИН

Все 70 млрд руб., направленные на поддержку предприятий ОПК, уже освоены, сообщил заместитель директора департамента бюджетной политики в сфере государственной военной и правоохранительной службы и гособоронзаказа Минфина РФ Дмитрий Черняев. Он выступил на заседании Общественной палаты по вопросам оборонно-промышленного комплекса.

"Все средства, направленные государством на устранение последствий экономического кризиса предприятиям ОПК, уже практически освоены", — заявил Черняев, добавив, что было рассмотрено около 170 предприятий. Из этих средств почти 15 млрд руб. направлены на предоставление субсидий пред-

приятиям ОПК на возмещение затрат по уплате процентов по кредитам. "Эти меры помогут 40 предприятиям оборонного сектора выйти на безубыточность по итогам текущего года", — отметил Черняев.

По словам представителя Минфина, средства, выделенные на госгарантии (100 млрд руб.), напротив, осваиваются недостаточно быстро. "Пока освоено только 36,6 млрд руб., однако до конца года процесс предоставления госгарантий будет ускоряться", — сказал Черняев.

*источник: АРМС-ТАСС
23.09.09*

РОССИЯ СКООПЕРИРОВАЛАСЬ С КИТАЕМ ДЛЯ СОЗДАНИЯ ТЯЖЕЛОГО ВЕРТОЛЕТА

Холдинг "Вертолеты России" в рамках проекта ANL (Advanced Heavy-Lifter) ведет работу с китайскими производителями по созданию нового тяжелого вертолета взлетной массой около 30 тонн. Об этом сообщает Интерфакс со ссылкой на генерального директора холдинга Андрея Шибитова.

"На сегодняшний день мы с нашими китайскими партнерами пришли к пониманию рынка этого вертолета и исследуем технические параметры перспективной машины, а также готовим базу для технико-экономического анализа ее проекта", — отметил Шибитов в интервью агентству. По его словам, исследования в этой сфере продолжаются, а подведение промежуточных итогов предпроектных иссле-

дований запланировано на осень 2009 года. Руководитель "Вертолетов России" также сообщил, что Китай очень заинтересован в таких машинах. Он напомнил, что Пекин уже имеет опыт эксплуатации на своей территории самого грузоподъемного и самого тяжелого в мире вертолета Ми-26ТС. Эти машины ранее пригодились при ликвидации последствий землетрясения в Китае в 2008 году. Эта катастрофа, по словам собеседника агентства, выявила большую потребность в вертолетах сверхтяжелого класса.

*источник: LENTA.RU
24.09.09*

СНАЧАЛА ИНДИИ, ПОТОМ СВОИМ

ВМФ России планирует закупить для авианосца "Адмирал Кузнецов" 24 палубных истребителя МиГ-29К, разработку которых оплатила Индия.

Российский ВМФ рассчитывает закупить 24 палубных истребителя МиГ-29К для оснащения единственного российского авианосца "Адмирал Кузнецов", сообщил "Ведомостям" информированный источник в Минобороны и подтвердил генконструктор одного из предприятий ОПК, производящих агрегаты для этого самолета. Представитель РСК "МиГ" от комментариев воздержался. По словам военного, контракт на покупку самолетов может быть заключен в ближайшие два года.

Закупка этих самолетов упрощается тем, что они были разработаны по заказу Индии в рамках контракта на продажу этой стране после модернизации авианосца "Викрамадитья" (бывший "Адмирал Горшков"), говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Индия оплатила по контракту ценой \$ 730 млн разработку и поставку 16 таких истребителей, стоимость 24 машин для ВМФ России можно оценить в сумму около \$ 1 млрд, констатирует эксперт. По словам источника в авиапромышленности, испытания МиГ-29К с посадкой на "Адмирал Кузнецов" планируется провести уже этой осенью. Если контракт на поставку 24 МиГ-29К будет заключен, это станет уже третьим контрактом на поставку российским военным новых боевых самолетов, заключенным за последний год, после контрактов на поставку

32 бомбардировщиков Су-34, 34 ранее заказанных Алжиром МиГ-29 СМТ/УБТ и 64 истребителей Су-27СМ/Су-30М2/Су-35.

Сейчас в авиации ВМФ России имеется 19 палубных истребителей Су-33 (единственный истребитель, производившийся серийно для российских Вооруженных сил в период 1992–1996 гг.), и их ресурс исчисляется к 2015 г., поэтому вопрос об их замене является актуальным, говорит источник в Минобороны. Производство новых Су-33 возможно, но нерентабельно при небольших объемах производства, а производство МиГ-29К с учетом того, что 16 самолетов уже заказала Индия и возможна поставка этой стране еще не менее 28 таких самолетов, экономически гораздо более оправданно, говорит Макиенко: это удешевляет серию и позволяет экономить на разработке.

Сам "Кузнецов" в случае выделения необходимых средств на ремонт сможет прослужить еще достаточное количество лет, чтобы новые самолеты для него было целесообразно произвести, полагает военноморской эксперт Михаил Барабанов. На прошлой неделе замминистра обороны Владимир Поповкин заявил, что вопрос о строительстве нового авианосца прорабатывается в военном ведомстве, но политическое решение на этот счет не принято.

*источник: газета «Ведомости»
24.09.09*

ДЕЛЕГАЦИЯ РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК ОЗНАКОМИЛАСЬ С ПРОИЗВОДСТВОМ ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА "СУХОГО"

Делегация Российской академии наук во главе с вице-президентом РАН академиком Александром Некипеловым посетила входящее в холдинг "Сухой" Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина (КНААПО). Вместе с учеными на предприятие приехали представитель Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Виктор Ишаев и губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт. В ходе визита гостей ознакомили с применением на заводе информационных технологий в реализации проектов компании "Сухой". На КНААПО осуществлен переход к электронному моделированию. Реализация концепции цифрового проектирования значительно сократила время решения конструкторских задач с одновременным улучшением качества проектирования. Делегация посетила цех, где с использованием клепального автомата с ЧПУ германской фирмы Broetje Automation производится клепка панелей фюзеляжа среднемагистрального лайнера "Сухой Суперджет 100" (SSJ100). До конца года клепка всех панелей будет производиться на КНААПО в автоматическом режиме, что увеличит скорость работ и повысит их качество. Гости также осмотрели цех сборки фюзеляжа SSJ100, где применяется новейшее оборудование, в частности автоматический стенд нивелировки и сведения отсеков фюзеляжа, что позволяет обеспечивать высокое качество сборки отсеков самолета. Посещение завода завершилось в филиале компании "Гражданские

самолеты "Сухого", где производится окончательная сборка серийных лайнеров.

КНААПО им. Ю. А. Гагарина — крупнейший и один из самых современных авиастроительных заводов России. Здесь проведена глубокая реконструкция и глобальное техническое перевооружение, что позволило внедрить в производство новейшие технологии. Так, в период освоения производства пассажирского самолета SSJ100 только в 2008 г. было введено в эксплуатацию 45 современных станков и обрабатывающих центров производства мировых лидеров станкостроения. На заводе активно внедряются LEAN-технологии: в 2009 году около тридцати проектов должны воплотиться в жизнь в цехах объединения. Завод участвует в трех приоритетных программах холдинга "Сухой": по разработке и производству многофункционального истребителя Су-35, боевого авиационного комплекса пятого поколения и регионального пассажирского самолета "Сухой Суперджет 100". Здесь выпускаются одноместные и двухместные модификации самолетов семейства Су-27 — Су-27СМ/СКМ, Су-30МК2, истребители палубного базирования Су-33, Су-27КУБ, проводится ремонт и модернизация самолетов, стоящих на вооружении авиации ВВС и ВМС России. КНААПО — сертифицированный поставщик корпорации "Боинг".

*источник: компания «АХК "Сухой"»
24.09.09*

ОБЪЕМ ОБОРОНЗАКАЗА ДЛЯ ПЕТЕРБУРГСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ МОЖЕТ БЫТЬ УВЕЛИЧЕН НА 8–10 МЛРД РУБЛЕЙ

Объем оборонзаказа для петербургских предприятий может быть увеличен. Об этом сообщил председатель комитета экономического развития, промышленной политики и торговли (КЭРППиТ) Сергей Бодрунов по итогам совещания в Минобороны, информирует пресс-служба комитета.

По его словам, "по поручению губернатора Санкт-Петербурга комитет регулярно проводит рабочие встречи и консультации с военным ведомством по вопросам оборонного заказа. Совместный анализ выявил наличие резерва по увеличению объема заказов для Петербурга. Речь идет о дополнительных контрактах с исполнением в этом году на сумму 8–10 млрд руб.". По состоянию на конец августа этого года петербургскими предприятиями заключено чуть более 780 контрактов по оборонному заказу на общую сумму около 51 млрд руб. против 36 млрд руб. в прошлом году.

С. Бодрунов напомнил, что еще весной этого года КЭРППиТ совместно с Союзом промышленников и предпринимателей и руководителями ряда предприятий ОПК провел анализ "уровня выживаемости" оборонных предприятий, установив, что для нормального функционирования и дальнейшего развития конгломерата городских оборонных предприятий был необходим госзаказ в объеме около 46 млрд руб.

"Таким образом, уже сейчас мы превысили этот уровень, но дополнительные 10 млрд рублей лишними не будут", — считает он.

По словам С. Бодрунова, в то же время сохраняется проблема задолженности Министерства обороны и головных компаний перед петербургскими предприятиями, большинство из которых являются субподрядчиками у нескольких основных компаний, дислоцированных в других регионах. "В начале года задолженность перед нашими предприятиями за 2008 г. составляла почти 4 млрд руб. На протяжении нескольких месяцев мы проводили работу с Министерством обороны, с департаментом оборонной промышленности и высоких технологий Правительства РФ и Военно-промышленной комиссией при Правительстве РФ, что позволило сократить задолженность за прошлый год до 900 млн руб. Однако сейчас начали расти долги по оплате за уже исполненные работы по контрактам 2009 г., которые сейчас составляют более 4 млрд руб. Запустить эту проблему недопустимо, поэтому мы намерены продолжать работу с военным ведомством. Очередная серия консультаций пройдет в Москве и Санкт-Петербурге в ближайшие несколько недель", — сказал он.

*источник: АРМС-ТАСС
14.09.09*

"ИЛЬЮШИН ФИНАНС" ПОСТРОИТ В БОЛИВИИ ЦЕНТР ПО РЕМОНТУ И ОБСЛУЖИВАНИЮ САМОЛЕТОВ АН-148

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) построит в Боливии центр по ремонту и обслуживанию самолетов Ан-148, сообщило боливийское государственное информационное агентство "АБИ" со ссылкой на пресс-релиз российской компании.

ИФК планирует в ближайшие 10 лет поставить в регион более 60 лайнеров Ан-148, которые будут проходить обслуживание и ремонт на территории Боливии. На днях боливийский лидер Эво Моралес подтвердил намерение закупить в России президентский самолет Ан-148, поскольку нынешний авиалайнер

главы государства был построен еще в 60-е годы прошлого века. Предполагается, что президентский самолет, цена которого составляет около 30 млн долл., будет приобретен Боливией в счет предлагаемого Россией кредита в размере 100 млн долл.

Боливия также планирует закупить в России военную технику, в частности речь идет о грузовиках и вертолетах Ми-17.

*источник: АРМС-ТАСС
16.09.09*

САМАРА ОТПРАВЛЯЕТ В ЯКУТИЮ ОЧЕРЕДНОЙ ЛАЙНЕР АН-140-100

Весь комплекс летных испытаний пройден, самолет готов к полетам на регулярных авиалиниях. Очередной лайнер Ан-140-100, собранный на самарском авиационном заводе, будет работать в суровых условиях Крайнего Севера.

У авиаторов из республики Саха (Якутия) уже три таких самолета. География полетов — Магадан, Хабаровск и даже города Китая. Пилот гражданской авиации Андрей Гусаков за штурвалом Ан-140 провел 2 тысячи часов. И еще ни разу в салоне не было свободных кресел. Сегодня "Авиакор" открывает новую страницу в отношениях с Якутией, которая предполагает поставку еще семи самолетов для авиакомпании. Но на этом "Авиакор" останавливаться не собирается. Проблема обновления авиапарка особенно актуальна для северных регионов и Дальнего Востока, где

самолеты — часто единственный вид транспорта. Сегодня для полетов в отдаленные населенные пункты используются устаревшие Ан-24, которые практически выработали ресурс.

Самарский самолет от своего предшественника отличается не только лучшими техническими характеристиками, но и комфортом для пассажиров. Есть даже бортовая кухня, которую раньше на отечественных региональных лайнерах не ставили. Сегодня был подписан акт официальной передачи Ан-140 якутской авиакомпании. Планируется, что уже в субботу борт № 41252 возьмет курс на Крайний Север, где самолет сразу же поставят на регулярные рейсы.

*источник: телеканал «ГТРК — Самара»
25.09.09*

ПЕРСПЕКТИВЫ АН-70

Россия скорректировала свою позицию по совместному с Украиной проекту по самолету Ан-70, он может быть реализован. Об этом сообщил 1 сентября Владимир Путин на переговорах с Юлией Тимошенко.

"Уровень кооперации между российскими и украинскими предприятиями зачастую такой, что друг без друга они просто встанут. Это в том числе относится к самолетостроению, есть хорошие перспективы", — отметил Путин. "Российская сторона скорректировала свою позицию по самолету Ан-70, посмотрим, как можно реализовать этот проект, есть о чем говорить", — продолжил он.

"Я думаю, что все наши совместные проекты в авиастроении имеют право на жизнь, потому что по всем самолетам мы имеем кооперацию 50 на 50 процентов, 30 на 70 процентов — и это как раз тот объем кооперации, который требует объединения усилий для того, чтобы успешно выходить на рынок", — сказала Тимошенко. Она уточнила, что вопрос о самолете Ан-70 будет обсуждаться в октябре на заседании Комитета по экономическому сотрудничеству российско-украинской межправкомиссии.

В создание самолета Ан-70 уже вложено более 1,1 миллиарда долларов. На начало 2008 года для

завершения программы требовалось 132 миллиона долларов. Однако из-за позиции российского Минобороны РФ с 2007 года перестала финансировать проект. Украина по причине финансовых проблем в авиапроме не вкладывает средства в программу с 2008 года. Авиакомплекс Антонова продолжает совершенствовать самолет и проводит некоторые испытания. Для завершения разработки Ан-70 необходимо год-полтора, для поставок первого самолета Минобороны Украины — 2–2,5 года с начала финансирования.

Украина уже приняла решение запустить самолет в серийное производство. Российские военные до принятия решения настаивают на устранении замечаний и проведении полномасштабных летных испытаний, которые должны подтвердить характеристики самолета. В России в кооперации по серийному производству Ан-70 будет участвовать омское объединение "Полет".

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
09.09.09*

ОАО "ТУПОЛЕВ" БУДЕТ РЕОРГАНИЗОВАНО В 2010 ГОДУ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) проведет реструктуризацию ОАО "Туполев" в 2009–2010 гг., сообщил "АвиаПорту" официальный представитель ОАК Константин Лантратов. "Процесс уже начался", — уточнил он.

Как заявлял ранее "АвиаПорту" президент ОАК Алексей Федоров, "на фирме "Туполев" пройдет реструктуризация, которая будет заключаться в разделении гражданских и военных проектов КБ".

Подразделение фирмы "Туполев", занимающееся гражданскими проектами, будет включено в бизнес-единицу "Коммерческие самолеты". Бизнес-единица будет сформирована на базе корпорации "Иркут". В бизнес-единицу также войдут "ОАК — Транспортные самолеты" вместе с фирмой "Ил", "ОАК — Гражданские самолеты", ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" и ЗАО "Авистар-СП". Формирование бизнес-единицы "Коммерческие самолеты" будет завершено в 2011 году при условии стабилизации финансового положения ВАСО и "Авистар-СП" в 2009–10 гг.

На базе второй части ОАО "Туполев" будет создана бизнес-единица в области специальной авиации. В нее также войдут ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова", ОАО "ТАНТК им. Г. М. Бериева" и ОАО "ТАВИА". Завершение ее формирования также намечено к 2011 году.

Как сообщал ранее в беседе с "АвиаПортом" генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук, "Туполев" будет позиционироваться как предприятие, которое будет заниматься всеми дальними комплексами (комплексами Дальней авиации. — АвиаПорт), и второе — какой-то дивизион или отделение, "Гражданские самолеты Туполева", будет заниматься сопровождением того парка, который летает... И, конечно, без нашего участия ни один новый проект неподъемен. Поэтому сейчас мы ведем переговоры относительно участия "Туполева" в проектировании МС-21 и других проектах".

*источник: AVIAPORT.RU
05.09.09*

"ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ "СУХОГО" ВЫПЛАТИЛИ 195,7 МЛН РУБ. ПО 5-МУ КУПОНУ ОБЛИГАЦИЙ 1-Й СЕРИИ

ЗАО "Гражданские самолеты "Сухого" (ГСС) выплатило 195,7 млн руб. в счет погашения 5-го купона облигаций 1-й серии. Как говорится в сообщении компании, размер купонного дохода на одну ценную бумагу номинальной стоимостью 1 тыс. руб. составил 39,14 руб. Ставка купона — 7,85 % годовых.

Компания разместила по открытой подписке облигации 1-й серии на 5 млрд руб. в марте 2007 года. Дата погашения выпуска — 26 марта 2017 года.

Ставка 1-го купона при размещении на аукционе составила 7,85 % годовых. Ставки 2–5 купонов равны ставке 1-го купона. Ставки 6–7 купонов — 15 % годовых. Ставки остальных купонов эмитент определит позднее. Облигации выпуска имеют 20 полугодичных купонов.

*источник: сайт Rusbonds.ru
24.09.09*

В ЦАГИ ЗАВЕРШИЛСЯ ОЧЕРЕДНОЙ ЭТАП ИСПЫТАНИЙ МОДЕЛИ БЛИЖНЕ-СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНОГО САМОЛЕТА МС-21

В ЦАГИ завершился очередной этап аэродинамических испытаний модели ближне-среднемагистрального самолета МС-21. Как сообщили АРМС-ТАСС в пресс-службе ЦАГИ, продувки модели проводились в трансзвуковой аэродинамической трубе Т-128 в широком диапазоне чисел Маха и Рейнольдса при различных углах атаки и скольжения. В процессе экспериментальных исследований осуществлялись измерения суммарных нагрузок на модель с помощью тензометрических весов. Также была выполнена визуализация картины течения на поверхности модели. На основе полученных результатов будет сформирован предварительный банк данных аэродина-

мических характеристик ближне-среднемагистрального самолета МС-21 и получена оценка его аэродинамического качества. Это позволит уточнить летно-технические характеристики летательного аппарата и получить детальные исходные данные, необходимые для проектирования ряда систем самолета. В настоящее время в ЦАГИ осуществляется подготовка к исследованиям в АДТ взлетно-посадочных характеристик МС-21.

*источник: АРМС-ТАСС
01.09.09*

ФСФР ЗАРЕГИСТРИРОВАЛА ДОПЭМИССИЮ ОАК НА 66 МЛРД РУБ.

Федеральная служба по финансовым рынкам (ФСФР) зарегистрировала дополнительный выпуск и проспект акций ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) на общую сумму 66 млрд руб., говорится в сообщении службы. Выпуск состоит из 66 млрд акций номиналом 1 рубль. Акции раз-

мещаются путем закрытой подписки. Дополнительному выпуску присвоен государственный регистрационный номер 1-01-55306-Е-004D.

*источник: AVIAPORT.RU
11.09.09*

"ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ" ПОСЕТИЛИ ДИРЕКТОРА АВИАЦИОННЫХ ТЕХНИКУМОВ

15–16 сентября в Пермском авиационном техникуме им. А. Д. Швецова прошло пятое совещание членов Ассоциации авиационных образовательных учреждений среднего профессионального образования России. В первый день состоялся визит делегации на предприятия Пермского моторостроительного комплекса. Директора авиационных техникумов и колледжей из разных городов России посетили цеха и конструкторские отделы предприятия, музей истории пермского моторостроения.

По словам директора Пермского авиационного техникума Александра Дическула, "приезд в Пермь членов Ассоциации — очень значимое и престижное событие. К нам приехали представители учебных заведений от Новосибирска до Москвы. Разумеется, мы не могли не привести наших гостей на "Пермские моторы". Это предприятие — наш многолетний партнер, с которым выстроены прекрасные взаимовыгодные отношения".

Центральным событием визита на "Пермские моторы" стало посещение цехов, в которых гости наглядно убедились в том, что сегодня Пермский моторостроительный комплекс успешно развивается. Представители авиационных техникумов смогли познакомиться с принципами работы современного оборудования — токарно-карусельных обрабатывающих центров, станков для обработки турбинных лопаток, центров по обработке валов турбин и др. Особый интерес гостей вызвал цех 53 ОАО "Пермский моторный завод", где производится сборка авиадвигателей семейства ПС-90А, и цех 5 ОАО "Протон-ПМ", где ведется сборка двигателей для первой ступени ракет "Протон", выводящих космические корабли на околоземную орбиту.

Владимир Гуцин, директор Ступинского авиационно-металлургического техникума (г. Ступино Московской области):

— Пермский моторостроительный комплекс — это группа очень мощных предприятий, обладающих современным оборудованием и современными технологиями, позволяющими решать производственные задачи на самом высоком уровне. Как руководителя учебного заведения меня особенно порадовало то, что в подразделениях, где мы были, работает много молодежи. А с производственной точки зрения мне представляется ценным то, что новейшее и очень дорогостоящее оборудование, которое мы видели, не простаивает, а активно используется и приносит ощутимую отдачу.

По итогам прошедшего совещания председатель Ассоциации авиационных техникумов и колледжей России Юрий Захарьин отметил, что Пермский авиационный техникум занимает одно из ведущих мест среди авиационных образовательных учреждений. "Не случайно именно Пермь в этом году оказалась тем городом, который принимает членов Ассоциации, — рассказал Юрий Захарьин. — Пермский авиационный техникум достиг больших успехов по внедрению инновационных образовательных программ, он стал победителем приоритетного национального проекта "Образование", произошла глубокая модернизация учебно-материальной базы. Очень ценно, что у техникума разработана программа сотрудничества с Пермским моторостроительным комплексом".

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
17.09.09*

УМПО СОТРУДНИЧАЕТ С ПЕРМСКИМ МОТОРНЫМ ЗАВОДОМ

Уфимское моторостроительное производственное объединение и Пермский моторный завод установили сотрудничество по выпуску нового для УМПО изделия, предназначенного для газоперекачивающих станций. Речь идет об изготовлении узлов для газоперекачивающего привода мощностью 25 МВт — двигателя ПС-90ГП-25, выпускаемого пермскими моторостроителями на базе изделия для гражданской авиации. Как сообщает управление по связям с

общественностью ОАО "УМПО", первый экземпляр агрегата, изготовленного на предприятии, должен быть поставлен заказчику в следующем году.

Освоение выпуска продукции для газоперекачки разбито на ряд этапов: разработка графика технологической подготовки производства, согласование технических условий на поставку узлов и т. д.

*источник: ИА «Башинформ»
08.09.09*

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЕЙ НА МАКС-2009

В ходе авиасалона "МАКС-2009" состоялась пресс-конференция отечественных двигателестроителей. Провел ее президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко. На пресс-конференции присутствовали генеральный директор ВИАМ Евгений Каблов, директор ЦИАМ Владимир Скибин, главный инженер ММП "Салют" Валерий Поклад и первый заместитель генерального директора ОАО "Научно-производственное предприятие "Аэросила" (Ступино) Леонид Плахов.

В своем вступительном слове В. Чуйко повторил основные результаты деятельности предприятий АССАД в 2008 г. На сегодня ассоциация объединяет 103 предприятия из России, Украины, Франции, Германии, Канады, Белоруссии и США. Примерно 15 % предприятий входят в состав ОДК, 4 предприятия входят в корпорацию газотурбостроения "Салют", еще 58 российских предприятий пока никуда не входят. Украинские предприятия составляют 10 %, предприятия из дальнего зарубежья — 8 %.

"Сегодня отрасль работает фрагментарно, нет комплексной программы развития авиастроения. Доля рынка отечественных самолетов в России все время сужается: пока мы говорим о перспективах, в Россию поступают иностранные самолеты. Некоторое торможение нашей науки можно объяснить тем, что сегодня самолетов строится мало, апробировать разработки бывает затруднительно", — отметил В. Чуйко.

Глава ЦИАМ В. Скибин сказал, что с 70-х годов прошлого столетия в мире идет непрерывное накопление научно-технического задела, который сегодня является фундаментом для всех перспективных разработок. В Европе и США осуществляется постоянный мониторинг разработок в науке и определяются направления, которые потом оформляются в программы. "Если страна или фирма не понимает роли науки, то у такой страны или фирмы нет будущего. К сожалению, у нас идет трансформация принципов, которая приведет к плохим результатам. Надеюсь, что это временно", — отметил он.

Генеральный директор ВИАМ Е. Каблов начал свое выступление с напоминания о том, что в своей национальной политике Китай дополнительно выделил еще 100 млрд юаней на науку, США выделили беспрецедентные ассигнования именно на науку. В свою очередь, в госбюджете РФ нет строки "Наука". "Наука должна стать отраслью экономики, так как является базой для ее развития", — полагает руководитель ВИАМ. По его мнению, в условиях

кризиса надо создавать такой продукт, с которым после кризиса можно было бы выйти на рынок. "Печально, что наши разработки не востребованы в России в полной мере. Владимир Путин на МАКС-2009 не смотрел стенды научных организаций и предприятий", — констатировал он.

Главный инженер ММП "Салют" В. Поклад в начале своего выступления отметил, что конкурс на создание двигателя для ПАК ФА показал, что российские предприятия способны решать стоящие проблемы и работа по созданию двигателя может быть выполнена. "Сотрудничество "Салюта" с ЗМКБ "Прогресс" и ОАО "Мотор Сич" началась с 90-х годов по двигателю Д-436. Сейчас можно сказать, что кооперация удалась и устойчиво работает. Продолжаются работы по двигателю Д-27 с финансированием украинской стороны. На сегодня наши горизонты работ по Д-27 резко увеличиваются", — добавил он.

Он напомнил, что организована и работает программа по поставке двигателей АИ-222-25 для самолетов Як-130. Два авиазавода — в Нижнем Новгороде и Иркутске — получили по четыре двигателя, собранных, испытанных и отгруженных ММП "Салют". Госиспытания двигателя успешно завершены. "Як-130 имеет большой экспортный потенциал, и придется выходить на выпуск не 20 двигателей, как планировалось на 2010 г., а на значительно больший выпуск — не менее 50—60 двигателей в год", — отметил докладчик.

"Сегодня мы поставляем детали фирмам Snecma, Turbomeca, General Electric. Такое сотрудничество дает возможность ознакомиться с работой и технологиями ведущих мировых фирм, позволяет нам выйти на работу по международным стандартам, а также позволяет поднять технический уровень и технологические возможности российских предприятий", — дополнил В. Поклад.

Первый заместитель генерального директора ОАО "Научно-производственное предприятие "Аэросила" Л. Плахов в своем коротком выступлении отметил, что предприятие более 40 лет специализируется на создании вспомогательных силовых установок (ВСУ), которые сейчас устанавливаются на самолеты Як-130, Су-35, вертолеты Ка-52 и др. "В перспективе мы видим потребность в ВСУ малой размерности для легких вертолетов. Однако по госконтракту деньги где-то гуляют по полгода, а в ноябре мы должны уже отчитаться", — посетовал он.

*источник: AVIAPORT.RU
08.09.09*

ЭКСПЕРТ: СОТРУДНИЧЕСТВО С GE ОБНОВИТ ТЕХНОЛОГИИ НПО "САТУРН"

Сотрудничество с американской компанией General Electric (GE) позволит НПО "Сатурн" использовать более современные технологии при производстве газовых турбин, считают аналитики ИК "Финам".

Кроме того, участие в совместном проекте позволит "Сатурну" расширить масштабы бизнеса, что должно позитивно отразиться на финансовых показателях объединения. Такое мнение высказали эксперты, комментируя заявление главного управляющего компании GE Джеффри Иммельта о планах привлечь НПО "Сатурн" в качестве партнера для участия в проекте General Electric по строительству завода по про-

изводству газовых турбин. В настоящее время проводятся переговоры.

ОАО "НПО "Сатурн" — ведущая двигателестроительная компания, специализируется на разработке, производстве и послепродажном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

*источник: ИА «РосБалт»
21.09.09*

АЛЕКСЕЙ ЧЕРНОВ ИСКЛЮЧЕН ИЗ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО "РЕДУКТОР-ПМ"

Акционеры ОАО "Редуктор-ПМ" на состоявшемся 4 сентября внеочередном собрании решили прекратить полномочия всех членов совета директоров общества и избрали новый совет. "УралПолит.Ru" стало известно об этом из распространенного сегодня, 11 сентября, сообщения управляющего директора предприятия.

Свои места во вновь избранном совете директоров ОАО "Редуктор-ПМ" сохранили все его члены, за исключением генерального директора ООО "Инвестиционная группа "ВИТУС" Алексея Чернова. Его место в совете занял директор по производственной политике ОАО "Вертолеты России" Виктор Кисин.

Алексей Чернов был избран в совет директоров предприятия на годовом собрании акционеров ОАО "Редуктор-ПМ" 27 мая текущего года. В то время под-

контрольное Алексею Чернову ООО "Стоик" располагало 7,4 % акций предприятия. О причинах исключения Алексея Чернова из совета директоров ОАО "Редуктор-ПМ" не сообщается.

ОАО "Редуктор-ПМ" производит, ремонтирует и обслуживает вертолетные редукторы и трансмиссии, производит узлы для газотурбинных установок (ГТУ), мотоблоки. Выручка за 2008 год — 2,1 млрд рублей, чистая прибыль — 83,5 млн рублей. Предприятие управляется ОАО "Вертолеты России". 80,8 % акций ОАО "Редуктор-ПМ" (по состоянию на 30 июня 2009 года) принадлежит ЗАО "Салес".

*источник: сайт «УралПолит.Ru»
11.09.09*

СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ЗАО "АВИАСТАР-СП"

15 сентября в Москве состоялось очередное заседание совета директоров ЗАО "Авиастар-СП". В повестку дня заседания входили вопросы об избрании председателя совета директоров Общества, заместителя председателя, о формировании комитетов и др. По итогам голосования председателем совета директоров Общества избран вице-президент по корпоративному развитию и управлению ОАО "ОАК" Василий Борисович Прутковский, заместителем председателя совета директоров Общества — генеральный директор, председатель правления ЗАО "Авиастар-СП" Михаил Николаевич Шушпанов.

Сформированы три комитета. Председателем комитета по бюджету избран генеральный директор ООО "УК "ОАК-ГС" Владимир Викторович Смолко, председателем комитета по кадрам и вознагражде-

ниям — директор департамента управления персоналом ОАО "ОАК" Алла Александровна Вучкович, председателем комитета по аудиту — заместитель генерального директора по управлению программами ООО "УК "ОАК-ГС" Сергей Борисович Гальперин.

В ходе заседания были рассмотрены: отчет правления Общества о проделанной работе за первое полугодие 2009 года, отчет об исполнении плана работ по основным продуктовым программам в 2009 году, информация о показателях исполнения бюджета Общества за семь месяцев текущего года. Также одобрен план работы правления на второе полугодие 2009 года.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
21.09.09*

ГСС ЖДЕТ ДЕНЕГ АКЦИОНЕРОВ

Акционеры ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) на внеочередном собрании в четверг одобрили размещение доэмиссии акций на 2,047 млрд руб., сообщила компания. Бумаги будут проданы акционерам ГСС — АХК "Сухой" и Alenia — пропорционально

их долям; средства пойдут на финансирование программы SSJ100.

*источник: газета «Ведомости»
07.09.09*

КИТАЙ РАСКРУЧИВАЕТ "РОСОБОРОНЭКСПОРТ"

"Рособоронэкспорт" готовится подписать контракт с Китаем на поставку 100 российских двигателей РД-93 с увеличенной тягой, рассказал "АвиаПорту" источник в оборонно-промышленном комплексе. "Техническое задание с инозаказчиком уже согласовано. Также получены согласования Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству, Минобороны и ряда других ведомств. Сейчас "Рособоронэкспорт" согласовывает контракт с Китаем по ценовым параметрам", — пояснил собеседник. Он напомнил, что с Китаем есть договоренность о поставке 500 моторов. "Первые сто поставляются по фиксированной цене. По второй партии цена сейчас определяется", — уточнил он.

Двигатель РД-93 предназначен для китайско-пакистанского истребителя FC-1 и отличается от двигателя РД-33, устанавливаемого на МиГ-29, нижним расположением коробки двигательных агрегатов. FC-1 (в Пакистан поставляется под индексом JF-17) — первый китайский многофункциональный истребитель, созданный для продажи на международных рынках. Разработка самолета велась с начала 90-х годов китайской компанией Chengdu Aircraft Industry. Около 50 % расходов на разработку (\$ 75 млн) взял на себя Пакистан. У Китая с Пакистаном был заключен контракт на поставку 150 FC-1 на сумму \$ 2,3 млрд с опционом еще на 100 машин. А в марте 2009 года руководители компании Pakistan Aeronautical Complex и китайской Авиационной экспортно-импортной корпорации заключили контракт о начале серийного производства в Пакистане 42 легких многоцелевых реактивных истребителей JF-17, которые должны в ближайшие годы сформировать основу пакистанских ВВС. Всего Пакистан планирует самостоятельно произвести от 200 до 250 истребителей.

Самолет оснащен одним российским двигателем РД-93 разработки ОАО "Климов", серийно выпускаемым Московским машиностроительным предприятием имени Чернышева. В 2005 году "Рособоронэкспорт" заключил с КНР контракт на \$ 238 млн на поставку для FC-1 первых 100 двигателей РД-93, этот контракт сейчас выполняет ММП Чернышева. Первая партия из 15 моторов была отправлена из РФ еще в конце 2006 года. При этом Пекин выражал готовность приобрести до 1000 моторов, если они будут модер-

низированы с увеличением тяги. В этом случае общая стоимость контракта составит \$ 3,75 млрд.

Другой источник "АвиаПорта" уточнил, что переговоры о поставке Китаю двигателей РД-93 с увеличенной с 8,3 до 9 тонн тягой шли с 2005 года. Однако по этому поводу выражала беспокойство Индия — один из основных традиционных покупателей российского оружия, чьим противником является Пакистан. Индия указывала, что если у РД-93 увеличить тягу, он будет сопоставим с двигателем РД-33МК, устанавливаемым на "корабельные" истребители МиГ-29К/КУБ, которые Дели приобрел для оснащения авианосца "Адмирал Горшков".

Тем не менее российская сторона разрешила в апреле 2007 года реэкспорт двигателей с тягой 8,3 тонны в Пакистан, причем, как утверждали в Администрации Президента РФ, сделку курировал лично тогдашний глава государства Владимир Путин. На тот момент в Администрации Президента РФ утверждали, что сделка с Китаем не нарушает интересов Дели, так как Индия закупает в России более совершенные истребители. Действительно, по боевой эффективности FC-1 значительно уступает "МиГам". Об этом говорит и представитель оборонно-промышленного комплекса, знакомый с ходом переговоров: "Китайский FC-1 ни в коей мере не является конкурентом нашим легким истребителям, он совершенно другого класса, в то же время позволяет моторостроительной отрасли иметь серьезный заказ".

В "Рособоронэкспорте" "АвиаПорту" сообщили, что "предпочитают воздержаться от комментариев" по поводу реэкспорта РД-93 в Пакистан. При этом в ноябре 2007 года Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) разрешила Китаю реэкспорт российских двигателей РД-93 в шесть стран: помимо Пакистана, который получил это разрешение ранее, двигатель может быть поставлен в Египет, Нигерию, Бангладеш, Саудовскую Аравию и Алжир. Кроме того, намерение приобрести эти истребители также высказывали Ливан, Мьянма, Иран и Шри-Ланка.

источник: AVIAPORT.RU
21.09.09

НПО "САТУРН" ВЫПЛАТИЛО 96,1 МЛН РУБ. ПО 6-МУ КУПОНУ ОБЛИГАЦИЙ 2-Й СЕРИИ

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" (НПО "Сатурн", Ярославская область) в понедельник выплатило 96 млн 141 тыс. 194,84 руб. в счет погашения шестого купона облигационного займа второй серии, говорится в материалах компании.

На одну облигацию было выплачено 82,73 руб. Процентная ставка по шестому купону составила 16,5 % годовых.

Общий размер процентов, выплаченных по облигациям, составляет 623 млн 381 тыс. 194,84 руб.

Как сообщалось ранее, НПО "Сатурн" разместило облигации 21 сентября 2006 года на ФБ ММВБ на

общую сумму 2 млрд руб. Государственный регистрационный номер выпуска — 4-02-50001-А.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" — ведущая двигателестроительная компания, специализируется на разработке, производстве и послепродажном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

источник: AVIAPORT.RU
22.09.09

НПО "САТУРН" ЗАВЕРШИЛО ПРИЕМО-СДАТОЧНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ОЧЕРЕДНОЙ ПАРТИИ ОПЫТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ АЛ-55И ДЛЯ ИНДИЙСКОЙ КОРПОРАЦИИ HAL

28 августа 2009 года в ОАО "НПО "Сатурн" успешно завершены приемо-сдаточные испытания трех опытных двигателей АЛ-55И. Это первая партия двигателей по контракту на поставку шести опытных двигателей АЛ-55И, заключенному в октябре 2008 года с корпорацией HAL (Hindustan Aeronautic Ltd, Индия).

Двигатель АЛ-55И создается по заказу индийской корпорации HAL для учебно-тренировочных самолетов НТ-36 в рамках реализации международного контракта НПО "Сатурн", вступившего в силу 1 августа 2005 г. АЛ-55И создан на основе базового газогенератора АЛ-55 и представляет собой двухконтурный двухвальный турбореактивный двигатель с дозвуковым нерегулируемым сужающимся реактивным соплом.

Использование базового газогенератора позволяет перейти к созданию семейства конкурентоспособных на российском и зарубежном рынках двигателей аналогичного класса различного целевого назначения. Все работы по организации производства

опытной партии двигателей АЛ-55И, его сертификации и обеспечению лицензионного производства двигателя в Индии ОАО "НПО "Сатурн" ведет на паритетной основе с ОАО "УМПО".

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" — ведущая двигателестроительная компания, специализируется на разработке, производстве и послепродажном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок. В соответствии с указом Президента РФ от 16 апреля 2008 г. ОАО "НПО "Сатурн" входит в состав создаваемой ОПК "Оборонпром" двигателестроительной интегрированной группы — Объединенной двигателестроительной корпорации.

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
01.09.09*

ФОРМИРУЮТСЯ ТЗ НА СОЗДАНИЕ СИСТЕМ САМОЛЕТА АН-124-300

Технические задания (ТЗ) на создание двигателей, бортового оборудования и систем модернизированного транспортного самолета Ан-124-300 формируются в настоящее время, сообщил "АвиаПорту" технический директор группы компаний (ГК) "Волга Днепр" Виктор Толмачев. Он уточнил, что речь идет о создании "варианта самолета Ан-124-100 — Ан-124-300 — с повышенными потребительскими качествами". На МАКС-2009 ГК "Волга-Днепр", АНТК "Антонов" и ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) подписали технические требования на модернизируемый самолет Ан-124-100, то есть было согласовано "техническое лицо" самолета. Сейчас в развитие согласованных требований разрабатываются отдельные ТЗ на элементы Ан-124-300. "Завершить эту работу планируется в конце этого или начале следую-

щего года", — пояснил В. Толмачев. На Ан-124-300 планируется установить модернизированные двигатели с большей тягой. Что касается основных характеристик Ан-124-300, то в ТТ записаны дальность 4000 км с грузом 150 т, без нагрузки — 15 000 км. "Волга-Днепр" как первый заказчик Ан-124-300 сделала заявку ОАК на 40 машин", — сказал собеседник.

В. Толмачев также отметил, что на авиазаводе в Ульяновске вся технологическая оснастка сохранена и законсервирована, необходимо ее расконсервировать. "Технически "Авиастар-СП" может начать поставки уже с 2013 г.", — считает он.

*источник: AVIAPORT.RU
14.09.09*

КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД ПОВЫСИЛ ЗАРПЛАТУ РАБОЧИХ

Казанский вертолетный завод повысил зарплату с 1 сентября на 25 процентов. Об этом сегодня сообщила руководитель пресс-службы предприятия Влада Кротова.

"Повышена зарплата всех категорий сотрудников — ставки по сдельной и временной оплате, оклады инженеров и служащих. Средняя зарплата теперь превысила 17 тыс. рублей", — рассказал представитель предприятия.

"Завод загружен заказами, в основном зарубежными, до 2011 года", — отметил гендиректор предприятия Вадим Лигаи. В 2008 году объем производства вырос в полтора раза, было выпущено 63 вертолета, а в этом году планируется сдать партнерам не менее 81 крылатой машины.

В связи с возросшим объемом заказов на предприятии ведется модернизация производства с целью повышения производительности и улучшения

качества, надежности летательных аппаратов. Одновременно объявлен набор кадров, с начала года, по словам В. Кротовой, принято и обучено свыше 300 рабочих.

Казанский вертолетный завод входит в состав холдинга "Вертолеты России". Он — один из крупнейших в стране производителей средних вертолетов Ми-8/Ми-17. С 2004 года здесь начато производство легкого многоцелевого вертолета "Ансат" на 9 пассажиров. Выпускается первая партия учебно-тренировочной модели "Ансат-У" для Министерства обороны РФ. "К концу года планируется получить на новинку международный сертификат", — заключила В. Кротова.

*источник: газета «Гудок»
01.09.09*

АМФИБИИ "АЛЕКС-251" ТРЕБУЕТСЯ БОЛЕЕ МОЩНАЯ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА

Пути дальнейшей модернизации самолета-амфибии "Алекс-251" с установкой более мощных двигателей рассматриваются в настоящее время, сообщили "АвиаПорту" в ЗАО "Авиатик-альянс".

На самолете-амфибии "Алекс-251" использованы два поршневых бензиновых двигателя М332С чешского производства мощностью по 170 л. с. Эти двигатели были выбраны лет семь назад под взлетную массу самолета 1700–1800 кг. Однако к завершению постройки первого опытного образца взлетная масса превысила две тонны. Кроме того, по данным источника, цена двигателя М332С сильно подросла, наличие двигателей, да и существование самого завода ЛОМ обросло противоречивой информацией. Проведенные оценки показали, что суммарная взлетная мощность двигателей должна начинаться от значения 400 л. с., а крейсерская — от 300 л. с. "При этом не исключены одномоторные, двухмоторные и даже четырехмоторные варианты", — уточнили в фирме.

Одновигательный вариант самолета, предназначенного для полетов в труднодоступных областях, должен иметь очень надежный двигатель, в настоящее время это ТВД. Наилучшим вариантом является применение двигателя из семейства Rolls-Royce 250 или новейшего двигателя RR500. Более дешевым, но переразмеченным вариантом является применение турбовинтового двигателя М601 или его прототипа РТБА, имеющего межремонтный ресурс 3600 ч. Кроме того, известно, что ведутся проработки двигателей ТВД-400/500 и АИ-450.

Для двухмоторного варианта необходимы двигатели мощностью 200–300 л. с. Хорошим, но дорогим вариантом является применение турбовинтовых двигателей RR300 мощностью 300 л. с. (крейсерская мощность — 180 л. с., удельный расход топлива на крейсерском режиме — 388 г/л. с.·ч, масса сухого — 80 кг), однако в силу небольших размеров двигатель имеет повышенный расход топлива. Современным подходом, особенно для территорий, не обеспечен-

ных бензином 100LL, является применение турбодизелей, но пока в наличии имеется лишь двигатель SR305-230 фирмы SMA мощностью до 230 л. с. (крейсерская мощность — 172,5 л. с., удельный расход топлива на крейсерском режиме — 156 г/л. с.·ч, масса сухого — 195 кг) с относительно большим для амфибии весом.

Стандартным вариантом остается применение авиационных двигателей Lycoming и Continental, работающих на бензине 100LL. В России получил распространение двигатель Lycoming IO-360-E5 мощностью 210 л. с. (крейсерская мощность — 157,5 л. с., удельный расход топлива на крейсерском режиме — 216 г/л. с.·ч, масса сухого — 138 кг). Возможно также применение шестицилиндрового двигателя М337С мощностью 250 л. с.

Четырехмоторный вариант, безусловно, предпочтительнее с точки зрения безопасности полета, особенно при продолженном взлете, однако возможность нормальной эксплуатации такого самолета напрямую зависит от эксплуатационных характеристик двигателя (легкий запуск без подогрева, электрический винт изменяемого шага, минимальное количество дополнительных органов управления, автоматический контроль параметров и т. д.). Такой двигатель есть, это семейство Rotax 912/914. Наряду с отлаженной эксплуатацией в условиях России на автомобильных бензинах двигатель имеет высокие и современные технические характеристики (высокие обороты и редуктор). Кроме того, завершается разработка двухтактного дизеля Gemini 100 и Gemini 125-turbo мощностью 100 и 125 л. с. соответственно с удельным расходом топлива 177 и 171 г/л. с.·ч и маслой 70,5 и 77,1 кг соответственно. Этот вариант также рассматривается.

источник: AVIAPORT.RU
18.09.09

ЗАРПЛАТА "СОКОЛУ"

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) выделила входящему в нее нижегородскому авиационному заводу "Сокол" 70 млн руб. на выплату зарплаты работникам, сообщил вчера министр промышленности области Николай Сатаев.

На конец марта долги по зарплате на "Соколе" составляли 55 млн руб.

источник: газета «Ведомости — Поволжье»
04.09.09

"АВИАСТАРУ" ПРОДЛИЛИ КРЕДИТ НА 4 МЛРД РУБ.

Ульяновское отделение Сбербанка после переговоров с участием вице-президента по корпоративным финансам Объединенной авиастроительной корпорации Андрея Сливченко, директора по экономике и финансам ЗАО "Авиастар-СП" Андрея Топоркова согласилось продлить кредитный портфель предприятия на сумму более 4 млрд руб. на новый срок. "Мы постараемся разработать и представить в адрес центрального аппарата Сбербанка России стратегию развития бизнеса ЗАО "Авиастар-СП" и ОАК с четко

выработанной линией государственной поддержки", — пояснил Андрей Топорков.

Напомним, поручение поддержать предприятия авиационной отрасли в кризисный период было дано в ходе совещания, прошедшего на авиасалоне "МАКС-2009" под руководством премьер-министра РФ Владимира Путина.

источник: сайт «Ульяновск online»
01.09.09

ПЕРВЫЙ ГРАЖДАНСКИЙ САМОЛЕТ SUKHOI SUPERJET 100 АВИАКОМПАНИИ "АРМАВИА" ПРИБУДЕТ В АРМЕНИЮ ДО КОНЦА 2009 ГОДА

Первый гражданский самолет Sukhoi Superjet 100 авиакомпании "Армавиа" прибьет в Армению до конца 2009 года, сказал во вторник журналистам в Международном пресс-центре "Новости" заместитель начальника летной части авиакомпании "Армавиа" Сергей Харатян.

По его словам, вопрос доставки самолета армянской авиакомпании "Армавиа" постоянно откладывался в связи с техническими и финансовыми проблемами. В частности, на сегодняшний день полностью готов и укомплектован фюзеляж самолета, однако пока нет двигателей, которые из-за определенных финансовых проблем с менеджментом и финансированием у производителя несколько задерживаются.

"Согласно предварительным срокам мы сможем принять самолет 8 декабря, а уже до конца 2009 года планируем получить его в собственную эксплуатацию", — сказал Харатян. При этом он отметил, что у авиакомпании существует договоренность о поставках двух самолетов Superjet 100 компании "Сухой", еще три самолета находятся "в брони" и при необходимости будут закуплены.

Согласно предварительной договоренности, гражданский самолет Sukhoi Superjet 100 должен был прибыть в Армению для освоения высокогорья

и погодных условий в конце августа или начале сентября. "Армавиа" станет одной из первых авиакомпаний, которая приобретет два новых самолета Sukhoi Superjet 100.

Авиакомпания "Армавиа" — член Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA). "Армавиа" выполняет около 250 рейсов в месяц более чем по 30 направлениям в страны СНГ, Европы и Ближнего Востока.

В 2008 году авиакомпания "Армавиа" перевезла почти 647 000 пассажиров. Воздушный авиапарк компании состоит из ВС типа А-319 (3), А-320 (2), Ил-86, Ту-134.

Ближнемагистральный пассажирский самолет Sukhoi Superjet 100, разработанный ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (входит в холдинг "Сухой") совместно с Boeing, рассчитан на перевозку до 98 пассажиров на расстояние до 4,4 тысячи километров. Первый Superjet 100 был представлен публике 26 сентября 2007 года на заводе в Комсомольске-на-Амуре. Там же 19 мая 2008 года он успешно совершил первый полет.

*источник: ИА «АРКА»
08.09.09*

"ФИНАМ" ОПРЕДЕЛИЛ НАИБОЛЕЕ ВЫГОДНЫЕ ТОЧКИ ВХОДА В КАПИТАЛ ОАК

ИК "Финам" провела анализ инвестиционной привлекательности акций 16 авиастроительных компаний, ценные бумаги которых можно обменять на акции ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). Утвержденная ранее советом директоров ОАК оценка акций авиастроительных предприятий позволяет конвертировать их в бумаги допэмиссии корпорации. По мнению аналитиков, некоторые варианты обмена несут для инвесторов высокую потенциальную доходность.

21 сентября совет директоров Объединенной авиастроительной корпорации утвердил оценку акций авиастроительных предприятий. В соответствии с этой оценкой, акционеры 16 авиастроительных компаний имеют право обменять принадлежащие им акции на акции дополнительной эмиссии ОАК. В случае если акционер желает обменять свои акции на акции ОАК, он может обращаться в регистратор "Р.О.С.Т." с целью заключения договора и регистрации прав собственности на размещенные акции с 30 сентября 2009 года по 23 октября 2009 года. Для участия в приобретении акций дополнительной эмиссии ОАК путем обмена своих акций авиастроительных предприятий нет необходимости владеть акциями на какую-либо определенную дату. Любой акционер в указанные выше сроки имеет право конвертировать свои акции в акции авиастроительной корпорации.

Аналитик ИК "Финам" Константин Романов подчеркивает, что конвертация не является обязательной, то есть акционер каждой из 16 компаний может остаться акционером этого предприятия, не участвуя

в обмене на акции ОАК: "Тем не менее мы ожидаем резкого снижения ликвидности акций этих эмитентов, что окажет негативное влияние на потенциал их роста. Также мы отмечаем, что ввиду отсутствия свободных денежных средств ОАК не планирует делать оферту по выкупу акций, которые не будут конвертированы".

Акции ОАК не торгуются на рынке, что затрудняет возможность судить о выгодности обмена акций конкретного предприятия на акции корпорации, несмотря на возможность расчета потенциала роста от текущей рыночной цены до цены оценки, говорится в аналитической записке "Финама". В ней также отмечается, что до обмена акциями вся ОАК оценена в 122,1 млрд рублей (\$ 4 млрд), что составляет 1,05 рубля за 1 акцию.

По оценкам аналитиков, в случае отсутствия акций 16 авиастроительных компаний, которые можно обменять на акции ОАК, наиболее выгодным способом войти в капитал корпорации является приобретение обыкновенных акций ОАО "Ил", ОКБ им. Сухого и ОКБ им. Яковлева.

Наиболее выгодными заменами акций аналитики "Финама" считают продажу привилегированных акций ОКБ им. Яковлева и продажу обыкновенных акций ВАСО с покупкой обыкновенных акций ОКБ им. Сухого и обыкновенных акций ОАО "Ил".

*источник: ИА Finam.ru
23.09.09*

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПЕРЕДОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ НА НОВОСИБИРСКОМ ЗАВОДЕ "СУХОГО" ПОЗВОЛИТ ПОВЫСИТЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

Новосибирским авиационным производственным объединением (НАПО) им. В. П. Чкалова, входящим в холдинг "Сухой", совместно с Институтом теоретической и прикладной механики им. С. А. Христиановича Сибирского отделения Российской академии наук (ИТПМ СО РАН) разрабатывается проект внедрения гибридной сварки с использованием лазерных технологий. Сотрудничество авиастроителей и ученых осуществляется в рамках подписанной ими "Программы совместных работ по разработке и внедрению прогрессивных методов обработки материалов и нанесению защитных покрытий в авиастроении".

Использование разработок ИТПМ дает возможность резко повысить качество и сократить сроки изготовления агрегатов из авиационного титана. Инновационная лазерная технология позволяет получать изящный шов с прочностью, почти не уступающей основному материалу. А если в ходе сварки добавить особые нанопорошки, то шов становится даже прочнее, чем сам сплошной титан.

В настоящее время НАПО совместно с ИТПМ планирует провести тестирование новой технологии во Всероссийском научно-исследовательском институте авиационных материалов (ВИАМ).

Программа сотрудничества НАПО с СО РАН предусматривает еще несколько направлений сотрудничества, в частности использование холодного газодинамического напыления для создания антикоррозионных покрытий, применение наноматериалов и др. Для антикоррозионного покрытия деталей самолетов в НАПО планируется апробировать оригинальный метод ИТПМ холодного газодинамического напыления. Сибирские ученые владеют технологиями напыления любых металлов на металлы, а также керамики на металлы и металлов на стекло. Использование тех-

нологий напыления помимо антикоррозионных свойств позволяет восстанавливать металлические детали, подверженные износу, повысить их прочность и долговечность, придать им определенные свойства и уменьшить эксплуатационные затраты.

Применение на НАПО новых технологий позволит решить задачу, поставленную перед руководством предприятия в ходе посещения новосибирского предприятия министром промышленности и торговли РФ Виктором Христенко, — в течение двух лет увеличить производительность труда и снизить издержки более чем в три раза.

В настоящее время на новосибирском заводе "Сухого" продолжается реализация программы технического перевооружения, проводится реконструкция и модернизация оборудования, внедряются новые информационные технологии, закупаются высокопроизводительные станки. Все это позволит предприятию выйти на качественно новый уровень создания современной авиатехники.

НАПО им. В. П. Чкалова было основано в 1931 г. и является одним из крупнейших предприятий России по производству авиатехники. Входит в состав холдинга "Сухой". За время существования объединением выпущено около 29 тыс. самолетов различных типов. Сегодня здесь выпускаются новейшие истребители-бомбардировщики Су-34, производится ремонт и модернизация фронтового бомбардировщика Су-24М, изготавливаются отсеки для региональных пассажирских самолетов "Сухой Суперджет 100". Предприятие также участвует в программе холдинга по созданию истребителей пятого поколения.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
03.09.09*

"РОСТЕХНОЛОГИИ" И ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕТЕРБУРГА ПОДПИШУТ СОГЛАШЕНИЕ О РАЗВИТИИ ПЕРЕДАВАЕМЫХ ГОСКОРПОРАЦИИ 35 ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК

"Ростехнологии" и правительство Санкт-Петербурга в конце сентября подпишут соглашение о развитии передаваемых госкорпорации 35 петербургских предприятий оборонно-промышленного комплекса, сообщили в пресс-службе городского Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли.

"Документ будет определять судьбу крупных предприятий оборонного комплекса Петербурга, переданных государством корпорации", — пояснили в комитете, отметив, что "в соответствии с указом Президента РФ 35 предприятий, расположенных в Санкт-Петербурге, должны быть переданы госкорпорации "Ростехнологии". В настоящее время принадлежащие государству акции ряда предприятий, в частности таких, как "Климов", "Техприбор", "Аэрокосмическое оборудование", уже перешли корпорации; другие еще находятся в стадии передачи из государственного владения".

При согласовании процедур передачи особое внимание руководство города уделяет возможности сохранения петербургских предприятий ОПК после реструктуризации промышленных активов госкорпо-

рации. "Ростехнологии" уже приступили к реструктуризации своих промышленных активов, предусматривающей реорганизацию отдельных производств и компаний, перенос их в другие регионы, оптимизацию управления и кадрового состава, в том числе с возможностью высвобождения работников.

"Безусловно, мы заинтересованы в том, чтобы в процессе реструктуризации в Петербурге крупные промышленные подразделения ОПК не только были сохранены, но и получили бы новые технологии и новые заказы для дальнейшего развития", — отметил председатель комитета экономического развития Сергей Бодрунов. По его словам, сейчас проходит заключительная стадия согласований, определяющих судьбу крупных предприятий оборонного комплекса Петербурга, работу планируется завершить в ближайшие дни. "Мы рассчитываем подписать соглашение в конце сентября в рамках визита руководства ГК "Ростехнологии" в Петербург", — сказал Бодрунов.

*источник: АРМС-ТАСС
16.09.09*

"ТУПОЛЕВ" СОЗДАСТ НОВЫЙ САМОЛЕТ ДАЛЬНОЙ АВИАЦИИ

ОАО "Туполев" подписало в 2009 году контракт на научно-исследовательские работы по созданию перспективного комплекса дальней авиации (ПАК ДА), сообщил на пресс-конференции президент — генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук.

"Это должен быть принципиально новый летательный аппарат, он будет основываться на концептуально новых решениях, которые позволят на рубеже 2020 г. быть конкурентоспособными в этой области", — добавил он. Сегодня есть контракт с Министерством обороны на проведение НИР в ближайшие три года. "Если мы увидим, что НИР дали положительные результаты, то через три года начнем работы по созданию комплекса", — уточнил собеседник. Он пояснил, что предстоящие НИР надо рассматривать как создание некоего научно-технического задела по данной тематике. Это не только и не столько военная тематика, сколько проработка вопросов аэродинамики, прочности, новых материалов и технологий. Отвечая на вопрос "АвиаПорта" о том, будет ли ПАК ДА представлять собой глубокую модернизацию Ту-160 или будет создаваться совершенно новая машина, И. Шевчук сказал: "Если будет создаваться, то, безусловно, новая машина и в период за 2020 годом".

По существующим авиационным комплексам Дальней авиации (Ту-160, Ту-95МС и Ту-22МЗ) ОАО "Туполев" занимается работами в части улучшения основных летно-технических характеристик и глубокой модернизацией. "Все три комплекса еще долгие годы будут находиться на вооружении Дальней авиации", — отметил И. Шевчук. В беседе с корреспондентом "АвиаПорта" он сообщил, что модернизация самолетов Дальней авиации производится по нескольким этапам. Первый — малая модернизация, которая обеспечивает бесперебойную эксплуатацию в ближайшие четыре года. Второй — модернизация пилотажно-навигационного, радиосвязного и специального оборудования.

Генеральный директор Казанского авиационного производственного объединения (КАПО) Васил Каюмов сообщил, что КАПО долгие годы специализировалось на постройке самолетов стратегической авиации. Сейчас КАПО занято поддержанием летной годности парка самолетов Ту-160 и модернизацией Ту-22МЗ, а также строит самолеты специального назначения на базе Ту-214.

*источник: AVIAPORT.RU
03.09.09*

КОМСОМОЛЬСКИЙ ЗАВОД "СУХОГО" ПЕРЕДАЛ ВВС РОССИИ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ

Четыре истребителя Су-27СМ прошли ремонт и модернизацию на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им. Ю. А. Гагарина (КНААПО). Работы были проведены в рамках выполнения холдингом "Сухой", в состав которого входит предприятие, госзаказом. Первый в нынешнем году плановый перегон самолетов из Комсомольска прошел штатно. В настоящее время они находятся в одном из авиационных полков Приморского края.

В 2008 году заводами "Сухого" был выполнен большой объем работ по ремонту, модернизации и дооснащению современным вооружением и оборудованием находящихся на вооружении ВВС и ВМФ самолетов. В прошлом году ВВС РФ был передан третий серийный фронтовой бомбардировщик Су-34. Также выполнены плановые задания по разработке, подготовке и освоению производства перспективных образцов авиатехники, поставки которых заданы государственной программой вооружения на более

поздние сроки. В настоящее время "Сухой" приступает к выполнению государственных контрактов по производству и передаче ВВС России в период до 2015 г. включительно 48 новейших многофункциональных сверхманевренных истребителей Су-35, в 2009—2011 гг. — двенадцати Су-27СМ и до конца 2011 г. — четырех Су-30М2. Эта крупнейшая в России за последние десятилетия сделка по закупке боевых самолетов была заключена в августе этого года на авиакосмическом салоне "МАКС-2009". В 2008 г. Министерство обороны и компания "Сухой" подписали государственный контракт на поставку ВВС РФ 32 фронтовых бомбардировщиков Су-34. Серийное производство этих самолетов организовано на Новосибирском авиационном производственном объединении им. Чкалова (НАПО). В плановом объеме компания производит ремонт и модернизацию боевых самолетов в рамках госзаказа 2009 г.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
23.09.09*

"ВСМПО-АВИСМА" ВНОВЬ УЧАСТВУЕТ В МЕЖДУНАРОДНОМ АВИАСАЛОНЕ

Корпорация "ВСМПО-Ависма" принимает участие в 13-м Пекинском авиационно-космическом салоне. Компания представит свою продукцию на стенде М1 в павильоне № 9. 13-й Пекинский авиационно-космический салон, также известный как Aviation Expo/China 2009, — главная азиатская выставка отрасли. Она проходит с 1984 года каждые два года в сентябре. Экспозиция размещена в Пекине, ее площадь превышает 10 тыс. кв. метров. На выставке представлены

самолеты, системы и услуги гражданской, военной авиации, оборудование и технологии для аэропортов и управления воздушным движением. Россия традиционно является одним из крупнейших участников выставки. В 2007 г. площадь российской экспозиции составила около 20 % всей выставочной площади.

*источник: сайт «УралИнформБюро»
24.09.09*

ФИНАНСОВЫЙ КРИЗИС ПОКА НЕ ПОВЛИЯЛ НА СРОКИ СОЗДАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА АВИАСТРОЕНИЯ В ЖУКОВСКОМ

Мировой финансово-экономический кризис пока не повлиял на сроки создания в подмосковном Жуковском Национального центра авиационного строительства (НЦА). Как сообщил 23 сентября член некоммерческого партнерства НЦА — глава города Александр Бобовников, «строительство первого объекта в рамках НЦА начнется в следующем году». «Им станет штаб-квартира Центра, которая разместится на территории Летно-исследовательского института (ЛИИ) имени Громова на месте нынешних гаражей института», — сказал Бобовников.

Между тем он признал, что из-за кризиса «сроки ввода отдельных объектов Центра увеличились». «Так, первый выставочный павильон, который должен был быть построен в 2012 году, будет возведен только в 2014 году», — сказал глава города. Что же касается объема инвестиций, необходимых для реализации проекта, то Бобовников отметил, что «объем, несмотря на кризис, также остается пока неизменным — 4,4 млрд долл.»

Реализация проекта НЦА, согласно плану, должна осуществляться в три этапа: до 2011 года построят первые объекты, в 2013–2015 годах в строй войдут основные объекты Объединенной авиационной корпорации (ОАК), бизнес-парк, образовательный центр и транспортно-выставочный комплекс на территории ЛИИ имени Громова. Последний этап — 2016–2017 гг. — посвятят завершению строительной фазы.

В НЦА переедут ведущие авиационные конструкторские бюро, Объединенная авиационная корпорация, а на территории действующего ЛИИ имени Громова будет создан транспортно-выставочный комплекс «Россия». По словам представителей НЦА, «совместное государственное и коммерческое участие в проекте позволит в течение многих лет многократно увеличить темпы развития авиационного и смежных областей».

*источник: АРМС-ТАСС
24.09.09*

ХОЛДИНГ "СУХОЙ" ЗАКЛЮЧИЛ РЯД СОГЛАШЕНИЙ С СИБИРСКИМИ УЧЕНЫМИ О СОВМЕСТНЫХ РАЗРАБОТКАХ В АВИАСТРОЕНИИ

В рамках проходящего в Новосибирске I Международного молодежного инновационного форума «Интерра-2009» компания «Сухой» и Сибирское отделение Российской академии наук (СО РАН) заключили соглашение о сотрудничестве.

Целями соглашения обозначены взаимодействие в проведении научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области самолетостроения, содействие практической реализации современных научно-технических разработок российских ученых. При этом авиационные инженеры и ученые будут участвовать в реализации выполняемых ими федеральных и отраслевых научно-технических программ и проектов в области самолетостроения, совместно разрабатывать авиационную технику для Севера, а также участвовать в разработке современных технологий и материалов для создания и эксплуатации летательных аппаратов.

Для подготовки предложений и рекомендаций по возможным направлениям сотрудничества создаются рабочие и экспертные группы специалистов.

В форуме «Интерра-2009» участвуют более тысячи человек из 30 российских регионов и 11 стран мира. Форум организован как выставка новейших технологий и инновационных проектов молодых ученых и изобретателей, место встречи отечественных и зарубежных специалистов для обмена опытом и заключения контрактов.

Выступая на симпозиуме «Инновации и современность» в рамках форума, генеральный директор холдинга «Сухой» Михаил Погосян отметил, что авиационное строительство может стать локомотивом инновационного развития российской экономики: «Это область, в которой один из самых высоких показателей производительности труда, и это стимулирует создание новых процессов в производстве авиационной техники». Ведущие производители авиационной техни-

ки сегодня, по его словам, демонстрируют лучшие образцы организации производства. По мнению Михаила Погосяна, мультипликативный эффект от развития авиационного строительства является одним из самых высоких по сравнению с другими отраслями промышленности, в том числе и в том, что касается новых технологий. «Современные авиационные комплексы, над которыми работает «Сухой», невозможно создать без выхода на новые технологии», — отметил он.

Компания «Сухой» на форуме также заключила соглашение о сотрудничестве с технопарком новосибирского Академгородка. Стороны договорились оказывать друг другу содействие в создании и освоении передовых технологий в таких сферах науки и техники, как компьютерное моделирование и высокопроизводительные вычисления, геоинформационные системы, создание и применение новых материалов, приборостроение и электротехника.

Технопарк будет обеспечивать благоприятные условия доступа компании «Сухой» к инновационной производственной и учебно-методической инфраструктуре технопарка и его партнеров — СО РАН и Новосибирского государственного университета (НГУ). Эта инфраструктура включает в себя оснащенные высокоточным оборудованием производственно-технологические центры, центры коллективного пользования аналитическим и научным оборудованием и центры суперкомпьютерных вычислений и обработки данных. Также планируется совместная реализация программы подготовки высококвалифицированных кадров инженерно-технологических специальностей совместно с НГУ и Новосибирским государственным техническим университетом на базе технопарка и предприятий холдинга «Сухой».

*источник: компания «АХК "Сухой"»
11.09.09*

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ УТС СР-10 ПЛАНИРУЕТСЯ НА МАЙ-ИЮНЬ 2010 ГОДА

Первый полет двухместного реактивного учебно-тренировочного самолета (УТС) СР-10 планируется на май-июнь следующего года, сообщил "АвиаПорту" начальник отдела проектов (общих видов) ООО "КБ САТ" (современные авиационные технологии) Дмитрий Кибиц. По словам собеседника, на состоявшемся в августе текущего года МАКС-2009 на статической стоянке демонстрировался полномасштабный самолет СР-10 с "боевым" фюзеляжем, выполненным из композиционных материалов, но консоли крыла были металлическими (макетными).

"В настоящее время на ульяновском ЗАО "Авиастар-СП" по заказу "КБ САТ" планируется изготовить консоли крыла СР-10 также из композиционных материалов, которые являются основными в конструкции всего планера самолета", — отметил Д. Кибиц. По его словам, на самолете применено крыло с умеренной обратной стреловидностью порядка 10 градусов. Такое крыло обеспечивает большую безо-

пасность пилотирования машины, так как применение композиционных материалов позволяет повысить прочностные характеристики, необходимые для крыла с обратной стреловидностью. Кроме того, такое крыло упрощает пилотирование машины, прощает некоторые ошибки пилотирования.

Что касается состава бортового оборудования, то он будет иметь смешанный характер с приблизительно паритетным соотношением оборудования отечественного и зарубежного производства, сказал Д. Кибиц. По его данным, УТС СР-10 планируется оснастить силовой установкой из одного ТРДД АИ-25ТЛ, на сегодня двигатели уже закуплены.

Изготовление опытного УТС производилось на производственной базе филиала ВИАМ, уточнил собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
21.09.09*

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА ЯК-130 ДЛЯ РОССИЙСКИХ ВВС ЗАВЕРШАТСЯ В ОКТЯБРЕ-НОЯБРЕ ЭТОГО ГОДА

Завершается второй этап государственных совместных испытаний (ГСИ) нового учебно-боевого самолета Як-130, предназначенного для поставки российским Военно-воздушным силам.

"Испытания Як-130 идут по графику, их окончания можно ожидать в октябре-ноябре, то есть как ранее и планировалось", — сказал Интерфаксу-АВН во вторник источник в оборонно-промышленном комплексе. По его словам, всего в ходе выполнения программы ГСИ уже выполнено около 430 полетов.

"В настоящее время проводятся испытания самолета на боевое применение с использованием всех предусмотренных техническим заданием средств

поражения", — сказал собеседник агентства. Он напомнил, что акт о завершении первого этапа ГСИ был подписан в марте этого года.

По словам собеседника агентства, после завершения государственных совместных испытаний будут продолжены специальные летные испытания, предусматривающие снятие ряда ограничений на некоторые режимы полета самолета. Учебно-боевой самолет нового поколения Як-130 разработан ОКБ имени А. С. Яковлева, входящим в корпорацию "Иркут".

*источник: ИА «Интерфакс»
22.09.09*

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ", ОАК И HAL НАМЕРЕНЫ ИНВЕСТИРОВАТЬ В РАЗРАБОТКУ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТА

Российские компании "Рособоронэкспорт" и Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и индийская авиастроительная корпорация HAL намерены инвестировать в программу разработки среднего российско-индийского военно-транспортного самолета, сообщил президент ОАК Алексей Федоров. Инвестиции составят около 600 млн долла-

ров. Совместное предприятие будет зарегистрировано до конца 2009 года. Название проекта — Multirole Transport Aircraft.

*источник: сайт MAonline.ru
01.09.09*

ПАРЛАМЕНТСКИЕ СЛУШАНИЯ ПО АВИАДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОЙДУТ В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Парламентский день, в ходе которого планируется рассмотреть вопросы авиационной деятельности, будет проведен в Совете Федерации во вторник, 29 сентября, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения. По его словам, на парламентских слушаниях планируется рассмотреть вопросы совершенствования законодательства, во многом до сих пор несовершенного, вопросы государственной политики в области развития авиационной промышленности России.

Ожидается и рассмотрение вопросов развития местных воздушных линий и малой авиации. К рассмотрению и решению этих вопросов все настойчивее призывают региональные власти, так как развитие многих регионов сдерживается неразвитостью авиасообщения.

*источник: AVIAPORT.RU
25.09.09*

"ВСМПО-АВИСМА" СОКРАЩАЕТ РАБОТНИКОВ

Как рассказал "Ъ" заместитель директора по региональной политике и связям с общественностью ОАО "ВСМПО-Ависма" Михаил Гордеев, руководство корпорации не исключает сокращения до 20 % персонала с 1 октября 2009 года.

"Из-за сокращения производства титана на 27,9 % по сравнению с 2007 годом принято решение об оптимизации численности персонала. Сейчас рассматриваются несколько вариантов: перевод работников на четырехдневную рабочую неделю, выход в вынужденные отпуска с сохранением 2/3 оклада либо же увольнение. Окончательное решение пока не принято", —

отметил господин Гордеев. Он также отказался уточнить причины сокращения объемов производства.

По словам источников "Ъ" на ВСМПО, в настоящее время руководителям цехов уже направлен приказ гендиректора компании Михаила Воеводина, в котором предлагается определить новый режим работы сроком на 6 месяцев.

*источник:
газета «Коммерсантъ — Екатеринбург»
11.09.09*

"ВСМПО-АВИСМА" ПЛАНИРУЕТ СОКРАТИТЬ РЕАЛИЗАЦИЮ ТИТАНОВОЙ ПРОДУКЦИИ

ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" прогнозирует снижение объемов реализации продукции из титана в 2009 году на 29,5 %, цитирует генерального директора "ВСМПО-Ависмы" Михаила Воеводина корпоративная газета "Новатор".

"Надо понимать, в какой ситуации мы живем и в какой нам предстоит находиться в 2010, 2011 и, возможно, 2012 годах. В нашем оптимистичном, нет, реалистичном прогнозе следующие 3 года будут примерно одинаковыми. Подъема не будет, но мы наде-

емся, что наши маркетинговые службы не допустят дальнейшего падения производства на ВСМПО", — подчеркнул Воеводин. В 2009 году предприятие планирует продать 19 300 тонн продукции из титана. По сравнению с 2007 годом объем продаж снизится 29,5 %, до 19,3 тыс. тонн.

*источник: сайт «УралПолит.Ru»
11.09.09*

УЛЬЯНОВСКИЙ АВИАЗАВОД УВЕЛИЧИТ КОЛИЧЕСТВО ПЕРСОНАЛА

Ульяновский авиазавод планирует увеличить количество персонала к концу 2009 года.

Расширение штата сотрудников "Авиастар-СП" связано с расширением производственной программы завода. Только до конца 2009 года предприятие должно передать заказчикам четыре самолета. Затем завод начнет работать над строительством новой модификации Ту-204СМ, передает Mosaic.a.ru.

Кроме того, по словам генерального директора "Авиастар-СП" Михаила Шушпанова, принято решение о реформировании системы послепродажного

обслуживания самолетов, создании единого центра гарантийного и послегарантийного сопровождения, а также организации единого оператора по всей России, занимающегося поставкой запасных частей и комплектующих самолетов в течение 24–72 часов. Таким образом удастся улучшить качество обслуживания самолетов и, соответственно, их безопасность.

*источник: сайт «Сусанин»
16.09.09*

ШОЙГУ ПРИЗВАЛ НАРАСТИТЬ ТЕМПЫ ПРОИЗВОДСТВА ВЕРТОЛЕТОВ КА-26

Глава МЧС РФ Сергей Шойгу недоволен темпами производства вертолета Ка-26, который способен работать в городских условиях и использоваться для нужд спасателей.

"Выбор у нас небогатый. Давайте быстрее производите их, иначе нам придется покупать машины иностранного производства", — сказал Шойгу, обращаясь к представителями ОКБ "Камов" на выставке пожарно-спасательной техники в Уфе. Министр сделал такое заявление после того, как остановился возле стенда завода — изготовителя вертолета, на котором представлены макеты машин, и поинтересовался, как идут работы по производству вертолетов для нужд МЧС.

"Мы сделали опытный образец и уже испытали его, в том числе на высоте 7,3 тысячи метров", — сказал представитель ОКБ "Камов". Глава МЧС отметил, что такие вертолеты, как Ми-8 и Ка-32, неэффектив-

ны в городских условиях из-за своих больших размеров. При этом городская авиация необходима, в том числе для эвакуации пострадавших с мест ДТП, подчеркнул Шойгу. Представители "Камова" заверили министра, что в 2011 году эта проблема будет решена.

Первый полет многоцелевого вертолета Ка-26 оригинальной конструкции "летающее шасси", созданного в ОКБ Н. И. Камова, состоялся в 1965 году. При проектировании Ка-26 была решена задача создания простого, легкого в управлении и пилотирования вертолета, обладающего высокой экономичностью. Эти машины с поршневыми двигателями и взлетным весом 3,25 тонны поставляются во многие страны мира.

*источник: РИА «Новости»
14.09.09*

ВВС РФ ПОЛУЧАТ ИСТРЕБИТЕЛЬ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ В 2015 ГОДУ

Вооруженные силы РФ начнут закупки истребителей пятого поколения в 2015 году, сообщил в интервью радиостанции "Эхо Москвы" заместитель министра обороны Владимир Поповкин.

По его словам, Минобороны будет покупать самолеты ПАК ФА (также известные как Т-50) производства авиазавода в Комсомольске-на-Амуре после того, как будет выполнен контракт на поставку 48 истребителей Су-35 (поколение "4++"). Как ранее сообщалось, контракт на поставку этих самолетов был подписан с холдингом "Сухой" на авиасалоне "МАКС-2009".

Каким количеством истребителей пятого поколения планируется оснастить российские ВВС, Поповкин не уточнил.

Новые истребители будут необходимы для боевых действий в современных условиях ведения самолетного боя, пояснил замминистра. "Кто первым увидит и у кого есть средства вооружения, которые достанут, тот и победит", — сообщил он.

Истребитель пятого поколения под условным названием ПАК ФА разрабатывается в ОКБ "Сухого". Ожидается, что первый полет прототипа самолета состоится осенью 2009 года. Ранее главком ВВС генерал-полковник Александр Зелин сообщал, что уже созданы три технических образца ПАК ФА.

источник: LENTA.RU
20.09.09

НОВЫЙ РАДАР ПОЗВОЛИТ МИГ-35 УЧАСТВОВАТЬ В ИНДИЙСКОМ ТЕНДЕРЕ

Корпорация "Фазотрон" создала самолетный радар "Жук-АЭ" пятого поколения с активной фазированной решеткой, который позволит истребителю МиГ-35 успешно участвовать в индийском тендере, сообщил журналистам в четверг в Москве гендиректор корпорации Вячеслав Тищенко.

Россия с истребителем МиГ-35 участвует в индийском тендере на закупку 126 истребителей. Одним из требований тендера является установка самолетного радара с активной решеткой с дальностью обнаружения целей не менее 130 километров.

"Мы выполнили это требование индийской стороны и создали радар с активной решеткой дальностью 148 километров", — сказал Тищенко. По его словам, в дальнейшем планируется довести дальность этого радара до 200 километров.

Гендиректор "Фазотрона" также отметил, что радар пятого поколения показывает стабильную

работу за последние несколько месяцев, но его летные испытания продолжаются. "Станция состоялась, она работает надежно", — сказал он.

До появления этого радара аналогичное оборудование устанавливалось только на американских истребителях пятого поколения типа F-22 Raptor, в то время как в Европе производство подобной техники пока не освоено, отметил Тищенко.

"Жук-АЭ" с активной фазированной решеткой разрабатывается в России с 2000 года. Он может распознавать до 30 целей и обеспечивать атаку шести из них. Предполагаемая серийная стоимость радара может составить до 4 миллионов долларов, в то время как в США эта сумма составляет до 20 миллионов долларов.

источник: РИА «Новости»
18.09.09

ПОСТАВЛЯЕМЫЕ В СИРИЮ РОССИЙСКИЕ "МИГИ" БУДУТ НЕДОУКОМПЛЕКТОВАНЫ

Четыре реактивных истребителя МиГ-31Е, которые Россия по контракту поставит Сирии в ближайшее время, придут в Дамаск без комплектации наступательными вооружениями и будут пригодны только для осуществления разведывательных операций.

Как сообщает The Jerusalem Post, подобная "недоукомплектованность" связана с тем, что у Сирии не хватает средств, чтобы оплатить истребители с поставленным на них вооружением. Причем из четырех истребителей, которые поступят в Сирию, лишь два будут использоваться в армейских целях, а два других планируют пустить на запчасти, так как Россия отказалась брать на себя послепродажную эксплуатацию летательных аппаратов.

Сообщения о подписании контрактов о поставках истребителей между официальным Дамаском и российским концерном "Рособоронэкспорт" появились в 2007 г., но на официальном уровне опровергались представителями Сирии и России. Однако высокопоставленные представители Пентагона заявили, что обладают достоверными разведанными о том, что

делка была заключена. Для Сирии контракт на приобретение истребителей стал первым за последние 20 лет. Россия же впервые заключила контракт на экспорт МиГ-31Е, который является усовершенствованной модификацией знаменитого МиГ-29. МиГ-31Е, способный в три раза превышать скорость звука, был разработан в 80-х гг. в СССР как перехватчик, способный уничтожать низколетящие американские крылатые ракеты с ядерными боеголовками.

Министерство обороны Израиля также обеспокоено сообщениями о продаже Сирии серии истребителей МиГ-29СМТ, который по характеристикам равнозначен истребителю F-16, стоящему на вооружении израильских ВВС, и который по сравнению с предыдущими версиями улучшил свои радарные системы и расширил возможности по переносу большего числа оружия.

источник: газета «Газета»
09.09.09

НПО "АВИА ЛТД" ПРОВЕДЕТ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА "АККОРД-201" НА ЛЫЖНОМ ШАССИ

ЗАО "НПО "Авиа Лтд" планирует провести зимой летные испытания самолета "Аккорд-201" на лыжном шасси, сообщил "АвиаПорту" генеральный директор НПО Сергей Кучин. Летные испытания лыжного шасси планируется осуществить на втором опытном самолете. В настоящее время "Авиа Лтд" разработала и выпустила комплект технической документации на лыжное шасси собственной конструкции. Изготовление лыжного шасси будет осуществляться на производственной площадке НПО, уточнил он.

Первый самолет "Аккорд" был экспериментальным самолетом для определения правильности выбранной схемы и работоспособности машины. К настоящему времени на нем установлена аэрофотосъемочная аппаратура. В этом году самолет успешно отработал в Нижнем Новгороде. Второй самолет

был выполнен в штатной конфигурации под сертификацию самолета с поршневыми двигателями, на нем сейчас проводят доработки для испытания ограниченных. Самолет номер три был изготовлен для проведения статических наземных испытаний.

На производственной площадке НПО в настоящее время находятся несколько планеров самолетов "Аккорд-201" в различной степени готовности, переданных с нижегородского авиастроительного завода "Сокол", выполнявшего работы по договору с разработчиком самолета. В связи с большой нагрузкой "Сокола" работы по "Аккорду" там практически не велись.

источник: AVIAPORT.RU
18.09.09

"АЭРОФЛОТ" МОЖЕТ ОРГАНИЗОВАТЬ СОТОВУЮ СВЯЗЬ И ИНТЕРНЕТ В САМОЛЕТАХ

Крупнейший российский авиаперевозчик "Аэрофлот" рассматривает возможность организации сотовой связи и Интернета на бортах своих самолетов. Об этом сообщил в пятницу журналистам гендиректор авиакомпании Виталий Савельев.

"Сейчас мы с коллегами из телекоммуникационных компаний рассматриваем возможность предоставления таких услуг пассажирам. Конечно, есть много вопросов, прежде всего технического плана", — сказал Савельев. Кроме того, по его словам, необходимо понять, насколько такие услуги будут востребованы среди пассажиров. "Мы можем оборудовать

самолеты дорогостоящим оборудованием, которое не будет востребовано. Кроме того, возможно, что некоторым пассажирам не понравится, что их соседи в течение всего полета будут разговаривать по телефону. Есть много нюансов", — отметил он.

Помимо этого, по словам Савельева, для установки необходимого оборудования на самолеты необходимо разрешение производителей — Boeing и Airbus.

источник: сайт «Газета.Ru»
20.09.09

ЦАГИ ВЫИГРАЛ КОНКУРС МИНИСТЕРСТВА ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ

Научно-образовательный центр ЦАГИ выиграл конкурс Министерства образования и науки Российской Федерации на право заключения государственных контрактов на выполнение научно-исследовательских работ (НИР) по направлениям "Авиация" и "Механика".

В конкурсе участвовали коллективы образовательных центров, которые работают на базе Российской академии наук, учебных и научно-исследовательских институтов.

По итогам конкурса ЦАГИ обязуется в течение трех лет подготовить к защите шесть кандидатских и

две докторские диссертации по темам, связанным с решением актуальных задач по развитию авиационной техники нового поколения, таких как повышение экономической эффективности, безопасность полетов, новые методы управления и т. д.

ЦАГИ как победителю конкурса выделены денежные средства на проведение исследовательских работ и на оплату труда кандидатов наук, аспирантов и студентов — участников НИР.

источник: компания «ЦАГИ»
09.09.09

ОАК ОЗВУЧИЛА ЦЕНУ АКЦИЙ ВАСО

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) объявило о проведении доэмиссии своих акций, в которой могут участвовать дочерние предприятия корпорации, в числе которых и ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО). Речь идет о выпуске 66 млрд обыкновенных бездокументарных ценных бумаг. Их продажа будет осуществляться по закрытой подписке. Таким образом, акционеры дочерних предприя-

тий получают возможность обменять долю там на долю в ОАК. По информации ОАК, стоимость акций всех 19 "дочек" уже определена независимым оценщиком. К примеру, цена одной бумаги ВАСО составит 246,75 рубля.

источник: газета «Коммерсантъ — Воронеж»
24.09.09

САМОЛЕТ-АМФИБИЯ "АЛЕКС-251" ГОТОВИТСЯ К ПЕРВОМУ ПОЛЕТУ

Проводится подготовка к первому полету самолета-амфибии "Алекс-251", сообщил "АвиаПорту" главный конструктор ЗАО "Авиатик-альянс" Сергей Попов.

Первый полет самолета можно ожидать в ноябре текущего года. "Программа летных испытаний "Алекс-251" должна быть небольшой, так как пока самолет и его производство не сертифицированы, амфибия может продаваться только в качестве единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС)", — сказал главный конструктор. В настоящее время практически построен первый экземпляр самолета и в производстве больше машин этого типа пока нет, но в перспективе планируется организовать серийное производство "Алекс-251". Производственной площадкой станет производственный комплекс фирмы "Альфа-М" в г. Жуковском.

"Созданию самолета-амфибии "Алекс-251" предшествовал большой объем НИОКР, в том числе модель самолета-амфибии продувалась в аэродинамической трубе СибНИИА им. Чаплыгина, а гидродинамическая модель исследовалась в гидроканале ЦАГИ", — отметил собеседник.

"Алекс-251" предназначен для перевозки пяти пассажиров или груза массой 400 кг. Максимальный взлетный вес самолета-амфибии — 2200 кг. Крейсерская скорость полета — 200 км/ч. Перегоночная дальность — 2100 км. Максимальная продолжительность полета — 10,5 часа. На самолете установлены два поршневого двигателя МЗЗС чешского производства, каждый мощностью 170 л. с.

источник: AVIAPORT.RU
11.09.09

СУХОИ SUPERJET 100 ПРИСТУПИЛ К ИСПЫТАНИЯМ В УСЛОВИЯХ ВЫСОКОГОРЬЯ В АРМЕНИИ

Самолет Sukhoi Superjet 100 SN95003 в 14:55 (время местное, +4 GMT) совершил посадку в аэропорту Ширак (г. Гюмри, Армения).

В Гюмри SSJ100 пройдет проверку взлетно-посадочных характеристик и оценку характеристик набора высоты в условиях высокогорья. Эти испытания призваны продемонстрировать способность самолета совершать безопасные взлеты и посадки с возможностью ухода на второй круг в сложных условиях. Более того, в ходе испытаний проводится оценка функционирования основных систем самолета и характеристик маршевой и вспомогательной силовой установок.

Расположенный в горной местности на высоте 5000 футов (1524 м) международный аэропорт Ширак обслуживает второй по величине город Армении — Гюмри. Построенный в 1961 году, он был модернизирован в 2007 году, после чего получил сертификат первого класса по ICAO. Его особенность заключается в том, что практически со всех сторон аэропорт окружен горами, поэтому взлет и заход на посадку возможен только с южной стороны. Длина полосы составляет 3220 м, ширина — 45 м.

источник:
компания «Гражданские самолеты Сухого»
11.09.09

НОВОСИБИРСКИЙ АВИАЗАВОД СУЩЕСТВЕННО УВЕЛИЧИТ ОБЪЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА УДАРНЫХ САМОЛЕТОВ СУ-34 — ПОГОСЯН

Объем гособоронзаказа на выпуск самолетов Су-34 в Новосибирском авиационном производственном объединении (НАПО) в 2010 году увеличится вдвое, сообщил Интерфаксу генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян.

"Те объемы, которые запланированы в следующем году, — это увеличение примерно в два раза по сравнению с 2009 годом", — сказал М. Погосян. Он отметил, что рост объемов производства обеспечен возможностями, которыми располагает НАПО, где за

последние два года проделана большая работа по техническому перевооружению. "Объем работ соответствует тем возможностям, которые есть в Новосибирске. Мы работаем в рамках долгосрочного контракта с Минобороны на поставку Су-34", — сказал глава холдинга, в который входит НАПО.

источник: ИА «Интерфакс»
17.09.09

ИФК ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕДАТЬ ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ САМОЛЕТ АН-148 ГТК "РОССИЯ" 1 ОКТЯБРЯ

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс" (ИФК) планирует передать первый серийный самолет Ан-148, собранный на воронежском авиазаводе, ГТК "Россия" 1 октября, сообщил журналистам директор ИФК Александр Рубцов. Также он сообщил, что до конца года лизинговая компания ожидает подписания еще ряда контрактов на поставку авиатехники. По его словам, это будут как новые контракты, так и подтверждения ранее заключенных договоров о намерениях. Кроме того, А. Рубцов отметил, что ИФК ведет

переговоры с рядом авиакомпаний Ближнего Востока и Китая на поставку грузовых самолетов Ил-96-400Т. На данный момент единственным эксплуатантом такого самолета является воронежская авиакомпания "Полет". Первый коммерческий рейс этого самолета состоится 27 сентября по маршруту аэропорт Домодедово — Якутск.

источник: АРМС-ТАСС
25.09.09

ПЕРВЫЕ ЧЕТЫРЕ ИСТРЕБИТЕЛЯ МИГ-29К ПРИВЕЗУТ В ИНДИЮ В ОКТЯБРЕ

Первые четыре корабельных истребителя МиГ-29К, предназначенных для индийского авианосца "Викрамадитья", который проходит модернизацию в России, будут доставлены в Индию в октябре, сообщил РИА "Новости" в среду источник в индийском Минобороны.

Первая партия включает в себя два одно- и два двухместных самолета. Всего Индия заказала 16 истребителей, в том числе 12 одноместных МиГ-29К и четыре двухместных учебно-боевых МиГ-29КУБ.

Модернизацию авианесущего крейсера планировалось завершить в 2008 году, но из-за технических проблем срок завершения работ был перенесен на 2012 год. До этого времени палубные истребители будут базироваться на наземных аэродромах.

"Самолеты придут ориентировочно в середине октября. Их соберут, произведут облет. После этого они будут приняты на вооружение", — сказал собеседник агентства.

Эти самолеты были переданы индийской стороне в России весной этого года, и все лето летчики

ВМС Индии тренировались на них, совершив около 400 вылетов.

Корабельные "МиГи" представляют собой многофункциональные истребители поколения "4++". Они способны защищать от атаки с воздуха корабельные соединения, завоевывать господство в воздухе, поражать надводные и наземные цели в любую погоду.

МиГ-29К могут базироваться на авианесущих кораблях водоизмещением от 28 тысяч тонн, оборудованных взлетным трамплином и посадочным аэрофинишером, а также на наземных аэродромах. Самолеты вооружены управляемыми ракетами РВВ-АЕ и Р-73Э для воздушного боя, противокорабельными ракетами Х-31А и Х-35, противорадиолокационными ракетами Х-31П и корректируемыми авиабомбами КАБ-500Кр для поражения наземных и надводных целей.

*источник: РИА «Новости»
09.09.09*

КРИЗИС ЗАТОРМОЗИЛ РАБОТЫ ПО СОЗДАНИЮ ДИЗЕЛЬНОГО "АККОРД-201"

Финансовый кризис затормозил работы по созданию самолета-амфибии "Аккорд-201" с турбодизелями SR305-230 фирмы SMA мощностью до 230 л. с., особенно это сказалось на закупке комплектующих и оснащении производства, сообщил "Авиа-Порту" генеральный директор ЗАО "НПО "Авиа Лтд" Сергей Кучин.

"Сегодня планируется укомплектовать и подготовить самолет "Аккорд-201" № 04 к первому полету примерно в начале следующего года. Сертификацию самолета, если первый полет состоится в февралемарте, планируется закончить в течение года", — уточнил собеседник.

"Первый самолет "Аккорд" был экспериментальным, второй самолет — № 02 — успешно прошел летные испытания и выполнен в штатной конфигурации. Самолет № 03 был изготовлен для проведения статических наземных испытаний, сейчас готовится само-

лет № 04, основными отличиями которого от № 02 будут новая силовая установка с турбодизелями, "стеклянная" кабина и некоторые другие усовершенствования", — пояснил Сергей Кучин.

Сегодня два дизеля для самолета № 04 доработаны по бюллетеням, приведены в рабочее состояние. Дизели в России сертифицированы для работы на европейском топливе, но проводятся работы по адаптации их к отечественному керосину ТС-1.

На МАКС-2009 был продемонстрирован стенд кабины самолета с пилотажно-навигационным оборудованием ("стеклянная" кабина) разработки ЗАО "Транзас". "Четвертая машина готовится для сертификации, и на ней будет установлена такая кабина", — сказал собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
11.09.09*

ДОЛЯ РОССИЙСКИХ КОМПЛЕКТУЮЩИХ В САМОЛЕТЕ "АККОРД-201" МОЖЕТ СОКРАТИТЬСЯ

Доля российских комплектующих в самолете-амфибии "Аккорд-201" незначительна и может сократиться еще больше, сообщил корреспонденту "Авиа-Порта" генеральный директор ЗАО "НПО "Авиа Лтд" Сергей Кучин.

"Многие отечественные производители необходимых комплектующих прекратили их производство, а предприятия, его сохранившие, выставляют цену намного выше аналогичных комплектующих за рубежом. Поэтому доля импортных комплектующих может стать еще выше. Например, отечественная фирма, находящаяся на грани банкротства, за два тормозных основных колеса и переднее колесо выставила счет почти на два миллиона рублей. В то

же время тормозное колесо фирмы Parker стоит всего \$ 500, поэтому и приходится ставить на самолет импортные колеса", — сказал С. Кучин.

Говоря о стоимости самолета, он подчеркнул, что все ранее озвученные сведения о стоимости самолета "Аккорд-201" в 500 тыс. евро с поршневыми двигателями и около 600 тыс. евро с турбодизелями носят приблизительный характер. "До завершения сертификации стоимость самолета рассчитываться не будет", — отметил гендиректор.

*источник: AVIAPORT.RU
14.09.09*

РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ ПО ВОЗРОЖДЕНИЮ МАЛОЙ АВИАЦИИ ПОД ВОПРОСОМ

Разработка программы по возрождению авиации общего назначения находится под вопросом, сообщил "АвиаПорту" источник в области легкого авиационного строительства. Он напомнил, что до сих пор ведутся согласования и переговоры по выполнению поручения от мая 2004 г. Президента РФ Владимира Путина о разработке мер по возрождению в России малой авиации. Достаточно долго дискутировался формат исполнения поручения — разработка специальной программы или вхождение в федеральную целевую программу "Развитие гражданской авиационной техники в России в 2002—2010 гг. и на период до 2015 г." (ФЦП-2015). Практически в том же году правительство приняло решение о необходимости предварительной разработки концепции любой ФЦП перед разработкой самой программы. С тех пор вопрос о возрождении малой авиации в стране "завис".

В прошлом году и в начале текущего года планировалось включение малой авиации в качестве подпрограммы в перспективную ФЦП-2020. Однако разработка ФЦП-2020 была поручена ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК).

"В настоящее время ОАК категорически против включения малой авиации в качестве подпрограммы в ФЦП-2020. Скорее всего, это можно объяснить тем, что на возрождение малой авиации также необходим существенный объем финансовых ресурсов (авиатехника и инфраструктура), которых и так не хватает на гражданскую авиацию, не говоря уже об авиации военной. Все это накладывается на условия сегодняшнего кризиса", — сказал собеседник агентства.

По его словам, кроме того, имеется и еще один фактор против возрождения малой авиации в ближайшее время. Министерство экономического развития возражает против включения малой авиации в ФЦП-2020. Минэкономразвития обосновывает свою позицию тем, что в майском 2004 года поручении не было указания готовить подпрограмму в ФЦП по малой авиации. "В условиях кризиса программа по возрождению малой авиации в России, конечно, не будет", — резюмировал собеседник агентства.

источник: AVIAPORT.RU
25.09.09

В 2010 ГОДУ ОАО "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" ПЛАНИРУЕТ ПРИНИМАТЬ ЗАКАЗЫ НА ГЛУБОКО МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ МИ-8М

ОАО "Вертолеты России", управляющая компания предприятий вертолетостроительной отрасли России, с января 2010 года планирует принимать заказы на модернизированный многоцелевой вертолет Ми-8М, который будет поставляться заказчикам с 2013 года. С учетом глубокой модернизации новый вертолет этого типа будет востребован на глобальном рынке как минимум до 2020 года.

Программа модернизации Ми-8М содержит передовые решения, отработанные в рамках программы создания другого российского вертолета — Ми-38.

Для модернизации вертолетов семейства Ми-8/17 российской компанией "Транзас" уже создан интегрированный бортовой комплекс вертолета ИБКВ-17, благодаря которому будет реализована концепция "стеклянной кабины". ИБКВ-17 придает новые качества российским вертолетам, существенно расширяя эксплуатационные ограничения и снижая нагрузку на экипаж за счет автоматизации многих навигационно-пилотажных задач.

ОАО "Вертолеты России" продолжает сотрудничество в сфере модернизации с компаниями "Транзас", "Русская авионика", а также с Раменским приборостроительным КБ (РПКБ). Ожидается, что внедрение вертолетного комплекса ИБКВ-17 в совокупности с высоким качеством модернизированного Ми-8М обеспечит ОАО "Вертолеты России" рост продаж на традиционных рынках, включая Китай, а также увеличит спрос на российские вертолеты на новых рынках.

"Заказы на новые вертолеты типа Ми-8/17 поступают постоянно, — говорит генеральный директор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов, — и их модернизация происходит в процессе производства. С начала 2010 года "Вертолеты России" планируют принимать заказы на Ми-8М. Предполагается, что заказы будут поступать от российских и иностранных компаний, работающих на гражданском рынке, в том числе

на рынке Китая".

Вертолеты типа Ми-8/17 являются сегодня наиболее продаваемым продуктом российского вертолетостроения, обеспечивая холдингу "Вертолеты России" 60—70 % ежегодного объема заказов. Экспортные поставки различных модификаций вертолета типа Ми-8/17 составляют примерно 75 % от всех заказов, поступающих от зарубежных операторов.

Сегодня Ми-8М — рабочее наименование нового вертолета; в серии он получит новое обозначение.

ОАО "Вертолеты России" — дочерняя компания ОАО "ОПК "Оборонпром", входящего в состав Государственной корпорации "Ростехнологии". Управляет вертолетостроительными предприятиями: ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля", ОАО "Камов", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина", ОАО "Кумертауское авиационное производственное предприятие", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие", ОАО "Редуктор-ПМ" и ОАО "Вертолетная сервисная компания (ВСК)".

ОАО "ОПК "Оборонпром" — многопрофильная машиностроительная группа, создана в 2002 году. Входит в состав ГК "Российские технологии". Основные направления деятельности: вертолетостроение (ОАО "Вертолеты России"), двигателестроение (УК "Объединенная двигателестроительная корпорация"), другие активы. Выручка предприятий корпорации в 2008 году превысила 100 млрд руб.

источник:
компания «ОАО "Вертолеты России"»
25.09.09

НПО "РОСАЭРОСИСТЕМЫ" ПЛАНИРУЕТ ПОДНЯТЬ В ВОЗДУХ "АТЛАНТ-30" В 2013 ГОДУ

Научно-производственное объединение "РосАэроСистемы" (НПО "РосАэроСистемы") планирует поднять в воздух транспортный дирижабль "Атлант-30" в 2013 году, заявил президент компании Геннадий Верба. "Этот аппарат станет первым в семействе транспортных дирижаблей различной грузоподъемности в соответствии с разработанной программой развития транспортной сети России на базе применения дирижаблей", — добавил он.

Длина выпускаемого сегодня дирижабля Аи-30 составляет 55 м, длина "Атлант-30" составит 75 м. В дальнейшем речь пойдет о создании более тяжелого аппарата "Атлант-100" для перевозки тяжелых и негабаритных грузов туда, где отсутствует какая-либо инфраструктура. "Наш принцип — от малого к большому", — отметил Г. Верба.

Такой транспортный дирижабль особо важен в освоении новых месторождений полезных ископаемых, там, где ведется новое строительство. Аппараты планируется применять на неосвоенных территориях, причем не планируется конкуренция с существующими транспортными системами. "Сегодня основным сдерживающим фактором освоения новых территорий является отсутствие транспортной системы и невозможность ее создания", — подчеркнул Г. Верба.

Облик "Атлант-100" сейчас определяется. Он может перевозить грязный гелий, которого много в газовых месторождениях Якутии и Восточной Сибири и который является паразитной составляющей газа, так как он не горит. В то же время этот газ очень дорогой, в 1500 раз дороже самого природного газа. Поэтому есть смысл его доставки даже грязным и, например, на Оренбурггазпроме очищать его и поставлять заказчиком. "В НПО "РосАэроСистемы" такой вариант проработан, он представляется коммерчески наиболее перспективным", — сказал Г. Верба.

На семействе дирижаблей типа "Атлант" применяется целый ряд технических решений по управлению подъемной силой и изменению массы аппарата. Собеседник пояснил, что на определенных этапах

полета аппарат должен быть легче воздуха, а на других — тяжелее воздуха. "Тот, кто решит эту проблему, обеспечит себе успех", — уверен он. Дирижабль, когда он наполнен газом, уже в полете. Если говорить о безэллипговой эксплуатации, то аппарат всегда в полете, причем его стоянка на мачте является более опасной, чем сам полет. Но если сделать аппарат при стоянке тяжелее воздуха, то для него стоянка не будет представлять опасности.

К преимуществам "Атланта" Г. Верба отнес такие факторы, как очень низкое давление на грунт, воду, лед. Это открывает перспективы применения таких аппаратов в Арктике, а без надежного транспортного средства претензии на Арктику не имеют смысла. Дирижабль не нуждается в какой-либо взлетно-посадочной полосе, при посадке на лед может оказаться, что он тоньше расчетного, но для дирижабля это не является опасным. Отмечая возможности применения дирижаблей в качестве транспортного средства, Г. Верба выразил уверенность, что перспективный дирижабль будущего будет летать более 2000 часов в год, в то время как сегодня дирижабли летают по 800–900 часов в год.

"Атлант-30" оснащен уникальной системой активной балластировки, позволяющей варьировать всплывную силу дирижабля как в полете, так и во время стоянки, системой управления вектором тяги, с помощью которой достигается высокая маневренность, в том числе на малых скоростях, и жестким несущим корпусом, что позволяет значительно расширить погодный диапазон использования. "Атлант-30" способен вертикально взлетать, садиться и удерживаться на ровной площадке без специальной подготовки или на водной поверхности. При объеме 30 куб. м длина аппарата составляет 75 м, ширина — 41 м. С полезной нагрузкой 12–16 т дирижабль способен пролететь 1500 км.

*источник: AVIAPORT.RU
08.09.09*

РАЗРАБОТАНЫ ПЕРСОНАЛЬНЫЕ АВАРИЙНЫЕ РАДИОМАЯКИ СИСТЕМЫ КОСПАС-САРСАТ

Проект персональных аварийных радиомаяков, работающих в международной системе поиска и спасения КОСПАС-САРСАТ, разработан в Российском НИИ космического приборостроения (РНИИ КП), сообщил РИА "Новости" генеральный директор, генеральный конструктор предприятия Юрий Урличич.

"Порядок и правила использования персональных радиобуев, в том числе и для использования на воздушных судах, регламентирован на законодательном уровне в 12 странах мира, но, к сожалению, пока не в России. Безусловно, у законодателей дойдут руки и до его решения, а мы со своей стороны разработаем проект такой системы — нашему предприятию Роскосмосом уже поставлена такая задача. Эскизный проект мы выполним в этом году и посмотрим, как в ближайшие годы создать такую систему", — отметил глава РНИИ КП. Он пояснил, что на каждом самолете ряда зарубежных авиакомпаний в укладках стюардесс уже имеются до 20 носимых радиобуев, которые

в случае необходимости помогут передать службам спасения всего мира точные координаты не только места аварии воздушного судна, например над морем, но и обнаружить людей, уплывших после приведения самолета на надувных плотках.

"Подобные разработки мы также сделали, сейчас решаем нормативные задачи", — отметил Урличич, уточнив, что отечественный аналог обойдется значительно дешевле зарубежных систем, работающих через спутники связи системы "Инмарсат".

"Ничего более ценного, чем сохранение человеческих жизней, в случае авиакатастрофы не существует. Поэтому чем раньше будут приняты необходимые решения на законодательном уровне, тем лучше для граждан, которые регулярно пользуются воздушным транспортом", — заключил глава РНИИ КП.

*источник: РИА «Новости»
07.09.09*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Airbus обошел Boeing по продажам гражданских самолетов	29
Airbus уходит в отрыв Airbus рассчитывает на малобюджетных перевозчиков	29
Airbus ждет восстановления продаж корпоративных самолетов	30
Турция начала поиск временной замены транспортнику A400M	30
Немцы тоже помогут Airbus	30
Первый ВТС A400M покинул линию окончательной сборки для проведения наземных испытаний	31
Lufthansa получит первый самолет Airbus A380 до лета 2010 г.	31
Иран вооружит ливанскую армию против израильских самолетов	31
Airbus ожидает 2 трудных года	32
Федеральное авиационное управление США обязало американские авиакомпании заменить датчики скорости на всех аэробусах A330 и A340	32
Программа воздушных перевозок НАТО получила второй транспортник C-17	32
F-22 получит антенну передачи данных с электронным управлением	32
Корпорация Boeing завершила поставки транспортников C-17 ВВС Катара	33
Mitsubishi меняет программу MRJ	33
ВМС США ускорили разработку палубных истребителей F-35	33
ВВС Чили намерены приобрести заправщики KC-135E и ВТС C-130 "Геркулес"	34
Количество реактивных самолетов Cessna может увеличиться в пять раз	34
Глобальное потепление уничтожит авиацию	35
Первый самолет Skycatcher 162, собранный в КНР, совершил пробный полет	35
Pratt & Whitney сократит 1 тыс. сотрудников	35
Будущее Rolls-Royce зависит от продления контракта с Пентагоном	36
Продолжаются испытания Ан-148-100 по третьей категории ИКАО	36
BAE Systems сообщила о разработке системы самодиагностики военной техники	36
JAS-39D "Грипен" ВВС Таиланда выполнил первый полет	37
BAE Systems предложила самолет BAe 146 военным	37
Новый руководитель Boeing	37
США: в самолетах появятся подушки безопасности	38
Saab предложила Индии исходные коды радаров истребителей Gripen	38
Бразильцы перейдут на производство шведских военных самолетов JAS Gripen	38
Дания может купить вертолеты MH-60R	39

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

AIRBUS ОБОШЕЛ BOEING ПО ПРОДАЖАМ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ

Европейский авиастроительный концерн Airbus по итогам 2008 года обошел американский Boeing по объемам продаж гражданских самолетов, сообщает портал Flightglobal. В частности, продажи Airbus в прошлом году составили 40,2 миллиарда долларов, в то время как у Boeing аналогичный показатель достиг лишь 28,3 миллиарда долларов. Лучший, чем у американцев, результат Airbus сумел продемонстрировать благодаря укреплению курса евро в 2008 году на семь процентов по отношению к доллару.

Между тем американский концерн Boeing сумел обогнать европейский холдинг EADS, владеющий Airbus, по объемам продаж самолетов военного назначения. Для Boeing этот показатель составил 27,2 миллиарда долларов, а для EADS — 17,8 миллиарда долларов. Как отмечает издание, показатель продаж военного подразделения Boeing по сравнению с 2007

годом практически не изменился, в то время как аналогичный показатель EADS вырос на 47,2 процента.

Причиной худших, чем у европейцев, результатов Boeing стал не только снизившийся в результате кризиса курс доллара, но и 57-дневная забастовка на предприятиях концерна, прошедшая осенью 2008 года. Из-за забастовки продажи Boeing снизились на 4,3 миллиарда долларов, или 8,2 процента.

В июле 2009 года сообщалось, что европейский концерн Airbus существенно опередил Boeing по количеству заказов. В первой половине текущего года Boeing получил 85 заказов, из которых 84 были отменены. В то же время Airbus получил 32 заказа, из которых были отменены 21.

*источник: LENTA.RU
08.09.09*

AIRBUS УХОДИТ В ОТРЫВ

Глава Европейского аэрокосмического и оборонного концерна (EADS) Луи Галуа считает, что черная полоса для Airbus, как и для всей авиастроительной отрасли, закончилась. В августе европейский авиастроитель получил 125 новых заказов, а первый полет военно-транспортного самолета A400M планируется совершить до конца 2009 года. Однако проблемы еще остаются. В первую очередь это касается вертолетостроения.

В EADS полагают, что после длительного периода спада рынок начинает выздоравливать. "Дна кризиса мы уже достигли, и бизнес снова начинает наращивать обороты", — заявил его глава Луи Галуа в интервью французской газете La Tribune. Впрочем, по мнению главы EADS, судить о том, насколько долгим окажется путь из этого кризиса, можно будет только в будущем году.

За последние восемь месяцев "дочка" EADS, самолетостроительная компания Airbus, значительно опередила своего основного конкурента Boeing по количеству новых заказов. У Airbus этот показатель составил 125 единиц, в то время как у Boeing он снизился до 70 (клиенты компании отозвали предварительные заявки на 91 заказ). Обогнал Airbus своего

американского конкурента и по количеству переданных клиентам лайнеров: за восемь месяцев этого года европейцы добились показателя 320 штук, а Boeing — 307. Взять реванш американцам удалось только по объему продаж — до 1 сентября они продали 161 самолет, а их европейский конкурент — 147.

Впрочем, Луи Галуа признал, что проблемы в концерне еще остаются. Например, у подразделения вертолетов дела идут даже еще хуже, чем год назад. И все же, несмотря на непростые реалии, EADS намерен выполнить намеченные планы выпуска по обоим направлениям. Сдержанный оптимизм проявил шеф EADS по поводу будущего военного транспортника A400M, создание которого идет с трехлетней задержкой. По словам г-на Галуа, есть "все шансы" на то, что свой первый полет A400M сможет совершить в нынешнем году. Проблемы с выпуском этой военно-транспортной машины являются давней головной болью европейцев и представляют для EADS значительные финансовые риски.

*источник: газета RBC Daily
10.09.09*

AIRBUS РАССЧИТЫВАЕТ НА МАЛОБЮДЖЕТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Компания Airbus рассчитывает, что самолет А380 найдет спрос среди малобюджетных азиатских авиакомпаний, сообщает Flight Daily News.

Вице-президент компании Airbus Лоран Роуад в ходе авиасалона Asian Aerospace 2009, который проходит в Гонконге, заявил, что самолет А380 с салоном на 800 пассажиров станет реальностью для малобюджетных авиакомпаний в ближайшие 20 лет. "Я не сомневаюсь, что рынок для таких самолетов в Азии есть", — приводит его слова Flight Daily News.

Airbus уже имеет заказчика, захотевшего получить самолет с пассажирским салоном на 840 кресел. Это авиакомпания Air Austral, которая намеревается

использовать такой самолет для полетов из Европы в страны Индокитая.

По прогнозам компании, на азиатском рынке может быть продано от 50 до 60 % всех самолетов А380. Сегодня эта величина составляет 25 % — 42 самолета из 182 заказано азиатскими авиакомпаниями. Такая оценка базируется на прогнозе роста числа городов-гигантов с ежедневным пассажиропотоком более 10 тыс. пассажиров. Их число в ближайшие 20 лет должно увеличиться с 37 до 82.

источник: AVIAPORT.RU
17.09.09

AIRBUS ЖДЕТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПРОДАЖ КОРПОРАТИВНЫХ САМОЛЕТОВ

Крупнейший мировой производитель гражданских самолетов — французский концерн Airbus SA — ожидает восстановления спроса на корпоративные самолеты по мере ослабления рецессии и увеличения заказов из Китая, сообщает Bloomberg.

Вице-президент Airbus Франсуа Шазель сообщил, что продажи этих машин в следующем году могут достичь уровня 20–30 самолетов. Спрос незначительно может вырасти и во II полугодии текуще-

го года благодаря восстановлению мировой экономики и повышению цен на нефть, что, в свою очередь, поддержит спрос на самолеты на Ближнем Востоке, говорят в Airbus. На долю Ближнего Востока приходится около половины заказов на поставки корпоративных самолетов Airbus.

источник: газета «Коммерсантъ — Украина»
05.09.09

ТУРЦИЯ НАЧАЛА ПОИСК ВРЕМЕННОЙ ЗАМЕНЫ ТРАНСПОРТНИКУ А400М

Правительство Турции анонсировало планы по поиску временной замены военно-транспортным самолетам А400М производства Airbus Military, поставки которых были перенесены с декабря 2009 года до 2013 года из-за технических проблем. Как сообщает Flight Global, Анкара планирует приобрести десять тактических транспортников.

Как уточняет издание, в ближайшее время военное ведомство Турции намерено начать процедуру отбора подходящей машины. В числе кандидатов на эту роль рассматриваются С-295 производства испанской компании CASA и С-27J Spartan итальянской Alenia Aeronautica. В настоящее время турецкая армия, заказавшая десять европейских военно-транспортных самолетов, располагает парком из тринадцати американских машин С-130В и Е, пятидесяти CN-235 и примерно двадцати С-160, отмечает Flight Global. О задержках поставок европейских военно-транспортных самолетов и росте их стоимости стало

известно в начале 2009 года. На данный момент первый полет А400М так и не состоялся, хотя в начале сентября машина была повторно вывезена с территории цеха окончательной сборки Airbus Military в Испании для начала наземных испытаний. В ближайшее время на самолет будут установлены четыре турбовинтовых двигателя TP400-D6 и вспомогательная силовая установка.

Напомним, что поиском временной замены А400М занялись и другие покупатели этого самолета, нуждающиеся в обновлении своих парков военно-транспортной авиации. В частности, по данным британских СМИ, Лондон рассматривает на эту роль гражданские лайнеры ВАе 146, которые обладают важными для военных летными качествами и могут использоваться для транспортировки грузов.

источник: LENTA.RU
14.09.09

НЕМЦЫ ТОЖЕ ПОМОГУТ AIRBUS

Правительство Германии намерено выделить концерну Airbus более одного миллиарда евро на строительство самолета А350.

Ранее с аналогичным заявлением выступили власти Франции и Великобритании. Два главных локомотива европейской экономики, Германия и Франция, тем самым, пишет Reuters, проигнорировали указания ВТО, запрещающие финансовую помощь Airbus как противоречащую законам конкуренции.

У Airbus есть почти 500 заказов от 30 клиентов на самолет А350, производство которого начнется в начале 2010 года, потенциально же рынок самолетов данного вида оценивается в 2500 самолетов. В Германии сборка А350 позволит создать 3000 рабочих мест.

источник: сайт e-tickets.ru
15.09.09

ПЕРВЫЙ ВТС А400М ПОКИНУЛ ЛИНИЮ ОКОНЧАТЕЛЬНОЙ СБОРКИ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ НАЗЕМНЫХ ИСПЫТАНИЙ

Первый военно-транспортный самолет А400М (MSN001) покинул линию окончательной сборки компании "Эрбас милитэри" в Севилье (Испания) для проведения наземных испытаний, сообщает "Флайт интернэшнл".

Самолет был выкатан из ангара на открытую площадку 2 сентября после завершения проверки всех систем, установленных и модифицированных на борту MSN1 в последние месяцы на "Станции 35". Усовершенствование проводилось для повышения готовности самолета к первому полету, который запланирован на конец текущего года.

Испытания, которые в течение двух недель будут проведены на наружной станции ("Станция 30"), включают тестирование топливной системы, аппаратуры связи и навигации.

После завершения испытаний самолет будет оборудован двигателями TP-400D6 компании "Европроп интернэшнл" и вспомогательной силовой установкой. Все четыре двигателя уже собраны, оснащены винтами и ожидают завершения разработки и установки нового программного обеспечения цифровой системы автоматического управления работой FADEC. Двигатели должны быть установлены на самолет на "Станции 38". На текущий момент самолет оснащен макетами силовых установок, которые моделируют вес реальных двигателей и нагрузки на крыло в процессе испытаний.

Реализация проекта создания А400М, ориентировочная стоимость которого составляет 20 млрд евро (около 28 млрд долл.), началась 18 декабря 2001 года. Первый контракт на закупку А400М был подписан в конце мая 2003 года в Бонне. На сегодняшний день девятью странами — участниками программы,

включая Германию, Францию, Испанию, Великобританию, Турцию, Бельгию, Люксембург, ЮАР и Малайзию, заказаны 192 самолета А400М. Церемония выкатки первого образца А400М состоялась 26 июня 2008 года в Севилье.

Планировалось, что первый самолет выполнит первый полет в начале 2008 года и будет поставлен Франции в марте 2009 года. Однако начиная с октября 2007 года сроки подъема А400М в воздух и поставки заказчикам несколько раз переносились по причине неготовности двигателей и системы FADEC для них, а также избыточного веса. Летные испытания двигателя TP400-D6, установленного на переоборудованный ВТС С-130К "Геркулес", начались в конце декабря прошлого года.

В начале января т. г. руководство ЕАДС объявило о намерении начать производство А400М только тогда, когда все системы самолетов будут полностью доработаны, то есть в 2012–2013 гг. Данное заявление поставило программу перед угрозой закрытия. Однако в результате длительных переговоров, проведенных странами — участниками программы, было принято решение о продолжении ее реализации и согласования с ЕАДС обновленного графика производства самолетов и стоимостных показателей.

Концерн ЕАДС, который был удовлетворен данным решением, планирует завершить согласование условий обновленных соглашений с участниками программы разработки А400М до конца текущего года.

*источник: АРМС-ТАСС
08.09.09*

LUFTHANSA ПОЛУЧИТ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ AIRBUS A380 ДО ЛЕТА 2010 Г.

Сборка первого самолета Airbus A380 для авиакомпании Lufthansa (Германия) близка к завершению, сообщает Flight International.

Окончательная сборка самолета MSN038 проводится на заводе в Тулузе (Франция). Пока еще не ясно, каким будет пассажирский салон самолета, но авиакомпания сообщила, что он будет рассчитан примерно на 550 пассажиров. В настоящее время наибольшей пассажиремкостью обладают самолеты А380 авиакомпании Air France, пассажирский салон которых рассчитан на 538 мест.

Lufthansa получит свой первый А380 до лета 2010

г. К этому времени самолет пройдет все летные испытания (во время испытаний он будет носить регистрационный номер F-WWJH). Немецкая авиакомпания намерена поставить первую машину на линию Франкфурт — Нью-Йорк. Правда, среди кандидатов пока еще около двух десятков маршрутов.

Lufthansa заказала 15 самолетов А380 с опционом на пять машин. На всех самолетах будут установлены двигатели Rolls-Royce Trent 900.

*источник: AVIAPORT.RU
08.09.09*

ИРАН ВООРУЖИТ ЛИВАНСКУЮ АРМИЮ ПРОТИВ ИЗРАИЛЬСКИХ САМОЛЕТОВ

Согласно ливанским источникам, Иран предложил ливанской армии поставить ей различное вооружение. Газета "Аль-Ахбар" пишет сегодня, что предложение принято. Как сообщает агентство NRG, предложение было сделано посольством Ирана в Бейруте. Командование ливанской армии выразило заинтересованность прежде всего в средствах ПВО.

В Израиле уже давно опасаются, что современные средства противовоздушной обороны, которые будут поставлены "Хизбалле" или ливанской армии, поставят под удар самолеты израильских ВВС.

*источник: ИА «Курсор»
02.09.09*

AIRBUS ОЖИДАЕТ 2 ТРУДНЫХ ГОДА

Глава Airbus Том Эндерс (Tom Enders) заявил, что европейского производителя самолетов ждут 2 "трудных" года и не исключил дальнейших шагов по сокращению производства в случае такой необходимости, пишет Wall Street Journal.

"Конечно, я не могу исключить того, что мы и дальше будем сокращать производство. Я думаю, впереди нас ждут 2 трудных года", — отметил глава компании в интервью изданию.

Airbus в прошлом году приостановил планы по увеличению производства своих наиболее продаваемых узкофюзеляжных самолетов A320 до 40 штук в месяц, а в феврале этого года компания решила сократить их выпуск с 36 до 34 в месяц начиная с октября 2009 года.

Темпы производства широкофюзеляжных самолетов A330/A340 будут оставлены на нынешнем уровне в 8,5 штуки в месяц, и дальнейшего увеличения их выпуска пока не планируется.

Некоторые аналитики и поставщики сомневаются в обеспечении компанией устойчивых темпов производства из-за нехватки денежных средств у авиакомпаний, которые должны платить за поставляемые им самолеты. В этом случае есть опасность "затоваривания" цехов Airbus и дополнительных затрат производителя на их хранение.

источник: сайт K2Kapital
18.09.09

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АВИАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ США ОБЯЗАЛО АМЕРИКАНСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ЗАМЕНИТЬ ДАТЧИКИ СКОРОСТИ НА ВСЕХ АЭРОБУСАХ A330 И A340

Федеральное авиационное управление (ФАУ) США обязало американские авиакомпании заменить на всех аэробусах A330 и A340 два из трех бортовых датчиков скорости. Как сообщает ИТАР-ТАСС, соответствующее распоряжение обнародовано накануне. По мнению специалистов, работа данных устройств может блокироваться обледенением при полете на большой высоте при низкой температуре.

В общей сложности замена датчиков будет произведена на 43 самолетах. Теперь вместо европейских на них будут устанавливаться американские устройства производства компании Goodrich.

Прежние датчики на самолетах Airbus, известные как "трубка Пито", подозреваются экспертами в том, что именно сбой в их функционировании привели к гибели над Атлантикой 1 июня самолета A330 рейса Рио-де-Жанейро — Париж. Тогда погибли все находившиеся на борту 228 человек. Сбой в работе датчиков скорости на Airbus были отмечены и после этой катастрофы.

источник: ПРАЙМ-ТАСС
04.09.09

ПРОГРАММА ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК НАТО ПОЛУЧИЛА ВТОРОЙ ТРАНСПОРТНИК C-17

Американская корпорация Boeing передала программе стратегических воздушных перевозок НАТО (NATO Strategic Airlift Capability, SAC) второй военнотранспортный самолет C-17 Globemaster III. Как сообщает пресс-служба производителя, церемония состоялась на территории предприятия Boeing в Лонг-Бич в штате Калифорния. Первая из трех заказанных машин американского производства была передана НАТО 14 июля 2009 года и в настоящее время эксплуатируется альянсом. Третий самолет Boeing планирует передать в октябре, таким образом завершив выполнение контракта. Все транспортники будут находиться на авиабазе Папа на территории Венгрии и использоваться в том числе в интересах международного контингента в Афганистане. Напомним, что участниками программы стратегических воздушных перевозок

являются десять государств НАТО — Болгария, Эстония, Венгрия, Литва, Нидерланды, Норвегия, Польша, Румыния, Словения и США. В нее входят Швеция и Финляндия, являющиеся участниками программы альянса "Партнерство ради мира". Закупка самолетов осуществлялась при финансовом участии всех этих стран, которые планируют совместно использовать их в течение 30 лет.

C-17 Globemaster III, считающийся одним из самых дорогих военно-транспортных самолетов в мире, может брать на борт около 78 тонн груза или более 100 человек. Его крейсерская скорость составляет около 830 километров в час.

источник: LENTA.RU
18.09.09

F-22 ПОЛУЧИТ АНТЕННУ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ С ЭЛЕКТРОННЫМ УПРАВЛЕНИЕМ

Компания EMS Technologies получила контракт компании Lockheed Martin, оцениваемый в \$ 3,7 млн. Контракт предусматривает начало разработки компанией EMS Technologies антенного комплекса с управляемой диаграммой направленности для модернизированной многофункциональной системы обмена данными MADL (Multifunction Advanced Data Link)

истребителя F-22. Новая антенна позволит обеспечить обмен данными с истребителем F-35, а сама технология — найти применение в самолетах F-15, F-16, F-18, B-2, E-2 и E-3.

источник: сайт CNews
25.09.09

КОРПОРАЦИЯ BOEING ЗАВЕРШИЛА ПОСТАВКИ ТРАНСПОРТНИКОВ C-17 ВВС КАТАРА

Корпорация Boeing 10 сентября передала второй из двух заказанных военно-транспортных самолетов C-17 Globemaster III Военно-воздушным силам Катара, сообщает пресс-служба производителя. Церемония принятия новой машины прошла на территории предприятия Boeing в Лонг-Бич в штате Калифорния.

Как отмечает источник, оба самолета относятся к авиапарку ВВС Катара, однако они покрашены в такие же цвета, как и гражданские коммерческие машины, принадлежащие правительству этого государства. По словам представителя военного ведомства Катара бригадного генерала Ахмеда Аль-Малики (Ahmed Al-Malki), новые транспортники помогут стране расширить географию участия в гуманитарных и миротворческих операциях, а также ликвидации чрезвычайных катастроф.

Катар стал первым ближневосточным государством, закупившим у США военно-транспортные

самолеты C-17. Соответствующее соглашение о поставках двух машин, оборудования и оказания услуг было подписано 21 июля 2008 года, а первую из них покупатель получил 11 августа 2009 года. Ранее сообщалось, что в перспективе Катар может заказать дополнительные самолеты производства Boeing.

C-17 Globemaster III может транспортировать грузы массой до 78 тонн и развивать скорость до 830 километров в час. Максимальная дальность полета машины при нормальной загрузке в 56 тонн составляет около 4500 километров. В то же время C-17 считаются одними из самых дорогих в своем классе. Стоимость одного из них составляет около 200 миллионов долларов.

источник: LENTA.RU
11.09.09

MITSUBISHI МЕНЯЕТ ПРОГРАММУ MRJ

Компания Mitsubishi Aircraft (Япония) в ходе выставки Asian Aerospace 2009, которая проходит в Гонконге, объявила о появлении в семействе регионального самолета MRJ его "удлиненного варианта", сообщает Flight Daily News.

Кроме того, японская компания сообщила, что приняла решение заменить крыло из композиционных материалов на обычную алюминиевую конструкцию. Доля композиционных материалов в конструкции самолета снизится до 10–15 %. Представители компании объяснили этот шаг стремлением оптимизировать крыло для всех трех вариантов, что на алюминиевой конструкции сделать проще.

Эти изменения были внесены после продолжительных дискуссий с потенциальными заказчиками в Европе и США. Теперь сроки "замораживания" проекта самолета MRJ сдвинуты с третьего квартала 2009 г. на середину 2010 г. Сдвинулась и дата первого полета: вместо четвертого квартала 2011 г. он должен состояться во втором квартале 2012 г. Таким образом, стартовый заказчик самолета, японская авиакомпания

All Nippon Airways, получит свой первый самолет не в четвертом квартале 2013 г., а в первом квартале 2014 г. Вместе с тем компания Mitsubishi планирует увеличить число опытных самолетов с четырех до пяти, что должно сократить сроки летных испытаний и сертификации.

"Удлиненный" вариант рассчитан на перевозку 100 пассажиров. Он дополнит семейство, которое до сегодняшнего дня включало MRJ90 на 92 пассажира и MRJ70, в салоне которого располагалось 78 кресел.

Кроме того, на 38,1 мм увеличилась и высота пассажирского салона, что привело к росту высоты фюзеляжа в целом до 2959 мм. Это должно дать самолету более просторный салон, чем у его конкурентов — Bombardier и Embraer. Одновременно компания увеличила объем заднего багажного отсека и отказалась от переднего багажного отсека.

источник: AVIAPORT.RU
09.09.09

ВМС США УСКОРИЛИ РАЗРАБОТКУ ПАЛУБНЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ F-35

Палубная версия многоцелевого истребителя пятого поколения F-35C Lightning II будет готова к применению на полгода раньше, чем планировалось. Об этом, как сообщает Reuters, заявил в интервью агентству официальный представитель Военно-морского флота США лейтенант Калли Феррари (Callie Ferrari). В частности, по его словам, руководство ВМС изменило планируемую дату готовности самолета к боевому применению на июль — сентябрь 2014 года. Это означает, что ориентировочно в этот период первая эскадрилья, оснащенная новейшими истребителями, сможет участвовать в боевых действиях.

Напомним, что корпорация Lockheed Martin разрабатывает для американской армии и зарубежных

заказчиков три модификации самолетов: F-35A для ВВС, F-35B для Корпуса морской пехоты США, а также F-35C с укороченным взлетом и посадкой, которые должны поступить на вооружение ВМС.

Ранее сообщалось, что подготовку специалистов для эксплуатации и ремонта новых истребителей планируется начать в США летом 2010 года. Основной учебной площадкой для этого станет авиабаза Эггин в штате Флорида, где 1 октября 2009 года будет образовано специализированное учебное крыло F-35.

источник: LENTA.RU
18.09.09

ВВС ЧИЛИ НАМЕРЕНЫ ПРИОБРЕСТИ ЗАПРАВЩИКИ KC-135E И ВТС C-130 "ГЕРКУЛЕС"

ВВС Чили в рамках продолжающейся программы модернизации проводят оценку различных вариантов приобретения двух стратегических самолетов-заправщиков KC-135E, а также двух военно-транспортных C-130 "Геркулес", сообщает "Инфодифенса" со ссылкой на осведомленные источники.

Два KC-135E планируется приобрести в США из числа самолетов, недавно снятых с вооружения. Переговоры о поставке этих самолетов возобновились в прошлом году по причине необходимости организации дозаправки в воздухе истребителей F-16, закупленных в США и Нидерландах. Согласно плану МО Чили, первый из двух KC-135E может быть получен в октябре следующего года. Одновременно ВВС Чили ведут переговоры с несколькими государствами, включая Норвегию, США и Великобританию, о получении двух ВТС C-130 "Геркулес", которые должны пополнить парк из двух уже состоящих на вооружении самолетов этого типа.

Два C-130 были приобретены в 1970-е гг. и в настоящее время проходят ремонт и модернизацию с заменой БРЭО на предприятии национальной компании ENAER (Empresa Nacional de Aeronautica) в Сантьяго.

ВВС Чили реализуют программу закупки двух транспортов-заправщиков уже около 7 лет с момента получения в 2002 году партии из десяти истребителей F-16C/D "блок-50". В настоящее время на вооружении ВВС Чили состоит всего один переоборудованный компанией IAI Bedek самолет-заправщик "Боинг-707". В 2004 году "Боинг" предложил Чили два KC-135E из состава ВВС США, которые пла-

нировалось модернизировать перед поставкой. Однако переговоры были прерваны в начале 2007 года, после того как оценка показала, что стоимость модернизации и поддержки чрезмерно высока по сравнению с оставшимся сроком службы самолетов.

Отказавшись от KC-135E, в августе 2007 года ВВС Чили заключили с ЕАДС-КАСА контракт на проведение модификации и поставку двух самолетов A310-200, включая один для транспортировки высшего руководства страны и второй в версии многоцелевого транспорта-заправщика (MRTT). Однако соглашение стоимостью 104 млн долл. было аннулировано в мае 2008 года по причине возникших у подрядчика проблем. От предложенного варианта закупки двух многоцелевых транспортов-заправщиков A330 ВВС Чили отказались.

В результате для транспортировки руководства Чили ВВС приобрели у португальской компании EuroAtlantic airways — Transportes aereos SA за 58 млн долл. самолет "Боинг-767-300ER", модернизированный перед поставкой. Лайнер был передан заказчику в сентябре 2008 года.

В настоящее время МО Чили также изучает возможность закупки двух ЗРК "Спада-2000 плюс", разработанных европейским консорциумом MBDA. Система вооружена ракетами "Аспид" итальянской компании "Алениа" и РЛС "Жираф-3D" шведской "Сааб".

*источник: АРМС-ТАСС
07.09.09*

КОЛИЧЕСТВО РЕАКТИВНЫХ САМОЛЕТОВ CESSNA МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬСЯ В ПЯТЬ РАЗ

Количество реактивных самолетов Cessna, эксплуатируемых в России, может увеличиться в пять раз в течение ближайших 15–20 лет, сообщил "Авиа-Порту" на завершившейся на прошлой неделе выставке деловой авиации Jet Expo директор по продажам Citation Marketing Division Дэвид Гласснер (David Glassner). По мнению собеседника, в настоящее время российский рынок деловой авиации в большей степени ориентирован на большие самолеты, однако эксперты компании считают, что в ближайшей перспективе ситуация изменится и существенный спрос на российском авиарынке получат и небольшие самолеты. Однако при этом он констатировал спад спроса на бизнес-джеты и малую вероятность восстановления спроса в ближайшее время. "В настоящее время в связи с мировым финансово-экономическим кризисом нет больших надежд на восстановление прежде существовавшего спроса на реактивные самолеты деловой авиации, по крайней мере, в ближайшие год-два", — считает Д. Гласснер.

Комментируя факт, что 8 сентября 2009 года подписан государственный контракт на поставку Санкт-Петербургскому государственному университету Гражданской авиации 12 новых самолетов Cessna-172S и пяти тренажеров для первоначальной подготовки пилотов, собеседник сказал, что поставляемый само-

лет Cessna-172S — отличный самолет для обучения будущих летчиков. До конца этого года в Россию будут поставлены все 12 самолетов Cessna-172S, а также учебные тренажеры.

Д. Гласснер также выразил полную уверенность в том, что поставки самолетов компании Cessna в Россию будут только возрастать. "Самолеты Cessna-172 используются в авиационных академиях, школах, клубах уже десятки лет и считаются самыми распространенными. Модель зарекомендовала себя как надежный и неприхотливый инструмент для обучения. Каждый второй пилот в мире учился летать именно на самолете Cessna. На сегодняшний день десятки тысяч самолетов Cessna используются как для обучения, так и для решения задач авиации общего назначения и коммерческих перевозок на всех континентах. Современные самолеты Cessna, оборудованные по последнему слову авиационной техники, значительно дешевле своих одноклассников, в том числе и российских. Для компании Cessna Aircraft контракт с СПб УГА означает начало серьезной работы на российском рынке, который переходит отныне в разряд приоритетных", — отметил он.

*источник: AVIAPORT.RU
21.09.09*

ГЛОБАЛЬНОЕ ПОТЕПЛЕНИЕ УНИЧТОЖИТ АВИАЦИЮ

Ученые провели ряд математических подсчетов, в результате которых выяснили, что если температура на Земле продолжит расти, то самолеты попросту не смогут подниматься в воздух.

Как напоминает Yoread, аэродинамическая сила, позволяющая самолету взлететь, напрямую зависит от плотности воздуха, а плотность, в свою очередь, — от температуры. Чем выше температура воздуха, тем ниже его плотность и соответственно ниже аэродинамические возможности самолета. При взлете самолет должен набрать скорость, позволяющую оторваться от Земли. При низкой плотности воздуха это будет попросту невозможно. Достигнув на взлетной полосе "точки принятия решения", пилоты вынуждены будут совершать экстренное торможение, так как аэродинамической силы будет недостаточно для поднятия самолета в воздух.

Даже сейчас становится трудно встретить рейс, назначенный, скажем, на обед, когда температура воздуха достигает максимума. Причина тому — глобальное потепление.

Напомним, ранее канадские ученые заявили, что на Солнце активизировался ядерный синтез. Это связывают с предстоящим началом нового цикла звезды. Традиционно солнечный цикл длится 11 лет, при этом происходит сначала взлет, а затем снижение активности Солнца. В результате увеличения активности энергия, вырабатываемая Солнцем, существенно возрастет, а потому в ближайшие несколько лет стоит ожидать глобального потепления.

*источник: ИА «РосБалт»
20.09.09*

ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ SKYCATCHER 162, СОБРАННЫЙ В КНР, СОВЕРШИЛ ПРОБНЫЙ ПОЛЕТ

Первый легкомоторный самолет Cessna Skycatcher 162, собранный на авиастроительном заводе в Шеньяне (северо-восточный Китай), в четверг совершил пробный полет, сообщает пресс-служба Cessna.

"Первый полет самолета прошел успешно, и мы довольны этим успехом модели Skycatcher 162 в рамках нашей программы по запуску этой модели в серийное производство в качестве легкого спортивного самолета", — сказал президент Cessna Джек Пилтон, слова которого цитирует пресс-служба компании. Модель Skycatcher 162 представляет собой легкий двухместный самолет с однокамерным двигателем класса "спорт", который в США относится к легкой категории спортивной авиации, с весом около 1320 фунтов и максимальной скоростью полета не более 120 узлов.

В этой модели применяется система авиационной радиоэлектроники Garmin G300. Текущая информация о полете выводится на один экран (PFD), а обработанная информация отображается на втором резервном экране.

Максимальный вес самолета составляет 599 кг,

максимальная высота полета — 4724 метра, грузоподъемность (полезный груз) — 222 кг, вместимость топливного бака — 91 литр.

Шеньянская авиастроительная компания была выбрана компанией Cessna путем глобального поиска партнера, который мог бы управлять высококачественным производством.

На заводе в Китае производится фюзеляж и собирается двигатель самолета, а система управления и авиационная радиоэлектроника производится в США. После проведения повторных испытаний модель Skycatcher 162 будет доставлена в США, где будет доступна для экспериментальных полетов в частных спортивных школах компании Cessna.

Компания Cessna анонсировала программу Skycatcher в 2007 году и получила с тех пор более чем 1 тыс. заказов. Ожидается, что базовая стоимость этого самолета в США составит \$ 111,5 тыс., а поставки первым заказчикам начнутся в конце этого года.

*источник: сайт «Транспорт сегодня»
20.09.09*

PRATT & WHITNEY СОКРАТИТ 1 ТЫС. СОТРУДНИКОВ

Американский производитель авиационных двигателей компания Pratt & Whitney объявила в понедельник, что сократит 1 тыс. своих сотрудников в штате Коннектикут, переноса основное производство в штат Джорджия и азиатские филиалы. Данный шаг компании предпринят с целью снижения расходов, сообщает Associated Press.

Pratt & Whitney, страдающая от снижения заказов авиапромышленности, имеет штат около 35 тыс. сотрудников, 11 тыс. из них находятся в штате Коннектикут. Представитель компании заявил, что точная цифра сокращенных пока еще не ясна.

Pratt & Whitney — американский производитель авиационных двигателей для гражданской и военной авиации, в настоящий момент является частью корпорации United Technologies. Компания входит в "большую тройку" производителей авиадвигателей вместе с Rolls-Royce и General Electric. Помимо авиадвигателей, Pratt & Whitney производит газотурбинные установки для промышленных целей, двигатели для локомотивов, ракетные двигатели.

*источник: сайт K2Kapital
22.09.09*

БУДУЩЕ ROLLS-ROYCE ЗАВИСИТ ОТ ПРОДЛЕНИЯ КОНТРАКТА С ПЕНТАГОНОМ

Финансовое благополучие британской корпорации Rolls-Royce зависит от решения правительства США о продлении либо прекращении контракта на производство британской корпорацией двигателя для американского истребителя-бомбардировщика пятого поколения F-35.

Прежний контракт на производство двигателей для военного самолета заканчивается 1 октября. По оценкам экспертов, продление контракта с американским правительством, объявившим о сокращении своих военных расходов, могло бы принести Rolls-Royce \$ 50 млрд в ближайшие 20 лет.

Rolls-Royce производит двигатель для F-35 совместно с американской компанией General Electric.

Производство размещено на заводах концерна в Дерби и Бристоле.

Пентагон уже истратил \$ 2,5 млрд на разработку и производство двигателей для новейшего истребителя-бомбардировщика. Предполагалось, что США будут продолжать финансирование производства двигателей, так как изначально Пентагон планировал произвести 4 тысячи F-35. Однако президент Барак Обама заявил, что США сократят финансирование этой программы.

*источник: газета «Газета»
21.09.09*

ПРОДОЛЖАЮТСЯ ИСПЫТАНИЯ АН-148-100 ПО ТРЕТЬЕЙ КАТЕГОРИИ ИКАО

Продолжаются испытательные полеты пассажирского самолета Ан-148-100 на соответствие требованиям III категории ИКАО, то есть практически в условиях отсутствия видимости, сообщил генеральный конструктор АНТК "Антонов" Дмитрий Кива.

Уже проведены соответствующие испытания, и самолет может эксплуатироваться на грунтовых аэродромах, что особенно важно для условий Зауралья и Сибири. Сейчас ведется оформление документации по эксплуатации самолета с грунта. "Программу создания самолета Ан-148 "Антонов" практически выполнил и продолжает испытания на коммерческой основе, без денег государства", — подчеркнул Д. Кива.

Авиакомпания "Авиалинии Антонова" активно помогает разработчику не только с коммерческой точки зрения, но и с точки зрения лучшего понимания требований эксплуатанта. "Сейчас "Антонов" тесно работает с авиакомпанией "Аэросвит" по эксплуатации самолета Ан-148. Разработчик как бы

"изнутри" чувствует требования эксплуатанта", — отметил Д. Кива.

Отвечая на вопрос о транспортном рамповом самолете Ан-148Т по требованиям Индии, Д. Кива сказал, что на такой машине будут устанавливаться модернизированные двигатели, соответствующие увеличенной грузоподъемности самолета. При этом самолет грузоподъемностью 20 т не должен иметь такое же сечение фюзеляжа, как самолет грузоподъемностью 60 т. "Антонов" предлагает сделать сечение грузовой кабины сообразно с размерами перевозимого груза — чуть больше С-130 и Ан-12, так чтобы самолет мог перевозить морские контейнеры. По словам Д. Кивы, "Антонов" имеет свое видение перспективного транспортного самолета, так как фирма много занималась такими машинами.

*источник: AVIAPORT.RU
05.09.09*

BAE SYSTEMS СООБЩИЛА О РАЗРАБОТКЕ СИСТЕМЫ САМОДИАГНОСТИКИ ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ

Британская корпорация BAE Systems работает над созданием новой революционной технологии, которая позволит круглосуточно контролировать исправность военной техники и сделает ее эксплуатацию значительно дешевле. Как сообщает пресс-служба производителя, перспективная разработка получила название "Встроенная система управления состоянием транспортного средства" (Integrated Vehicle Health Management, IVHM).

Как говорить в пресс-релизе, благодаря изобретению BAE Systems можно будет отслеживать неисправности техники еще до того, как они станут причиной более серьезных повреждений. По мнению экспертов корпорации, это позволит Министерству обороны Великобритании ежегодно экономить миллиарды фунтов. Новинка разрабатывается совместно с компаниями Rolls-Royce, Thales, Boeing и учеными Кренфильдского университета. IVHM, по данным разработчиков, будет контролировать двигатели и другие структурные элементы машины с

помощью встроенных сенсоров. При этом для диагностики неисправностей будет использоваться метод математических умозаключений. Данные, полученные в результате автоматической диагностики, будут использоваться техническим персоналом для ремонта и обслуживания.

В настоящее время создание системы находится на начальной стадии, но некоторые ее элементы уже были испытаны на истребителях Tornado, бронемашинах Bulldog и Panther, а также учебных самолетах Hawk. На последних используются акустические сенсоры для диагностики усталостных трещин. Тем не менее, как подчеркивает BAE Systems, в ближайшие 10–15 лет новинка должна получить широкое применение в качестве элементов летательных аппаратов, сухопутной и морской техники.

*источник: LENTA.RU
08.09.09*

JAS-39D "ГРИПЕН" ВВС ТАИЛАНДА ВЫПОЛНИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Первый изготовленный компанией "Сааб" для ВВС Таиланда многоцелевой истребитель JAS-39 "Грипен" выполнил первый полет на предприятии в Линчепинге, сообщает "Флайт глобал". Общая продолжительность полета двухместного JAS-39D под управлением летчика-испытателя "Сааб" составила 80 минут.

Правительство Таиланда объявило о решении приобрести для ВВС страны 12 многоцелевых истребителей JAS-39 "Грипен" в целях замены устаревшего парка самолетов F-5E, а также двух самолетов ДРЛОиУ Сааб-340, оснащенных системой "Эриай", в октябре 2007 года. Общая стоимость проекта вместе со связанным оборудованием и услугами оценивается в 34,4 млрд батов (1,1 млрд долл.). Процедура приобретения была разбита на два этапа.

В соответствии с условиями подписанного с компанией "Сааб" в феврале 2008 года соглашения, на первом этапе ВВС Таиланда получат 6 самолетов JAS-39 "Грипен" (четыре двухместных версии D и два одноместных версии C) вместе с 1 самолетом ДРЛОиУ Сааб-340 "Эриай", 1 самолетом Сааб-340, предназначенным для обучения и транспортировки личного состава, а также системой управления и контроля, которая свяжет самолет ДРЛОиУ с истребителями "Грипен". Соглашение включает материально-техни-

ческое обеспечение, поставку тренажеров, обучение пилотов и технического персонала ВВС Таиланда в Швеции. Швеция также обеспечит присутствие шведских пилотов и техников в Таиланде в период ввода "Грипен" и "Эриай" в эксплуатацию.

Полная стоимость данного соглашения составляет 19 млрд батов (531 млн долл.), которые должны быть выплачены в течение пяти лет – с 2008 по 2012 г.

В ходе второго этапа планировалось поставить оставшиеся 6 истребителей и второй самолет ДРЛОиУ вместе со связанным оборудованием, запасными частями общей стоимостью 14,8 млрд батов (415,5 млн долл.), которые должны быть выплачены с 2013 по 2017 г. Однако, поскольку весной текущего года правительство Таиланда приняло решение сократить объем выделенных на нужды оборонного ведомства страны средств со 171 млрд до 151 млрд батов, ВВС вынуждены были временно отказаться от планов приобретения дополнительных истребителей.

Планируется, что обучение таиландских пилотов в Швеции начнется в 2010 году, а первые 6 истребителей будут поставлены до конца 2011 года.

источник: АРМС-ТАСС
18.09.09

BAE SYSTEMS ПРЕДЛОЖИЛА САМОЛЕТ BAЕ 146 ВОЕННЫМ

Компания BAE Systems (Великобритания) предложила использовать региональный самолет BAe 146 военным, сообщает Flight International. Такое предложение прозвучало на выставке DSEI в Лондоне 8 сентября. Компания заявила, что в военном варианте самолет способен перевозить от 80 до 109 пассажиров или от 11 до 12,5 т груза.

Военный вариант получил обозначение BAe 146-M. От своих гражданских собратьев он отличается дополнительными топливными баками, новой "стеклянной" кабиной экипажа и возможностью производить взлет и посадку по более крутым траекториям. Однако ramпы в хвостовой части фюзеляжа самолета не предусмотрено.

BAE Systems утверждает, что самолет с успехом может применяться для перевозки личного состава, эвакуации раненых, воздушного десантирования, и даже для дозаправки в воздухе других самолетов. Компания рассчитывает, что в условиях ограничений военных бюджетов такое решение может стать вполне рентабельным, ведь пассажирский вариант можно будет купить всего за \$ 2–3 млн, а грузовой – за \$ 5 млн. Это стало возможным, поскольку в последние несколько лет европейские авиакомпании начнут избавляться от самолетов BAe 146-200 и BAe

146-300, хотя большинство этих машин не вылетали и половину ресурса. Стоит отметить, что это не первый случай, когда британская компания пыталась предложить самолет BAe 146 военным. Впервые British Aerospace выдвинула такую идею более 20 лет назад, когда самолет еще строился серийно.

Самолет BAe 146 был разработан компанией Hawker Siddeley в 1973 г., но вскоре был заморожен в связи с нефтяным кризисом. Проект реанимировала в 1978 г. компания British Aerospace. Сертификат типа BAe 146 получил 8 февраля 1983 г. Последние четыре самолета были переданы заказчику в октябре-ноябре 2003 г. Лучшее всего BAe 146 проявили себя на коротких и насыщенных маршрутах. Преимуществами самолета стали широкий салон (6 кресел в ряду с одним проходом) и низкий уровень шума, который позволил использовать самолет в городских аэропортах. Кроме того, BAe 146 стал одним из немногих типов самолетов, которые могут использоваться в Лондонском городском аэропорту, где очень крутая схема захода и короткая полоса.

источник: AVIAPORT.RU
09.09.09

НОВЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ BOEING

Руководить гражданским подразделением Boeing будет глава оборонной "дочки" Джим Олбау, сообщила компания. Нынешний президент и исполнительный директор гражданского подразделения

Скотт Карсон до конца года уйдет в отставку.

источник: газета «Ведомости»
02.09.09

США: В САМОЛЕТАХ ПОЯВЯТСЯ ПОДУШКИ БЕЗОПАСНОСТИ

Несколько лет назад Федеральное авиационное управление США (FAA) приняло решение о целесообразности установить надувные подушки безопасности на всех сиденьях самолетов. Всем перевозчикам было рекомендовано внедрить новинку.

Время почти истекло — 27 октября 2009 года на коммерческих рейсах в США должна появиться эта дополнительная опция безопасности. Вполне вероятно, что, учитывая необязательность рекомендации, некоторые авиакомпании отсрочат выполнение указания, но ненадолго.

Конструкция сидений в современных авиалайнерах выдерживает перегрузки в 16 g (в 16 раз превышающие силу гравитации). Но чтобы сохранить жизнь пассажиров во время аварии, мало удержать кресло на месте, очень важно предотвратить травмы головы, ведущие к потере сознания, — важно, чтобы после аварийного приземления или приводнения пассажир был способен самостоятельно эвакуироваться из лайнера до возможного пожара или поступления дыма. Именно для этого и созданы подушки безопасности в самолете.

С позиции безопасности новость радует, но с экономической точки зрения — не очень. Эксперты предупреждают, что цены на билеты могут подняться, потому что для внедрения новинки в некоторых самолетах

потребуется удалить несколько рядов сидений, а сами подушки отнюдь не дешевы. Кроме того, поскольку система авиационных подушек безопасности довольно сложная, они должны проверяться каждые 4000 часов полета и меняться каждые 14 лет, что также приведет к удорожанию эксплуатации лайнеров.

Некоторые американские авиаперевозчики начали оборудование самолетов подушками на местах 1-го и бизнес-класса, но нет сомнения, что, как и в истории с автомобилями, не пройдет много времени до того момента, как они будут внедрены в мире повсеместно.

Первые прототипы самолетных подушек безопасности появились в 40-х годах прошлого века, а уже через 10 лет несколько их вариантов были запатентованы. Современные версии подушек безопасности предусматривают их установку чаще всего в поясной ремень безопасности. Конструкция должна исключать случайное раскрытие подушки во время резких вертикальных колебаний самолета, вызванных турбулентностью.

*источник: сайт Turizm.ru
11.09.09*

СААВ ПРЕДЛОЖИЛА ИНДИИ ИСХОДНЫЕ КОДЫ РАДАРОВ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ GRIPEN

Шведская компания Saab, участвующая в тендере на поставку самолетов BVC Индии с истребителем Gripen, предложила потенциальному заказчику последнюю модификацию бортовой РЛС вместе с исходными кодами, позволяющими перепрограммировать ее. Об этом, как сообщает Samay Live, заявил журналистам директор индийского представительства Gripen International Эдди де ля Мотте (Eddy de la Motte).

По словам представителя шведской компании, речь идет о бортовой радиолокационной станции второго поколения AESA (Advanced Extended Search Array Radar), которая превосходит по своим возможностям нынешнюю РЛС истребителя Gripen. В случае победы Saab индийцы также получат исходные коды программного обеспечения радара, что сделает их более независимыми от производителя — в таком случае BVC смогут сами перепрограммировать это оборудование в зависимости от своих нужд. Напомним, что Индия объявила тендер на поставку 126

истребителей, оценивающийся примерно в 12 миллиардов долларов, в августе 2007 года. За эту сумму индийцы рассчитывают приобрести 126 новых многоцелевых истребителей, хотя в перспективе их количество может быть доведено до двухсот. Условия будущего соглашения также предполагают реинвестирование в индийскую экономику 50 процентов от общей стоимости сделки.

На данный момент участниками тендера, помимо Saab, остаются американские корпорации Boeing с F/A-18E/F и Lockheed Martin с F-16C/D, европейский концерн EADS с Eurofighter Typhoon, французская компания Dassault с Rafale. Россия представила на конкурс истребитель МиГ-35 корпорации "МиГ". Испытания кандидатов начались 17 августа 2009 года с американских самолетов.

*источник: LENTA.RU
10.09.09*

БРАЗИЛЬЦЫ ПЕРЕЙДУТ НА ПРОИЗВОДСТВО ШВЕДСКИХ ВОЕННЫХ САМОЛЕТОВ JAS GRIPEN

Большая часть шведских многоцелевых военных самолетов JAS Gripen, которые концерн Saab намерен продать Бразилии, будет производиться в латиноамериканской стране. С этой целью Стокгольм передаст ей соответствующие технологии. Информационное агентство France Presse уточняет, что при поддержке шведского правительства производитель военных самолетов концерн Saab предложил Брази-

лии собирать 40 % машин на месте и обеспечить доступ бразильских специалистов к технической документации JAS Gripen. Речь идет о покупке Бразилией 36 военных самолетов марки JAS Gripen, сообщает "Шведское радио".

*источник: газета «Комсомольская правда в
Северной Европе»
21.09.09*

ДАНИЯ МОЖЕТ КУПИТЬ ВЕРТОЛЕТЫ MH-60R

Американская компания Lockheed Martin и датская авиапромышленная компания Terma A/S вчера подписали меморандум о взаимопонимании, связанный с возможной покупкой многоцелевых вертолетов MH-60R из состава ВМФ США, говорится в сообщении Lockheed Martin.

В июне 2009 г. правительство Дании объявило о решении купить новые палубные вертолеты для повышения боеспособности своего флота в северной Атлантике. Вертолет MH-60R был выбран в качестве одного из кандидатов для этой роли.

Lockheed Martin и Terma готовы объединить свои усилия и предоставить датскому правительству "один из наиболее совершенных морских вертолетов", говорится в сообщении. Компании также готовы поддерживать боеготовность вертолетов в течение 30 лет, проводя их техническое обслуживание.

Вертолет MH-60R спроектирован и производится корпорацией Sikorsky Aircraft, оборудование для него поставляют Lockheed Martin. На сегодняшний день ВМС США имеют на вооружении 36 вертолетов этой модели. В июле 2009 г. эскадрилья из 11 вертолетов MH-60R закончила свой первый морской поход в

составе ударной группы авианосца John C. Stennis. Поход проходил в западной части Тихого океана и продолжался шесть месяцев.

ВМС США планируют вооружить вертолетами MH-60R десять эскадрилий. Пока же в составе американского флота действуют четыре эскадрильи этих вертолетов. В ближайшие десять лет флот намерен приобрести 300 вертолетов MH-60R. При этом планы производства предусматривают и постройку вертолетов на экспорт.

Вертолеты MH-60R в ВМС США сменяют вертолеты SH-60B и SH-60F, что является частью плана унификации парка.

Основным назначением вертолета MH-60R является борьба с подводными лодками и надводными кораблями противника. Кроме того, вертолет может выполнять поисково-спасательные операции, перевозить раненых, осуществлять поддержку десантников, выполнять функции ретранслятора и обеспечивать связь.

источник: AVIAPORT.RU
09.09.09

В ШВЕЦИИ СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ИСТРЕБИТЕЛЬ GRIPEM ДЛЯ ВВС ТАИЛАНДА

Первый из шести истребителей Gripen для Военно-воздушных сил Таиланда совершил полет с территории одного из предприятий компании Saab в Швеции. Как сообщает Flight Global, двухместную машину Gripen D пилотировал летчик-испытатель шведского производителя, а сам полет продолжался около 80 минут.

По данным Saab, летчики страны-заказчика начнут подготовку на истребителях Gripen уже в 2010 году. В то же время поставить их Таиланду шведская компания планирует в 2011 году. Это два одноместных самолета Gripen C и четыре двухместных Gripen D.

Как отмечает издание, Таиланд подписал сделку со шведским производителем в 2008 году. Помимо

поставок истребителей, сделка также предусматривала продажу Бангкоку двух пассажирских самолетов Saab 340, один из которых предполагалось использовать для транспортировки грузов и подготовки пилотов. Вместе с тем, как сообщалось в мае 2009 года, от покупки еще шести дополнительных истребителей Gripen таиландские военные пока решили отказаться. Это связано с решением правительства страны о значительном уменьшении расходов на оборону.

источник: LENTA.RU
17.09.09

ТРЕТИЙ ОПЫТНЫЙ ОБРАЗЕЦ КИТАЙСКОГО ARJ21, ЯВЛЯЮЩЕГОСЯ ПРЯМЫМ КОНКУРЕНТОМ "СУПЕРДЖЕТА 100", ПРИСОЕДИНИЛСЯ К ПРОГРАММЕ ЛЕТНЫХ ИСПЫТАНИЙ

Третий летный опытный образец среднемагистрального самолета ARJ21-700, разрабатываемого китайской компанией COMAC (Commercial Aircraft Corporation of China), выполнил 12 сентября в Шанхае первый полет. Он окрашен в традиционные для КНР красные цвета. Как сообщает COMAC, самолет поднялся в воздух в 13:21 по местному времени и мягко приземлился в 14:17 после успешного 56-минутного полета. По словам летчика-испытателя, образец № 103 выполнил все запланированные задачи в ходе испытательного полета.

ARJ21 является прямым конкурентом российского перспективного самолета "Суперджет 100", разрабатываемого компанией "Сухой". Разработчики-конкуренты прилагают усилия для обеспечения опережающего выхода своих изделий на мировой рынок.

Программа создания ARJ21 началась в Китае в 2002 году. Презентация лайнера прошла в декабре

2007 года, а первые летные испытания состоялись в ноябре 2008 года. В октябре того же года на международном авиасалоне в Чжухае было объявлено о продаже 25 ARJ21-700. Он является первым китайским лайнером для внутреннего и международного рынка пассажирских перевозок, созданным в соответствии с мировыми стандартами.

"Суперджет 100" совершил первый полет в мае 2009 года и в настоящее время проходит сертификационные испытания. В программе летных испытаний также участвуют три самолета. Портфель твердых заказов составляет 122 единицы. Первые поставки ожидаются в конце года.

Самолеты-конкуренты соизмеримы по пассажирореместимости и каталожной стоимости.

источник: АРМС-ТАСС
15.09.09

КИТАЙ ПРЕДСТАВИЛ МАКЕТ КРУПНЕЙШЕГО В СТРАНЕ ЛАЙНЕРА

В рамках авиасалона Asian Aerospace International Expo and Congress Китай 8 сентября представил публике макет лайнера C919, который, как ожидается, станет крупнейшим произведенным в стране пассажирским самолетом. Об этом сообщает AFP.

Программу по созданию C919 и других грузовых и пассажирских лайнеров с числом мест более 150 ведет китайская компания AVIC Commercial Aircraft Engine. Дизайн C919 разрабатывает фирма Commercial Aircraft Corporation of China (COMAC).

По данным COMAC, планируется, что новый лайнер сможет перевозить от 168 до 190 пассажиров. Первый полет C919 запланирован на 2014 год, а поставки клиентам, как ожидается, начнутся в 2016 году. В ходе авиасалона также стало известно, что COMAC получила в общей сложности 208 подтвер-

жденных и неподтвержденных заказов на первый полностью китайский пассажирский лайнер ARJ21. Он рассчитан на перевозку 70 человек.

В конце августа текущего года сообщалось, что Китай разработает свой первый реактивный двигатель для пассажирских лайнеров к 2016 году. Их разрабатывает AVIC Commercial Aircraft Engine.

Asian Aerospace International Expo and Congress считается крупнейшим авиасалоном в странах Азии и вторым в мире по влиятельности. Обычно он проходит каждые два года. В 2007 году его участниками стали около 500 компаний. В 2009 году салон состоялся с 8 по 10 сентября.

*источник: LENTA.RU
08.09.09*

СААВ ПРЕДЛОЖИЛА БРАЗИЛИИ ЛУЧШИЕ УСЛОВИЯ В СЛУЧАЕ ПОБЕДЫ GRIPEN В ТЕНДЕРЕ

Швеция в очередной раз изменила условия своего участия в тендере Военно-воздушных сил Бразилии в надежде получить крупный контракт на поставку истребителей. Как пишет издание The Local со ссылкой на руководителя военного ведомства страны, компания Saab предложила бразильцам переместить в их страну 40 % производства Gripen NG. Ранее шведы пообещали потенциальному покупателю полный доступ к технологиям производства истребителей.

Как подчеркивает издание, на совместной с Saab пресс-конференции министр обороны Швеции Хакан Еврелл (Hakan Jevrell) сообщил журналистам, что правительство и компания-производитель "на сто процентов расположены" передать потенциальному заказчику технологии производства боевых самолетов, а каких-либо препятствий для этого нет. Х. Еврелл также отметил, что в дополнение к этому Стокгольм намерен предложить латиноамериканскому государству "очень конкурентную стоимость".

The Local подчеркивает, что самой первой предложением о передаче технологий производства самолетов сделала Франция, продвигающая в тендере истребитель Rafale. Это сделало ее фаворитом конкурса. Но окончательно сформировать свои предложения участники должны до 21 сентября 2009 года.

Помимо французов и шведов участниками тендера являются американцы с истребителями F-18 E/F Super Hornet, также предложившие Бразилии похожие условия. На начальном этапе из него выбыл российский самолет Су-35. Бразильцы планируют закупить 36 боевых самолетов, а в дальнейшем их количество планируется довести до 120 единиц.

Напомним, что ранее сообщалось, что победителем тендера стала Франция, но затем эта информация была официально опровергнута.

*источник: LENTA.RU
18.09.09*

"ЮЖМАШ" ПОСТАВИТ ИФК КОМПЛЕКТ АГРЕГАТОВ ШАССИ К САМОЛЕТУ АН-148

ГП "Производственное объединение "Южный машиностроительный завод им. А. М. Макарова" ("Южмаш") в сентябре т. г. поставит ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК, РФ) один комплект агрегатов шасси к самолету Ан-148.

Оборудование будет поставлено в рамках контракта с российской компанией, заключенного в 2007 году. Контракт предусматривает поставку ИФК 50 комплектов агрегатов шасси к самолету Ан-148 сроком до 2015 года. Ранее "Южмашем" были изготовлены и доставлены заказчику два комплекта агрегатов шасси (в августе 2008 г. и мае 2009 г.).

В августе ГП "ПО "Южмаш" начаты переговоры с корпорацией "ВСМПО-Ависма" о поставке "Южмашу" титановых полуфабрикатов для изготовления агрегатов шасси. Как отмечают в ГП "ПО "Южмаш", агрегаты шасси к Ан-148 производятся предприятием

с 2002 года. Данное оборудование имеет ряд отличительных особенностей.

"Конструкция агрегатов шасси Ан-148 позволяет эксплуатировать самолет на бетонных аэродромах с категориями покрытия А, В, С, D и на подготовленных грунтовых взлетно-посадочных полосах с плотностью грунта не менее 12 кгс/кв. см. Схема сборки агрегатов шасси изменена, для жесткости введено устройство распор, которое обеспечивает устойчивость при посадке. В производстве агрегатов шасси используется до 80 % титана, за счет чего агрегаты шасси стали более легкими, что позволило увеличить грузоподъемность самолета", — отмечают на предприятии.

*источник:
журнал «Транспорт (Украина)»
21.09.09*

ПАРК САМОЛЕТОВ HAWKER BEECHCRAFT В РОССИИ УВЕЛИЧИТСЯ ВДВОЕ ЗА БЛИЖАЙШИЕ 10 ЛЕТ

Парк самолетов производства компании Hawker Beechcraft, эксплуатируемых в России, в ближайшие 10 лет увеличится не менее чем в два раза, полагает представитель компании Hawker Beechcraft в России и СНГ Константин Грек. По оценке компании, в настоящее время в России самолетов производства Hawker Beechcraft, принадлежащих российским клиентам, оформленных под различными регистрациями и флагами, насчитывается более 70 машин.

По словам К. Грека, в ближайшие пару лет ожидаются меньшие темпы продаж самолетов производства Hawker Beechcraft в России, но в дальнейшем темпы закупок должны увеличиться. "Последний год в условиях мирового финансово-экономического

кризиса был тяжелым для всех производителей воздушных судов", — отметил собеседник.

Наиболее популярными на сегодня в России являются две модели производства Hawker Beechcraft — реактивный Hawker 900 на 8 пассажиров и дальностью 5000 км и King Air 350 с дальностью 3000 км. "Их соотношение примерно 70 : 30 в пользу реактивных самолетов", — сказал К. Грек. По его данным, King Air 350 стоит на рынке в стандартной комплектации \$ 6,5 млн, а стоимость Hawker 900 в стандартной базовой комплектации составляет от \$ 15 млн.

источник: AVIAPORT.RU
21.09.09

НОВЫЕ КОНВЕРТОПЛАНЫ ПРИСПОСОБЯТ ДЛЯ СНАБЖЕНИЯ АВИАНОСЦЕВ ВМС США

Военно-морские силы США могут отказаться от военно-транспортных самолетов C-2 Greyhound, используемых для снабжения авианосцев, заменив их на новые конвертопланы V-22 Osprey. Об этом, как сообщает The Navy Times, заявил официальный представитель Пентагона лейтенант Калли Феррари (Callie Ferrari).

По его словам, в настоящее время руководство американского флота рассматривает такую возможность, однако окончательное решение по поводу замены самолетов C-2 на новые конвертопланы пока не принято. В то же время в конструкции V-22 Osprey, как подчеркнул Феррари, изначально не учитывались специфические требования ВМС.

Конвертоплан V-22, разработанный компаниями Bell и Boeing, считается уникальным летательным

аппаратом. Он сочетает свойства вертолета и самолета. Недавно машины начали поступить на вооружение Корпуса морской пехоты США. Поиме грузовой, рассматривается возможность создания поисково-спасательной и противолодочной версий, а также модификации, предназначенной для выполнения задач радиоэлектронной борьбы.

Военно-транспортные самолеты C-2 Greyhound используются военными с 1960-х годов для доставки людей, продовольствия, запчастей и других грузов на палубы находящихся в море авианосцев. В настоящее время парк ВМС США насчитывает около сорока таких машин.

источник: LENTA.RU
21.09.09

УКРАИНА ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О СОЗДАНИИ СП ПО СБОРКЕ САМОЛЕТОВ "АН" В ЛИВИИ

Украина ведет переговоры о создании совместного предприятия по сборке самолетов "Ан" в Ливии. Об этом РБК — Украина сообщил сегодня генеральный конструктор АНТК им. Антонова Дмитрий Кива. Он также сообщил, что до конца текущего года в Ливию будет поставлен еще один самолет Ан-74, собранный на Харьковском авиазаводе. Напомним, что 2 сентября в ходе визита в Ливию украин-

ской правительственной делегации во главе с премьер-министром Юлией Тимошенко была достигнута договоренность о создании центра по сервисному обслуживанию и предпродажной подготовке самолетов "Ан", эксплуатируемых на территории Африки.

источник: ИА «РБК — Украина»
04.09.09

АНТИМОНОПОЛЬНЫЙ КОМИТЕТ УКРАИНЫ РАЗРЕШИЛ КОМПАНИЯМ "МОТОР СИЧ" И "УКРАИНСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ" СОЗДАТЬ КОНСОРЦИУМ

Антимонопольный комитет (АМК) Украины разрешил компаниям "Мотор Сич" (Запорожье) и "Украинский транспортный союз" (Киев) создать консорциум "Газотранспортные системы", сообщает пресс-служба АМК.

"Предоставлено разрешение на согласованные действия в виде создания консорциума "Газотранспортные системы", — отмечается в сообщении. Решение об образовании консорциума принято с целью создания газоперекачивающих агрегатов нового поколения мощностью 6–25 МВт для отечественной газотранспортной системы.

ОАО "Мотор Сич" — один из крупнейших мировых производителей двигателей для авиационной техники, а также промышленных газотурбинных установок. Поставляет продукцию в 106 стран.

В 2008 г. компания "Мотор Сич" получила чистую прибыль в размере 3,843 млн грн (1 долл. — 7,9 грн), увеличив чистый доход на 17 проц., до 2047,314 млн грн, по сравнению с 2007 г.

источник: АРМС-ТАСС
14.09.09

ПЕРВЫЙ ВТС G-222 БУДЕТ ПОСТАВЛЕН В АФГАНИСТАН В НОЯБРЕ

По информации ВВС США, первый военно-транспортный самолет G-222 (американское обозначение C-27A), модернизированный компанией "Алениа Норт Америка", будет поставлен авиационному корпусу Афганской национальной армии (ANAAC) в ноябре текущего года.

Соглашение о восстановлении и модернизации 18 бывших в эксплуатации самолетов G-222 Министерство обороны США заключило с компанией "Алениа Норт Америка", являющейся подразделением "Алениа аэронаутика", в конце сентября 2008 года. Общая стоимость контракта составляет 287 млн долл.

16 поставленных G-222 будут использоваться ВС Афганистана для транспортировки войск и грузов, десантирования, медицинской эвакуации, а также оказания помощи при ликвидации стихийных бедствий, особенно в отдаленных труднодоступных регионах страны, еще 2 — для обеспечения полетов афганского государственного руководства.

В настоящее время на вооружении авиационного корпуса Афганской национальной армии находится 7 модернизированных самолетов, которые эксплуатируются афганскими пилотами и техниками с советского периода. Переход к эксплуатации самолетов C-27A требует проведения переобучения личного состава.

В течение последних трех месяцев 30 пилотов афганских Ан-25/32 были отправлены в Сан-Антонио на годичные курсы английского языка, вслед за которыми они пройдут восьминедельный курс полетов по приборам и получат соответствующий сертификат ИКАО. Вслед за этим 10 американских пилотов проведут курс переподготовки пилотирования C-27A.

Компания "Алениа Норт Америка" является основным подрядчиком проекта и отвечает за управление его реализацией. "Алениа аэронаутика" выполняет работы по восстановлению самолетов на предприятии в Италии. Материально-техническую поддержку ВТС в Афганистане обеспечит американская компания "L-3 Вертекс".

В настоящее время на предприятии "Алениа аэронаутика" в Каподичино в различных стадиях модернизации находятся 9 самолетов G-222. Первый из них совершил первый полет в начале августа текущего года.

Как планируется, поставка всех самолетов должна быть завершена до конца 2011 года.

*источник: АРМС-ТАСС
15.09.09*

КИТАЙ ЗАКАЗАЛ 3 САМОЛЕТА CITATION SOVEREIGN

Администрация гражданской авиации Китая заказала 3 самолета Citation Sovereign для инспекционного центра полетов (China Flight Inspection Center, CFIC), говорится в сообщении производителя самолетов Cessna (США). Инспекционный центр уже эксплуатирует восемь самолетов Citation Sovereign. Эти самолеты используются для калибровки взлетно-посадочных полос всех аэропортов Китая, включая аэропорты Гонконга и Макао, расположенные на

высотах до 5000 м. Самолеты планируется поставить в Китай к концу 2010 г. Подписание контракта должно состояться в конце 2009 г.

В настоящее время в Китае эксплуатируются более 20 самолетов Citation Sovereign. С конца 2004 г. заказчикам поставлено более 250 самолетов этого типа.

*источник: AVIAPORT.RU
10.09.09*

ВВС США СЭКОНОМЯТ НА МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ C-130

Американские военные предложили отказаться от программы модернизации военно-транспортных самолетов C-130 по программе AMP (Avionics Modernization Program) из соображений экономии. Об этом, как сообщает Defense News, заявил начальник штаба ВВС США генерал Нортон Шварц (Norton Schwartz). По его словам, программу могут заменить на менее дорогостоящую альтернативу.

Шварц, в частности, сообщил, что соответствующее предложение ВВС было направлено в офис министра обороны США (The Office of the Secretary of Defense). По словам генерала, оно в значительной мере носит экономический характер, а альтернативная программа, которая может прийти на смену AMP, станет не всеобъемлющей, а будет предусматривать модернизацию отдельных элементов авионики. В настоящее время основным подрядчиком программы Avionics Modernization Program является компания Boeing. В том случае если военные примут окончательное решение заменить ее на альтернативную, оборонным ведомством США

будет объявлен соответствующий тендер, в котором корпорации придется соперничать с конкурентами — Lockheed Martin и BAE Systems.

Как подчеркивает Defense News, стоимость модернизации одного военно-транспортного самолета C-130 по программе AMP составляет около 9 миллионов долларов. Ранее, согласно сообщениям СМИ, Boeing намеревалась снизить ее до 7 миллионов долларов, поскольку на этом настаивали американские военные.

Напомним, что по программе AMP планировалось модернизировать около 200 самолетов первой линии ВВС и национальной гвардии США. Машины, в частности, должны были получить новое оборудование пилотской кабины, включающее индикаторы на жидкокристаллических дисплеях и очки ночного видения, что облегчит пилотирование самолета в сложных погодных условиях и в темное время суток.

*источник: LENTA.RU
16.09.09*

ИСПЫТАНИЯ В БАНГАЛОРЕ

Летные испытания трех представленных Lockheed Martin в рамках тендера на поставку 126 средних многоцелевых боевых (MMRCA) истребителей F-16 начались 7 сентября в Бангалоре.

Все три F-16, которые находятся на вооружении ВВС ОАЭ и размещаются на авиабазе в Дубае, прибыли в Бангалор 2 сентября с двухдневным опозданием из-за погодных условий. Этап подготовки к полетам, в ходе которого истребители выполнили несколько часовых полетов, прошел 3–5 сентября на аэродроме предприятия компании HAL. Испытания проводятся на базе Центра испытаний авиационной техники ASTE (Aircraft and Systems Testing Establishment), размещенного в Бангалоре рядом с HAL.

Авиабаза Бангалор была выбрана местом проведения оценки самолетов во влажных климатических условиях. На следующей неделе планируется прове-

сти проверку истребителей в жарких условиях пустыни в Жайсалмере и в холодных горных — в Лехе.

Состоящие на вооружении ВВС ОАЭ самолеты F-16 "блок-60" относятся к поколению "4++" и являются самой современной на текущий момент версией F-16. Самолеты оборудованы РЛС с активной фазированной антенной решеткой с электронным сканированием.

В случае победы Lockheed Martin намерена поставить ВВС Индии усовершенствованную версию самолета, получившую обозначение F-16IN "Супер Вайпер", которая будет нести 8000 кг боевой нагрузки, включая высокоточные и ядерные боеприпасы.

источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
17.09.09

КИТАЙ ЗАКЛЮЧИЛ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ 60 УТС К-8 "КАРАКОРУМ"

Компания "Хунду авиэйшн индастри групп" подписала контракт с неназванным государством из региона Азии на продажу 60 реактивных УТС К-8 "Каракорум", сообщает "Джейнс дифенс индастри".

В заявлении компании сказано, что контракт был подписан двумя сторонами и Китайской национальной аэрокосмической импортно-экспортной корпорацией (CATIC) 6 сентября в штаб-квартире "Хунду". Контракт, стоимость которого "Хунду" не разглашает, будет реализован в три этапа. На первом этапе планируется поставка партии из 12 самолетов. Вторая фаза предусматривает передачу заказчику технологий, оборудования и инструментов. В ходе третьей фазы в рамках лицензионного соглашения будут изготовлены 48 самолетов. Контракт будет реализован в течение 28 месяцев.

Список стран азиатского региона, которые сотрудничают с Китаем в сфере ВТС и, по имеющейся информации, интересуются закупкой К-8, включает Индонезию, которая ищет замену для устаревших Mk.53 "Хоук" и OV-10F "Бронко", эксплуатация которых прекращена, а также Иран, намеревающийся приобрести от 48 до 60 легких ударных/учебно-тренировочных самолетов, которые должны прийти на смену американским F-4 и F-5. Самолеты необходимы иранским ВВС для подготовки пилотов истребителей Су-27. Кроме того, Пакистан, который принял участие в начальных этапах разработки К-8, намерен приобрести дополнительное количество самолетов данного типа. Пакистанские ВВС уже заказали 39 К-8 в рамках двух контрактов, заключенных ранее. По имеющейся информации, новые самолеты должны заменить УТС Т-37 и китайские FT-5.

Несколько сотен JL-8 (китайское обозначение К-8) находится на вооружении ВВС и ВМС НОАК, а также ВВС иностранных государств. Самым крупным заказчиком самолетов вне Китая являются ВВС Египта, которые в конце 1990-х гг. подписали контракт стоимостью 345 млн долл. на поставку 80 УТС К-8. Соглашение, подобно контракту, объявленному 8 сентября, предусматривало изготовление первой партии из 10 самолетов на предприятии "Хунду" в

Китае. Затем местная компания AOI (Arab Organization for Industrialization) собрала две партии по 15 и 10 К-8 из поставленных комплектов, после чего изготовила 45 самолетов, которые на 90 % состояли из национальных компонентов. Китай также экспортировал УТС К-8 в Гану, Судан, Намибию, Замбию, Зимбабве, Мьянму, Шри-Ланку и другие страны.

К-8 "Каракорум" представляет собой 4,3-тонный двухместный реактивный УТС. В 1990-х гг. самолет был совместно разработан авиастроительными компаниями Китая и Пакистана (по китайской версии, Пакистан осуществлял финансирование) и выпускается корпорацией "Хунду". Первый полет самолета состоялся в 1990 году.

К-8 способен без дозаправки находиться в воздухе около 3 часов, его максимальная дальность полета составляет 2100 км. Самолет может оснащаться американскими, китайскими или украинскими двигателями, катапультируемыми креслами "Мартин-Бейкер". Первоначально Китай собирался использовать только двигатели из США, однако введенные в 1989 году американской администрацией санкции, включавшие запрет на поставку двигателей, вынудили Китай спроектировать собственную силовую установку WS-11. В период разработки проекта национального двигателя самолеты оборудовались силовыми установками АИ-25ТЛК украинского производства.

Стандартный К-8 оснащен пятью точками подвески вооружений, способен развивать крейсерскую скорость 800 км/ч. Он может нести 23-мм пушку на точке подвески под фюзеляжем и 500 кг бомб, управляемых и неуправляемых ракет на четырех подкрыльевых пилонах. Это дает возможность использования самолета в борьбе с противником, не обладающим развитой системой ПВО. "Каракорум" оснащен минимальным комплектом БРЭО, поскольку основной задачей УТС является начальная подготовка летчиков пилотированию реактивного самолета.

источник: АРМС-ТАСС
16.09.09

ОБЗОР ПРЕССЫ

Виктор Христенко: "В авиастроении непреодолимых проблем нет"	45
Чудеса российской экономики: секретный русский истребитель теперь собирают уволенные "конструкторы" ижевских автомобилей	47
Эмалированные самолеты	48
Оптимисты из ОАК	49
Продавцы самолетов с обочины	50
Казанский вертолетный завод готовится к торжествам в честь 100-летия со дня рождения Миля	52
К большому "Боингу" — особое отношение	53
По прогнозам Airbus, в ближайшие 20 лет спрос на самолеты составит 25 000 единиц техники	54
Хэппи бренд	55
США просчитались с российским оружием	56
9 миллиардов за "авиационную столицу"	56
Двигатель Superjet попал под арест	57
Алешин пересел с авто на авиа	58
Ставка на УМПО	59
Уно моменто	60
Предполетная подготовка клиента	61
Ту-204: самолет-инвалид	64
Украина модернизирует военно-воздушные силы Ирака	65
МАКСимальный минимум	66
"МиГ" влетел в рубль и пять копеечек	67
Воздушная тарелка	67
В недрах "оборонки" канули 6,5 млрд рублей	68
Казанские вертолетостроители набирают обороты	69
Тайна с "МиГами" раскрылась в один миг	70
Российская промышленность: роль машиностроения в выходе России из кризиса	71
Ющенко посетил АНТК им. Антонова	72
Airbus проигрывает воздушный бой	73
Беспилотники: сто лет в воздухе	74
"Сатурн" в двигателестроении сегодня может все	78

и другие материалы

ОБЗОР ПРЕССЫ

за сентябрь 2009 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ВИКТОР ХРИСТЕНКО: "В АВИАСТРОЕНИИ НЕПРЕОДОЛИМЫХ ПРОБЛЕМ НЕТ"

Россия должна вернуться в число лидирующих авиастроительных держав мира.

Верховный главнокомандующий, президент России Дмитрий Медведев на встрече с лидерами парламентских партий в Красной Поляне в Сочи в августе сделал важное заявление: нужно менять структуру экономики, сырьевая экономика — это тупик, нужна модернизация. "Наша экономика основана на извлечении огромного количества природных ископаемых и их последующей продаже на экспорт. Кризис нас поставил в такие условия, в которых мы должны принять решение по изменению структуры экономики, иначе у нашей экономики нет будущего", — подчеркнул президент.

Министр промышленности и торговли РФ Виктор Христенко в этот же день в РИА "Новости" на пресс-конференции говорил о новых подходах к развитию одной из ведущих отраслей экономики — самолетостроения. Министр акцентировал внимание на инновационной модернизации отрасли и ориентации на ВТС с зарубежными странами, в которой 50-процентную долю занимает авиационная техника.

ДОЛЖЕН ЗАРАБОТАТЬ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ

К 2015 году поставлена задача достижения 5-процентной доли глобального мирового рынка продаж магистральных и тяжелых региональных самолетов, а к 2025 году эта доля должна превысить 10 процентов. Общее финансирование самолетостроения из федерального бюджета выросло с 2004 года в 20 раз! "На авиастроение в этом году уже истрчено около 80 млрд руб. Но, даже учитывая дополнительные антикризисные меры, это беспрецедентно много, это

гигантская цифра", — констатирует министр промышленности и торговли Виктор Христенко.

"В настоящий момент продление горизонта планирования на очередные пять лет представляется вполне осмысленным и достижимым. Нет критических проблем, которые непреодолимы. Уверен, что будущий год, несмотря на все сложности посткризисного бюджетного процесса, не нанесет урона авиастроительной отрасли", — отмечает Виктор Христенко.

По оценке Виктора Христенко, 2009 год для отрасли положителен и позитивен. По отношению к показателям прошлого года отмечается рост количества самолетов, вертолетов, произведенных двигателейных установок, которые будут поставлены на рынок. Производство самолетов в стране увеличивается. В вертолетостроении за три года загрузка мощностей увеличилась на 85 %, производительность труда в этой подотрасли выросла в два с половиной раза. В прошлом году было поставлено на рынок 169 вертолетов, а в этом году будет превышен порог 200 машин. В вертолетостроении, как и в самолетостроении, еще предстоит работа над серьезными прорывными проектами.

В авиастроении в целом создано три крупных проекта, связанных с консолидацией, — Объединенная авиастроительная корпорация, Объединенная двигателестроительная корпорация и корпорация "Вертолеты России". "Это структуры холдингового типа, они полностью вбирают в себя все основные ведущие активы авиастроительной отрасли. Структурное преобразование их находится на завершающем этапе. Поставлена задача консолидировать производственные, научные и технологические активы на новых продуктах, на производство которых надо выйти в кратчайшее время, чтобы занять конкурентоспособную позицию", — поделился своим мнением глава Минпромторга.

НАДО БОРОТЬСЯ ЗА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК

Ситуация на российском рынке авиаперевозчиков сегодня такова, что две трети рынка авиаперевозок занимают иностранные воздушные суда. "Эксплуатируется 300 иностранных судов, ввезенных на территорию России. А новых отечественных машин, которые поставлены за российский период производства и эксплуатируются на внутреннем рынке, всего 60, это Ил-96 и Ту-204. А ведь они по своей топливной эффективности сопоставимы с теми самолетами, которые привозятся из-за рубежа", — привел неутешительную статистику Виктор Христенко.

Минпромторг планирует значимо повысить производство двигателей на российских площадках. Например, для российского вертолетостроения поставки отечественных двигателей должны достичь 70 %, а сегодня — только 10. "Нужно сохранить до 90 % объема поставок отечественных двигателей для российских самолетов, несмотря на существенно расширяющийся сегмент самолетостроения России", — убежден министр.

Ренессанс ожидается не только в отечественном авиадвигателестроении. Виктор Христенко особо остановился на теме приобретения отечественных самолетов авиакомпаниями. Наши авиакомпании должны переходить на российские самолеты. Сегодня выработан разнообразный инструментарий по формам поддержки самолетостроения. "Видов субсидий, работающих в целом по промышленности, более двадцати, и существенная их часть касается самолетостроения и продвижения продукции на рынок. Но многие из субсидий не работают. Чтобы ими воспользоваться, надо иметь нормально функционирующий бизнес — надежный баланс, надежную историю взаимоотношения с банками и т. д.", — пояснил глава Минпромторга.

ПРИОРИТЕТ — СОЗДАНИЕ НОВЫХ ОБРАЗЦОВ

"Госфинансирование сегодня направляется преимущественно не на текущее производство, а на создание новых образцов, новых продуктов, — подчеркнул принципиальную позицию министр. — Те 7–10 лет, которые требуются для создания новой продукции, — это риски, которые может взять на себя только государство".

В 2009 году уже произошло много знаковых событий в российском самолетостроении. В решаю-

щей стадии сертификации и подготовки к серийному производству находится проект среднемагистрального пассажирского лайнера "Сухой Суперджет 100", развернута полноценная структура проектирования по проекту МС-21. Объединенная авиастроительная корпорация вышла на серийный выпуск Ан-148 и приступила к сборке первого лайнера Ту-204. Начинается работа над созданием перспективного скоростного вертолета.

По прогнозам EADS, российскому рынку авиаперевозок в ближайшие два десятка лет потребуется более 600 новых и экономичных авиалайнеров. Отечественные специалисты прогнозируют потребность внутреннего рынка к 2020 году почти в три раза больше — называется цифра 1 тыс. 600 самолетов для гражданского флота.

Еще один актуальный аспект — эксперты прогнозируют расширение зоны используемого воздушного пространства до 20 км. Стратосферный уровень — это единственный выход разгрузить воздушное пространство. Высотные пассажирские авиалайнеры пока могут создавать только в России. Этот научный задел имеет ЭМЗ им. В. М. Мясищева. Возможность осуществлять высотные полеты заложена в проекте семейства пассажирских самолетов М-60.

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

В России существуют авиационные проекты, не имеющие аналогов в мире, — это тяжеловесы Ан-124-100 "Руслан" и самолеты-амфибии Бе-200, которыми активно интересуются европейцы.

"Для авиастроения очень важен фактор международного сотрудничества. В военно-техническом сотрудничестве авиапром дает половину всех доходов, получаемых от ВТС. География этого бизнеса достаточно устойчива. На авиасалоне "МАКС" в этом году были представлены все крупнейшие производители авиатехники. И для России МАКС — это не шоу ради шоу, а демонстрация выбранного направления на углубление международного сотрудничества, которое является непреложным условием развития российского авиастроения", — резюмировал Виктор Христенко.

Глава Минпромторга также добавил, что рассчитывать только на внутренние силы в авиастроении нельзя, ведь нужно покрывать существенные риски, находить источники развития: "Только тогда можно завоевать лидирующие позиции в авиационной сфере. Международная кооперация — это не только расширение рынков, но и разделение рисков, объединение партнеров для достижения цели. Россия развивает международное сотрудничество по самым разным направлениям: от простых сделок по поставкам до сложных — по разделению рисков в совместных международных проектах".

Андрей МИХАЙЛОВ

источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
09.09.09

ГАЗЕТА О МОТОРАХ И ЛЮДЯХ

ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

Учредитель и издатель —
ОАО "Пермский моторный завод"
г. Пермь, Комсомольский пр-т, 93
тел.: +7 (342) 245-05-24, факс: (342) 245-13-20

Главный редактор Комаровский В. И.
Телефон: +7 (342) 240-94-62, п/я 717 в канцелярии ПМЗ
E-mail: wladko@jetmotors.perm.ru
Web-сайт: <http://pmz.ru/gazeta>

ЧУДЕСА РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ: СЕКРЕТНЫЙ РУССКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ ТЕПЕРЬ СОБИРАЮТ УВОЛЕННЫЕ "КОНСТРУКТОРЫ" ИЖЕВСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

Странная ситуация сложилась на заводе, производящем российский истребитель пятого поколения ПАК ФА. На ответственную авиасборку экстренно брошены рабочие с обанкроченных ижевских заводов — еще недавно они занимались чем угодно, только не авиапромом. Инициатором кадровых рокировок называют заводскую администрацию.

Как передает корреспондент "Нового региона", не исключено, что создание суперсекретного ПАК ФА и лайнера "Суперджет 100" теперь будут курировать мастера ижевского ООО "Регион-строй". Тем временем грандиозное увольнение 3 тыс. человек ожидается на другом градообразующем предприятии Комсомольска-на-Амуре — Амурском судостроительном заводе. Факт прибытия в Комсомольск-на-Амуре на авиационное производственное объединение КНААПО четырнадцати станочников из Ижевска вызвал неоднозначную реакцию среди "гагаринцев", привыкших за последние годы к массовому высвобождению с предприятия собственного персонала. "Замена комсомольчан иногородними специалистами проходит на фоне других тревожных тенденций, отражающих многомесячную борьбу трудового коллектива КНААПО за свои права", — говорится в статье "Ижевский эксперимент на КНААПО", размещенной на городском портале kmslife.ru.

Таким образом, колоссальную ответственность перед страной, которую взял на себя производитель ПАК ФА и "Суперджет 100" КНААПО на авиасалоне "МАКС-2009", уже скоро ощутят на себе приезжие фрезеровщики и токари-расточники. К примеру, согласно последнему приказу гендиректора авиаобъединения Александра Пекарша, трудовым "мигрантам" из Ижевска (скорее всего, это сокращенные рабочие обанкроченных удмуртских заводов) предстоит производить авиатехнические детали по 11 часов в сутки при 6-дневной рабочей неделе, под непосредственным руководством уполномоченного представителя-мастера от ижевского ООО "Регион-строй". При этом ответственность за порчу оборудования или изготовление некачественных авиадеталей возложена на действующих начальников цехов КНААПО.

Тем временем заводская администрация в своей новой кадровой политике ничего странного не видит. По мнению г-на Пекарша, такой график работы обусловлен резко растущим "портфелем твердых заказов" и увеличением на КНААПО оборонных контрактов. По убеждению топ-менеджеров АХК "Сухой", только таким образом можно реализовать данные государства и частным авиакомпаниям обещания.

В свою очередь заводской профком выразил недоумение столь радикальными кадровыми нововведениями — обустройство, социально-бытовая адаптация иногородних рабочих потребует дополнительных расходов, причем в условиях сдерживания роста зарплат и премиальных выплат работникам самого КНААПО. Оригинальная рокировка с "выпущенными" из Ижевска токарями и впрямь непонятна, передает корреспондент "Нового региона". Известно, что в ближайшее время с другого градообразующего предприятия Комсомольска-на-Амуре — Амурского судостроительного завода — могут сократить порядка 3 тыс. человек. Таким образом, возможную нехватку кадров на КНААПО можно было бы компенсировать за счет уволенных горожан, но тогда зачем были трудоустроены приезжие специалисты — неясно. Неудивительно, что местные специалисты не могут понять подобного неуважения к своему опыту. К тому же, приказ "О прибытии специалистов" от 20 августа этого года предписывает начальникам цехов КНААПО организовать обучение ижевских станочников прямо на рабочих местах.

"Совершенно ясно, что именно таким образом руководству легче сбросить с плеч долгие некоторые прежние социальные обязательства, — говорит лидер профкома КНААПО Анатолий Бондаренко. — Ведь положения коллективного договора на наемных спецов не распространяются, уровень гарантий ограничен индивидуальными контрактами. Все завоевания в пользу рабочих авиапрома при таком "импорте работников" фактически аннулируются. Кроме того, это приглашение со стороны демонстрирует жесткую позицию работодателя: незаменимых работников, мол, не бывает. А такой "сантиментальный нюанс", как "истребление" собственной цеховой элиты Комсомольска, уже давно никого не трогает".

Немало вопросов вызывает также начисленная, но не выплаченная июльская премия. Руководство КНААПО решило ее "рассчитать и зарезервировать". Как воспринимать эти виртуальные вознаграждения — в цехах пока не знают. Однако сейчас прокуратура Хабаровского края рассматривает просьбу профсоюза обязать администрацию завода соблюдать условия коллективного договора и отменить незаконно введенные в действие положения. Тем временем в комсомольской прессе и на телевидении информация о реальной ситуации на КНААПО в полном объеме подается только с позиции заводских управленцев, а мнение профсоюзных лидеров и простых заводчан дозируется и вырывается из контекста. Сейчас две противоборствующие стороны готовятся к очередному раунду переговоров, который должен состояться через месяц.

источник: ИА «Новый регион»
08.09.09

ЭМАЛИРОВАННЫЕ САМОЛЕТЫ

Свойства зубного покрытия помогут создать легкие и прочные покрытия для летательных аппаратов.

Способность эмали защищать ткань зуба на протяжении долгих лет поражает специалистов. Толщина этой защитной оболочки на различных участках зуба составляет от 0,01 до 3,5 мм. Однако, несмотря на кажущуюся хрупкость внешнего слоя, твердость эмали достигает 397,6 кг/кв. мм, таким образом, она лишь немного уступает алмазу. Причины такой нетипичной для тканей человеческого организма прочности решил выяснить профессор Херэл Чей из Тель-Авивского университета.

Совместно со своими коллегами из Университета Вашингтона ученый исследовал несколько сот извлеченных зубов, применяя к ним различные способы воздействия — от термического до механического. Кроме того, Чей детально изучил молекулярную структуру эмали, на основании чего смог сделать заключение о процессах, происходящих как во внешнем, так и в глубинных ее слоях.

"Понимание чрезвычайно сложной структуры зубной эмали открывает не только новые перспективы в медицине, но и подсказывает многообещающие решения для проектировщиков сверхпрочных корпусов самолетов и космических челноков, — говорит профессор Чей. — Наши зубы состоят из чрезвычайно сложного материала, который экстраординарным способом реагирует на высокие уровни внешнего давления. Поверхность зуба оценивает оказываемое на нее в процессе жевания и чистки давление. И если воздействие превышает допустимый порог чувствительности, что бывает в случае удара или другой травмы, на поверхности зуба возникает сеть микротрещин, которая помогает равномерно распределить напряжение, оказываемое на один участок эмали, по всей площади зуба. Эти микротрещины как своеобразные каналы поглощают давление, рассеивая силу удара. Тем самым давление на эмаль уменьшается и зуб остается целым. Однако это еще не все. Эмаль также обладает способностью к самозалечиванию — сеть трещин в скором времени после негативного воздействия заполняется новыми частичками эмали и микротрещины исчезают".

Такая способность эмали, по мнению исследователя, должна быть взята на вооружение производителями сверхпрочных материалов, продукция из которых подвергается агрессивному воздействию. И в первую очередь в скорейшей разработке материки, идентичной зубной эмали, по прогнозам ученого, будут заинтересованы инженеры летательных аппаратов. В авиационной промышленности и ракетостроении давно используются сложно структурированные материалы, которые препятствуют распаду защитного слоя при агрессивном воздействии. Например, корпус самолета производится из перемежающихся слоев стеклянных и углеродистых волокон, сцепленных ломкой матрицей. Однако линейная структура

материала не спасает от разрывов — корпус не успевает "отыграть" сверхвысокое давление и распределить его по общей поверхности, из-за чего в месте удара возникает трещина.

В зубах же волокна располагаются "волнами", что позволяет амортизировать удар, и вместо одного глубокого повреждения возникает мелкая сетка трещин, не препятствующая функционированию зуба и не портящая его внешний вид. Способность материала производить микротрещины в ответ на перегрузки, а потом залечивать их делает самолеты практически неуязвимыми и значительно продлит срок эксплуатации. Например, попадая в зону турбулентности, пилот может не опасаться повреждения обшивки — она не только распределит нагрузку равномерно по всему корпусу, но и сама залатает образовавшиеся трещины непосредственно в ходе полета. Для того чтобы самолет смог самостоятельно чинить обшивку, один из ее слоев должен находиться в жидком состоянии. Как только на поверхности самолета появятся микротрещины, небольшие порции вещества начнут поступать в поврежденные участки и, вступая в контакт с воздухом, застывать, закрывая повреждение. Кроме того, в отличие от однородных слоев в корпусах космических кораблей и самолетов, слои эмали различаются по своей толщине — от самого тонкого в наиболее защищенных областях до уплотненных в местах максимальной травматизации. Такое же распределение оболочки позволит укрепить только "слабые места", не перегружая при этом весь космический корабль лишними слоями обшивки. Таким образом, профессор Чей, будучи проектировщиком летательных аппаратов, полагает, что, если инженеры будут использовать в самолето- и ракетостроении волнистую структуру эмали зуба, механизм образования микротрещин и способность к самозалечиванию, на выходе получатся более легкие и прочные летательные аппараты.

Однако пока новые сведения о сверхпрочном материале рассматриваются инженерами, стоматологами уже взяли открытие в оборот и создают новые ультрапрочные защитные покрытия, препятствующие "износу" зубов. Дело в том, что обнаруженная способность эмали к самозалечиванию протекает крайне медленно. Стоматологи же, зная основные механизмы регенерации эмали, могут значительно ускорить данные процессы в искусственных аналогах эмали и получить покрытия, восстанавливающиеся в течение дня после травмы. "Дальнейшее изучение свойств эмали позволит создавать "умные" материалы с огромным потенциалом, которые могут быть использованы как в медицине, так и в промышленных и научных сферах", — утверждает автор исследования.

Екатерина ЛЮЛЬЧАК

*источник: газета RBC Daily
08.09.09*

ОПТИМИСТЫ ИЗ ОАК

Несмотря на кризис, ОАК надеется на 13%-ный рост выручки в этом году благодаря росту заказов. В сегменте гражданской авиации за год они удвоились, в военной — выросли в 3,5 раза.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) планирует получить по итогам 2009 г. консолидированную выручку в 119,2 млрд руб. Это на 13,2 % больше, чем в 2008 г., говорится в проспекте допэмиссии акций ОАК. "Планируется увеличение объемов производства гражданской авиатехники по сравнению с предыдущими годами, что обусловлено сохраняющимися потребностями авиакомпаний в новых самолетах и наличием твердых заказов", — указывается в документе. На сайте ОАК раскрывается, что в 2009 г. у компании есть заказы на 22 гражданских самолета, тогда как год назад было меньше 10.

Вдобавок в 2009 г. выросли и военные заказы: 70 боевых самолетов (в 2008 г. было около 20), говорит представитель ОАК Константин Лантратов, не снижаются и экспортные поставки военной техники — около 50 единиц. Правда, краткосрочный производственный план по выпуску гражданской техники все равно изменен, замечает Лантратов: в 2009–2012 гг. ОАК выпустит 196 лайнеров, тогда как ранее планировалось 405. Больше всего ОАК надеется на региональные самолеты — Ан-148 и Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100), их планируется выпустить 118 единиц. Дальше идут среднемагистральные Ту-204/214 (58) и дальнемагистральные Ил-96 (9), говорит Лантратов.

Долгосрочные прогнозы ОАК оставила без изменений. К 2025 г. уровень продаж ОАК составит 250–300 гражданских самолетов в год, военных — 100–110, транспортных — 40–60. К тому моменту кризис кончится, объясняет Лантратов. А в 2008–2027 гг. потребности мирового рынка в магистральных самолетах составят около 27 000 единиц (каталожной стоимостью около \$ 2,8 трлн), в самолетах региональной авиации — 6800 единиц, прогнозирует ОАК. Только странам СНГ в этот период потребуется до 1000 воз-

душных судов (каталожная стоимость — \$ 70 млрд). Потребности мирового рынка истребительной авиации в 2009–2015 гг. оцениваются в 950 самолетов. Стратегией развития ОАК предусмотрено, что к 2025 г. компания займет 10 % мирового рынка гражданской авиации, сохранив долю в военной на уровне 12–15 %.

Чтобы мечты ОАК сбылись, нужна помощь государства, признает компания. Кредитный портфель ОАК (с учетом "МиГа" и Казанского авиазавода) составляет 150 млрд руб., из них 64,4 млрд руб. — плохие, необеспеченные долги, отмечает Лантратов. В этом году государство выделило финансирование для проекта SSJ100 в 5,8 млрд руб. и выкупило акции ОАК на 6,3 млрд руб., напоминает он. Еще 6 млрд руб. через допэмиссию ОАК получит в 2010 г. Также правительство дало 15 млрд руб. "МиГу" для погашения долгов, столько же пойдет в госзаказ по линии ВВС. А в проекте бюджета на 2010 г. заложено 22 млрд руб. на развитие гражданской авиатехники в рамках ФЦП.

Но столь оптимистичный прогноз ОАК по выручке на 2009 г. все равно "внушает недоверие", признается аналитик "Ингосстрах инвестиций" Евгений Шаго. Как минимум еще пять лет львиную долю выручки ОАК будет давать военная техника, считает он. В секторе гражданской техники вся надежда на новый среднемагистральный лайнер (МС-21, выход на рынок запланировал после 2015 г.), а SSJ100 не даст больших объемов продаж, полагает Шаго.

BOEING ТОЖЕ ВЕРИТ В ЛУЧШЕЕ

Потребность мирового авиарынка в гражданских самолетах в 2009–2028 гг. составит 29 000 самолетов стоимостью \$ 3,2 трлн, в том числе России и стран Центральной Азии (все республики бывшего СССР, за исключением прибалтийских) — 1570 единиц, считает Boeing.

Анастасия ДАГАЕВА

*источник: газета «Ведомости»
16.09.09*



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

"МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "САЛЮТ"

ФГУП "ММПП "САЛЮТ" — крупнейшее российское специализированное предприятие по изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей АЛ-31Ф (для самолетов семейства "Су") и АЛ-55, по ремонту АЛ-21Ф (для Су-22) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), изготовлению узлов и деталей для Д-436 (модификаций для Бе-200, Ту-334, Ан-74ТК-200 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42) и энергетических установок ГТЭ-25У.

WWW.SALUT.RU

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:
105118, г. Москва, пр-т Буденного, д. 16
тел.: (495) 369-81-19, факс: (495) 365-40-06
e-mail: info@salut.ru

ПРОДАВЦЫ САМОЛЕТОВ С ОБОЧИНЫ

Многие образцы российского оружия вполне конкурентоспособны. Но торговать не умеем. Причина проста: оружие делают заводы, а торгуют государственные посредники. А они свою маржу от продаж имеют, даже получая за сложнейшую технику какой-то непонятный бартер.

Недавний доклад исследовательской службы конгресса США о мировом рынке вооружений вызвал в России скандал. Согласно этому документу, в 2008 году Россия опустилась со второго на третье место в списке крупнейших мировых экспортеров оружия, уступив не только США, но и Италии, а стоимость контрактов, заключенных РФ, уменьшилась в три раза по сравнению с 2007 годом (с \$ 10,8 млрд до \$ 3,5 млрд). В докладе отмечается, что основные партнеры России, Китай и Индия, пытаются переориентироваться на западных партнеров, а российские экспортеры — на рынки стран Латинской Америки, прежде всего на Венесуэлу. Но масштабы латиноамериканского рынка оружия невелики, и России еще предстоит там закрепиться.

Российские оборонщики докладом возмутились: по официальным данным, наш экспорт вооружений, наоборот, вырос с \$ 7,7 млрд до \$ 8,35 млрд. Прозвучали и слова о сомнительных источниках информации, которыми пользуются американцы, и о политических целях Вашингтона — представить Россию в негативном свете, подорвать доверие к ней партнеров. Политическая составляющая в оружейных сделках и комментариях к ним есть всегда, а точные суммы на самом деле известны только участникам сделок. Однако ситуация с российским военным экспортом явно ухудшается. Так, буквально через сутки после опубликования американского доклада стало известно, что Бразилия заключила соглашение с Францией о закупке легких истребителей Rafale. Несколько лет бразильцы вели переговоры о покупке самолетов такого типа с американцами (они предлагали F-18 и F-16), шведами (Gripen), европейским концерном EADS (Turbofan) и с Россией (МиГ-35). Сколько сказано было нашими чиновниками от обороны по поводу того, что победа МиГ-35 не вызывает сомнений! Ведь самолет-то лучший в мире! И вот провал.

Очень возможно, что МиГ-35 в своем классе действительно лучший в мире, во всяком случае, он вряд ли хуже "француза". А что дешевле — это уж точно. Так в чем же причина решения Бразилии? Да все просто. Бразильцы с самого начала (а странный "конкурс" по истребителям тянется несколько лет) не скрывали, что им прежде всего нужны технологии. Сначала американцы согласились передать им технологии производства F-18, затем шведы. Но французы сделали бразильцам предложение, от которого те просто не смогли отказаться. Мало того что они организуют в

Бразилии производство истребителей, они еще поставят четыре дизель-электрические подводные лодки французского проекта, помогут изготовить атомную подлодку, построят завод по производству вертолетов, к тому же обязались купить военно-транспортные самолеты KC-390 бразильской компании Embraer.

А как вели себя все эти годы российские экспортеры? Сначала они ничтоже сумняшеся предложили бразильцам Су-35. Но позвольте, бразильцам нужен легкий истребитель, а Су-35 тяжелый! Понятно, что Бразилия отвергла российское предложение. Затем упорно талдычили о неизбежной победе МиГ-35. А вот о том, что Москва предлагала Бразилии передать технологии да еще сулила закупить что-нибудь бразильского производства — об этом ничего не известно. Зато тогда, в 2005-м, в прессу проникли слухи о том, что Россия якобы пообещала Embraer победу в тендере "Аэрофлота" на поставку региональных самолетов. А вот то, что тогдашний воронежский губернатор Владимир Кулаков отправил Владимиру Путину телеграмму с просьбой помешать закупке самолетов фирмы Embraer, СМИ узнали (бразильские самолеты — конкуренты Ан-148, производимых в Воронеже). Понятно, что шансы наших производителей прорваться на бразильский рынок резко уменьшились, хотя комментарии в российских СМИ были эмоциональные: мол виновата "нестабильная обстановка в Бразилии" и, конечно, происки конкурентов. Иными словами, к бразильскому тендеру Россия отнеслась несерьезно, предложить партнеру ничего не смогла, да еще продемонстрировала несогласованность интересов и действий чиновников.

Скоро еще один тендер на легкие истребители — индийский, в нем тоже участвуют МиГ-35 и те же конкуренты, что и в Бразилии. Будем надеяться на успех, однако отношения с Индией, нашим самым старым и надежным партнером, в последние годы сильно испортились. "Адмирала Горшкова" индийцы не хотят покупать почти вчетверо дороже, чем планировалось изначально. А он действительно стоит столько, сколько просит российский "Севмаш". Вопрос: кто ж это заключал такой безумный контракт, что теперь и исполнить его нельзя, и отказать крупнейшему покупателю нашего оружия невозможно?

А те же, кто уже в этом году сорвал продажу Индии ракет класса "воздух — воздух", половина которых оказалась бракованными. Те же самые люди (или их коллеги), которые продали было Алжиру истребители МиГ-29 с контрафактными деталями неизвестного происхождения. Алжир, тоже не последний покупатель российского оружия, самолеты со скандалом вернул. Наша пресса тогда писала, что, мол, из-за политического давления на Алжир со стороны США и Франции. А когда самолеты вернулись в Россию, некие чиновники пошли под суд: детали и вправду оказались контрафактными. Эти же неизвестные деятели сорвали контракт с Индией по модернизации

морских самолетов Ил-38, с Китаем — на поставку партии транспортников Ил-76. Выяснилось, что их давно не производят. А когда заключали контракт, этого не знали? Сейчас наша оборонка уповает в основном на контракты с Венесуэлой: Каракас в ближайшие годы планирует израсходовать на закупки оружия и боевой техники более \$ 30 млрд. Уго Чавес вроде бы намеревается купить у России подлодки, боевые катера, танки, вертолеты и зенитные комплексы. Однако на венесуэльском рынке с Россией серьезно конкурируют Китай и Иран, а экономические трудности, скорее всего, не позволят заключить столь масштабные контракты.

К тому же верить Чавесу трудно: он уже говорил о закупке наших подлодок, а потом сам же свои слова дезавуировал. Рассказывал и о готовности купить танки Т-90, потом опровергал. А потом опять обещал... По крайней мере, категоричные заявления о том, что Каракас купит у России такое-то оружие на такую-то сумму, выглядят не более серьезными, чем недавние уверения в том, что для Бразилии МиГ-35 нет альтернативы. А еще ранее — о неизбежности победы в турецком тендере отечественных вертолетов Ка-52 "Эрдоган" (победили американцы).

Вообще российско-венесуэльские связи — точная копия отношений между СССР и его союзниками: советское оружие в большинстве случаев не продавалось, а дарилось в обмен на политическую лояльность. Уго Чавес поступает точно так же, как лидеры "стран, идущих по некапиталистическому пути", прошедших времен: он обменял обещания поставок оружия на признание Абхазии и Южной Осетии. На приобретение оружия Венесуэла получит российские кредиты, возврат которых довольно сомнителен: на фоне резкого падения цен на нефть Венесуэла уже задолжала иностранным компаниям от \$ 10 млрд до \$ 15 млрд. Скорее всего, деньги, которые Россия даст Венесуэле, будут списаны, как мы списали десятки миллиардов Сирии, Ираку, Ливии, Кубе. Поэтому венесуэльские контракты относятся не к экспорту вооружений, а к политике чистой воды.

Самое обидное, что многие образцы российского оружия вполне конкурентоспособны. Но торговать не умеем. Причина проста: оружие делают заводы, а торгуют госпосредники. Они свою маржу от продаж имеют, даже получая за сложнейшую технику какой-то непонятный бартер.

Все покупатели российского оружия, в особенности Индия, жалуются на несвоевременность поставок и низкое качество изготовления. А как поставки могут осуществляться в срок, а качество быть высоким, если деньги до производителей доходят очень нескоро и в недостаточном количестве?

Пять лет назад некоторые эксперты утверждали, что предприятия, изготавливающие вооружение на экспорт, получают всего 5 % доходов. Так ли это — неизвестно, как и то, изменилось ли что-нибудь за прошедшие годы. Но дальневосточные военные судостроители бастуют, утверждают, что корабли для ВМФ они строят, а денег не получают. Улан-удэнские самолето- и вертолетостроители (они, кстати, производят очень активно экспортируемый вертолет Ми-171) жалуются, что с конца 80-х оборудование завода не обновляется и через три-четыре года окончательно изнашивается. Никаких позитивных сдвигов в торговле оружием в последние годы не наблюдается, невзирая на создание вертикально интегрированных госструк-

тур типа "Рособоронэкспорта" и "Ростехнологий". Наоборот, ситуация продолжает ухудшаться. А что мешает торговле оружием? Да ничего.

Если оборонка сама (под жестким контролем государства, конечно) будет продавать свои изделия, без лишних, причем ленивых и неумелых посредников, заводы задышат.

А ведь это сохранение технологий, необходимых совсем не только в ВПК, а во всех секторах экономики. Но, похоже, как раз благополучие посредников и беспокоит самые верхи больше всего.

Дальше будет хуже. Насыщение армий НАТО истребителями пятого поколения (F-35) выбросит на рынки сотни дешевых самолетов, стоящих на вооружении сейчас. То же самое касается современных американских, немецких, английских и французских танков. На подходе и принципиально новые модели стрелкового оружия (к примеру, израильский "Тавор", новая комбинированная южнокорейская винтовка), и артиллерия со стволами из сверхлегких сплавов — в США их уже принимают на вооружение.

Цены на оружие нынешних поколений упадут в разы, а у нас, к несчастью, оборонка производит технику, разработанную еще в советские времена. Лет через пять она вообще не будет нужна более или менее приличным странам. Тогда России останется лишь продавать вооружения "странам-изгоем".

Времени на исправление ситуации почти не осталось: заводы изношены, специалисты разбредаются кто куда. Дело даже не в том, что Россия перестанет экспортировать вооружения, хотя это тоже нужно, а в том, что его не смогут производить — будет не на чем и некому. Так получилось, что высокие технологии и возможность производить качественную продукцию в нашей стране существует почти исключительно в оборонке — таково советское наследие. То, что технологии ВПК очень мало внедряются в гражданские сектора экономики, связано с системой, когда госструктуры не проявляют в этом никакой заинтересованности, а частный бизнес не может работать с оборонкой напрямую. Но окончательная потеря высоких технологий — это впадение в отсталость без надежды оттуда выбраться, это путь на мировую обочину.

Евгений ТРИФОНОВ

источник: сайт «Газета.Ru»
15.09.09



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Клуб авиастроителей регулярно публикует на своем web-сайте полнотекстовые электронные версии каждого номера Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Прочитать материалы нужного вам номера Бюллетеня можно в Интернете по адресу:
WWW.AS-CLUB.RU/BULL

КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД ГОТОВИТСЯ К ТОРЖЕСТВАМ В ЧЕСТЬ 100- ЛЕТΙΑ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ МИЛЯ

22 ноября 2009 года исполняется 100 лет со дня рождения выдающегося человека, доктора технических наук, разработчика легендарных вертолетов Михаила Милия.

Правительство Республики Татарстан в целях повышения статуса технических и инженерных профессий, развития научного и технического потенциала предприятий и организаций авиационной промышленности и для активизации инновационной деятельности поддержало инициативу Казанского вертолетного завода об организации республиканских празднований в честь 100-летия со дня рождения конструктора.

В июле 2009 года по распоряжению премьер-министра Республики Татарстан Рустама Минниханова был создан оргкомитет по подготовке и проведению юбилейных мероприятий под председательством первого заместителя премьер-министра РТ Бориса Павлова.

Одним из многочисленных пунктов в плане юбилейных мероприятий была организация экскурсии для старшеклассников. С 14 по 17 сентября прошли экскурсии на Казанском вертолетном заводе для учащихся школ Казани. Ребята смогли познакомиться с историей создания КВЗ, узнать подробности жизни и работы Михаила Милия, увидеть воочию и узнать историю создания легендарных вертолетов Ми-1, Ми-4, Ми-14 и Ми-8, сообщили в пресс-службе предприятия.

Ученики старших классов школ-гимназий №№ 5, 8, 10, 14, 37, лицей № 26, школ №№ 33, 36, 54, 60, 62, 77, 112, 115, 117, 119, 122, 134, 168 – в общей сложности почти 200 старшеклассников – посетили за 4 дня Казанский вертолетный завод. Подобные мероприятия призваны стимулировать интерес у подрастающего поколения к техническим дисциплинам и науке, увеличивать ценность интеллектуальной деятельности, наглядно доказывать, что настоящий талант и упорная работа способны не только получить мировое признание, но оставить потенциал для работы многих поколений.

Во время экскурсии представители Казанского вертолетного завода рассказали школьникам о жизни и творческих успехах Михаила Милия. Поведали о том, как Михаил Леонтьевич Миль реализовывал разные таланты своей личности за годы своей трудовой деятельности, открывая себя не только как ученого-конструктора, но и как авторитетного лидера и талантливого организатора. Именно благодаря Михаилу Милию в СССР была создана целая школа вертолетостроения, благодаря чему Россия в настоящий момент занимает прочные позиции в вертолетостроении и постоянно расширяет круг покупателей и поклонников винтокрылой техники марки "Ми".

До конца ноября 2009 года запланирована серия мероприятий, посвященных 100-летию со дня рожде-

ния М. Милия. В течение сентября и октября пройдет республиканский конкурс детских рисунков "Вертолетные фантазии", состоятся экскурсии и открытые классные часы для учеников школ Казани.

С 16 октября по 26 ноября пройдет открытая фотовыставка, посвященная жизни и деятельности Михаила Милия и вертолетам марки "Ми" в КГТУ им. Туполева и торговых центрах "Тандем" и "Парк-Хауз". Под патронажем КГТУ им. Туполева с 1 сентября по 22 ноября пройдет молодежный конкурс научно-технических работ авиационного профиля, посвященный 100-летию М. Милия, финальные проекты которого будут претендовать на получение государственных грантов.

Казанский вертолетный завод 24 октября откроет республиканский конкурс профессионального мастерства среди молодежи авиационных предприятий для выбора лучшего молодого специалиста и рабочего.

26 октября состоится прилет на вертолете Ми-17 из Москвы в Казань председателя и участников российского оргкомитета празднования 100-летия М. Милия – народного артиста РФ Леонида Якубовича, директора МВЗ им. Милия М. Короткевича, генерального конструктора МВЗ им. Милия А. Самусенко.

25 ноября состоится митинг и торжественное открытие мемориального знака в Кировском районе в честь присвоения имени Михаила Милия бывшей улице Мало-Московская. 26 ноября в ТЦ "Корстон" откроется научно-практическая конференция "Наследие Милия устремлено в будущее", которая соберет всех представителей авиационной промышленности, ученых, конструкторов, разработчиков, производителей и эксплуатантов вертолетной техники.

Напомним, ОАО "Казанский вертолетный завод" – производитель вертолетов семейства Ми-8, Ми-17, "Ансат". Надежные российские вертолеты, изготовленные в Казани, уже накопили 50 миллионов летных часов по всему миру. Свыше 12 тыс. вертолетов Ми-4, Ми-8, Ми-14, Ми-17, "Ансат" и их модификаций поставлено почти в 100 стран. Завод участвует в создании вертолета Ми-38, отвечая за постройку опытных прототипов и организацию серийного производства. Осуществляет полный цикл создания вертолетной техники от разработки и серийного выпуска до послепродажного сопровождения, обучения персонала и проведения ремонта. Система качества производства, сертифицированная в соответствии со стандартами ISO 9001, гарантирует должный контроль выпускаемой и ремонтируемой техники. Высокая надежность, неприхотливость, безопасность и простота в обслуживании – основные качества казанских вертолетов.

источник: ИА «Татар-информ»
17.09.09

К БОЛЬШОМУ "БОИНГУ" — ОСОБОЕ ОТНОШЕНИЕ

Введены новые таможенные льготы для авиации.

Премьер Владимир Путин на прошлой неделе обнулil импортные пошлины на грузовые самолеты максимальной взлетной массой свыше 370 тонн. Критериям, сформулированным в соответствующем постановлении правительства, отвечает одно-единственное семейство самолетов в мире — это Boeing 747. В России подобные грузовые машины использует только одна компания — AirBridge Cargo, входящая в группу "Волга-Днепр". Эта группа приветствовала правительственное решение, отметив, что оно носит "продуманный и стимулирующий характер". Конкуренты, наоборот, считают, что отмена пошлин на один тип самолетов при сохранении таможенных сборов с других нарушает правила честной конкуренции.

Освободить от импортных пошлин большие грузовые самолеты, аналоги которых не выпускаются в России, правительству рекомендовала комиссия по защитным мерам во внешней торговле под председательством первого вице-премьера Виктора Зубкова. В пятницу пресс-служба правительства распространила постановление № 738, подписанное премьером 14 сентября. В нем подтверждаются ранее принятые решения об обнулении пошлин на пассажирские самолеты вместимостью менее 50 и более 300 кресел, а также вводится аналогичная льгота в отношении "самолетов гражданских грузовых, не оснащенных грузовой рампой, с максимальной взлетной массой более 370 000 кг". Льгота имеет экспериментальный характер: она вступает в силу через месяц после публикации постановления, а будет действовать всего девять месяцев. Однако, согласно сложившейся практике, по истечении срока подобные изъятия из таможенного тарифа утверждаются окончательно.

Из всех выпускаемых в мире грузовых самолетов только американские Boeing 747 удовлетворяют всем требованиям постановления № 738. Взлетная масса разных моделей этого семейства составляет от 378 до 442 тонн, а рампа на них не предусмотрена. В России парк таких "грузовиков" имеет только компания AirBridge Cargo, развивающая проект регулярных перевозок из Европы в Азию, через российскую территорию. С компанией Boeing у нее подписан контракт еще на восемь подобных машин, которые начнут прибывать в Россию со следующего года. Сергей Шкляник, старший вице-президент группы компаний "Волга-Днепр", прокомментировал правительственное постановление так: "Компания приветствует избирательный подход в таможенной политике, т. к. он носит продуманный стимулирующий характер, позволит российским авиакомпаниям снизить издержки при приобретении наиболее конкурентных западных самолетов, аналоги которых не производит российская авиационная промышленность".

"Мы с оптимизмом смотрим на шаги нашего правительства в сторону отмены таможенных пошлин", — сказала вчера газете "Время новостей" Наталия Руса-

кова, руководитель PR-службы авиакомпании "Аэрофлот-Карго", которая занимается грузоперевозками на том же европейско-азиатском направлении, что и AirBridge, только использует меньшие по размеру самолеты MD-11. "Но мы удивлены тем, что отмена не касается всех типов грузовых самолетов, — добавила г-жа Русакова. — Считаю, что избирательное освобождение от пошлин создает отдельным авиаперевозчикам конкурентные преимущества, причем не только в плане издержек, но и с точки зрения доступа к рынку".

Например, "Аэрофлот-Карго" эксплуатирует свои MD-11 за пределами России, формально не ввозя их на таможенную территорию России. Это лишает его права совершать рейсы между российскими аэропортами. В новых условиях AirBridge сможет "поставить" свой лайнер на внутренние рейсы беспошлинно, а "Аэрофлоту-Карго" или другой компании, которая бы захотела проделать это с воздушным судном западного производства, придется заплатить 20-процентную пошлину. Новое правительственное постановление содержит обязательные для подобных документов элементы протекционизма. Например, импортные рамповые самолеты взлетной массой свыше 370 тонн, согласно ему, не освобождены от 20-процентной пошлины. Очевидно, имеется в виду, что они не должны составлять конкуренцию отечественной машине этого класса — Ан-124, которую выпускали в СССР до начала 1990-х годов, а теперь собираются вернуть в серийное производство как российско-украинский совместный проект.

Правда, импортных аналогов на гражданском рынке у него и так практически нет. Существует, правда, очень специальная рамповая машина Boeing 747 Large Cargo Freighter (LCF). Она спроектирована для перевозки секций самолета Boeing 787 Dreamliner ("Лайнер мечты") с одного авиазавода на другой. Поэтому LCF еще называют Dreamlifter ("Перевозчик мечты"). Компания Boeing делает такие грузовики только для себя. Для любой другой компании обладать таким — несбыточная мечта.

Михаил КУКУШКИН

источник: газета «Время новостей»
21.09.09



**ОФИЦИАЛЬНЫЙ WEB-САЙТ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ:
WWW.AS-CLUB.RU**

ПО ПРОГНОЗАМ AIRBUS, В БЛИЖАЙШИЕ 20 ЛЕТ СПРОС НА САМОЛЕТЫ СОСТАВИТ 25 000 ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ

Согласно последнему прогнозу развития мировой индустрии воздушных перевозок, представленному компанией Airbus, около 25 000 новых пассажирских и грузовых самолетов общей стоимостью 3,1 триллиона долларов потребуются авиаперевозчикам в период с 2009 по 2028 год.

Прежде всего будет расти спрос на экономичную и экологичную технику, которая поможет справиться с ростом пассажиропотока, ценовой конкуренции, а также растущими потребностями в замене самолетов с низкой топливной эффективностью. Кроме того, в условиях растущего спроса на авиаперевозки и перегруженности аэропортов возрастет спрос на самолеты большой вместимости всех категорий. Ожидается, что спад пассажиропотока на 2 % в 2009 году сменится приростом в 4,6 % к 2010 году.

Согласно прогнозу, в ближайшие 20 лет пассажиропоток будет расти в среднем на 4,7 % в год или же удвоится в ближайшие 15 лет. В связи с этим авиакомпаниям потребуется около 24 100 новых пассажирских самолетов стоимостью около 2,9 триллиона долларов. За этот период авиакомпаниям нужно будет заменить около 10 000 единиц устаревшей техники. Таким образом, к 2028 году авиакомпании мира удвоят парк пассажирских самолетов вместимостью от 100 кресел с более 14 000 лайнеров, эксплуатируемых сейчас, до более 28 000 единиц.

Объем мировых грузовых перевозок (в тонно-километрах) будет расти еще быстрее, с темпом 5,2 % в год. Это потребует поставки около 3440 грузовых самолетов, более 850 из которых составят новые лайнеры общей стоимостью 210 млрд долларов. Оставшуюся часть составят грузовые самолеты, переоборудованные из пассажирских.

"Авиация является стабильно растущей отраслью и одной из жизненно важных составляющих развития всей мировой экономики. Мы намерены занимать лидирующие позиции в применении новейших и самых передовых технологий в авиационном бизнесе, уделяя при этом особое внимание экологическим аспектам", — отметил Джон Лихи (John Leahy), исполнительный коммерческий директор Airbus.

Наибольший спрос на пассажирские самолеты придется на Азиатско-Тихоокеанский регион (31 %). Второе место по объему спроса займет Европа (25 %), третье — Северная Америка (23 %). Кроме того, ожидается высокий спрос на пассажирские авиаперевозки и со стороны развивающихся рынков.

Airbus отмечает, что рост пассажиропотока, увеличение частот, необходимость сокращения издержек, а также усиливающееся влияние экологических факторов будут способствовать спросу на самолеты большой вместимости. Так, например, в 2007 году в США из-за задержек, вызванных перегруженностью

аэропортов, авиакомпании израсходовали 740 млн галлонов топлива, что было бы достаточно для совершения 32 000 рейсов из Лондона в Нью-Йорк. Кроме того, самолеты большой вместимости позволили бы значительно сократить выбросы углекислого газа в атмосферу. В последние 10 лет самолеты увеличились в размере в среднем на 3 %, и Airbus прогнозирует, что к 2028 году самолеты будут больше своих сегодняшних аналогов в среднем на 26 %.

По прогнозу Airbus, потребность в пассажирских самолетах вместимостью более 400 кресел, таких как A380, оценивается в 1700 единиц на сумму 571 млрд долларов, что составит 19 % от общей стоимости всех прогнозируемых к поставке новых грузовых и пассажирских самолетов, или 7 % от общего числа поставленных лайнеров. Среди них около 1318 лайнеров потребуется для выполнения рейсов между самыми крупными и динамично развивающимися транспортными узлами. Все это приведет к еще большей концентрации авиаперевозок. Airbus полагает, что более 50 % самолетов большой вместимости будет эксплуатироваться в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Потребность в широкофюзеляжных самолетах вместимостью от 250 до 400 кресел продолжит расти. В ближайшие 20 лет ожидается поставка около 6250 новых пассажирских и грузовых самолетов этой категории на сумму 1300 млрд долларов, что составит около 42 % от общей стоимости всех прогнозируемых к поставке лайнеров, или 25 % от общего числа поставленных самолетов. При этом будет поставлено 4240 самолетов вместимостью от 250 до 300 мест и 2010 лайнеров вместимостью от 350 до 400 мест. Эту категорию лайнеров представляют семейства A330 и A340, а начиная с 2013 года новейший лайнер A350XWB также сможет удовлетворять потребности рынка в широкофюзеляжных самолетах разных категорий. Что касается рынка узкофюзеляжных самолетов, то в ближайшие 20 лет ожидается поставка около 17 000 новых самолетов, что составит 68 % от общего числа поставленных лайнеров. Поставки таких самолетов оцениваются в 1200 млрд долларов, что соответствует 39 % от общей стоимости всех поставленных лайнеров.

Подготовленный Airbus прогноз подробно анализирует развитие мирового спроса на перевозки, охватывая около 300 разных пассажирских и грузовых транспортных маршрутов, а также ожидаемые изменения в самолетных парках около 750 пассажирских и 190 грузовых авиакомпаний на предстоящее двадцатилетие. Прогноз анализирует потребности рынка в самолетах разных категорий: от небольших региональных самолетов до лайнеров большой вместимости, таких как A380.

*источник: компания Airbus
17.09.09*

ХЭППИ БРЕНД

Торговую марку "Пермские моторы" купит ПМЗ всего за 300 тыс. руб.

Пермский моторный завод, на базе которого "Оборонпром" создает ОАО "НПО "Пермские моторы", обзаведется еще и одноименным брендом. Торговую марку "Пермские моторы" завод планирует выкупить у Пермского моторостроительного комплекса по балансовой цене в 300 тыс. руб. Миноритарии ОАО "Пермские моторы", некогда головного общества пермского холдинга, считают разумной продажу бренда ПМЗ, если "Оборонпром" доведет до конца процесс объединения.

Как сообщил "Ъ" гендиректор ЗАО "УК "Пермский моторостроительный комплекс" (ПМК) Владимир Сатюков, компания намерена продать торговую марку "Пермские моторы". "Нам она не нужна", — сказал господин Сатюков. Вероятный покупатель бренда — ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ), принадлежащий так же, как и ПМК, "Оборонпрому". Стоимость продажи господин Сатюков не уточнил.

В пресс-службе ПМЗ "Ъ" рассказали, что общество собирается купить его по балансовой стоимости. По данным "Ъ", это порядка 300 тыс. руб. (рыночная стоимость превышала бы в разы эту сумму. — "Ъ"). "Эта марка приобрела известность за шесть лет использования. Она наносится на все мотогондолы воздушных судов, на которых установлены наши двигатели (их около 300). Нет смысла терять этот бренд только по причине того, что управляющая компания прекратила свое существование", — пояснила "Ъ" начальник управления информационной политики ПМЗ Юлия Ворожцова. По ее словам, на заводе рассчитывают закрыть сделку до конца года.

Сам бренд "Пермские моторы" был разработан в 2003 году одним из дизайнеров ОАО "Авиадвигатель". Он представляет собой логотип в виде пассажирского самолета, огибающего земной глобус, и снабжен надписью "Пермские моторы".

ЗАО "УК ПМК" было создано в 2003 году и управляло ОАО "Авиадвигатель" и около 15 моторными обществами (крупнейшие — ПМЗ и ОАО "Редуктор-ПМ"), ранее входившими в состав ОАО "Пермские моторы" (ПМ). Само ОАО "ПМ" с конца 1990-х активной производственной деятельностью не занимается, в функции общества входило погашение прежних долгов и оказание вспомогательных услуг, например охраны заводской площадки. У "Пермских моторов" осталось более 37 тыс. миноритарных акционеров, преимущественно пенсионеров.

В 2008 году новый собственник предприятий, управляющихся ПМК, — "Оборонпром" — решил избавиться от этой компании и включить свои пермские активы в состав Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК). В ОДК также войдут самарский "Моторостроитель", уфимское МПО и рыбинское НПО "Сатурн". Было объявлено о намере-

нии ликвидировать ПМК. Одним из последних значимых активов ПМК является бренд "Пермские моторы". Эксперты "Ъ" считают оправданной продажу бренда "Пермские моторы" ПМЗ. Бывший гендиректор ОАО "ПМ" Виктор Кобелев напоминает, что в 1990-х годах при реструктуризации "Пермских моторов" основные активы по авиастроению были переданы именно ПМЗ. Стоит отметить, что не против продажи бренда и в "Авиадвигателе", втором крупнейшем АО на площадке. "ЗАО "УК ПМК" закрывают: его материальные активы переходят в ПМЗ, в том числе и бренд. "Авиадвигатель" не поставляет моторы авиакомпаниям, передача ПМЗ бренда разумна. Пусть пользуются", — говорит собеседник в конструкторском бюро.

Миноритарий ОАО "Пермские моторы" Владимир Дитятев считает, что реальная стоимость бренда "Пермские моторы" в тысячи раз дороже балансовой стоимости. "Продажа бренда возможна по любой минимальной цене, если торговая марка окажется у общества с тем же названием. Потому что на бренд работали не одни работники ПМЗ, а все моторостроители. ОАО "ПМ" 11 лет назад взяло на себя все долги промплощадки и дало возможность другим обществам развиваться. Теперь "Пермские моторы" не должны умереть", — полагает миноритарий.

Напомним, что в 2008 году "Оборонпром" принял решение объединить ПМЗ и "Авиадвигатель" в единое НПО "Пермские моторы" (при этом ОАО "Редуктор-ПМ" отдано в управление "Вертолетам России"). При этом центром объединения является ПМЗ, к которому присоединяются вспомогательные АО. Сам процесс слияния пока находится на стадии переговоров с миноритариями. Источник в ПМЗ сообщил "Ъ", что передача бренда "Пермские моторы" также является этапом такого объединения. Источник в ПМЗ подтвердил "Ъ", что готовится к принятию решение о передаче функций охраны и ГО и ЧС от ОАО "Пермские моторы" к ОАО "Пермский моторный завод". Источник в "Авиадвигателе" это опровергает.

Вячеслав СУХАНОВ

источник: газета «Коммерсант — Пермь»
18.09.09



Официальная web-страница Клуба
авиастроителей:
WWW.AS-CLUB.RU

США ПРОСЧИТАЛИСЬ С РОССИЙСКИМ ОРУЖИЕМ

Доклад конгресса вызвал недоумение в Москве.

Специальная комиссия конгресса США подготовила ежегодный доклад о состоянии мирового рынка вооружений. Если верить документу, объемы экспорта оружия из России в 2008 году сократились почти в три раза, до 3,5 млрд долл. В Москве оружейные доходы оценили в 2,5 раза выше.

В конгрессе США выручку России от экспорта вооружений в прошлом году оценили в треть от итогов 2007 года: тогда Москва заработала 10,8 млрд. По версии американцев, она уступила свое традиционное второе место в списке мировых экспортеров вооружений Италии (заработала в 2008 году 3,7 млрд долл.). Первое место по продажам вооружений занимают США. В минувшем году американские экспортеры продали в развивающиеся страны оружия на 37,5 млрд долл., при том что в 2007 году этот показатель составлял 25,4 млрд долл. На долю США, по данным доклада, пришлось 68,4 % всех сделок по продаже оружия в 2008 году, общий объем которых оценивается авторами доклада в 55,2 млрд долл. Это на 7,6 % меньше, чем в 2007 году.

Цифры, приведенные в докладе конгресса, противоречат данным, которыми располагают в Москве. Падение объемов российского экспорта, обусловленное мировым кризисом и насыщением традиционных рынков сбыта, имеет место, однако оно

носит далеко не столь катастрофический характер. По данным правительства, прибыль России от продажи вооружений составила в 2008 году 8,35 млрд долл., что на 8 % выше 7,4 млрд долл., заработанных в 2007 году. Как разъяснил РБК daily аналитик московского Центра анализа стратегий и технологий (ЦАСТ) Дмитрий Васильев, "все дело в методиках подсчета: если американцы принимают в расчет заключенные в 2008 году контракты, то российская сторона — полученную выручку". Но даже если считать по американской системе, падение российского оружейного экспорта выглядит не столь катастрофическим. В 2008 году, по данным ЦАСТ, Москва заключила новых контрактов на поставку вооружений на 4,29 млрд долл., в 2007 году — на 5,54 млрд долл., а в 2006 году — на 12,96 млрд долл.

"Помимо мирового кризиса, главной причиной, обусловившей падение прибылей российских оружейников в последние годы, является насыщение наших традиционных рынков сбыта — Индии и Китая", — утверждает г-н Васильев. Российские экспортеры уже ищут новых покупателей в Азии и Латинской Америке, но результаты от этих поисков в виде новых контрактов ждут не ранее чем через несколько лет.

Кирилл ЗУБКОВ

источник: газета RBC Daily
08.09.09

9 МИЛЛИАРДОВ ЗА "АВИАЦИОННУЮ СТОЛИЦУ"

24 сентября на заседание регионального правительства будет вынесена областная целевая программа "Ульяновск — авиационная столица" на 2009—2011 гг."

Эта программа — одно из направлений по формированию авиационного кластера Ульяновской области — должна оказать серьезную поддержку ульяновским предприятиям авиационной отрасли, а также повысить престиж профессий, относящихся к авиации. Об этом сегодня рассказал журналистам первый заместитель председателя правительства области Александр Пинков.

Концепцию программы "Ульяновск — авиационная столица" губернатор Сергей Морозов утвердил еще 3 сентября. Как отметил г-н Пинков, Ульяновск как никакой другой город заслуживает этого почетного звания — авиационная столица — и может рассчитывать на поддержку федерального центра. "В Улья-

новской области создана вся необходимая инфраструктура для того, чтобы регион стал авиационным центром, — говорит он. — ЗАО "Авиастар-СП" является основной самолетостроительной площадкой в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), у нас есть два аэропорта, один из которых — Ульяновск Восточный — имеет статус международного, а Ульяновск Центральный, переданный в собственность области, мы скоро начнем капитально ремонтировать и модернизировать. Кроме того, Ульяновская область располагает сильной научной и образовательной базой, а также у нас есть порядка 19 промышленных предприятий, производящих авиакомпоненты. Ряд важных соглашений был подписан на МАКСе: договорились о сотрудничестве правительство Ульяновской области и ОАК, подписано соглашение между Ульяновском и Жуковским, прошли переговоры о размещении на территории региона завода по производству композитных материалов, создании производства по конвертации пассажирских воздушных

судов компании Airbus в грузовую версию, создании центра переподготовки пилотов гражданской авиации на базе УВАУГА. Потому мы можем на федеральном уровне заявить о том, что Ульяновск — авиационная столица. Нашу позицию поддерживает и Министерство транспорта РФ".

По словам г-на Пинкова, в рамках реализации программы прежде всего планируется увеличить объемы выпуска самолетов на "Авиастаре". "Задача минимум — ежемесячно один самолет. С постановкой на производство самолета Ил-47б завод будет выпускать до 20 воздушных судов в год. В Воронеже и Казани, например, это 2—3 самолета в год максимум". Кроме того, запланирована поставка на предприятие модернизированного оборудования для самолетов семейства Ту-204 производства ОАО "Ульяновское конструкторское бюро приборостроения" и строительство общежития и двух жилых домов на 100 и 150 квартир для работников "Авиастара". Еще ряд мероприятий призван улучшить качество образовательного процесса авиационной направленности в вузах Ульяновска и обеспечить предприятия высококвалифицированными кадрами.

На все это придется потратить более 9 млрд руб.: предполагается, что из федеральной казны на эти цели выделят более 6,5 млрд руб., объем финансирования из бюджета Ульяновской области составит 492 млн руб., из внебюджетных источников — около 2 млрд руб., инвесторы вложат порядка 32 млн руб.

Успешная реализация программы не только сформирует положительный имидж области, но и принесет ряд других позитивных изменений, считает г-н Пинков. Прежде всего это рост доли производства авиакomпонентов в общем объеме ВВП области — с 5,7 до 12 %, а также увеличение налоговых платежей в консолидированный бюджет региона и создание новых рабочих мест. Кроме того, ожидается, что будет значительно повышено качество оказываемых услуг, существенно увеличится пассажиропоток и будет создано несколько предприятий, оказывающих дополнительные услуги как пассажирам, так и юридическим лицам в аэропорту.

Ксения ВЕЛИКАНОВА

источник: сайт «Ульяновск online»
21.09.09

ДВИГАТЕЛЬ SUPERJET ПОПАЛ ПОД АРЕСТ

...по решению чешского и парижского судов.

Как стало известно "Ъ", на долю российского НПО "Сатурн" в компании PowerJet, СП с французской Snecma по выпуску двигателей для самолета SSJ100, наложен арест. Обеспечительная мера принята по иску офшора Uniprex, с которым "Сатурн" в середине 1990-х годов не смог рассчитаться за самолет Ил-62 и 13 двигателей к нему. После выхода PowerJet на серийное производство тяжба может создать для компании существенные проблемы.

О том, что принадлежащий НПО "Сатурн" пакет акций PowerJet находится под арестом, "Ъ" рассказал источник, близкий к компании Uniprex. Как свидетельствуют материалы арбитражного суда при Хозяйственной палате Чехии и суда высшей инстанции Парижа (копии есть у "Ъ"), в феврале 1996 года зарегистрированная на Британских Виргинских островах Uniprex Enterprises Ltd заключила с компанией "Рыбинские моторы" (на ее основе в 2001 было создано НПО "Сатурн") контракт. По нему Uniprex продала российской компании самолет Ил-62 и 13 двигателей Д-30-КУ общей стоимостью \$ 2,03 млн. В обмен "Рыбинские моторы" обязались отремонтировать для компании семь двигателей разных типов, но смогли отремонтировать только пять.

Невыполненные обязательства "Рыбинские моторы" предложили оплатить 45 230 собственных акций (около 6 % от уставного капитала), но, как говорится в материалах суда, этого не произошло. После этого в 1998 году Uniprex обратилась в арбитражный суд при Хозяйственной палате Чехии с иском о взыскании с "Рыбинских моторов" ущерба, который был оценен в

\$ 1,04 млн. В мае 1999 года чешский суд принял решение в пользу истца, который пытался подтвердить его в российском суде, а когда это не удалось, в марте 2008 года предъявил к исполнению в суд высшей инстанции Парижа. Последний в качестве обеспечительной меры и наложил арест в июле 2008 года на все движимое имущество "Сатурна" во Франции, то есть на пакет акций PowerJet.

НПО "Сатурн" — разработчик и производитель двигателей, выручка по итогам 2008 года составила 9,14 млрд руб., чистый убыток — 428 млн руб. До конца прошлого года контролирующим акционером компании (около 60 % акций) был ее гендиректор Юрий Ласточкин, в конце прошлого года из-за финансовых проблем он был вынужден продать свою долю холдингу "Оборонпром", входящему в "Ростехнологии".

PowerJet — совместное предприятие, созданное НПО "Сатурн" и французской Snecma для разработки двигателя SaM146, который будет устанавливаться на самолет Sukhoi Superjet (SSJ) 100. "Сатурн" и Snecma владеют по 49,84 % акций СП.

Представитель ОПК "Оборонпром" подтвердил факт ареста акций, добавив, что корпорация "следит за развитием ситуации", а судебный процесс еще не закончен. Источник, близкий к "Оборонпрому", пояснил, что арест запрещает "Сатурну" распоряжаться этим пакетом — продавать его, отдавать в залог и так далее, но продукция компании ни под какие ограничения не подпадает, так как на 50 % принадлежит Snecma. Вместе с тем, признает собеседник "Ъ", ситуация изменится, когда СП выйдет на серийное производство и начнет получать заказы — платежи от заказчиков, поступающих на счета PowerJet, могут блоки-

роваться и списываться в счет погашения требований истца, и это будет препятствовать нормальной хозяйственной деятельности СП. Источник "Ъ" добавляет, что владелец Uniprex — бывший миноритарный акционер и член совета директоров "Сатурна" Евгений Ливный и у руководства компании есть "большой вопрос, не был ли данный договор притворным".

Скорее всего, на работе PowerJet арест действительно не отразится, подтверждает партнер Baker & McKenzie Владимир Хвалеи: обеспечительные меры распространяются только на собственность "Сатурна",

a PowerJet — отдельное юридическое лицо. Но история с Uniprex может нанести и "Сатурну", и России в целом огромный имиджевый ущерб, как это было в истории с фирмой Noga, особенно если учесть, что речь идет о главном проекте российского авиапрома — SSJ100, констатирует гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак.

Петр МИРОНЕНКО

*источник: газета «Коммерсантъ»
04.09.09*

АЛЕШИН ПЕРЕСЕЛ С АВТО НА АВИА

Бывший глава "АвтоВАЗа" Борис Алешин станет советником по авиации в "Ростехнологиях" и будет курировать проект "Росавиа". Вице-премьером Алешин инициировал создание Объединенной авиастроительной корпорации, но влиять на деятельность компании, особенно в роли советника, ему будет непросто, считают участники рынка.

"Борису Алешину было предложено занять пост советника генерального директора "Ростехнологий" Сергея Чemezова. И он это предложение принял", — сообщил заместитель генерального директора госкорпорации Игорь Завьялов в среду в интервью телеканалу "Вести". Источник Интерфакса в госкорпорации уточнил, что на данный момент идет оформление Алешина в новой должности и он станет курировать вопросы авиации.

Ранее, помимо должности в структурах госкорпорации, эксперты предрекали бывшему президенту "АвтоВАЗа" и пост генерального директора ФГУП "Центральный аэрогидродинамический институт" (ЦАГИ). Но эту информацию в "Ростехнологиях" не подтверждают. Так что пока непонятно, будет ли Алешин совмещать обе должности или займется только авиационными проектом "Ростехнологий" — "Росавиа". Мобильный телефон Алешина в среду был отключен.

Мнения экспертов по поводу назначения Бориса Алешина разделились. "Это чисто символический пост. Как бы это банально ни звучало, Алешин был всегда человеком Чemezова, — говорит Константин Макиенко из Центра анализа стратегий и технологий (ЦАСТ). — Вот, собственно, Чemezов и не оставил его своими заботами. Может, доверят какой-нибудь экономический субъект, пересидит в ожидании глобальных пертурбаций". Гендиректор консалтинговой компании "Инфомост" Борис Рыбак напоминает, что именно Алешин еще до того, как он возглавил "АвтоВАЗ" и был руководителем Федерального агентства по промышленности, инициировал создание Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

"Он придумал этот проект и довел его до реализации. Если бы он был свадебным генералом, то ничего

бы не возникло. Но возглавить ОАК ему было не по чину. Реализовывать его идею было доверено Михаилу Погосяну (глава холдинга "Сухой". — "Газета.Ru") и Алексею Федорову (президент ОАК. — "Газета.Ru"), — говорит эксперт.

Однако пока успешность проекта ОАК неочевидна. В 2008 году было выпущено лишь около 30 гражданских самолетов и из них лишь 10–12 "больших". То есть производство находится примерно на таком же уровне, как и до создания ОАК. Хотя планы строились поначалу фантастические: войти в тройку крупнейших мировых авиастроительных компаний, встав рядом с Airbus и Boeing.

На прошедшем в середине августа авиасалоне "МАКС-2009" авиакомпания "Ростехнологий" и мэрии Москвы — "Росавиа" — определила, как будет пополнять свой авиапарк. Глава "Ростехнологий" Сергей Чemezов сообщил о планах по закупке 65 узкофюзеляжных самолетов на сумму примерно \$ 2,6 млрд.

В планы Сергея Чemezова входит сделать из "Росавиа" одну из крупнейших авиакомпаний в России с пассажирооборотом в 20 млн человек уже к 2017 году. Правда, нынешние активы "Росавиа" весьма проблемные. У нее сейчас около 200 самолетов. Но три четверти лайнеров авиакомпаний, вошедших в "Росавиа" после банкротства AiRUnion, морально и физически устарели. Более того, несколько авиакомпаний AiRUnion находятся в состоянии банкротства. Имущество "КрасЭйр" и "Самары" — планеры, двигатели и даже недвижимое имущество — в октябре будет продано с молотка.

"Очевидно, для того чтобы организовать большую авиакомпанию, нужны большие люди, которые умеют это делать, — говорит Б. Рыбак из "Инфомоста". — Судьба проекта зависит исключительно от того, каких людей под знамена "Росавиа" удастся рекрутировать. Алешин действительно серьезный организатор масштабных проектов".

Источник "Газеты.Ru", близкий к "Росавиа", считает, что Алешин мог бы быть полезен, только если бы его назначили гендиректором авиакомпании.

Сейчас гендиректором проекта назначен бывший замминистра транспорта Борис Король, а его замом стал Роман Пахомов, занимавший до этого пост исполнительного директора принадлежащего правительству Москвы "Атлант-Союза", а еще ранее возглавляв-

ший "ВИМ-Авиа". "Сейчас в авиакомпании по сути ничего не делается, делятся сферы влияния, портфели и кабинеты. Война идет между тем же Завьяловым и Королем. По плану, уже на МАКСе не заявление должно было быть сделано по поводу покупки 65 самолетов, а подписан предварительный контракт. Но из-за внутренних разборок эта работа приостановилась", — рассказывает источник Газеты.Ru. По его мнению, "Алешин мог бы стать миротворцем и навести порядок, у него есть свой административный ресурс, и он готов брать ответственность на себя". Впрочем, многие эксперты вообще считают "Росавиа" "мертворож-

денным" проектом "Ростехнологий". "Предельно скептически отношусь к нему, перспективы очень туманные, — говорит Константин Макиенко. — Пока что "Ростехнологии" не смогли продемонстрировать убедительно, как они умеют создавать новые бизнесы. Зато способность брать под контроль существующие бизнесы у них развита во всем блеске".

Андрей КОВАЛЕВСКИЙ

*источник: сайт «Газета.Ru»
03.09.09*

СТАВКА НА УМПО

ОДК определилась с площадкой по производству вертолетных двигателей.

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) определилась с местом, где будут производиться двигатели ТВ3-117/ВК-2500К. Как стало известно РБК daily, гендиректор ОДК Андрей Реус подписал приказ, по которому все производство вертолетных двигателей будет сосредоточено в Уфе на базе Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО), где построят новый завод. На московском заводе им. Чернышева останется производство двигателей для самолетов, а питерское ОАО "Климов" станет конструкторским бюро.

Как отмечается в приказе ОДК "Об организации разработки и производства вертолетных двигателей в РФ", к 2013 году на базе УМПО будет создано новое специализированное производство всех типов вертолетных двигателей. Здесь будут производиться двигатели ТВ3-117/ВК-2500 (К) с 2013 года, семейства РД-600, ВК-800В, перспективных моделей. За ММП им. Чернышева будет закреплено серийное производство вертолетных двигателей ТВ7-117В для Ми-38, так как завод имеет все необходимые технологические заделы по его производству. "Закрепить за ОАО "Климов" выполнение НИОКР по разработке и конструкторскому сопровождению производства уже существующих и перспективных моделей вертолетных двигателей и серийное производство ТВ3-117/ВК-2500 (К) до 2013 года", — отмечается в приказе.

В "Оборонпроме" (в который входит ОДК) подтвердили подписание приказа. "Это первый шаг в реализации стратегии ОДК по специализации производственных площадок. Цели очевидны — это позволяет минимизировать издержки, аккумулировать финансовые и кадровые ресурсы на конкретном предприятии. Специализация площадок — сложный процесс, учитывая многолетнюю разобщенность предприятий и их конкуренцию. Мы рассчитываем на рост вертолетного рынка, появление новых моделей, поэтому видим хорошие перспективы загрузки нового производства", — отмечает официальный представитель компании.

Как отмечает источник РБК daily в "Оборонпроме", при выборе площадки для серийного производства вертолетных двигателей был проведен анализ четырех вариантов организации серийного производства: на базе УМПО, на базе "Климова", на базе УМПО и ММП им. Чернышева, на базе ММП им. Чернышева. "Рейтинговая оценка показала наибольшую эффективность схемы "УМПО — Чернышев" (по обеспечению площадями и оборудованием, организации технологии и производства, стоимости земли и рабочей силы и т. д.)", — говорит источник.

Глава ММП им. Чернышева Александр Новиков отказался от комментариев.

Серийное производство на базе УМПО должно начаться с 2013 года. До этого срока будут использоваться мощности "Климова" на базе ремкомплектов украинского "Мотор-Сич". В 2010—2011 годах планируется постепенно минимизировать закупки ремкомплектов на "Мотор-Сич", с тем чтобы комплектующие поставляли российские предприятия. С 2013 года задача импортозамещения должна быть решена — начнет функционировать новое предприятие на базе УМПО. Гендиректор УМПО Александр Артюхов отмечает, что "все ресурсы у УМПО для выполнения этой амбициозной задачи есть". "Для завода это позволит диверсифицировать производство, привлекая новых заказчиков продукции — вертолетостроительные предприятия", — сказал он РБК daily.

Организация нового серийного производства на базе УМПО предварительно оценивается примерно в сумму более 5 млрд руб. Для постановки в серийное производство ТВ7-117В потребуется еще около 3,5 млрд руб., ВК-2500 (К) — порядка 700 млн руб., перспективного двигателя ПДВ-2500 — порядка 10 млрд руб. Как ожидается, 90 % от этих сумм будет предоставлено государством в рамках ФЦП "Развитие гражданской авиатехники", ФЦП "Импортозамещение", ФЦП "Развитие ОПК", госпрограммы вооружений.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
15.09.09*

УНО МОМЕНТО

Италия обошла Россию на рынке вооружений.

В конце прошлой недели конгресс США обнародовал итоги очередного исследования глобального рынка вооружений за 2008 год. В нем отмечаются значительные успехи Вашингтона по показателю стоимости заключенных контрактов, несмотря на то что в минувшем году рынок продукции военного назначения пережил рецессию. Занявшая третье место Россия, по мнению американских исследователей, на этот раз уступила не только США, но и Италии, которая раньше нечасто оказывалась в первых строчках рейтингов оборонного рынка. Интересно, что данные американских аналитиков значительно расходятся с оценками российских экспертов. Зато лестные отзывы в адрес итальянцев из Вашингтона на этот раз логичны — успешная статистика Рима в этой области отчасти делалась и за счет Пентагона.

КРИЗИС НЕ ПОМЕШАЛ

Как сообщила влиятельная американская газета The New York Times, эксперты независимой исследовательской службы конгресса США (Congressional Research Service) пришли к выводу, что за год Вашингтону удалось заключить военных контрактов на сумму 37,8 миллиарда долларов, что составляет 68,4 % от глобальных показателей. Для сравнения, в позапрошлом году американцы выручили от продаж вооружений 25,4 миллиарда долларов. Россия, по мнению экспертов, заработала на реализации военной продукции всего 3,5 миллиарда долларов, тогда как в 2007 году этот показатель был почти в три раза больше — 10,8 миллиарда. На втором месте оказалась Италия, заработавшая от продаж вооружений 3,7 миллиарда долларов.

Успех своей оборонки американские исследователи во многом объясняют тремя крупными сделками, к которым относят поставку вооружения противовоздушной обороны Объединенным Арабским Эмиратам на 6,5 миллиарда долларов, истребителей в Марокко на 2,1 миллиарда долларов и вертолетов Тайваню на 2 миллиарда долларов. Тем не менее в 2008 году американское оружие также активно покупали другие государства — Индия, Ирак, Саудовская Аравия, Египет, Южная Корея и Бразилия.

Всего в 2008 году рынок вооружений оценивался в 55,2 миллиарда долларов, что примерно на 7,6 % меньше, чем в 2007 году. Основными покупателями вооружений эксперты признали Объединенные Арабские Эмираты (9,7 миллиарда долларов), Саудовскую Аравию (8,7 миллиарда долларов) и Марокко (5,4 миллиарда долларов).

Аналитики из США оценили успехи Москвы на оружейном рынке значительно скромнее, чем это сделал в апреле нынешнего года ведущий отечественный экспортер военной продукции "Рособоронэкспорт". По данным компании, за год Москва поставила зарубеж-

ным заказчикам вооружение и военную технику на 6,725 миллиарда долларов. Тем не менее можно предположить, что в интервью, которое дал "Российской газете" руководитель "Рособоронэкспорта" Анатолий Исайкин, речь шла не о заключенных за год контрактах, а именно о поставленной продукции.

Впрочем, что касается покупателей российского вооружения, то здесь оба источника достаточно точно обозначают географию поставок. Американцы называют основными партнерами РФ в этой области Китай и Индию, и, как отметил в апреле Исайкин, на эти государства приходится 80 % всех поставок военной продукции. Но теперь, как по оценкам "Рособоронэкспорта", так и по данным американского конгресса, Москва стала активнее осваивать рынок Латинской Америки.

ИТАЛЬЯНСКИЙ ФЕНОМЕН

За последнее время различными источниками было обнародовано не одно исследование, касающееся статистики на мировом рынке вооружений. В частности, журнал Defense Week, составивший Top-100 крупнейших по объему продаж производителей вооружений в 2008 году, отвел первое место американским и британским корпорациям — Lockheed Martin (\$ 39,5 миллиарда долларов), BAE Systems (\$ 32,7 миллиарда долларов) и Boeing (\$ 31,1 миллиарда долларов). Стокгольмский международный институт исследований мира (Stockholm International Peace Research Institute, SIPRI) оценил затраты стран на военную продукцию в 1,464 триллиона долларов, или 2,4 % от глобального валового внутреннего продукта.

Присутствие Италии на втором месте американского рейтинга может показаться странным, но лишь на первый взгляд. Эта страна обладает прекрасной оборонной промышленностью и в последнее время делает на рынке большие успехи. Доходы одного лишь холдинга Finmeccanica в 2008 году оцениваются примерно в 15 миллиардов евро, а за этот период итальянцы успели приобрести за 5,2 миллиарда долларов американскую оборонную компанию DRS Technologies. В 2008 году в рейтинге производителей военной продукции Defense Week Finmeccanica заняла девятое место с показателем более чем в 10 миллиардов долларов (отметим, что в нем оцениваются лишь доходы от продаж военной продукции. — Лента.ру). Для сравнения, российский "Алмаз-Антей", поднявшийся выше других отечественных производителей, за год заработал 4,3 миллиарда долларов. Но справедливости ради стоит отметить, что российских производителей в рейтинге куда больше, поскольку, наряду с Finmeccanica, в числе лидеров рынка оказалась лишь еще одна итальянская кораблестроительная компания Fincantieri с показателем в 584,5 миллиона долларов.

Успехи Finmeccanica на рынке вооружений за последние годы можно отчасти объяснить возрастающей популярностью военно-транспортных самолетов C-27J Spartan, которые производит дочерняя фирма

холдинга Alenia Aeronautica. Именно эта машина была выбрана в 2007 году американскими военными для программы Joint Cargo Aircraft, в которой Spartan обошел одного из своих главных конкурентов C-295. Последний самолет представляли Raytheon и EADS North America, однако изменить исход конкурса не смог даже формальный протест, поданный Raytheon после объявления победы C-27J.

В настоящее время ВВС и армия США уже заказали около 150 самолетов итальянской разработки, с учетом увеличенного в 2008 году заказа. Тогда же стало известно, что Alenia Aeronautica за 130 миллионов евро продала четыре таких самолета Марокко. Всего на данный момент пользователями и заказчиками самолетов данного типа также являются Болгария, Греция, Италия, Литва и Румыния.

В этом же году ВВС США заключили контракт с Alenia Aeronautica на поставку 18 бывших в употреблении военно-транспортных самолетов G-222 для корпуса армейской авиации Афганистана. Стоимость этого заказа составила 287 миллионов долларов.

Еще одна дочерняя фирма итальянского холдинга, AgustaWestland, известная как один из ведущих мировых производителей вертолетов, в 2008 году смогла заключить ряд выгодных контрактов. В частности, довольно продуктивным стал для нее авиасалон "Фарнборо-2008". В рамках этой выставки был подписан крупный контракт на поставку многоцелевых вертолетов AW139 Катару, который оценивается в 410 миллионов долларов. Ранее они были заказаны Ирландией и Объединенными Арабскими Эмиратами, а на Фарнборо-2008 также было подписано базовое соглашение

о поставках четырех этих машин Малайзии. Итальянская судостроительная компания Fincantieri в 2008 году получила контракт на поставку четырех патрульных катеров типа Saettia MK4 ВМС Ирака. Стоимость этой сделки, по разным данным, оценивается в 80–100 миллионов долларов. В этом же году компания получила заказ на танкер водоизмещением 27 500 тонн для ВМС Индии, точная стоимость которого не сообщалась.

ЯЗЫК ЦИФР

Нельзя не заметить, что статистические данные по мировому рынку вооружений, публикуемые различными изданиями, аналитическими центрами и госструктурами разных стран, нередко значительно расходятся и даже противоречат друг другу. В этом нет ничего удивительного — во время проведения таких исследований аналитики используют разные подходы к оценке прибыли государств или конкретных производителей, из-за чего иногда и возникает неразбериха. К тому же, полностью открытым и прозрачным оборонный рынок любого государства остается лишь для него самого, тогда как зарубежные эксперты далеко не всегда могут оценить его достижения за тот или иной период. А привычную расстановку сил на этом рынке, как известно, может изменить даже один крупный контракт.

Андрей ФЕДОРОВ

источник: LENTA.RU
08.09.09

ПРЕДПОЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА КЛИЕНТА

Несмотря на экономический спад, производители бизнес-джетов выводят на рынок новые модели самолетов.

Корреспондент VG Дмитрий Баринов отобрал самые заметные новинки, которые в этом году будут представлены потенциальным покупателям. Большую часть новинок представили американские компании, но свою долю рынка у них пытаются отвоевать бразильские конкуренты.

ФРАНЦУЗСКАЯ КУХНЯ

Начались поставки клиентам Falcon 2000LX, ставшего очередным витком эволюции 2000-го семейства лайнеров марки Falcon. Их выпускает французская компания Dassault Aviation — единственный в Европе производитель классических бизнес-джетов. От своего предшественника (Falcon 2000EX) новая модель отличается особой конструкцией крыла, позволившей значительно сократить расход топлива и увеличить дальность полета — она теперь достигает 7,4 тыс. км (то есть появилась возможность совершать беспосадочные перелеты из Москвы в Нью-Йорк). Кстати, по топливной экономичности Falcon 2000LX является лучшим в

классе тяжелых джетов. А это значит, что при интенсивной эксплуатации самолета общие затраты на его содержание будут существенно ниже, чем на содержание его конкурентов-одноклассников.

Еще один важный для потенциального покупателя нюанс: бизнес-джеты марки Falcon стоят примерно на 10–15 % дороже одноклассников. За что приходится переплачивать? Во-первых, и военные самолеты, и джеты компании Dassault разрабатываются с использованием одних и тех же — самых современных — технологий. Поэтому запас прочности у Falcon выше, чем у большинства самолетов деловой авиации; на вторичном рынке джеты Falcon также ценятся дороже одноклассников других марок. И спрос на них всегда стабильный. Во-вторых, салоны французских самолетов оформлены очень гармонично. Как только поднимаешься на борт, обращаешь внимание не только на высочайшее качество отделочных материалов, но и на идеальную подгонку деталей друг к другу. Другие производители обычно закрывают края панелей из дерева кожаными вставками, и только французы соединяют деревянные панели друг с другом — в Dassault детали подгоняют вручную.

Наконец, французы не доверяют оформлению салонов своих джетов посторонним техцентрам (такая

практика стала нормой для многих производителей самолетов). Все работы проводятся в фирменном центре. В Dassault считают, что иначе высочайший уровень качества поддерживать не удастся.

Стандартный салон Falcon 2000LX рассчитан на восемь пассажиров (хотя возможен вариант с 13 креслами). Обычно это два двухместных "клуба" впереди и четырехместный — в задней части салона. При желании кресла можно разложить, трансформировав их в спальные места, получают две односпальные кровати и одна — king size. Особое внимание обращают на высоту салона — 1 м 88 см — даже очень высокий человек сможет передвигаться по самолету в полный рост, что очень важно при многочасовых перелетах.

ФЕНОМЕН ИЗ НОВОГО СВЕТА

Первые заказчики начинают получать и бразильские легкие джеты Phenom 300. Немного истории. Бразильцев, которые неожиданно для всех ворвались на рынок бизнес-авиации восемь лет назад с первым своим тяжелым джетом Legasy, короли отрасли из США не воспринимали серьезно. Над ними откровенно смеялись. Оказалось, зря. Компания Embraer очень быстро захватила свою долю рынка. Прежде всего за счет ценовой политики. А с прошлого года Embraer выпускает уже особо легкий джет Phenom 100. И вот теперь очередь дошла до легкого Phenom 300.

Этот джет, рассчитанный на шесть-семь пассажиров, способен без дозаправки преодолеть 3,3 тыс. км. Например, долететь от Москвы до Ташкента. Разумеется, обстановка в салоне спартанская, хотя выглядит стильно и современно. Разумеется, это заслуга не только бразильцев — они подключили к работе дизайнеров из студии автомобильного концерна BMW. Конечно, качество отделки интерьера ниже, чем у японцев и американцев, но покупателей это не смущает — очередь на джеты семейства Phenom растянулась на несколько лет. Инженеры Embraer уверяют, что, рассчитывая на использование самолетов Phenom в качестве воздушного такси (а это означает беспощадную эксплуатацию), заложили в конструкцию двойной запас прочности. Кроме того, владельцам Phenom 300 представители Embraer гарантируют низкие эксплуатационные расходы.

ПРОСТОТА ПО-АМЕРИКАНСКИ

В 2010-м ожидаются поставки заказчикам еще одного нового легкого бизнес-джета — Hawker 450XP (производитель — американская HawkerBeechcraft Corporation). Модель является новой модификацией популярного в США самолета Hawker 400XP. Новинка на 10 % экономичнее предшественника. Кроме того, Hawker 450XP будет оснащаться новейшим комплексом авионики Rockwell Collins Pro Line 21, который не только облегчит управление самолетом, но и повысит уровень его безопасности. Среди других достоинств — увеличенная до 3 тыс. км дальность полета. В салоне бизнес-джета смогут разместиться семь-восемь пассажиров. Не рассчитывайте на особый комфорт: такие самолеты покупают не любители роскошных путешествий, а бизнесмены, привыкшие считать каждый цент. Они не обращают особого внимания на невысокое качество отделки, низкий потолок и другие мелочи, считая, что можно обойтись без особого комфорта,

если летаешь на средние расстояния. А именно для таких перелетов и проектировался Hawker 450XP. На российском рынке марка Hawker продвигается не так агрессивно, как большинство ее конкурентов. Этим, видимо, и объясняется небольшой объем продаж.

УБЕДИТЕЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

Американская корпорация Gulfstream Aerospace занимает особое положение в бизнес-авиации. Ее считают одним из первопроходцев, реализующих самые передовые технологические решения. Владеть бизнес-джетом этой марки — значит быть одним из представителей мировой бизнес-элиты. Хотя Gulfstream полюбили не только они, но и главы государств, и самые успешные короли шоу-бизнеса. Все поклонники этой марки наверняка с интересом ждут намеченного на эту осень первого полета G650 — будущей топ-модели Gulfstream. А через два года "шестьсот пятидесятый" заменит легендарный G550.

Перед инженерами корпорации стояла цель создать самый совершенный джет-дальнобойщик. И, судя по заявленным техническим характеристикам, со своей задачей они справились. G650 станет самым быстрым джетом. Максимальная скорость самолета составит 0,925 М (скорость джетов часто меряют в Мах; у поверхности земли 1 Мах равен скорости звука, но на разных высотах скорость звука меняется). Но это не единственный рекорд. Gulfstream G650 также претендует на роль самого "дальнобойного" бизнес-джета. Максимальная дальность полета достигнет 12 964 км! А это значит, что из Москвы без посадки можно будет долететь практически до любой точки мира (за исключением ряда районов Южной Америки и Австралии).

Немного просторнее (по сравнению с G550) станет и салон — он рассчитан на 14–18 пассажиров. Можно не сомневаться в том, что по уровню комфорта и технической начинки он превзойдет большинство современных бизнес-джетов. Не забывайте также про традиционную для дальнемагистральных Gulfstream "фишку" — огромные иллюминаторы овальной формы. Когда я летал на G550, мне показалось, что они пропускают света чуть ли не вдвое больше, чем обычные. Поэтому и салон выглядит просторнее. В таком самолете и дышится легче, и настроение лучше.

Стоит отметить и суперсовременное оснащение пилотской кабины комплексом авионики PlaneView II. Здесь есть также инфракрасная камера, позволяющая пилотам различать ориентиры посадочной полосы в условиях плохой видимости. Кроме того, лучше контролировать джет в сложных условиях экипажу помогут системы улучшенного обзора Gulfstream Enhanced Vision System (EVS II), синтетического обзора Synthetic Vision-Primary Flight Display (SV-PFD) и отображения полетных параметров на лобовом стекле HUD II.

На эту осень намечен первый полет еще одной новой модели Gulfstream — G250 (она заменит в модельной линейке компании G200). Бизнес-джет суперсреднего класса также должен стать рекордсменом в своем сегменте. Во-первых, он будет самым быстрым (максимальная скорость — 0,85 М). Во-вторых, сможет похвастаться самым просторным салоном. Если вы проводите в воздухе десятки часов в месяц, наверняка оцените это. Стандартные компоновки салона рассчитаны на 8 или 11 пассажиров. Но если вы лети-те, допустим, из Москвы в Пекин, то вряд ли будете

комфортно себя чувствовать в большой компании. Для длительных перелетов, когда желательно трансформировать кресла в полноценные спальные места, оптимальное число пассажиров — не больше пяти. Кстати, максимальная дальность полета G250 составит 6,3 тыс. км. Поставки G250 заказчикам начнутся в 2011 году, сразу после прохождения сертификации.

ЯПОНСКАЯ ХИТРОСТЬ

Японцы оставили с носом конкурентов. Точнее, усыпили их бдительность. Когда Honda Aircraft Company приступила к созданию своего бизнес-джета, представители компании говорили: "Для нас это просто технологический эксперимент. Мы не собираемся использовать самолет в коммерческих целях. Лишь отработаем на этом проекте некоторые новые технологии". Но прошло три года — и японцы начали прием заявок от клиентов на один из самых продвинутых самолетов в классе особо легких бизнес-джетов (VLJ). Очередь из покупателей выстроилась сразу. Впрочем, обещанные сроки реализации проекта пока не выдерживаются: если сначала первый полет намечался на 2009 год, то теперь его перенесли на следующий. Представители Honda обвиняют в случившемся поставщиков комплектующих, которые в условиях кризиса работают нестабильно. Главная конструктивная особенность японского самолета — двигатели, размещенные на пилонах крыла. Поэтому HondaJet не перепутает с аналогами из США даже совсем далекий от авиации человек. Максимальная дальность полета — 2037 км, средний в сегменте результат. Но у "японца" другие козыри. Как обещают представители компании, главным его преимуществом станет рекордно низкий расход топлива — на 35–40 % ниже, чем у американских аналогов. Еще одно важное достоинство — довольно просторный салон для самолетов такого класса. Он рассчитан на пять пассажиров. В самолетике есть мини-буфет и туалетная комната! Другая важная "мелочь": новые технологии (например, активное применение композитных материалов) позволили снизить себестоимость самолета. Цена по каталогу — от \$ 3,65 млн.

"Мы не стремились сделать уникальный самолет, — признается президент Honda Aircraft Company Мичимаса Фуджино. — Задача была другой — предложить клиентам безупречное качество за разумную цену. Точно так же несколько десятилетий назад японские автомобильные компании стали выпускать недорогие и надежные машины для ежедневной эксплуатации. Вот и мы создали бизнес-джет на каждый день. Надеюсь, он очень понравится людям, умеющим считать деньги".

Выпускать HondaJet будут на новом заводе компании в США. Правда, падение спроса, очевидно, сдвинет сроки начала поставок новой машины.

ОДНОМОТОРНЫЙ ВЫСКОЧКА

На конец 2010 — начало 2011 года запланированы поставки покупателям особого легкого PiperJet — первого реактивного самолета в семействе Piper. Он стоит особняком среди других VLJ. Проектируя даже особо легкие бизнес-джеты, авиаинженеры предпочитают оснащать их двумя двигателями. Как показывает опыт эксплуатации, так гораздо надежнее и безопаснее. Хотя и дороже. В компании New Piper Aircraft пошли своим

путем, предложив однодвигательный вариант джета. Задача перед конструкторами стояла очень сложная — минимизировать стоимость и эксплуатационные расходы. Объявленная цена PiperJet, рассчитанного на пять пассажиров, — всего \$ 2,2 млн. Дешевле на рынке VLJ только совсем скромный Eclipse 500. Несмотря на доступную цену, PiperJet может похвастать туалетной комнатой — это настоящая роскошь для особо легких джетов, где каждый дополнительный сантиметр салона — особое достижение.

Сейчас среди компаний развернулась настоящая "война туалетов". Как известно, небольшие самолеты, не оборудованные туалетной комнатой, только в США ежегодно совершают несколько тысяч вынужденных посадок из-за того, что пассажиру вдруг "приспичило". Первые VLJ проектировались без оглядки на эту статистику. В лучшем случае в них был предусмотрен туалет в хвостовой части салона, замаскированный под запасное сиденье и отгороженный от основного отсека в буквальном смысле занавеской. Как пользоваться им в полете, представить себе трудно.

Максимальная дальность полета PiperJet — 2,4 тыс. км. Для такого "малыша" — вполне солидное расстояние. Важная деталь: PiperJet планируется сертифицировать для управления одним пилотом.

ЛЕТАЮЩИЙ ДВОРЕЦ

Компания Boeing Business Jets начинает поставки клиентам (это в основном главы различных государств и арабские шейхи) одного из самых роскошных серийных бизнес-джетов — BBJ3. Основой для новинки стал Boeing 737-900ER. Главное достоинство "трешки" BBJ — огромный салон. Его площадь — 104 кв. м, на 11 % больше, чем в BBJ2, и на 35 %, чем в BBJ. То есть места вполне достаточно для размещения на борту зоны отдыха с несколькими полноценными спальнями с кроватями king size, просторной ванной комнаты с душевой кабиной, компактного фитнес-центра, гостиной с длинными диванами и большим обеденным столом, а также деловой зоны.

BBJ3 можно заказать и в 50-местном варианте. Но не приходится сомневаться в том, что большинство его покупателей предпочтут компоновку, рассчитанную на 15–20 человек, которая позволит превратить самолет в летающий дворец.

Известна цена так называемого "зеленого хвоста" (то есть самолета с "голым" салоном) BBJ3 — сейчас она составляет примерно \$ 65 млн. Стоимость отделки салона может достигать \$ 30–40 млн.

Максимальная дальность полета BBJ3 — чуть больше 10 тыс. км. То есть без посадки лайнер способен долететь от Москвы до Лос-Анджелеса. Такой бизнес-джет идеально подходит для многодневных трансконтинентальных турне политиков и крупных бизнесменов. Среди важных достоинств джетов семейства BBJ стоит отметить их унификацию с самолетами Boeing 737. Это позволяет существенно экономить на техническом обслуживании — и деньги, и время. К тому же такой лайнер можно обслуживать в большинстве крупных аэропортов и специализированных технических предприятий мира.

Дмитрий БАРИНОВ

*источник:
газета «Коммерсант — Business Guide»
08.09.09*

ТУ-204: САМОЛЕТ-ИНВАЛИД

Российская авиация никак не расправит крылья. То спроса нет, то погода нелетная. Теперь выяснилось, что одна из "рабочих лошадок" гражданской авиации, самолет Ту-204, хромает чуть ли не на оба крыла. В ОАК признали проблемы с качеством и на 80 % списали их на комплектующие, пообещав устранить недостатки.

Последнее время неприятные ощущения преследовали авиапассажиров, которым довелось испытать на себе качество российской техники в виде самолета Ту-204. За последние месяцы случилось сразу несколько инцидентов с этой машиной. Обошлось без жертв, но авиационные власти задалась вопросом о ее качестве и получили ответ — да, не все в порядке. Руководство ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) признало проблемы с качеством самолетов Ту-204.

"Я получил письмо от Росавиации и подписал даже сегодня ответ, где полностью соглашаюсь с претензиями Росавиации. Мы сами крайне недовольны тем, что у нас происходит с Ту-204", — сообщил журналистам глава ОАК Алексей Федоров. Он отметил, что 80 % проблем самолета связаны с ненадлежащим качеством комплектующих изделий, в том числе с двигателем. Глава ОАК подчеркнул, что руководство корпорации "давно работает с поставщиками над этой проблемой, в частности проводя модернизацию воздушного судна".

Глава ОАК отметил, что в ходе модернизации предприятия корпорации и поставщики выявляют слабые места и работают над улучшением качества комплектующих. Также корпорация работает над улучшением системы послепродажного обслуживания самолета. По словам А. Федорова, для этих целей при ульяновском заводе "Авиастар-СП" создается сервисный центр. По его словам, ОАК находится в постоянном контакте с эксплуатантами всех Ту-204, больше всего таких самолетов у Red Wings и "Владивосток Авиа". "Мы работаем со всеми эксплуатантами самолетов и стараемся быстро реагировать на все их запросы", — сказал он. Глава ОАК подчеркнул также, что в настоящее время корпорация ведет переговоры с поставщиками о перезаключении контрактов, в которых была бы прописана большая ответственность поставщиков.

Ранее, по неофициальным данным, глава Росавиации Геннадий Курзенков направил в ОАК письмо, где выразил озабоченность качеством самолетов Ту-204, приведшим к нескольким серьезным инцидентам с ними за последние несколько месяцев. В частности, с начала лета авиакомпания Red Wings была вынуждена трижды производить аварийную посадку из-за отказа двигателей на Ту-204.

Так, предварительной причиной вынужденной посадки 5 сентября в аэропорту Внуково самолета Ту-

204-100 авиакомпании Red Wings называлась некорректная работа самолетной системы, контролирующей параметры вибрации двигателя.

"Такой вывод содержится в техническом акте экспертной комиссии, которая провела оценку технического состояния самолета Ту-204-100 и установленных на нем двигателей ПС-90А производства Пермского моторного завода", — сообщил Интерфаксу официальный представитель Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). При этом он подчеркнул, что "претензий к самому двигателю и параметрам его работы во время полета у комиссии нет". Собеседник агентства сообщил, что по заключению экспертной комиссии, в которую вошли технические специалисты авиакомпании Red Wings и ОАО "Пермский моторный завод", из строя вышел блок самолетной системы БЭ-45, отвечающей за контроль вибрации двигателя.

"Данный блок-регистратор выдал ложный сигнал о том, что параметры вибрации двигателя завышены. На основании этих недостоверных данных экипажем было принято решение об отключении двигателя и совершении вынужденной посадки", — сказал представитель ОАК. По его словам, на данный момент блок заменен. Экспертная комиссия после проделанных работ признала самолет Ту-204-100 исправным и допустила к дальнейшей эксплуатации.

24 мая и 19 июня Red Wings вынуждена была совершить аварийные посадки самолетов, следовавших из Перми в Анталию. Причина — срабатывание сигнализации о засорении топливных фильтров и выявление при сливе авиационного керосина из топливных баков воздушных судов посторонних примесей. 25 апреля этого года сообщалось, что самолет Ту-204 авиакомпании Red Wings, выполнявший рейс из московского аэропорта Внуково в Шарм-эль-Шейх (Египет), совершил аварийную посадку в международном аэропорту Сочи из-за неисправности в двигателе.

Проблемы при эксплуатации в последнее время были не только у Red Wings. Сахалинская транспортная прокуратура сообщила, что начала проверку по факту аварийной посадки самолета Ту-204 ("Владивосток Авиа") в аэропорту Южно-Сахалинска 21 сентября. Как сообщил агентству "Интерфакс" сахалинский транспортный прокурор Роман Мороз, по предварительным данным, в ходе полета произошло самовыключение правого двигателя самолета.

ОАК есть о чем беспокоиться. В одном из своих интервью Алексей Федоров сообщил, что корпорация примет участие в объявленном компанией "Росавиа" тендере на поставку 50 среднемагистральных самолетов с опционом еще на 15. По его словам, речь шла в основном о самолете Ту-204СМ, который может быть двух вариантов — вместимостью от 160 до 210 пассажиров. Свои предложения на тендер ОАК должна подать до середины октября, и, как считает глава ОАК, у нее есть определенные преимущества. "У

наших самолетов в основном российская комплектация, большая часть которой производится на предприятиях "Ростехнологий", — отмечал глава корпорации. Переговоры о поставках самолетов этого типа ОАК ведет практически со всеми российскими авиакомпаниями и многими зарубежными. "Рассчитываем, что общий портфель заказов на Ту-204СМ составит порядка 100–120 самолетов", — рассказывал А. Федоров в интервью "Коммерсанту".

Серийное производство самолетов семейства Ту-204 в настоящее время, как указывается на сайте ОАК, налажено на авиационном заводе в г. Ульяновске (ЗАО "Авиастар-СП").

источник: ИА IXX.RU
25.09.09

УКРАИНА МОДЕРНИЗИРУЕТ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ ИРАКА

Украина подписала контракт на поставки самолетов для военно-воздушных сил Ирака. Общая стоимость заказа — более 80 миллионов долларов США. Пока не разглашается информация о том, чьей именно подписью представлена в контракте украинская сторона.

По неофициальным данным, сделку организовала компания "Укрспецэкспорт" — государственная компания, уполномоченная торговать оружием, военной техникой и товарами, которые содержат государственную тайну. В "Укрспецэкспорте" партнерские отношения с Ираком не афишируют. Из того же источника стало известно, что речь идет о поставках военно-транспортных самолетов Ан-32. Сначала в Ирак предполагается направить 6 самолетов. При условии, если тактико-технические характеристики украинских машин удовлетворяют заказчика, Украина получит дополнительный заказ.

Как сообщает председатель совета директоров запорожского производителя авиадвигателей "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев, непосредственно выполнять заказ будет киевский авиационный завод "Авиант", а двигатели к самолетам поставит "Мотор Сич". В. Богуслаев: "Контракт вступит в силу в конце 2009 года, а уже через восемь месяцев иракские ВВС получат первую машину".

В авиационном научно-техническом комплексе им. Антонова, включающем в себя завод "Авиант", комментировать условия договора отказались. Представители АНТК мотивируют свое нежелание афишировать выгодный заказ тем, что переговорный процесс курировали уполномоченные государственные структуры. И якобы только они имеют право разглашать эту информацию. Следует отметить, что сама процедура официальных поставок украинских военно-транспортных машин может быть возможной только после соответствующего разрешения Организации Объединенных Наций.

Покупкой украинских самолетов в Ираке, оставшемся после войны с США практически без ВВС, намерены модернизировать военно-воздушные силы. Сегодня большую часть воздушных сил страны составляют вертолеты и устаревшие американские военно-транспортные самолеты С-130. После того как американские войска покинут территорию Ирака, что запланировано на конец 2011 года, воздушное пространство страны станет незащищенным. Поэтому

правительство Ирака сейчас активно ведет переговоры с мировыми производителями авиационной техники. Так, министерство обороны Ирака намерено до 2020 года приобрести до 96 самолетов F-16 у США.

Следует отметить, что украинские Ан-32 приглянулись иракцам своей специальной адаптацией к условиям жаркого и высокогорного климата. Именно поэтому данный самолет пользуется хорошей репутацией в азиатском регионе. К тому же, по техническим характеристикам у наших винтокрылых машин в мире практически нет конкурентов. К примеру, ВВС Индии выбрали именно украинских производителей для модернизации 120 своих Ан-32.

СПРАВКА "РЕВИЗОРА"

Ан-32 — военно-транспортный самолет, предназначенный для перевозки грузов на линиях малой и средней протяженности. Машина способна доставить груз весом 7,5 тонны на расстояние до 2 тысяч километров. Самолет можно также использовать для парашютного десантирования людей и платформ с грузами, а в санитарном варианте — для перевозки раненых. Ан-32 — единственный самолет за всю историю советской авиации, который создавался специально на экспорт и не был принят на вооружение в СССР.

источник: сайт «Ревизор»
14.09.09



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ —

современный высокотехнологичный способ донести философию и конкурентные преимущества бизнеса до потенциальных клиентов и партнеров.

WWW.KSAN.RU

МАКСИМАЛЬНЫЙ МИНИМУМ

МАКС-2009, как ни один другой, вызвал в памяти красочные картины минувших лет. Невольно вспомнилось "Мосаэрошоу-92" — настоящий праздник любителей авиации, проведенный в лучших традициях знаменитых тушинских парадов. Тогда в небе Жуковского летала вся военная, гражданская и спортивная авиация России, зрелище было невероятно красивое! К сожалению, летная программа 2009 года, как и сам салон, вызвала у завсегдатаев МАКСа иное ощущение. Но завсегдатаи и участники — это люди разные...

По сути, единственным ярким событием стала долгожданная премьера Sukhoi Superjet 100, который летал действительно красиво. Впечатлили полеты Ка-52 и Ми-34, истребителей Су-35 и Су-30МКИ, МиГ-35 и МиГ-29М ОБТ, порадовали заявленные в программе пилотажные группы. Но больше ничего существенного зрители и специалисты в нашем небе не увидели.

Не особо порадовали и разговоры с авиационным начальством. Как сказал на встрече с журналистами президент Объединенной авиационной корпорации Алексей Федоров, в запуске у российских КБ и ОКБ десять проектов. Машины будут полностью сконструированы в 3D-моделях с применением самых последних достижений цифровой и компьютерной техники. Так что нам грядет смена авиационного поколения. Вот только станков, на которых детали для этих самолетов можно сделать, у России по-прежнему нет. Так что 90–95 % станочного парка придется закупать за рубежом, на что пойдет если не львиная, то все равно значительная часть денег, отпущенных на производство нового — и в интеллектуальном, и в техническом плане — авиационного продукта.

Ну а для того чтобы заводы не остановились в ожидании перевооружения, на них по-прежнему будут собирать машины предыдущего поколения. Их будут все время модернизировать, и обеспечением этого процесса займутся старые конструкторы. И старые рабочие. Для новых машин придется набирать новые коллективы хорошо обученных молодых специалистов. Вот только где их взять в новом "гламурно-тушурном" российском обществе — пока не понятно. Видимо, молодежь вновь придется убеждать в том, что работать — это хорошо, а не работать — плохо. Как это собираются делать, тоже не очень пока понятно. Хотелось бы собственным примером — но это, судя по показанному на авиасалоне, пока не актуально. Так что, видимо, придется привычными — "давай, давай", "бери больше — кидай дальше" и прочими бравыми лозунгами. Хотя про товарища "Давай" еще Юз Алешковский все написал...

Но вернемся к зрелищу. Первые заявления о грядущем сокращении летной программы МАКС-2009 руководство компании "Авиасалон" сделало еще в мае, в

самый разгар панических настроений кризиса. По весне это казалось вполне логичным, но летом ажиотаж вроде бы начал спадать. Жаль, что на программе МАКСа это никак не отразилось.

Нет, все понятно. Кризис не прыщ, он в одночасье не проходит. Погода тоже подкачала — низкая облачность, резкий порывистый ветер, дожди. Но что мешало просто дать полетать тем, кто остался на статике? Почему бы не поднять в воздух Ту-160 и Ту-95, Ан-22 "Антей" и Ан-124 "Руслан", уж коль скоро его опять запускают в серию? А где Ан-148? Почему не дать по-настоящему покрасоваться в воздухе новым вертолетам Ми-28Н и "Ансат", могучему красавцу Ми-26? Да пусть бы полетал хоть неудачник Ту-334 — два года назад он делал это очень неплохо.

Мы уже не говорим о летательных аппаратах малой авиации, подавляющее большинство которых так и осталось на земле. Мы уже не говорим о наших летающих реликвиях, истребителях И-15бис и ДИТ. Мы уже не говорим о спортсменах-пилотажниках. В чем дело-то? Праздник у нас или не праздник? А то как в последний раз.

Менеджеров компании "Авиасалон" понять можно. Они как бы заранее извинились и сразу сказали, что летная программа 2009 года будет проводиться с коммерческим акцентом. Тем более неуместно в таком ключе сравнение авиасалона и аэрошоу. Но в нашем случае речь-то идет именно о показательных полетах как составной части МАКСа. В противном случае не совсем понятно, что это было. Если МАКС активно позиционируется как мероприятие всероссийского масштаба, возникает вполне логичный вопрос: а что, у всей России не хватило денег поднять в воздух пару десятков самолетов? Так кризис ударил? А мы и не думали, что дела настолько плохи...

У гостей МАКС-2009 сложилось впечатление, что они присутствовали на местечковой ярмарке, куда для пущей важности пригласили пару иностранцев, а для развлечения — скоморохов и цыган с медведем. Может быть, именно так в дальнейшем и следует позиционировать МАКС, тогда и претензий не будет. Собрались поторговать самолетами — так и говорите, что здесь выставка-продажа истребителей, а для особо жаждущих — пиво в три цены. Но если в Жуковском все же проводится нечто, апеллирующее к национальной гордости сограждан, хотелось бы увидеть нашу воздушную мощь в воздухе, а не только на земле.

В общем, вы там как-то разберитесь, господа. Если торговать, то можно без скоморохов, а если еще и воздушный праздник, то пусть будет так же, как в 1992-м — от Ту-160 до "Авиатики" включительно.

А за все хорошее спасибо. Не одни же минусы были. Обеспечение порядка на нынешнем авиасалоне было беспрецедентно четким, это отметили абсолютно все. Очень удачно был решен вопрос с размещением точек питания, заметно меньше было пьяных, шашлычный дым не резал глаза, а под ногами не путались самочинные лоточки с экзотическим товаром. В

павильонах наконец-то наладили вентиляцию и кондиционирование.

Ну а теперь официальные итоги. Контракты на общую сумму \$ 10 млрд, что вдвое больше, чем два года назад, еще раз подтверждают, что в целом мероприятие прошло успешно, невзирая на кризис и грустные прогнозы.

В работе выставки приняли участие 711 компаний из 34 стран, в том числе 436 российских организаций, из которых 120 представили продукцию военного назначения.

Всего на салоне прошли 38 пресс-конференций, брифингов и презентаций, работу выставки освещали около 3 тысяч журналистов из множества российских и зарубежных СМИ.

В целом участники считают, что на качество авиакосмического салона кризис не повлиял, хотя и жалуются на высокие цены на участие в МАКСе.

Алексей САМОЛЕТОВ

*источник: журнал Jet
24.09.09*

"МИГ" ВЛЕТЕЛ В РУБЛЬ И ПЯТЬ КОПЕЕЧЕК

За эту сумму ОАК получит 100 % его акций.

Формальная приватизация одного из крупнейших в мире производителей боевой авиатехники РСК "МиГ" рискует поставить своеобразный рекорд. Государство при передаче этого актива в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК) готово расстаться со 100 % акций "МиГа" за 1,05 руб. Столь низкая оценка компании объясняется ее немалыми долгами.

ОАК 30 сентября собирается начать размещение допэмиссии акций на 66 млрд руб. Новые бумаги корпорации будут оплачиваться акциями авиастроительных предприятий (РСК "МиГ", АХК "Сухой", ОАО "Туполев", КАПО и т. д.), в выкупе допэмиссии могут участвовать как государство, так и частные акционеры заводов. Коэффициенты обмена установлены на основе оценки Ernst & Young.

Однако результаты оценки нельзя назвать ожидаемыми. Так, одна акция РСК "МиГ" оценена в 0,0000000498308148918584 руб. Таким образом, все 100 % акций компании, совсем недавно получившей от государства 15 млрд руб., стоят всего 1,05 руб. Для примера, другие производители военной техники — АХК "Сухой" и корпорация "Иркут" — оценены в 6,96 млрд и 23,62 млрд руб. соответственно. А лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК), согласно оценке Ernst & Young, стоит 2,58 млрд руб. вместо ожидаемых основными частными акционерами компании 25 млрд руб.

В отличие от "МиГа", на 100 % подконтрольного государству, в ОАК доля госучастия составляет около 92 %. По итогам размещения допэмиссии она может снизиться. Всего государство собирается внести в ОАК

пакеты акций шести компаний ("МиГ", ВАСО, ФЛК, КАПО, "Сухой", ИФК) общей стоимостью чуть более 11,45 млрд руб. Оставшиеся дополнительные акции ОАК могут выкупить частные акционеры.

Между тем в "МиГе" не считают оценку заниженной. Хотя у компании хороший портфель заказов (почти на 4 млрд долл.) и контракты по обслуживанию ранее поставленной техники, прошлый год РСК закончила с убытками в 11 млрд руб., а ее задолженность выросла до 44,8 млрд руб.

"Это формальная оценка, которая связана с долгами "МиГа", — уверена представитель РСК Елена Федорова. По ее словам, если сложить ресурс компании, который связан с ее портфелем заказов и новым менеджментом компании, то перед компанией открываются большие перспективы, особенно при объединении "МиГа" и "Сухого" в составе ОАК. Официальный представитель ОАК Константин Лантратов отметил, что РСК "МиГ" пока не входит в ОАК. "Неэтично комментировать оценку независимого оценщика, который пользуется международным уважением и доверием", — сказал он РБК daily.

Долги большие, это реальная проблема компании, отмечает эксперт ЦАСТ Константин Макиенко. "У компании есть перспективные продукты: МиГ-35 — первый в мире неамериканский истребитель с фазированной решеткой и МиГ-29К, которые закупит Индия. Но есть огромный недостаток: у компании нет серийного производства", — отмечает эксперт.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
22.09.09*

ВОЗДУШНАЯ ТАРЕЛКА

Британцы представили принципиально новый летательный аппарат.

Большинство беспилотных летательных аппаратов использует неподвижные крылья, такие же, как у тра-

диционных самолетов. Однако такая конструкция ограничивает маневренность и грузоподъемность, требует наличия взлетно-посадочной полосы, исключает возможность зависания в воздухе. Другой тип таких аппаратов — с вертикальным взлетом и посадкой (вертоле-

ты) — лишен таких недостатков и использует роторы. Однако базирующаяся в Великобритании компания AESIR придумала нечто третье — летательный аппарат вертикального взлета и посадки, лишенный ротора.

Взамен аппарат, больше всего похожий на классическую летающую тарелку, использует так называемый эффект Коанды. Это физическое явление названо в честь румынского ученого Генри Коанды. В 1932 году он обнаружил, что струя жидкости, вытекающая из сопла, стремится отклониться по направлению к стенке и при определенных условиях к ней прилипает. Суть в том, что боковая стенка препятствует свободному поступлению воздуха с одной стороны струи, создавая вихрь в зоне пониженного давления.

Аналогично струе жидкости ведет себя и струя воздуха. Смоделировать такой эффект можно, поместив консервную банку перед горящей свечой. Если дуть непосредственно на банку, то воздух обогнет ее по сторонам и погасит свечу — собственно, это и есть эффект Коанды. В случае с летающей тарелкой от компании AESIR воздушное ускорение создается в центре аппарата благодаря использованию пропеллера, напоминающего бытовой вентилятор. Затем эта струя направляется через выходное устройство таким образом, что воздух следует по искривленной поверхности. Высота, на которую взлетает аппарат, зависит от скорости, массы и плотности воздуха. Чтобы помочь уменьшить вес аппарата, но при этом придать ему максимальную прочность, конструкция выполнена из углеродного волокна. Вращение лопастей пропеллера заставляет корпус устройства крутиться в противоположном направлении. Для усиления эффекта компания-разработчик разместила ряд лопастей на внешней поверхности летательного аппарата. Кроме того, специальные подвижные откидные створки в нижней части беспилотника позволяют направлять его в нужную сторону: к примеру, для того чтобы полететь влево, он должен чуть наклониться в эту сторону.

AESIR отмечает, что из-за оригинальной конструкции их проект обладает "врожденной" стабильностью,

длительной способностью парения, легко взлетит с земли, крыш зданий и других неподвижных объектов. Также он может похвастаться большой грузоподъемностью относительно собственной массы. На данный момент компания создала целую линейку аппаратов разных размеров — от "тарелки" диаметром 30 см под названием Vidar и ее собрата, названного Odin, имеющего диаметр 1 м, до "флагманского" гиганта Hoder.

Портативный Vidar предназначен для использования внутри зданий и в других ограниченных пространствах. Он оснащен литиево-полимерной батареей, обеспечивающей до 15 минут полета. Vidar весит 400 г и способен перевезти груз весом в 100 г. Odin оснащен двигателем внутреннего сгорания системы Ванкеля, который работает на самолетном топливе JP-8. Он весит 10 кг и может перевозить по воздуху 10-килограммовый полезный груз в течение часа. Оснащенный автономной системой управления полетом и контролируемый при помощи пульта с земли, он может использоваться для разных задач — от разведки местности до самостоятельного поражения военных целей. Наконец, Hoder отличается наибольшим размером, весит 1,5 т и способен транспортировать однотонный полезный груз в течение восьми часов. Аппарат предназначен для использования в качестве грузового транспортного средства, которое будет способно доставлять боеприпасы в зону военного конфликта. Hoder находится в ранних стадиях развития, и в AESIR говорят, что он скорее всего будет многомоторным. Несмотря на богатые возможности применения аппаратов вооруженными силами и спецслужбами, директор по маркетингу AESIR Марк Браунтон отмечает, что в ближайшие недели его компания будет исследовать потенциал аппаратов в гражданских целях.

Андрей СЕРДЕЧНОВ

источник: газета «Газета»
24.09.09

В НЕДРАХ "ОБОРОНКИ" КАНУЛИ 6,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Федеральная служба по оборонному заказу (Рособоронзаказ) выявила более 6,5 млрд рублей неэффективно расходованных бюджетных средств в сфере государственного оборонного заказа, сообщил директор ведомства Александр Сухоруков, выступая на коллегии Федеральной антимонопольной службы (ФАС) в Казани.

Всего с начала года Рособоронзаказ выявил 1343 нарушения законодательства о размещении заказов и выдал 206 предписаний об устранении нарушений, в том числе об аннулировании торгов. В результате силами Рособоронзаказа и ФАС было возвращено в бюджет более 39 млн рублей.

В числе наиболее распространенных нарушений Александр Сухоруков назвал установление завышенных требований к участникам размещения заказа и применение двойных стандартов при оценке заявок на участие в торгах.

"Нарушения в сфере государственного заказа, имея в своей основе как субъективные, так и объективные основы, приводят к снижению эффективности заложенной законодателем цели: достижения максимальной экономичности при получении максимального результата от использования выделенных бюджетных средств", — пояснил представитель Рособоронзаказа.

При этом Александр Сухоруков отметил, что происходит снижение количества нарушений законодательства со стороны должностных лиц, непосредственно участвующих в размещении государственно-

го заказа. "Данные показатели являются результатом совместной работы Рособоронзаказа и ФАС России как в сфере законодательства, так и в сфере правоприменения", — пояснил глава службы.

Эксперты не исключают, что реальный объем растраниженных средств многократно превосходит названную сумму. В то же время они отмечают, что деятельность Рособоронзаказа крайне непрозрачна, поэтому оценить масштаб неэффективно расходованных средств довольно затруднительно.

"Рособоронзаказ — сложная для подсчетов структура, ввиду того что статьи расходов по большей части являются секретной информацией. А если данные и раскрываются, то в очень ограниченных объемах, — объясняет ведущий эксперт Центра политической конъюнктуры Дмитрий Абзалов. — Что касается проверок, то теперь они будут осуществляться не только Счетной палатой и Генпрокуратурой, но и Министерством финансов. В последнее время служба получала большой объем заказов от правительства. В частности, на истребители Су-35, Су-27 и Су-30, контракт на закупку которых был подписан между Минобороны РФ и компанией "Сухой" в рамках недавно прошедшего авиасалона "МАКС-2009". Учитывая, что государство продолжит финансировать Рособоронзаказ, такие проверки важны".

По мнению Дмитрия Абзалова, наиболее уязвимыми реципиентами Рособоронзаказа, которым предстоит принять на себя главный удар в связи с обвинениями в неэффективных тратах, станут "Ростехнологии", Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и "Севмаш". "Впрочем, такие проверки не приведут к снижению уровня госзакупок, особенно

учитывая планы правительства на 2010 год. Но произойдет значительное ужесточение контроля за использованием средств", — предупреждает эксперт.

Проверки и уличения в нецелевом использовании средств, выделенных различным госструктурам, в последнее время стали привычными. Так, на прошлой неделе Московская прокуратура по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте объявила, что добилась аннулирования аукционной заявки ФГУ "Центральная база авиационной охраны лесов "Авиалесоохрана" на приобретение автомобиля Lexus на бюджетные средства в размере 6 млн рублей. Заместитель начальника Авиалесоохраны Андрей Ерицов, оправдываясь, доказывал, что автомобиль планировалось использовать для привлечения гостей ВИП-уровня и иностранных гостей.

За неделю до этого Министерство внутренних дел РФ намеревалось приобрести за счет средств федерального бюджета мебель для объектов, принадлежащих ведомству в Серебряном Бору, где расположены Дом приемов МВД и дачи некоторых высокопоставленных сотрудников министерства. Планировалось пустить бюджетные средства на покупку в том числе двух кроватей из массива дерева с ручной резьбой и позолотой общей стоимостью около 400 тысяч рублей, без которых якобы также не могут обойтись иностранные гости.

Наталья ДУБИНИНА

источник: сайт bfm.ru
01.09.09

КАЗАНСКИЕ ВЕРТОЛЕТОСТРОИТЕЛИ НАБИРАЮТ ОБОРОТЫ

Аналитики ожидают роста котировок акций КВЗ.

ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ), несмотря на кризис, наращивает объемы производства. Всего в 2009 году входящее в холдинг "Вертолеты России" предприятие планирует выпустить более 80 винтокрылых машин. При этом, как сообщил его генеральный директор Вадим Лигай, в прошлом году было выпущено 58 вертолетов, а в 2007 году — всего 35. К концу этого года на заводе планируют получить международный сертификат на легкий вертолет "Ансат", рассчитанный на девять пассажиров. "Ансат" был продемонстрирован в действии на аэрокосмическом салоне "МАКС" в подмосковном Жуковском вместе с другой казанской "вертушкой" — многоцелевым Ми-17.

Получение международного сертификата на "Ансат" необходимо, чтобы увеличить объемы производства на заводе. Ведь существенная доля заявок на продукцию Казанского вертолетного завода поступает из-за рубежа, а сделанные в Казани машины эксплуатируются в 80 странах мира.

По завершении салона "МАКС-2009" генеральный директор "Вертолетов России" Андрей Шибитов

заявил, что в ближайшие месяцы будет сформирован портфель заказов, обеспечивающий загрузку казанских мощностей на два года вперед. Отметим, что, по сообщению РИА "Новости", Россия и Саудовская Аравия завершают переговоры о закупке этой арабской страной партии вертолетов Ми-171В. "Мы находимся на завершающей стадии переговоров о закупке партии вертолетов в количестве 30 единиц и надеемся, что в сентябре нам удастся подписать соглашение", — сказал собеседник агентства. Помимо Саудовской Аравии, завод выполняет заказы других иностранных заказчиков, в частности из Индии.

На заводе к такому повороту событий готовы. В годовом отчете компании указано, что из прибыли в размере более 467 млн руб., полученной по итогам 2008 года, около 334 млн руб. направлено на развитие и техническую модернизацию завода, основной продукцией которого являются различные модификации вертолетов "Ансат", Ми-17 и Ми-38 и который дополнительно готовится запустить в серию очередную разработку своего конструкторского бюро — геликоптер "Актай".

В рамках программы расширения предприятия в этом году был произведен набор рабочих с других

машиностроительных заводов города и их переобучение. Более того, как отметила пресс-служба завода, "в целях обеспечения конкурентоспособности Казанского вертолетного завода на рынке труда в условиях возрастающих объемов производства выпускаемой продукции руководством было принято решение о повышении заработной платы с 1 сентября на 25 %". Такое решение, согласно позиции работодателя, призвано закрепить на предприятии уже имеющиеся кадры и дополнительно привлечь необходимое количество квалифицированных рабочих.

Акции завода котируются на бирже РТС с 1999 года, сейчас его капитализация, по данным РТС, составляет 139 млн долл. Между тем аналитики банка "КИТ Финанс" рекомендуют инвесторам обратить внимание на вертолетостроителей. "Эти компании являются одними из самых стабильных в России, а некоторые из них по итогам 2009 года продемонстрируют существенное улучшение финансовых показателей благодаря заключенным контрактам и высокой доле экспорта, — сообщил РБК daily аналитик "КИТ Финанс" Артем Лаврищев. — Благодаря росту производства, высокой доле экспортных поставок и привлекательным финансовым мультипликаторам акции завода представляют большой интерес".

Эксперт добавил, что хотя акции предприятия в последнее время и демонстрируют значительный рост, но все еще являются недооцененными. "Относительно слабая отчетность за второй квартал 2009 года

объясняется тем, что она произведена по российским стандартам, где в качестве критерия выступают отгрузки. Вертолеты заводом произведены и подготовлены к отправке заказчиком. Но пока машины стоят на летном поле, в отчет они не попадают. Соответственно, можно ожидать, что третий и четвертый кварталы будут достаточно сильными", — подчеркнул аналитик. Схожей точки зрения придерживается старший аналитик ФК "Открытие" Кирилл Таченников: "В общем российские вертолетные заводы выиграли от девальвации рубля, так как их продукция заметно подешевела. В целом по отчетности за первое полугодие большинство компаний сектора продемонстрировало неплохие цифры. Казанский вертолетный завод, возможно, во втором полугодии сможет улучшить свои результаты".

Отметим, что в 2011 году ожидается проведение IPO холдинга "Вертолеты России" в Лондоне и Нью-Йорке. В преддверии размещения планируется переход всех структур холдинга на единую акцию, улучшение стандартов корпоративного управления и повышение их прозрачности, что значительно повысит капитализацию дочерних компаний и позволит увеличить ликвидность их акций.

Николай ИВАШОВ

*источник: газета RBC Daily
02.09.09*

ТАЙНА С "МИГАМИ" РАСКРЫЛАСЬ В ОДИН МИГ

Перехватчики для Сирии стали не только фактом, но и вещественным доказательством в уголовном деле.

Российская сторона впервые официально признала планы поставок в Сирию партии истребителей-перехватчиков МиГ-31Э. Об этом заявил "Ъ" глава Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров. Контракт 2007 года, по его словам, так и не вступил в силу, но переговоры продолжаются, и ОАК рассчитывает на его реализацию в надежде стабилизировать за счет экспорта ситуацию в ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", занимающемся модернизацией машин по заказу ФГУП "Рособоронэкспорт". Правда, теперь в контракт может вмешаться еще и прокуратура — половина предназначенных для него "МиГов" фигурирует в качестве объекта мошенничества в уголовном деле.

Как рассказал "Ъ" Алексей Федоров, в 2007 году одновременно было подписано два контракта: один по поставкам в Сирию партии фронтовых истребителей МиГ-29М, а второй — по перехватчикам МиГ-31Э. Первый, по его словам, сейчас уже реализуется, а по МиГ-31 так и не вступил в силу. "Сейчас по этому контракту продолжаются консультации, — сообщил "Ъ" господин Федоров. — Надеюсь, контракт все-таки будет реализован, мы с ним связываем большие надежды на стабилизацию ситуации на нижегородском "Соколе".

До сих пор Россия категорически опровергала наличие планов поставок Сирии МиГ-31. 20 мая 2009 года, когда "Ъ" рассказал о проблемах с их реализацией со ссылкой на годовой отчет ОАО "НАЗ "Сокол", "Рособоронэкспорт" и РСК "МиГ" даже распространили совместное заявление, где было сказано, что Россия не подписывала контракт на поставку МиГ-31. "Такого контракта просто нет в природе. Этот контракт в 2007 году заключили СМИ, они же его в 2009 году расторгли", — заявил тогда же представитель РСК "МиГ" (см. "Ъ" от 21 мая). Однако спустя пару дней сирийское правительство в своем официальном сообщении фактически опровергло опровержения российской стороны, заявив, что "это (сообщения о неготовности Москвы поставить перехватчики Дамаску. — "Ъ") очередная попытка разрушить дружественные отношения между Сирией и Россией".

На самом деле предполагалось, что в Сирию будет поставлено восемь самолетов, стоимость контракта оценивалась в \$ 400–500 млн. Летом 2007 года "Сокол" приступил к реализации подготовительных работ. Поскольку производство МиГ-31 было свернуто в 1994 году, Сирии планировалось продавать самолеты из резерва ("наличия") ВВС РФ и промышленности, модернизацией которых по требованию заказчика и занимался НАЗ "Сокол".

Но теперь даже в случае подписания сирийского контракта с его реализацией могут возникнуть новые

проблемы. Совсем недавно Генпрокуратура РФ сообщила, что следственное управление следственного комитета при прокуратуре РФ по Нижегородской области возбудило уголовное дело по факту мошенничества с четырьмя планерами истребителей МиГ-31, находившимися на ответственном хранении авиазавода "Сокол" в качестве мобилизационного резерва. В ходе прокурорской проверки выяснилось, что они были незаконно проданы некоему ООО "Металснаб". Эта компания в ходе торгов, организованных Приволжским теруправлением Росрезерва, приобрела планеры по цене 153 руб. за штуку при реальной стоимости не менее 116 млн руб. Тем самым, по версии следователей, государству был нанесен ущерб в 466 млн руб. Но письмо гендиректора "Сокола" Александра Карезина от 7 августа на имя того же Алексея Федорова ("Ъ" располагает его копией) описывает историю с продажей резервных "МиГов" совершенно в ином свете: они были в результате выкуплены самим НАЗ "Сокол". Из документа следует, что "четыре комплекта агрегатов самолета МиГ-31, оцененные в 3,039 млн руб., были заложены в 1997 году в мобрезерв и приняты "Соколом" на ответственное хранение". 31 октября 2006 года Росрезерв извещал завод о том, что часть материальных ценностей "подлежит разбронированию с последующей реализацией на конкурсной основе". "Сокол" направил документацию для участия в конкурсе, но информации о его результатах у предприятия до сих пор нет. Однако позже "на основании договора с ЗАО "ГлавСнабРесурс" № 25/к/54207909 от 12.07.2007 ОАО "НАЗ "Сокол" приобрело находившиеся ранее в мобрезерве материальные ценности, в том числе четыре комплекта агрегатов самолета МиГ-31, на сумму 3 014 692,49 руб. без НДС". "Упомянутые комплекты агрегатов постоянно находились и находятся на территории ОАО "НАЗ "Сокол", — утверждает в письме господин Карезин.

Вчера Александр Карезин пояснил "Ъ", что для реализации потенциального экспортного контракта НАЗ "Сокол" должен был иметь в распоряжении восемь планеров. "В собственности предприятия уже было четыре планера, а еще четыре находилось на ответственном хранении по договору с Росрезервом. "Сокол" счел необходимым приобрести эти четыре планера у фирмы — победителя конкурса", — сообщил он "Ъ", уточнив, что компания-продавец никаких отношения к авиазаводу не имеет. "Сокол" приобрел планеры по реальной стоимости, а не по заниженной, о которой говорит Генпрокуратура, добавил господин Карезин.

Управляющий партнер адвокатского бюро "Карабаев и партнеры" Сергей Карабаев говорит, что в рамках возбужденного нижегородской прокуратурой уголовного дела спорные планеры могут быть арестованы. "Арест может быть наложен по решению следственных органов для сохранения планеров как вещественных доказательств", — поясняет господин Карабаев. Но эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко уверен, что любые юридические проблемы со злополучными планерами МиГ-31 разрешатся, как только решение о поставке самолетов в Сирию будет принято на уровне правительства. "Если бы поставка готовых машин на экспорт была запланирована на следующий год, у "Сокола" возникли бы определенные проблемы, но поскольку переговоры с Сирией продолжаются, уверен, что ситуация стабилизируется к моменту заключения контракта", — рассуждает эксперт.

Елена КИСЕЛЕВА

источник: газета «Коммерсантъ»
03.09.09

РОССИЙСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ: РОЛЬ МАШИНОСТРОЕНИЯ В ВЫХОДЕ РОССИИ ИЗ КРИЗИСА

Компания MAG, мировой лидер по производству металлообрабатывающего оборудования, объединяющая такие компании, как Boehringer, Hüller Hille, Hessapp, Cincinnati и другие, провела пресс-конференцию, посвященную результатам работы на российском рынке за последние полтора года, а также поделилась планами развития на 2010 год.

В рамках пресс-конференции выступили президент MAG Россия Герасимов С. Я., советник посольства Германии г-н Йорг Кириш, заместитель руководителя департамента Торгово-промышленной палаты г. Москвы Юсупов М. Р., председатель правления ООО "ТОР Инжиниринг" (официальный дилер компании MAG в Приволжском федеральном округе) Барыкин Д. З., руководитель проекта производственного и тех-

нологического развития Объединенной двигателестроительной корпорации Шамрай Ф. А, вице-президент по продажам компании Vistagy Скотт Карлайл.

Как отметил в своем выступлении руководитель проекта производственного и технологического развития Объединенной двигателестроительной корпорации Феликс Анатольевич Шамрай, "машиностроительные инновационные кластеры в судостроении, авиации, космосе, станкостроении, тяжелом машиностроении позволят реализовать мультипликативные проекты в областях ТЭК и энергосбережения, транспортного развития, связи, сельского хозяйства и выведут Россию из стагнации в состояние устойчивого роста. Импортзамещение с/х продукции уменьшит затраты валюты на \$ 50–100 млрд/год, а инфраструктурный проект энергоэффективности — на \$ 100–150 млрд/год. Уже только эти проекты достаточны для обеспечения инвестирования в перманентное развитие России. Устойчивый рост привлечет значительную часть мировой ликвидности на российские фондовые

и финансовые площадки, что позволит развернуть еще большее число инфраструктурных проектов, выправляющих структуру экономики России".

В рамках пресс-конференции президент МАГ Россия Сергей Яковлевич Герасимов и вице-президент МАГ Europe г-н Гюнтер Майр представили линейку оборудования компании, новые разработки и технологии, объяснили технологические особенности оборудования МАГ. Для наглядности обоснования преимуществ оборудования были продемонстрированы проекты, внедренные за последний год на российском рынке. Одним из самых ярких примеров является открытие совместного производства корпораций "ВСМПО-Ависма" и Boeing, Ural Boeing Manufacturing, основным поставщиком оборудования которого выступает компания МАГ. Как ранее упоминалось в СМИ, открытие было приурочено к визиту президента США Барака Обамы и состоялось 7 июля 2009 г. "IBM нужно лучшее оборудование, МАГ поставляет его", — так охарактеризовал данное сотрудничество директор по производству IBM Толшин Д. А.

России необходимо модернизировать производственные мощности, и в первую очередь это относится к отечественной промышленности. Оборудование, применяемое на предприятиях, устарело, кроме того, оно является абсолютно неликвидным с точки зрения окупаемости. Нет оборудования, нет квалифицированных кадров, нет финансирования — замкнутый круг? Это не так. Сегодня наше правительство оказывает максимальную поддержку предприятиям, выделяет дополнительные средства на финансирование развития промышленности.

Горячее обсуждение вызвало заявление заместителя министра обороны Владимира Поповкина о том, что станочный парк "нам надо покупать за рубежом" (новости Союза производителей нефтегазового оборудования от 3 сентября 2009 г.). Технологичность и в конечном результате эффективность любого оборудования может быть оценена только по достигнутым итоговым результатам благодаря тому или иному оборудованию, и сейчас России как никогда нужно высокоэффективное оборудование. Встает вопрос об обучении национальных кадров, ведь у нас недоста-

точно квалифицированных специалистов, которые могли бы выполнять операции на высокотехнологичном оборудовании иностранного производителя.

Этот вопрос был также затронут на проведенной 9 сентября пресс-конференции. Председатель правления ООО "ТОР Инжиниринг" Дмитрий Зотович Барыкин уточнил, что открытие сервисно-технологического центра МАГ состоится в первом квартале 2010 года. В центре будет представлено более десяти единиц самого распространенного оборудования: горизонтальные и вертикальные ОЦ, токарные и фрезерные станки. Обучение рассчитано на 1–2 месяца, кроме того, проживание для специалистов будет осуществляться на бесплатной основе в гостинице при сервисно-технологическом центре МАГ. "Деятельность нашей компании направлена на развитие машиностроения в ПФО, в частности на создание в Нижнем Новгороде крупнейшего в Российской Федерации сервисно-обучающего центра, оказание предприятиям помощи в техническом перевооружении, обеспечение доступа к новейшим технологиям, обучение персонала и оказание помощи предприятиям в оформлении лизинговых схем для приобретения нового оборудования", — так прокомментировал Д. З. Барыкин обозначенную цель создания в ПФО российского центра высокоточного машиностроения.

Экономическая нестабильность отразилась спадом производства, в частности в области машиностроения. Но, как подчеркнул президент МАГ Россия Сергей Яковлевич Герасимов, "мы уверены, что сможем поднять нашу промышленность на ноги. У нашей страны есть уникальные возможности, высококвалифицированные работники. Не зря Наполеон Бонапарт, покидая Москву, изрек: "Французы показали себя достойными одержать победу, а русские — называться непобедимыми". Мы уже не раз подтверждали это высказывание на страницах истории нашей Родины, мы подтвердим его и сегодня".

*источник: компания МАГ
22.09.09*

ЮЩЕНКО ПОСЕТИЛ АНТК ИМ. АНТОНОВА

Президент Украины Виктор Ющенко посетил государственное предприятие "Авиационный научно-технический комплекс им. О. К. Антонова", сообщает пресс-служба главы государства.

Глава государства ознакомился с работой предприятия, а на встрече с трудовым коллективом поздравил рабочих с Днем авиации, который отмечался в прошлую субботу.

"Авиационная промышленность является той движущей силой, которая толкает смежные отрасли к технологическим прорывам и изобретениям во всех сферах экономики", — заметил президент. Вместе с

тем он признал, что сегодня отрасль переживает нелегкие времена, в частности в 2002–2008 годах были проблемы с финансированием государственной программы развития авиапромышленности — это привело к значительному сокращению производства самолетов, срыву международных контрактов, образованию значительной задолженности предприятий.

"По сути, мы стояли на грани потери статуса страны, которая имеет замкнутый цикл производства самолетов", — констатировал В. Ющенко.

В этом контексте он напомнил, что в прошлом году на заседании СНБОУ рассматривалось состояние выполнения "Государственной комплексной программы развития авиационной промышленности Украины до 2010 года". А на данный момент уже предпринят

ряд шагов по выполнению принятого по итогам заседания решения Совбеза.

Президент особо отметил тот факт, что в апреле этого года было принято решение о выделении средств на возвратной основе для финансового оздоровления Харьковского государственного авиационного производственного предприятия, Киевского государственного авиационного завода "Авиант" и ГП "Завод 410 гражданской авиации".

"Я очень хотел бы, чтобы эти средства, выделенные в очень сложное время, не пропали и были эффективно использованы", — сказал В. Ющенко, выразив уверенность, что речь должна идти прежде всего об оптимизации финансового состояния предприятий. Кроме того, президент напомнил, что в августе 2009 г. с Россией подписано два межправительственных протокола, которые позволят украинским предприятиям авиаотрасли возобновить работу над проектом Ан-70. "В этом вопросе на сегодня практически поставлена положительная точка", — сказал В. Ющенко.

"Харьковскому государственному авиационному производственному предприятию и Киевскому авиационному заводу "Авиант" в 2009 году выделено почти 82 млн грн. для пополнения их уставных фондов", — сказал В. Ющенко. Кроме этого, с целью финансирования достройки самолетов харьковскому и киевскому авиационным предприятиям предоста-

влена возможность получить кредиты на сумму 383 и 343 млн грн. соответственно. Президент выразил уверенность, что эти шаги дали возможность запустить авиационную отрасль, получить новые заказы авиационным предприятиям.

Среди необходимых мер реформирования авиационной отрасли президент назвал предупреждение банкротства профильных предприятий, помощь в обновлении их производственных фондов и т. д.; более активное вхождение на новые рынки; ускорение интеграции украинского самолетостроения в мировую авиапромышленность; направление дополнительно полученных средств в централизованном порядке на закупку через государственную лизинговую компанию отечественных самолетов. "Это моя мечта — сделать этот проект. Начиная с бюджета следующего года найти способ поддержки через центральное правительство, Укрэксимбанк, лизинговую отечественную компанию формирования таких закупок для внутренних потребностей", — сказал президент.

В. Ющенко вручил работникам АНТК им. О. Антонова государственные награды. Награду, в частности, получил генеральный конструктор предприятия Дмитрий Кива.

источник: ИА «УНИАН»
04.09.09

AIRBUS ПРОИГРЫВАЕТ ВОЗДУШНЫЙ БОЙ

ВТО может заставить авиаконцерн вернуть \$ 20 млрд.

В многолетнем споре мировых авиаконцернов Boeing и Airbus вынесено первое решение. Всемирная торговая организация (ВТО) назвала незаконным субсидирование странами Евросоюза концерна Airbus в размере \$ 20 млрд. Тем временем ЕС подал в ВТО встречный иск, указав на налоговые послабления для Boeing со стороны правительства США, что может затянуть вынесение решения в споре еще на несколько лет.

В 1992 году США и ЕС заключили соглашение, регулирующее предоставление госсубсидий на производство пассажирских самолетов. Согласно документу, ЕС может предоставлять Airbus кредиты, покрывающие не более 33 % стоимости разработки новой модели, на срок не более 17 лет, а правительство США — субсидировать производство гражданских самолетов Boeing из фондов военных и космических проектов на сумму не более 3 % годового оборота подразделения гражданской авиации Boeing.

В октябре 2004 года Boeing подал на конкурента жалобу во Всемирную торговую организацию. По мнению истца, субсидии, которые Airbus получил от европейских правительств, не предусмотрены соглашением и несовместимы с правилами мировой торговли. Речь шла о налоговых уступках, спонсировании исследовательской деятельности, беспроцентных кредитах на разработку и производство новых моделей.

В минувшую пятницу ВТО завершила подготовку доклада по делу Airbus — крупнейшему и самому запутанному торговому спору в истории организации. Документ не будет обнародован, но, по информации брюссельских источников газеты The Wall Street Journal, "близких к рассмотрению дела", в докладе ВТО незаконными признаются все субсидии, полученные Airbus от правительств ЕС. Владельца Airbus — корпорацию EADS — в итоге могут заставить вернуть все полученные средства, а это порядка \$ 20 млрд. В жалобе утверждалось, что субсидии, выделенные Airbus Францией, Германией, Испанией и Великобританией, помогли концерну занять лидирующие позиции на рынке, в частности начать производство самолета A380. Страны ЕС намерены помочь Airbus и в создании A350 — прямого конкурента разрабатываемого Boeing 787 Dreamliner.

Но в Airbus пока не паникуют. "До принятия решения ВТО предстоит рассмотреть множество вопросов", — цитирует Reuters официального представителя Airbus Райнера Олера. В ВТО также не считают, что Евросоюз систематически нарушал правила международной торговли. По словам представителей европейских властей, 70 % претензий США в адрес Брюсселя отвергнуты. "Это половина дела, другая половина — иск ЕС к правительству США относительно помощи Boeing", — заявил представитель комиссара ЕС по вопросам торговли Лутц Гюльнер. Согласно жалобе, в 1990—2004 годах американские власти направили корпорации \$ 18,9 млрд налоговых льгот и субсидий

на исследовательские работы. Кроме того, Boeing получает многомиллионные субсидии от правительства Японии, где выпускаются кабины для Boeing 787 (конкурент А350).

Ожидается, что решение по иску ЕС будет вынесено в ближайшие 6–8 месяцев. Окончательное разрешение спора обозначит границы допустимой госпомощи в гражданской авиации, говорят эксперты. Старший специалист по рыночным стратегиям компа-

нии BGC Partners Говард Уилдон не исключает, что Boeing и Airbus придется искать компромиссы, чтобы работать по принципам, которые декларирует ВТО.

Елена СИНИЦЫНА

источник: газета «Коммерсантъ – Украина»
08.09.09

БЕСПИЛОТНИКИ: СТО ЛЕТ В ВОЗДУХЕ

В 1910 году американский военный инженер из Огайо предложил использовать летательные аппараты без человека.

В 1910 году вдохновленный успехами братьев Райт молодой американский военный инженер из Огайо Чарльз Кеттеринг предложил использовать летательные аппараты без человека. Управляемый часовым механизмом самолет в заданном месте должен был сбрасывать крылья и падать как бомба на врага. Обретя поддержку и финансирование армии США, Кеттеринг построил и испытал несколько моделей, получивших названия The Kettering Aerial Torpedo, Kettering Bug.

ПЕРВЫЕ ШАГИ

В 1933 году в Великобритании был разработан первый беспилотный аппарат многократного применения Queen Bee. Для испытаний использовались три отреставрированных биплана Fairy Queen, которые дистанционно управлялись с морского судна по радио. Два из них потерпели аварию, а третий совершил успешный полет, сделав Великобританию первой страной, создавшей и поставившей на крыло радиоуправляемую воздушную мишень.

На десятки лет опередили свое время немецкие ученые. В мире практически до конца 1980-х годов каждая удачная конструкция беспилотных аппаратов представляла собой реализацию идей построения летающих средств на базе крылатой ракеты "Фау-1" или самолета "Фокке-Вульф" (Fw 189).

Первые беспилотные машины в виде оружия "воздух – поверхность" были использованы американскими Военно-морскими силами (ВМС) во время Второй мировой войны.

В 1944 году ВМС США для нанесения ударов по базам германских подводных лодок пытались использовать дистанционно пилотируемые средства палубного базирования – переоборудованные самолеты В-17. В ВВС США беспилотные летательные аппараты как управляемые воздушные объекты появились в конце 1940-х годов. Сначала это были обычные самолеты, оборудованные системами дистанционного управления полетом. Использовались они в качестве мишеней для зенитных средств, тренировки расчетов зенитных орудий и подразделений ПВО. Позднее, с 1951 года, начали создаваться специальные

радиоуправляемые воздушные мишени и беспилотные самолеты-разведчики.

Заметим, что беспилотная техника появилась в результате построения авиационных моделей и переноса функций пилота на автоматические устройства и приборы. Для обозначения и описания беспилотных летательных аппаратов во многих печатных изданиях и электронных СМИ используются различные терминологические сокращения и аббревиатурные варианты. Нередко авторами текстов, переводов и материалов приводятся сокращения из английского языка – UAV (Unmanned Aerial Vehicle/Uninhabited Aerial Vehicle) – и русская транскрипция – БЛА (исторически сложившаяся аббревиатура). Чаще всего под UAV и БЛА понимают именно программно и дистанционно управляемые летательные аппараты без разграничения их по признакам и способам управления, хотя в зависимости от методов и систем управления полетом они могут подразделяться на два класса: беспилотные программно пилотируемые летательные аппараты (БПЛА) и дистанционно пилотируемые летательные аппараты (ДПЛА). Поскольку практически все созданные в США и других странах беспилотные машины строились с использованием элементов систем программного (автономного) управления, далее будем обозначать их, употребляя аббревиатуры БЛА и БПЛА. Уникальными для своего времени разработками и массовыми в производстве стали американские БПЛА семейства Firebee ("Огненная пчела") компании Teledyne Ryan. В период с 1948 по 1995 год они были представлены различными моделями и модификациями беспилотных самолетов с турбореактивными двигателями: БПЛА-мишени (дозвуковые и сверхзвуковые), разведывательные БПЛА, БПЛА радиоэлектронного противодействия, ударные и многофункциональные БПЛА. Многие аппараты, созданные на базе воздушной мишени BQM-34A Firebee, длительное время состояли на вооружении ВВС, армии и ВМС США.

В корейской войне (1950–1953) для разведки наземных объектов американскими ВВС делались попытки применить беспилотные мишени Firebee с фотографической аппаратурой, а для уничтожения мостов – радиоуправляемые бомбы Tarzan.

В начале 1960-х годов перед ВВС США стояли задачи контроля ракетных испытаний в Советском Союзе и обнаружения позиций советских ракетных комплексов. После того как над территорией СССР были сбиты RB-47 и два самолета-шпиона U2, в США была начата разработка высотного беспилотного раз-

ведчика Red Wagon (Model 136). Этот БЛА имел высоко расположенные крылья, малую радиолокационную и инфракрасную заметность.

Во время войны во Вьетнаме (1965–1973) для воздушной разведки и наблюдения американскими ВВС и ВМС успешно применялись средневысотные БПЛА Firebee. Они могли запускаться с земли и с самолета-носителя. В ходе отдельных операций БПЛА стартовали с авианосцев. Ими было совершено около 3400 полетов над хорошо защищенной территорией северного Вьетнама. С ростом потерь американской авиации от наземных ЗРК резко возрос спрос на использование беспилотных самолетов для ведения фото- и радиотехнической разведки с большой высоты. Созданный компанией Teledyne Ryan высотный БПЛА радиотехнической разведки Model 147E передавал на наземный пункт информацию о вьетнамских ЗРК SA-2a (С75) в течение своего полета. Несмотря на то что в одном из вылетов он был сбит, оценка американскими военными результатов его применения была очень высокой, она соизмерялась с полной стоимостью программы разработки этого аппарата. Всего во вьетнамской войне американские БЛА совершили почти 3500 полетов, причем потери составили около 4 %. Беспилотники применялись для фоторазведки, обнаружения радиоэлектронных средств и других объектов противника, ретрансляции сигналов, ведения РЭБ и постановки ложных целей для усложнения воздушной обстановки. Но полная программа использования беспилотных систем была окутана тайной настолько, что ее успех, который должен был стимулировать развитие БЛА после окончания войны, остался практически незамеченным руководством США. Последующие события и технические достижения вызвали существенные изменения в понимании руководством Министерства обороны США роли и места БЛА в системе вооружений. С середины 1980-х годов авиастроительными компаниями США стали разрабатываться и создаваться автоматизированные беспилотные комплексы тактического и оперативно-стратегического назначения.

СОВЕТСКИЙ ОПЫТ

В СССР с 1930 по 1940 год авиаконструктором В. В. Никитиным разрабатывался торпедоносец-планер специального назначения (ПСН-1 и ПСН-2) типа "летающее крыло" в двух вариантах: пилотируемый тренировочно-пристрелочный и беспилотный с полной автоматикой. К началу 1940 года был подготовлен проект летающей торпеды с дальностью полета 100 км и более (скорость полета – 700 км/ч). Однако этим разработкам не суждено было воплотиться в реальные конструкции. В 1941 году, перед началом Великой Отечественной войны (1941–1945), в СССР были удачные применения тяжелых бомбардировщиков ТБ-3 в качестве беспилотных средств для уничтожения мостов. Тем не менее в войне и после нее они практически не использовались.

В 1957 году (23 сентября) конструкторское бюро А. Н. Туполева получило госзаказ на разработку ядерной сверхзвуковой крылатой ракеты среднего радиуса действия. Первый взлет крылатой модели Ту-121 был осуществлен 25 августа 1960 года, но программа была закрыта в пользу баллистических ракет КБ С. П. Королева. Сотворенная же конструкция нашла применение

в качестве мишени и была принята за основу при проектировании и создании сверхзвукового беспилотного самолета Ту-123 "Ястреб" (дальность полета – до 4000 км). Впоследствии в КБ А. Н. Туполева разрабатывались ударные БЛА Ту-300 "Коршун", беспилотные самолеты-разведчики (БСР) Ту-141 "Стриж" и Ту-143 "Рейс". Они выпускались серийно и стояли на вооружении ВВС СССР. Комплекс с БСР "Рейс" в 1970-х годах поставлялся в некоторые африканские и ближневосточные страны, в том числе в Ирак.

Модернизированные и производимые в 1980-е годы комплексы воздушной разведки ВР-2 с аппаратом "Стриж" для действий в оперативной зоне, ВР-3 с беспилотным самолетом "Рейс" для действий в тактической зоне и "Рейс-Д" (Ту-243) с увеличенной дальностью полета состоят на вооружении ВВС России. Комплекс ВР-3 с БСР "Рейс" имеется также в составе ВВС Украины.

В 1997 году на вооружение российских Сухопутных войск и Воздушно-десантных войск был принят разведывательный комплекс "Строй-П" с беспилотным самолетом "Пчела" (головной разработчик – НИИ "Кулон"). Этот комплекс использовался в контртеррористической операции объединенной группировки федеральных сил на Северном Кавказе (1999–2000). В рамках программы модернизации комплекса "Строй-П" фирмой "НИИ "Кулон" разработан тактический малогабаритный комплекс разведки и наблюдения поля боя с беспилотным аппаратом "Пчела-1" (новые аппараты "Пчела-1" от базовой модели, разработанной ОКБ имени А. С. Яковлева в 1980-е годы, отличаются измененным составом целевого оборудования). В 2007 году КБ "Луч" завершило работы по созданию беспилотного комплекса артиллерийской разведки "Типчак" для полкового и бригадного звена Сухопутных войск Вооруженных сил РФ (по результатам государственных испытаний комплекс принят на вооружение и с 2008 года поступает в войска).

БЛИЖНЕВОСТОЧНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

В 1970–1990-е и последующие годы значительный вклад в развитие беспилотной техники внесли израильские военные специалисты, ученые и конструкторы. Так сложилось, что Израиль занимает одно из ведущих мест в мире по созданию и боевому применению беспилотных систем. Проект вооружения израильских ВВС беспилотными аппаратами начался в 1969 году, возглавлял его полковник Оded Эрез, которому помогал подполковник Йоэш (Чато) Цидон, представитель американской компании Teledyne Ryan в Израиле. В дальнейшем во главе проекта стоял Бени Пелед, командующий ВВС Израиля в 1973–1977 годах.

Впервые с острой необходимостью иметь беспилотные летательные аппараты Армия обороны Израиля (АОИ) столкнулась в период ведения "Войны на истощение" (1969–1970). Статические боевые действия шли одновременно на трех фронтах: против Сирии, Иордании, но в первую очередь – против Египта. Тогда резко возрос спрос на аэрофотосъемку наземных объектов, однако ВВС Израиля затруднялись удовлетворять все запросы. Часто объекты съемки были прикрыты мощной системой ПВО. В 1969 году группа израильских офицеров провела эксперименты по установке фотокамер в корпусе коммерческих

радиоуправляемых моделей. С их применением были получены фотографии иорданских и египетских позиций. В этих опытах участвовали майор Шабтай Бриль из военной разведки и Шломо Барак из ВВС. Они разработали несколько опытных моделей. Но продолжения данных опыты не получили. Руководство военной разведки требовало БЛА с более высокими тактико-техническими характеристиками, прежде всего с большей дальностью полета, а командование ВВС в тот период по рекомендации группы "закупить БПЛА" готовилось к покупке реактивных беспилотных самолетов в США.

Немного позже сформировалась другая группа, занимавшаяся созданием БЛА для АОИ. В эту группу входили: американский инженер Эл Алис, летчик ВВС Израиля подполковник резерва Йехуда Манор, Эзра Дотан (Бабен) и упоминавшийся выше Шломо Барак. Они создали фирму "Эйрмеко" (AIRMECO) и разработали оригинальный малогабаритный БПЛА с двумя двигателями, способный поднимать груз весом 12 кг. Аппарат разбился в первом же испытательном полете с аэродрома Сиркис из-за поломки в одном из двигателей. Но работы продолжились. С помощью Ника Зироли, конструктора управляемых авиамodelей, бывшего одним из первых проектировщиков БПЛА в американской фирме "Филко Форд", был создан новый беспилотный аппарат — Owl. Сотрудники "Эйрмеко" пытались заинтересовать в своей разработке крупную компанию Israel Aircraft Industries (IAI — "Израильская авиационная промышленность"), однако та не проявила интереса к созданной "игрушке".

В марте 1970 года делегация ВВС Израиля выехала в США. В конце июля того же года был подписан контракт с американской компанией Teledyne Ryan на разработку разведывательного БПЛА Firebee Model 124I ("Мабат") и производство для Израиля 12 таких аппаратов. Уже через 11 месяцев машины были доставлены в Израиль. 1 августа 1971 года была создана особая эскадрилья для их эксплуатации — 200-я, первая эскадрилья БПЛА в ВВС Израиля.

Примечательными разработками и моделями, заказанными ВВС Израиля в США, стали модификации беспилотных самолетов семейства Firebee — разведывательные БПЛА "Мабат" (Model 124I, Model 147SD) и БПЛА-мишени "Шадмит" (Model 232, Model 232B) производства компании Teledyne Ryan, — а также БПЛА-ловушки (ложные цели) для борьбы с ЗРК противника MQM-74A Chukar компании Northrop Grumman, получившие в Израиле название "Тэлем". В 1973 году эти аппараты применялись Израилем во время арабо-израильского конфликта ("Войны Судного дня") для наблюдений, разведки наземных объектов и постановки ложных воздушных целей. Беспилотные разведчики "Мабат" совершали аэрофотосъемку дислокаций войск, зенитно-ракетных батарей, аэродромов, проводили разведку объектов перед авиационными ударами и оценку результатов этих ударов. Вскоре после завершения войны 1973 года ВВС Израиля сделали второй заказ на 24 аппарата "Мабат". Приблизительная стоимость БПЛА этого типа с дополнительным оборудованием составляла 4 млн долл., сам летательный аппарат стоил около 2 млн долл. Беспилотные самолеты типа "Мабат" и "Тэлем" закупались до 1990 года и использовались в составе ВВС Израиля по 1995 год включительно; мишени "Шадмит" состояли на вооружении ВВС до

2007 года. Наряду с заказами и закупками беспилотников у фирм-производителей США за несколько лет в Израиле была создана собственная мощная база по проектированию и строительству беспилотных комплексов. Наиболее активной и дальновидной в стратегии БЛА оказалась израильская фирма — изготовитель электроники "Тадиран". Благодаря инициативе своего директора Акивы Меира она в 1974 году купила у AIRMECO права на усовершенствованный БПЛА Owl и с этого момента стала первым промышленным производителем беспилотных аппаратов в Израиле. С 1975 года Израиль перешел к разработке и выпуску собственных БПЛА, первым из которых стал "Саяр" (экспортное наименование Mastiff — "Мастиф") фирмы-производителя "Тадиран". Этот беспилотный самолет был впервые представлен широкой публике в 1978 году; он и его усовершенствованные модели состояли на вооружении военной разведки. По заказу ВВС Израиля компанией IAI были разработаны и созданы аппараты типа Scout ("Скаут"), на иврите — "Захаван". Первый боевой вылет БПЛА-шпион "Скаут" выполнил 7 апреля 1982 года в Ливан, после операции "Мир для Галилеи" (ливанская война 1982 года).

ВПЕЧАТЛЯЮЩИЙ УСПЕХ

В 1982 году беспилотные аппараты израильского производства использовались во время боевых действий в долине Бекаа в Ливане. Малоразмерные БПЛА "Мастиф" фирмы "Тадиран" и "Скаут" компании IAI осуществляли разведку сирийских аэродромов, позиций ЗРК и передвижений войск. По информации, получаемой с помощью "Скаута", отвлекающая группа израильской авиации перед ударом главных сил инициировала включение РЛС сирийских ЗРК, по которым наносился удар самонаводящимися противорадиолокационными ракетами. Те средства ПВО, которые не были уничтожены, подавлялись помехами. В печати сообщалось, что во время войны 1982 года наступил звездный час противорадиолокационных средств АОИ. 9 июня в ходе операции "Арцав-19" против ЗРК Сирии в Ливане истребители "Фантом" выпустили по ЗРК около 40 управляемых ракет нового типа — "Стандарт" (AGM-78 Standard ARM), одновременно нанесли удар и наземные средства — "Кхаллит" и "Керес". В ходе операции широко применялись и ложные воздушные цели — "Тэлем", "Самсон" и "Далила". Тогдашний успех израильской авиации был действительно впечатляющим. Система ПВО Сирии в Ливане была разгромлена. Сирия потеряла 86 боевых самолетов и 18 батарей ЗРК. Аналитики отмечали, что в июне 1982 года, во время пятой арабо-израильской войны, странная "напасть" вдруг поразила сирийскую систему ПВО. За короткий период было уничтожено большое количество пусковых установок и командных пунктов. И зачастую израильские ракеты попадали прямо в открытые люки наземных машин, что мало укладывалось в теорию вероятности. Приглашенные тогда сирийским руководством из Советского Союза военные специалисты сделали вывод: израильтяне применили новую тактику — сочетание БПЛА с телекамерами на борту и наводящихся с их помощью ракет. Это было первое столь эффективное применение беспилотных самолетов, которым сегодня предсказывают тотальное господство в "небе будущего".

В ноябре 1988 года командование АОИ приняло решение закупить БЛА IAI "Пионер" и станции управления ими. Летательный аппарат был разработан в 1986 году для армии США (так называемый RQ-2 Pioneer) и выпускался в Соединенных Штатах по лицензии фирмой AAI Corporation. Однако вскоре решение изменили и был куплен БПЛА производства IAI Searcher Mk I (на иврите — "Хугла"). Впервые БПЛА "Хугла" был продемонстрирован в середине марта 1989 года. Поставки его ВВС Израиля начались в июле 1992 года; с вооружения он был снят, как и БПЛА "Скаут" ("Захаван"), в 2005 году. С 1995 года в эскадрильи ВВС и другие подразделения армии Израиля поставлялись такие БПЛА, как: IAI "Серчер-2" (Searcher Mk II; на иврите — "Кохав Лаван"); Hunter производства IAI (они строились в небольших количествах с 1988 по 1995 год); ударный IAI Harpy ("Шион"); "Гермес-450С" (Hermes-450S, на иврите — "Зик" или "Хец Плада") производства фирмы "Эльбит" (Elbit Systems); "Херон-1" (Heron-1, на иврите и в IAI — "Махац-1", в ВВС они получили название "Шуваль", причем с августа 2005 по март 2007 года эксплуатация "Шуваль" велась IAI по принципу РНВ, то есть ВВС покупали у фирмы IAI летные часы этих БПЛА).

8 октября 2007 года на авиационной базе Тель-Ноф ВВС Израиля продемонстрировали несколько БПЛА, в том числе два новых: самый маленький аппарат Skylite B ("Эфрони") производства компании RAFAEL ("Рафаэль", в прошлом — "Тадиран") и самый большой — Heron TP ("Эйтан") разработки компании IAI, которая называет его "Махац-2". Таким образом, беспилотные аппараты "Пионер" на вооружение в Израиле так и не поступили. Тем не менее по сей день во многих источниках ошибочно говорится, что система "Пионер" (Pioneer) состояла или состоит на вооружении Армии обороны Израиля.

ВСЕЬ МИР СТРОИТ БПЛА

В 1980–1990-х годах разработкой и производством БЛА стали заниматься многие авиастроительные компании и фирмы не только в США и Израиле, но и в других странах. Отдельные заказы на разработку и поставку БЛА приобрели межгосударственный характер: американские компании поставляли ВВС Израиля беспилотные самолеты "Мабат", "Шадмит" и "Тэлем"; израильская компания IAI заключала контракты и поставляла вооруженным силам США системы Pioneer и Hunter, армиям Шри-Ланки, Тайваня, Таиланда, Индии — аппараты Searcher. Серийному выпуску и заключению контрактов на закупку БЛА, как правило, предшествовали долгосрочные работы по выбору моделей и комплексов с изучением характеристик, результатов испытаний и опыта боевого применения беспилотной техники. Например, в Южно-Африканской Республике компанией Kontron был разработан беспилотный самолет-разведчик Seeker ("Сикер") с дальностью полета до 240 км. Боевое крещение он получил во время войны в Анголе в 1986 году. По оценкам западных экспертов, в своем классе это самый дешевый и функциональный аппарат (стоимость — 750 тыс. долл.). В последующем компания его модернизировала и стала производить БЛА "Сикер-2" с увеличенной дальностью полета до 400 км. Аппараты Seeker до сих пор состоят на вооружении армии ЮАР. В начале 1998 года компания Kontron

заключила контракт с ВВС Алжира на поставку одной системы воздушной разведки на базе БЛА Seeker (сумма контракта — 20 млн долл.). Однако командование сил национальной обороны ЮАР для собственной создаваемой системы обнаружения целей и обеспечения стрельбы артиллерии выбрало более мощный БЛА Vulture компании Advanced Technologies & Engineering. Вооруженные силы США, Израиля и ЮАР первыми применили БЛА в боевых действиях и оценили их роль и значение. Оборонная промышленность этих стран приобрела богатый опыт в разработке и производстве беспилотных систем. Беспилотная техника заняла определенное место в краткосрочных и долгосрочных программах вооружений различных видов вооруженных сил не только в США, Израиле и ЮАР, но и в других странах — Канаде, Великобритании, Франции, Германии, а также в некоторых государствах Юго-Западной и Юго-Восточной Азии.

В скоротечной войне в зоне Персидского залива (январь–февраль 1991 года) беспилотные аппараты использовались прежде всего как платформы наблюдения и разведки. Военные контингенты США, Англии и Франции развернули и эффективно использовали системы типа Pioneer, Stabile МКЗ, С 22, CL-289. Противоборствующая сторона — армия Ирака — применяла комплексы Al Yamamah, Makareb-1000, Sahreb-1 и Sahreb-2. В ходе операции "Буря в пустыне" беспилотные тактические разведчики коалиционных сил совершили более 530 вылетов, общий налет составил около 1700 часов. При этом потери исчислялись 28 аппаратами, включая 12, которые были сбиты. Из 40 беспилотников Pioneer, используемых вооруженными силами США, 24 были повреждены, но 18 из них оказались пригодными для ремонта, и только 2 относились к боевым потерям. Низкий уровень потерь от средств ПВО объяснялся экспертами небольшими размерами беспилотного самолета. Кстати, из-за незначительных размеров летающих разведчиков иракская армия сочла тогда, что эти средства не представляют большой угрозы.

Разведывательные БПЛА применялись и в так называемых операциях по поддержанию мира силами ООН в бывшей Югославии. В 1992 году ООН санкционировала использование ВВС НАТО, чтобы обеспечить прикрытие Боснии с воздуха и поддерживать наземные войска, размещенные по всей стране. Для выполнения этой задачи требовалось ведение круглосуточной разведки с применением беспилотной техники. Американские БПЛА совершали полеты над территорией Боснии, Косово, Сербии. Для ведения воздушной разведки на Балканах несколько аппаратов Hunter у Израиля купили ВВС Бельгии и Франции. В 1999 году с целью обеспечения действий войск НАТО и бомбардировок объектов на территории Югославии были задействованы в основном американские БПЛА MQ-1 Predator. Как сообщали СМИ, они совершили не меньше 50 боевых разведывательных вылетов.

В начале XXI века главным регионом боевого применения беспилотных аппаратов снова стал Ближний Восток. В операциях американских вооруженных сил в Афганистане и затем в Ираке средневысотные БПЛА помимо разведки осуществляли лазерное целеуказание средствам поражения, а в отдельных случаях атаковали противника своим бортовым оружием. Армия Израиля широко использовала разведыва-

тельные БПЛА с видеоаппаратурой в операциях против соседних арабских стран и движения ХАМАС в палестинском анклав, прежде всего при бомбардировках и действиях в секторе Газа (2002–2004, 2006–2007, 2008–2009). Ярким примером применения БПЛА стала вторая ливанская война (2006–2007). В этом конфликте БПЛА выполнили 1502 боевых вылета, набрав 16 418 летных часов. Для сравнения, пилотируемые боевые самолеты выполнили 10 337 вылетов, но провели в воздухе примерно 12 000 часов, то есть, несмотря на почти семикратное превосходство по количеству самолетовылетов, пилотируемая авиация уступила БПЛА по суммарному времени пребывания в воздухе.

Заметим, что беспилотные аппараты израильского и американского производства имеют вооруженные силы Грузии. В 2008 году при подготовке и реализации планов грузинского руководства по дестабилизации обстановки на Кавказе и конфронтации отношений с Россией они применялись для воздушной разведки территорий Абхазии и Южной Осетии.

В период с 1993 по 2005 год объемы и темпы производства БЛА в основных странах НАТО значительно возросли. Общее количество выпущенных серийно и отдельными партиями беспилотных машин составило 75 310 штук. Численность парка БЛА в Объединенных вооруженных силах НАТО к 2006 году достигла при-

мерно 60 тыс. единиц, из которых около 60 % – мало-размерные аппараты.

Лидирующие позиции по разработке и производству беспилотных комплексов среди западных государств занимают США. Сегодня в составе американских вооруженных сил имеется целая гамма беспилотных средств, предназначенных для ведения воздушной разведки в интересах всех звеньев управления – от высшего командования до командира батальона, роты. Многие аппараты могут нести управляемое оружие (бомбы, ракеты), приборы целеуказания и корректировки огня. Наиболее известными являются БПЛА многократного применения Predator и Reaper, самый большой в мире высотный БПЛА Global Hawk, маловысотный аппарат Shadow-200, малоразмерные беспилотные самолеты Raven, Dragon Eye, Desert Hawk и Scan Eagle, беспилотные вертолеты Fire Scout и Sea Scout. Комплексы с беспилотными летательными аппаратами строятся как разведывательно-боевые системы наземного и морского (корабельного) базирования.

Вадим ИСПАМОВ

*источник:
газета «Независимое военное обозрение»
11.09.09*

"САТУРН" В ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИИ СЕГОДНЯ МОЖЕТ ВСЕ

В субботнем номере "Северный край" сообщил, что в городе Нарьян-Мар — столице Ненецкого автономного округа — в пятницу была пущена в промышленную эксплуатацию вторая очередь электростанции ГТЭС-18 мощностью 18 МВт. Основное оборудование станции — три газотурбинных агрегата ГТА-6РМ — изготовлено специалистами ОАО "Сатурн — Газовые турбины" в Рыбинске.

Это событие стало первым в череде юбилейных мероприятий празднования 80-летия Ненецкого автономного округа (НАО). На праздник было приглашено множество высоких гостей — главы субъектов Федерации, депутаты Государственной Думы и члены Совета Федерации, руководители крупнейших нефтяных и газовых компаний.

Станция расположена на окраине города. Впрочем, слово "окраина" применительно к Нарьян-Мару — понятие условное. В столице Ненецкого автономного округа проживает менее двадцати тысяч человек, а по площади город не превышает территорию такого районного центра, как, например, Данилов. Тем не менее проблема электроснабжения до последнего времени здесь стояла очень остро, поскольку округ находится на Крайнем Севере и не включен в энергосистему РАО "ЕЭС России". Основ-

ным поставщиком электроэнергии является Нарьян-Марская электростанция.

Первая очередь электростанции — ГТЭС-12 мощностью 12 МВт, основу которой составляют два агрегата ГТА-6РМ, — была введена в эксплуатацию в мае 2003 года. Но город в последние годы активно строился и этой мощности ему явно не хватало. Руководство округа поставило задачу значительно расширить возможности станции. Был объявлен конкурс, победителем в котором стало НПО "Сатурн". Специалисты ОАО "Сатурн — Газовые турбины" разработали проект электростанции мощностью 18 МВт с возможностью ее увеличения в перспективе до 24 МВт, осуществили строительные-монтажные, пусконаладочные работы, организовали обучение обслуживающего персонала станции. С введением в строй второй очереди электростанции ее мощность выросла до 30 МВт.

В церемонии пуска станции приняли участие глава администрации НАО Игорь Федоров, губернатор Ярославской области Сергей Вахруков, президент Южной Осетии Эдуард Кокойты, член Совета Федерации от Ярославской области Виктор Глухих, заместитель генерального директора ООО "УК "Объединенная двигателестроительная корпорация" — управляющий директор ОАО "НПО "Сатурн" Илья Федоров, заместитель генерального директора ОАО "ОПК "Оборонпром" Дмитрий Петров, генеральный директор ОАО "Сатурн — Газовые турбины" Игорь Юдин, руководители, конструкторы, специалисты НПО "Сатурн", нарьян-марские энергетики. В этот день в Нарьян-Маре было всего

восемь градусов тепла (в Москве — плюс 20), так что и погода словно давала почувствовать важность свершающегося события. Ведь еще совсем недавно большую часть электроэнергии и тепла в округе вырабатывали на мазуте и угле, который завозили летом водным путем. Нарьян-Мар стоит на берегу Печеры в ста километрах от ее впадения в Баренцево море, и река освобождается ото льда только в июне. Так что "северный завод" должен быть проведен за три месяца.

"Уже первая очередь электростанции, построенная "Сатурном" в 2003 году, позволила значительно улучшить качество жизни в округе, — сказал, открывая торжественный митинг, глава администрации НАО Игорь Федоров. — Без развития энергетики невозможно развитие региона. Поэтому сегодняшняя пуск второй очереди станции — без преувеличения эпохальное событие для нас. Ненецкий округ готовится к экономическому и инфраструктурному рывку, и этот запуск дополнительных мощностей электростанции позволит нам еще быстрее переселять жителей из ветхих домов в новые, позволит вводить в строй современные больницы, школы, жилые микрорайоны. В скором времени мы завершим строительство Досугового центра — самой грандиозной стройки Ненецкого округа".

Игорь Федоров поблагодарил всех специалистов, которые всего за год в непростых условиях смогли построить эту станцию и подготовить ее к пуску. Взявший затем слово губернатор Ярославской области Сергей Вахруков подчеркнул, что первая очередь станции, построенная НПО "Сатурн" шесть лет назад, отлично себя показала. Оборудование работает надежно, что и стало лучшей рекомендацией предприятия при выборе подрядчика на строительство второй очереди.

Руководство страны ставит задачу к 2012 году сократить энергоемкость ВВП на 40 процентов, что даст возможность значительно повысить уровень жизни людей. Пуск второй очереди Нарьян-Марской электростанции — одна из ступеней в достижении этой цели. Сотрудничество Ярославской области и Ненецкого автономного округа будет продолжено. Сейчас разрабатывается совместная долгосрочная программа, которая предусматривает сотрудничество этих регионов не только в энергетике, но и в других областях хозяйственной деятельности.

Заместитель генерального директора ООО "УК "Объединенная двигателестроительная корпорация" — управляющий директор ОАО "НПО "Сатурн" Илья Федоров подчеркнул, что установленное на станции оборудование столь же надежно, как и двигатели "Сатурна", стоящие на новых самолетах, которыми открывался МАКС-2009. А генеральный директор ОАО "Сатурн — Газовые турбины" Игорь Юдин обратил особое внимание на то, что все оборудование и комплектующие станции — российского производства. В ее строительстве приняли участие сотни российских поставщиков, поэтому создание таких объектов помогает экономике страны преодолевать кризис.

О востребованности газовых турбин, которые выпускаются в Рыбинске, говорит такой факт: за последние шесть лет ОАО "Сатурн — Газовые турбины" ввело в эксплуатацию около ста объектов суммарной мощностью более 800 МВт. Предприятие обеспечено заказами на несколько лет вперед. В Нарьян-Маре руководители Ярославской области, Ненецкого автономного округа и НПО "Сатурн" обсуждали возмож-

ность строительства новых электростанций в селе Красное и других населенных пунктах. Потребность в этом большая: недра округа богаты природным газом, и его использование для выработки электроэнергии позволит значительно сократить тарифы на услуги ЖКХ. А по мнению Сергея Вахрукова, округ даже сможет продавать электроэнергию в соседние регионы.

Нарьян-Мар за последние годы разительно изменился. Сегодня еще можно представить, каким был город 10—15 лет назад. Старые районы — это деревянные бараки с выгребными ямами, дощатые тротуары, неухоженные дворы, заросшие чахлыми березками и ивами. А буквально в двух шагах — современные 5—7-этажные дома со всеми удобствами и даже с лифтами, засеянные травой газоны, обнесенные красивыми коваными оградами, тротуарная плитка, декоративные фонари. В городе строятся гостиницы, открываются рестораны и торговые центры, а во время празднования 80-летия округа вслед за второй очередью электростанции был открыт новый культурный центр — современный дворец с залами для проведения любых общественно-культурных мероприятий.

Разговор о перспективах развития Ненецкого автономного округа и новом этапе его сотрудничества с Ярославской областью и НПО "Сатурн" продолжился на пресс-конференции в городской администрации. Как отметил губернатор Сергей Вахруков, хотя "отношения между нашими регионами пока не формализованы, работа уже идет по нескольким направлениям". Касаясь перспектив строительства новых газотурбинных электростанций, Сергей Вахруков сказал: "В скором времени две газотурбинные электростанции последнего поколения стоимостью 13,5 миллиарда рублей будут построены в Ярославле и Рыбинске. Сценарий реализации двух первых очередей этого проекта будет реализовываться в рамках государственно-частного партнерства, схема которого уже отработана Внешэкономбанком на территории России. Согласие на строительство двух станций в Рыбинске и Ярославле от ВЭБа получено. 22 июля я встретился с премьер-министром Владимиром Путиным и представил ему проект эффективного энергоразвития Ярославской области. Программа была поддержана. Себестоимость гигакалории тепла, произведенной на современной газотурбинной станции, составляет 350 рублей. В то же время в России есть станции, где производится тепло стоимостью от 900 до 10 тысяч рублей за гигакалорию! Это говорит о том, что бюджеты ряда муниципальных органов используются крайне неэффективно и тратятся гигантские средства на старые дизельные электростанции, что для России в целом приводит к огромным потерям в бюджете.

Участовавший в пресс-конференции заместитель генерального директора "Оборонпрома", руководитель программы промышленных газотурбинных установок Дмитрий Петров отметил, что корпорация "Оборонпром" наряду с военными программами сделала акцент на реализации гражданских проектов.

"Оборонпром" и Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) активно участвуют в решении вопросов повышения энергоэффективности и ресурсосбережения, которые были определены по итогам расширенного заседания президиума Госсовета в июле этого года, — пояснил Дмитрий Петров. — В этом плане газотурбинные технологии

будут использоваться в качестве ключевого направления решения этой задачи". По его оценке, новые технологии "позволят экономить до 9 % общего объема топлива", используемого в жилищно-коммунальном хозяйстве, строительном и машиностроительном секторах.

"Это позволит ограничить рост тарифов на энергию для населения в условиях роста цен на газ. Коэффициент полезного действия (КПД), по различным оценкам, может быть повышен в полтора-два раза по отношению к тем КПД, которые вырабатывают нынешние теплостанции и электростанции", — отметил Петров. В России насчитывается 86 тысяч котельных, из них под использование газотурбинной техники можно модернизировать до 8 тысяч объектов, "там, где есть газ, где есть необходимые условия для его подключения", сказал Петров. По его словам, "стратегия реализации программ по промышленным двигателям является основной именно для регионов".

Выступивший затем заместитель главы администрации Ненецкого АО Юрий Тельтевский, высоко оценив установки НПО "Сатурн", сообщил, что власти НАО планируют наряду с газогенераторными электростанциями развивать и альтернативные

источники энергии. Управляющий директор ОАО "НПО "Сатурн" Илья Федоров сразу же отреагировал на эти слова, заявив, что для решения и этих задач необязательно обращаться за рубежом.

"Сатурн" сегодня может делать все, что касается двигателестроения, — сказал Илья Николаевич. — Не случайно на недавно прошедшем Международном авиакосмическом салоне "МАКС-2009" все представленные новые самолеты — и Су-35, и "Сухой Суперджет 100" — были с двигателями "Сатурна". Предприятие находится сейчас на таком уровне, что в ближайшие годы вокруг него будут формироваться несколько двигателестроительных программ. Одна из них — по строительству двенадцати газотурбинных станций разной мощности — будет реализовываться на территории Ярославской области".

Андрей ГРИГОРЬЕВ

*источник: газета «Северный край»
16.09.09*

RED WINGS ПОДСЧИТАЛА УБЫТКИ

...и собирается взыскать 150 млн рублей с производителей лайнеров Ту-204.

Как стало известно РБК daily, крупнейший эксплуатант отечественной техники авиакомпания Red Wings готовится подать в суд на производителей самолетов Ту-204. Из-за вынужденных простоев лайнеров компания потеряла около 150 млн руб. Большинство проблем с самолетами вызвано дефектами авиадвигателей.

За 2008–2009 годы произошло несколько десятков инцидентов с принадлежащими Red Wings самолетами Ту-204-100. В подавляющем ряде случаев причиной стали технические неполадки, в частности силовых установок.

Как отмечается в материалах Национальной резервной корпорации (НРК), новые самолеты Ту-204-100 изготавливаются с грубейшими нарушениями ГОСТов и контрактных условий. "Неожиданное превышение на 2 т массы пустого воздушного судна существенно увеличивает эксплуатационные расходы", — говорится в письме НРК. Также в нем отмечается, что новые самолеты оснащаются деталями, выпущенными более трех лет назад, что противоречит условиям контракта.

Сейчас авиакомпания подсчитывает убытки из-за технических неполадок и готовится подать иски к производителю самолетов и поставщикам основных узлов. Так, незапланированные расходы Red Wings на аренду "подменных" двигателей вместо вышедших из строя, а также вспомогательной силовой установки составили 45,5 млн руб. Еще Red Wings потратила 11,5

млн руб. на восстановление летной годности лайнеров. Всего пять новых самолетов, находящихся на гарантии, из-за технических неисправностей вынужденно простаивали 246 дней. "За этот период сумма лизинговых платежей компании в пользу ИФК превысила 93 млн руб.", — отмечают в авиакомпании.

"Это убытки, с нашей точки зрения, неоспоримые и доказанные, — уверен гендиректор авиакомпании Константин Тетерин. — Авиакомпания взяла в лизинг новые Ту-204, а попытки промышленности свалить друг на друга проблемы ей не интересны. Мы будем подавать иски против всех, чтобы они сами разбирались, так как нам были переданы некондиционные воздушные суда". "В пятый раз отказывает двигатель, но, с точки зрения пассажиров, виновата Red Wings, а не промышленность. Как объяснить, что самолеты плохие?" — говорит РБК daily совладелец авиакомпании Александр Лебедев.

Двигателестроители не спешат признавать свою вину. "Предварительной причиной вынужденной посадки 5 сентября в аэропорту Внуково самолета Ту-204 стала некорректная работа самолетной системы, контролирующей параметры вибрации двигателя. При этом претензий к самому двигателю и параметрам его работы во время полета у комиссии нет", — отмечается в сообщении Пермского моторного завода.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
10.09.09*

AIRBUS СОБИРАЕТСЯ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ "ЧЕРНЫХ ЯЩИКОВ" НА СВОИХ САМОЛЕТАХ

Конструкторы самолетов Airbus изучают возможность отказа от бортовых самописцев. По мнению руководства компании, "черные ящики" на самолетах давно утратили свою надежность и будущее за передачей данных через спутники.

Глава компании Airbus Томас Эндерс заявил в интервью французской газете Le Parisien, что руководство решилось на такие радикальные меры после падения самолета Airbus A330 в Атлантике, "черные ящики" с которого до сих пор не найдены. Глава Airbus заверил, что компания сделает все возможное, чтобы найти бортовые самописцы и узнать истинную причину трагедии 1 июня. Однако, по мнению Эндерса, больше полагаться на "черные ящики" нельзя.

"Чтобы в будущем обеспечить безопасность воздушных перевозок, мы должны быть уверены, что в случае несчастья мы получим все данные о полете. Это утверждение доказывает пример аэробуса, летевшего рейсом 447", — сказал Томас Эндерс.

Глава Airbus добавил, что "наиболее важные данные о полете можно было бы передавать через спутник в реальном времени". Эндерс уточнил, что в настоящее время компания обсуждает новый проект с партнерами.

На вопрос о том, отразился ли экономический кризис на деятельности компании, Томас Эндерс ответил, что в последнее время Airbus приходится сокращать поставки своих самолетов. По его словам, производство аэробусов уже уменьшилось на 20 %, и если спрос на самолеты продолжит падать, темпы производства будут замедляться. Тем не менее Эндерс добавил, что "несмотря ни на что наша цель — поставлять по крайней мере столько же самолетов, сколько в 2008 году".

По словам главы Airbus, для того чтобы не пострадать от кризиса и стать мировым лидером, "Airbus должен стать лидером не только на европейском рынке, но и на мировом. Для этого компании необходимо наладить связи с Россией, Индией и Китаем".

ЧЕРНАЯ ПОЛОСА ДЛЯ AIRBUS

В последнее время самолеты компании Airbus преследуют одни неудачи. 1 июня 2009 года аэробус компании Air France (Airbus A330), летевший рейсом 447 из Бразилии во Францию, упал у бразильских берегов. Поиски "черных ящиков" пока не дали никаких результатов. В ближайшее время должен начаться новый этап поисков, который продлится 12 месяцев, передает The Times Online.

30 июня на подлете к Коморским островам в Индийском океане разбился самолет производства Airbus (Airbus A310) компании Yemenia. Бортовые самописцы с этого аэробуса обнаружены были, однако, как заявляют представители компании, они нахо-

дятся в очень плохом состоянии и пока нельзя понять, какие же именно причины привели к катастрофе.

13 июля на Airbus A320 компании Air France, летевшем из Рима в Париж, произошел сбой в показателях изменения скорости Пито, из-за чего пилотам пришлось перейти на ручное управление. Инцидент продолжался несколько секунд, однако заставил владельца самолета — Air France — задуматься о технической исправности всех Airbus.

Последней каплей стало происшествие 31 июля. Тогда самолет Airbus A330 компании Air France врезался в ограждение при посадке в аэропорту Республики Конго. Компания уверяла, что самолет полностью исправен и технические неполадки не являются причиной аварии, однако власти Конго запретили отправлять самолет обратно с пассажирами на борту.

После этих случаев Air France заменила на всех самолетах Airbus приборы, показывающие изменения скорости, поскольку именно на их работу чаще всего поступали жалобы.

СПУТНИКИ ВМЕСТО ЯЩИКОВ

Как заметил "Газете" Олег Пантелеев, глава аналитической службы агентства "АвиаПорт", использовать передачу данных через спутники вместо "черных ящиков" на новых магистральных самолетах разумно и оправданно, тем более что многие перевозчики уже сейчас используют систему передачи данных с борта самолета в центр управления полетами компании по спутниковым каналам. Однако оснащать необходимыми системами весь флот эксплуатируемых самолетов нецелесообразно — это достаточно дорогостоящая процедура.

По словам Пантелеева, параметры работы различных систем самолета — двигателей, бортового оборудования, — а также подаваемые экипажем команды, например на выпуск-уборку шасси и закрылков, уже сейчас на многих самолетах можно было бы транслировать в режиме реального времени через спутник. Нужно только выработать общие подходы к формату передачи таких данных и к тому, где они должны накапливаться.

"При этом использование альтернативных "черному ящику" систем сегодня нельзя сделать общим стандартом для всех, к примеру, для авиации общего назначения это слишком дорого, нет смысла дорабатывать и машины, выпущенные 20–30 лет назад", — отмечает аналитик. По его мнению, ситуация может измениться в будущем десятилетии, когда с появлением новых технологий скорость передачи данных по спутниковым каналам заметно увеличится, стоимость передачи данных снизится и подешевеет соответствующее оборудование.

Виктория ЛИСИЦИНА

источник: газета «Газета»
05.09.09

ВО ВРЕМЕННОЕ ПОЛЬЗОВАНИЕ

Британцы заменят А400М на старые гражданские самолеты.

11 сентября влиятельное британское издание The Times сообщило о планах оборонного ведомства страны переоборудовать бывшие в употреблении гражданские самолеты BAe 146 в военно-транспортные, чтобы временно решить проблему нехватки машин этого типа. Сегодня британцы используют для транспортировки военных грузов самолеты C-130K Hercules, предельный срок эксплуатации которых заканчивается в ближайшее время. Для их замены заказаны 25 европейских А400М, но поставки этих самолетов задерживаются из-за технических проблем, и пока еще сроки их начала точно не известны.

По данным британских журналистов, подержанные гражданские лайнеры могут быть взяты в лизинг или куплены почти по символической цене — примерно по 2 миллиона долларов за единицу. Столь низкая по сравнению с настоящими военно-транспортными самолетами стоимость является еще одним стимулом для военного ведомства, поскольку в будущем его может ожидать сокращение бюджета.

Сейчас в мире эксплуатируется несколько сотен аналогичных лайнеров. Значительная их часть принадлежит британской корпорации BAЕ Systems, которая сдает эти самолеты в лизинг различным авиакомпаниям, включая Lufthansa и Swiss International. В лице оборонного ведомства, которое уже давно является верным клиентом корпорации, BAЕ Systems увидела еще одного потенциального пользователя казалось бы сугубо гражданских самолетов.

По мнению официального представителя компании, прокомментировавшего The Times возможную сделку, ключевым фактором в этом решении должна стать именно стоимость самолетов. Собеседник издания отметил, что эти машины возьмут на себя функцию дополнительного экономичного средства воздушных перевозок в то время, когда военный бюджет находится под строгим контролем.

Самолет, также известный в более новой модификации как Avro RJ, разработан компанией British Aerospace (с 1999 года она была поглощена BAЕ Systems. — Лента.ру) в 1970-е годы и начал эксплуатироваться в 1983 году. Всего в мире было реализовано 387 таких машин, что сделало BAe 146 самым успешным британским коммерческим самолетом. Но в 2002 году производство было остановлено, так как программа стала приносить убытки.

В настоящее время такие машины используются в аэропорту Лондон Сити, а также в некоторых странах, включая Индию, где длина взлетных полос недостаточна для больших коммерческих лайнеров. Четырехмоторные BAe 146 отличаются от своих аналогов выгодными для армии качествами — они могут выполнять крутой подъем и снижение, что является обязательным для военных операций. Отчасти этим и можно объяснить интерес ВВС именно к этим маши-

нам. В то же время назвать британский лайнер даже временным конкурентом американским военно-транспортным самолетам по другим важным параметрам сложно. Так, BAe 146 в транспортном исполнении способен взять на борт не более 12,5 тонн, тогда как американский C-130J может перевозить до 20 тонн, а C-17 — до 77 тонн.

Цена последних, впрочем, также значительно выше: C-130 обошелся бы британскому бюджету в 60–90 миллионов долларов, а C-17 — в сумму до 250 миллионов долларов. Хотя, если бы Лондон взял такие самолеты в лизинг, скооперировавшись с другим государством, о чем также ранее сообщали СМИ, стоимость сделки удалось бы значительно снизить. Предполагалось, что совместно пойти на такой шаг Лондон мог с еще одним "счастливым" покупателем А400М — Парижем.

Стоит отметить, что BAe 146 нельзя назвать незнакомым для британских ВВС самолетом. Еще в 1986 году, спустя некоторое время после начала серийного производства, военные взяли в лизинг две таких машины. Кроме этого, самый успешный британский коммерческий лайнер и сегодня используется в качестве VIP-борта для перевозки королевской семьи. Такой самолет известен как The Queen's Flight. Он приписан к 32-й Королевской эскадрилье (The Royal Squadron) Военно-воздушных сил Великобритании. На его борту могут находиться 19 пассажиров и 6 членов экипажа.

Биография самолета в отношении безопасности, несмотря на столь высокую честь, не выглядит совсем безупречной. За время эксплуатации было отмечено семь авиационных инцидентов, в результате машины были потеряны. В авиационных катастрофах, связанных с BAe 146 и его модификациями, погибли более 250 человек.

Сказать достоверно, удастся ли на деле британцам приспособить эти машины для выполнения специфических задач в качестве военно-транспортных машин, пока трудно. Распространившая эту информацию The Times отмечает, что в оборонном ведомстве не отрицают того, что ищут временную замену А400М, однако отказываются указать точно, какой именно самолет рассматривается на эту роль.

Впрочем, очевидно, что нужда в обновлении авиапарка у британцев действительно есть. Понятно и то, что разбрасываться бюджетными средствами они сейчас не могут себе позволить, хотя и стараются не отставать от своего большого союзника США в операциях в Ираке и Афганистане.

Андрей ФЕДОРОВ

источник: LENTA.RU
14.09.09

"МЫ ВЫНУЖДЕНЫ ПОДДЕРЖИВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО УБЫТОЧНЫХ САМОЛЕТОВ"

Президент ОАК о финансовых проблемах и новых заказах корпорации.

В середине августа на прошедшем в Жуковском накануне авиасалона "МАКС-2009" совещании по развитию отечественного авиапрома премьер-министр Владимир Путин раскритиковал деятельность ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК), упрекнув его в убыточности большинства контрактов на поставку самолетов. Эта критика была воспринята в отрасли как отказ правительства удовлетворить заявку авиастроителей на дополнительное государственное финансирование ОАК в размере около 122 млрд руб. О том, сколько у корпорации убыточных контрактов и как она собирается решать свои финансовые проблемы, "Ъ" рассказал президент ОАК Алексей Федоров.

— Сразу после совещания пошли слухи, что Вы можете уйти в отставку. Не предлагали написать заявление?

— Меня эти слухи абсолютно не волнуют, так как я считаю, что я и мои коллеги профессионально занимаемся своим делом. Если государство как основной акционер ОАК примет решение сменить менеджмент, решение будет исполнено независимо от моего желания. Та критика, которая прозвучала в наш адрес, во многом справедлива. Особенно упреки в убыточности некоторых наших проектов. Но мы вынуждены поддерживать производство убыточных самолетов — прежде всего это Ил-96 и Ту-204 — и идем на это сознательно. Запуск в серию новых типов требует много времени, а производство невозможно закрыть на год или два, а потом открыть снова. Уже в этом году начинаем поставки новых Ан-148, готовимся к выпуску SSJ100, модернизированного Ту-204СМ.

— У корпорации вообще есть прибыльные контракты?

— Конечно, есть. В частности, большинство экспортных контрактов по поставкам военных самолетов. Но здесь тоже не все просто. Часть контрактов из рентабельных попала в категорию убыточных из-за ситуации на финансовых рынках. В середине прошлого года доллар стоил 24 руб., потом курс подскочил до 33 руб., а у нас есть контракты, по которым выручку мы получаем в том числе в рублях.

— На совещании в Жуковском ОАК, оценившей свои потребности в дополнительном финансировании в 122 млрд руб., было обещано лишь 18,2 млрд руб. на докапитализацию дочерних компаний. Авиастроителям придется умерить свои аппетиты?

— Протокола совещания я еще не видел, но надеюсь, в нем будет зафиксировано, что объем господдержки снижаться не будет, в том числе путем финансирования напрямую из бюджета и через федеральные целевые программы. Мы сейчас одновременно ведем запуск десяти проектов — случай беспрецедентный для нашего авиапрома. Даже во времена СССР параллельно такое количество новых самолетов не запускалось. Нет такой практики и у ведущих мировых авиастроительных концернов. На целевое финансирование проектов транспортной авиации предполагается выделение в течение 2009–2011 годов около 10 млрд руб. Еще порядка 25 млрд руб. в 2009–2010 годах ОАК требуется на увеличение уставного капитала, который расходуется прежде всего на запуск новых гражданских продуктов и техническое перевооружение предприятий. Из них 13,4 млрд руб. мы запросили дополнительно. Отдельный разговор связан с покрытием необеспеченных кредитов. За долгие годы предприятия ОАК, а также РСК "МиГ" и КАПО (Казанское авиационное производственное объединение. — "Ъ") набрали кредитный портфель, который в сумме сейчас составляет около 150 млрд руб., из них 64,4 млрд — так называемые плохие долги.

- Когда ОАК успела накопить столько долгов?
- Значительную часть средств мы привлекали для выкупа акций корпорации "Иркут" у частных акционеров. После того как ОАК приобрела контрольный пакет акций "Иркута", по закону мы были должны выставить оферту миноритариям. Под реализацию этой оферты ОАК взяла заем в Сбербанке в объеме около 9 млрд руб. (сейчас сумма чуть больше за счет обслуживания). Мы предполагали, что сможем вернуть деньги за счет IPO и продажи свободных производственных площадок. К сожалению, финансовый кризис отодвинул эти планы. Пока мы предполагаем, что сможем выйти с акциями на свободный рынок только на рубеже 2012 года, если к тому времени ситуация на рынке улучшится. То же самое и с земельными участками: сейчас их можно реализовать только с очень большим дисконтом. Одним из источников стало исполнение убыточных контрактов. Кроме того, ряд предприятий напрямую брал, я бы сказал, необеспеченные кредиты в банках, и эти кредиты тоже давят на нас. И наконец, за последнее время резко возросла стоимость привлечения кредитных ресурсов, что также усугубляет ситуацию.
- ОАК просит у государства на покрытие финансового дефицита 64,4 млрд руб. Это с учетом долгов РСК "МиГ"?
- Вместе с "МиГом". Без "МиГа" эта сумма практически в два раза меньше. Но мы уже считаем РСК своим предприятием и поэтому несем всю ответственность за его финансовое положение. Мы вышли с предложением в Правительство РФ провести реструктуризацию долга. В эту схему вовлечены ВЭБ, Сбербанк и ВТБ, для которых эти кредиты и являются "токсичными". Они заинтересованы их заместить, например ОФЗ или какими-то другими гособязательствами. Нам поручено к 1 сентября выработать предложения, внести их в правительство и профильные ведомства. Это самый сложный вопрос, который мы обсуждали на совещании в Жуковском.
- Можете обнародовать обсуждаемые варианты?
- Мы предлагаем схему, которая выглядит следующим образом. ОАК берет на себя обязательства по всем необеспеченным кредитам предприятий. Далее вместе с ВЭБом, который становится банком-оператором, проводит реструктуризацию этих долгов. Схема пока до конца не отработана с ключевыми министерствами, поэтому я бы не хотел обнародовать ее детали. В течение сентября мы завершим переговоры и представим схему на утверждение в правительство.
- РСК "МиГ" было обещано 15 млрд руб. на докапитализацию, но в начале года потребности корпорации в финансировании оценивались в 85 млрд руб. при долге в 55 млрд руб. Надолго хватит выделяемых средств?
- Ситуация на РСК "МиГ" несколько улучшилась после того, как в первой половине этого года в уставный капитал корпорации были переданы 15 млрд руб. Сейчас суммарные потребности РСК составляют около 30 млрд руб. Из них 15 млрд руб. мы просим внести в уставный капитал, а оставшаяся сумма учитывается в общем пакете потребностей ОАК. У "МиГа" очень большой портфель заказов, один из самых больших в ОАК, и ему нужно восстановить финансовую состоятельность, чтобы реализовать эти контракты.
- О каких именно контрактах идет речь?
- О двух индийских — на поставку корабельных

самолетов для авианосца "Адмирал Горшков" и на модернизацию самолетов МиГ-29. РСК "МиГ" не хватает "оборотки", чтобы закончить изготовление и испытание этих машин. В любом случае мы планируем в этом году начать поставки корабельных самолетов в Индию. Такая же ситуация по модернизации МиГ-29. Плюс РСК "МиГ" занимается модернизацией и поставкой самолетов бывшего алжирского контракта для Минобороны России: часть самолетов уже поставлена, а оставшаяся большая часть должна быть поставлена до конца этого года. Несколько машин мы поставим в начале следующего года. Кроме того, у "МиГа" еще подписан ряд более мелких контрактов с Хорватией, Сирией и другими странами.

— Вы имеете в виду контракт по поставкам в Сирию МиГ-31, существование которого РСК "МиГ" и ФГУП "Рособоронэкспорт" упорно отрицают?

— Пару лет назад было подписано одновременно два контракта — один по МиГ-29М, а второй — по МиГ-31. Первый сейчас реализуется, а контракт по МиГ-31 так и не вступил в силу. Сейчас по этому контракту продолжают консультации, так что его судьба для нас не очень ясна.

— Судя по реакции сирийской стороны на публикацию "Ъ" о возможном отказе России от реализации этого контракта, у нее серьезные намерения...

— Переговоры ведутся, надеюсь, что контракт все-таки будет реализован. Мы с ним связываем большие надежды по стабилизации ситуации на нижегородском "Соколе".

— "Ростехнологии" объявили тендер на поставку в 2011–2017 годах 65 узкофюзеляжных самолетов для "Росавиа", умолчав о региональных самолетах, хотя в соглашении, подписанном весной с ОАК, речь шла о 49 региональных машинах. Каковы перспективы поставки "Росавиа" региональных самолетов?

— На региональные самолеты тендера еще вообще не было. Но мы уже начали реализовывать наши соглашения с "Росавиа": подписали контракт на поставку Ан-148 с ГТК "Россия", а на МАКСе — контракт с "Атлант-Союзом" на поставку 30 самолетов Ан-148. Плюс мы продолжаем переговоры с "Росавиа" и по поставке SSJ100.

— Когда SSJ100 завершит российскую и зарубежную сертификацию?

— Мы сильно зависим от поставщиков — в первую очередь от двигателей. Точно рассчитать дату окончания сертификации и, соответственно, начала поставок самолетов мы сможем только после того, как двигатели закончат свой процесс сертификации. Ведь вначале должен быть сертифицирован двигатель, а потом уже сам самолет должен подтвердить свои характеристики, сделав определенное количество полетов с двигателями "типовой" конструкции. Мы были вынуждены в этом году практически исключить из испытаний четвертый самолет, под который была расписана летная программа. Сможем ли компенсировать тремя самолетами недостающее количество полетов, я пока не могу сказать. Но даже если двигатели сорвутся немного в выполнении своих обязательств, то в 2010 году мы сможем поставлять SSJ100.

— А в тендере "Росавиа" на поставку среднемагистральных самолетов вы все-таки участвуете?

— Да, мы получили заявку на 50 самолетов с опционом еще на 15. Сейчас изучаем, какие продукты мы можем представить.

— Разве есть какие-то варианты, кроме Ту-204?

— В основном, конечно, Ту-204СМ. Он может быть двух вариантов — либо Ту-204СМ-100 вместимостью до 210 пассажиров, либо Ту-204СМ-300 — до 160 пассажиров. Но, насколько я знаю, в заявке диапазон начинается со 120 мест. У нас, к сожалению, пока таких самолетов в линейке нет. Поэтому мы сможем удовлетворить заявку только частично. Есть сроки, по которым мы должны подать наши предложения, — до середины октября. Мы считаем, что у нас есть определенные преимущества: у наших самолетов в основном российская комплектация, большая часть которой производится на предприятиях "Ростехнологий".

— Какие еще крупные заказы на Ту-204 могут быть подписаны в ближайшем будущем?

— Мы уже подписали контракт на пять самолетов Ту-204СМ с опционом на 30 с иранской IranAirTour и начали его реализацию. Следующий заказчик — "Атлант-Союз", с которым подписан контракт на 15 самолетов. Переговоры мы ведем практически со всеми российскими авиакомпаниями и многими зарубежными. Рассчитываем, что общий портфель заказов на Ту-204СМ составит порядка 100–120 самолетов. Это количество экономически оправдывает запуск этого проекта и позволит нам продержаться этот сегмент рынка до выхода МС-21-400 на 210 пассажиров, который появится к 2020 году и будет замещать Ту-204. Одно из условий проекта Ту-204 — обеспечение его безубыточности или хотя бы минимальной рентабельности. Поэтому мы серьезно сокращаем издержки — и наши собственные, и по поставщикам. Чтобы гарантированно сделать проект хотя бы минимально рентабельным, нужно снижение издержек на 15–18 %.

— А если проект все-таки останется убыточным?

— Если не добьемся безубыточности, то не будем его развивать.

— Производство Ил-96 сейчас прибыльно или убыточно?

— Мы приостановили производство убыточной версии, пассажирского Ил-96-300, но сохраняем транспортную — Ил-96-400Т. Оставляем производство Ил-96 для спецзаказов — в ближайшее время должны подписать контракт с управделами президента на два самолета. Возможны заказы и от зарубежных заказчиков.

— Есть ли какое-то будущее у регионального самолета Ту-334?

— В нише региональных машин мы уже запустили два проекта — Ан-148 и SSJ100. Запускать третий проект в конкуренцию первым двум было бы по меньшей мере неразумно. До кризиса мы считали, что Ту-334 мог бы найти свое место на рынке бизнес-джетов — большой диаметр фюзеляжа позволял создать очень комфортные условия для VIP-салон. До кризиса этот сегмент рынка развивался бурно, но сейчас встал. Мы не отвергаем окончательно мысль производить Ту-334, но пока его судьба подвешена: запуск в производство потребует порядка 8 млрд руб., и этих денег у нас нет.

— Если вернуться к МС-21, определены ли там уже какие-то параметры по поставке двигателей?

— Мы получили два, на наш взгляд, очень привлекательных предложения от Pratt & Whitney и Rolls-Royce и приняли решение не закрывать тендер, а про-

должить его, но уже с коротким списком. Конкретные параметры предложений я пока не могу называть. Одно из важных условий для иностранных участников — участие наших двигателестроителей. У Pratt & Whitney это Объединенная двигателестроительная корпорация, Rolls-Royce тоже идет с участием российского партнера. Принять решение мы планируем до конца года. Такая же ситуация и по авионике, здесь в тендере остались Rockwell Collins и концерн "Авионика". По большинству остальных основных систем победители определены, запущена процедура по выбору поставщиков систем второго уровня. По графику работы выбор всех поставщиков должен закончиться до конца года. После того как будет защищен эскизный проект, с начала 2010 года мы начнем уже рабочее проектирование.

— А как продвигается проект российско-индийского МТА?

— Только в этом году реально запускаем этот проект. Индийское правительство уже подтвердило инвестиции со своей стороны. Российское тоже подтвердило, но требуется формализовать эти решения межгосударственными и внутренними документами.

— В сентябре на рассмотрение совета директоров ОАК должна быть вынесена новая структура корпорации. Она уже окончательно определена?

— Да. Мы создаем три бизнес-единицы, как и планировали, но структуру немного меняем. С единицей "Боевая авиация" ничего не изменилось, она, как и планировалось, будет создана на базе компании "Сухой", РСК "Миг" и нижегородского "Сокола". Вместо отдельных единиц гражданских и транспортных самолетов будет объединенная "Коммерческая авиация" на базе "Иркут" с передачей туда ВАСО и "Авиастар-СП", а также управляющих компаний "ОАК — Гражданские самолеты" и "ОАК — Транспортные самолеты" вместе с АК "Ильюшин". Третьей будет бизнес-единица "Специальная авиация" — это стратегические и дальние бомбардировщики марки "Туполев", спецавиация на базе Ту-214 и Ил-76, а также гидроамфибии. Базовым предприятием единицы выбран "Туполев" с передачей туда активов КАПО и так называемого "таганрогского куста" — ТАВИА и ТАНТК им. Бериева.

— Получается, что в рамках ОАК будут созданы вертикально интегрированные структуры, на баланс которых ОАК передаст пакеты акций отдельных предприятий?

— Именно так. Весь смысл концепции состоит в том, чтобы активы передавались в вертикально интегрированные структуры, которые получают все полномочия по управлению, в том числе юридические и имущественные. Они и будут вести весь операционный бизнес. А на самой ОАК мы оставляем только стратегические задачи — привлечение инвестиций, выработку стратегии, формирование и внедрение экономической, технологической, кадровой и других политик.

— Решили пойти по пути "Ростехнологий"?

— Хочу напомнить, что ОАК была создана раньше "Ростехнологий" и дивизионная схема была нами принята давно. В качестве модели мы взяли родственное для нас предприятие — EADS с его дивизионами Airbus, Eurocopter, EADS Astrium и EADS Defence & Security. Кроме того, в отличие от "Ростехнологий", мы намерены передавать активы не создающимся с нуля

управляющим компаниям, а уже действующим предприятиям. Соответственно, никаких новых назначений у нас не предполагается. Руководитель головной компании становится руководителем холдинга.

— Куда войдут "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС)?

— Пока ГСС останется в блоке боевых самолетов. Думаю, еще два-три года она будет там оставаться, пока проект SSJ100 не встанет на ноги, его перемещение куда-то было бы нецелесообразным. Но в будущем, скорее всего, ГСС перейдет в "Коммерческую авиацию". У нас и в блоке коммерческих самолетов тоже есть непрофильные активы: "Иркут" еще продолжительное время будет делать истребители семейства Су-30МК и учебно-тренировочные самолеты Як-130. Процесс окончательного профилирования займет продолжительное время.

— Могут ли в ОАК войти еще какие-то новые активы?

— Мы рассматриваем сейчас вопрос по приобретению самарского завода "Авиакор", после завершения оценки ОАК и всех ее активов у нас есть база для переговоров с владельцами. Ведем переговоры с УГМК о покупке чешского завода Let, который производит легкие самолеты L-410. Мы проведем переговоры в течение сентября-октября и примем окончательное решение. Откровенно говоря, к нам сейчас многие просятся. Были обращения от предприятий, которые производят для нас комплектацию. Но все-таки мы объединяем финалистов — производителей самолетов — и хотим сохранить профиль, не пытаться сделать из ОАК министерство авиационной промышленности. В перспективе мы смотрим на интеграцию с украинским концерном "Антонов", в который помимо самого АНТК им. Антонова будет входить и киевский завод "Авиант", и Харьковский авиационный завод. Это предмет долгих и непростых разговоров. Консультации ведутся давно, но накладывается еще и непростая политическая обстановка. Это основное препятствие, потому что понимание у наших украинских коллег во многом совпадает с нашей оценкой. Но тут руководство наших стран должно договориться, иначе процесс никогда не пойдет.

— Как продвигаются переговоры по Ташкентскому производственному объединению (ТАПОиЧ)?

— По просьбе узбекской стороны этот процесс заморожен до 2011 года. Но и за собой мы оставили право уже в 2011 году посмотреть на целесообразность этого объединения. За это время с заводом может очень многое произойти. К моменту возобновления переговоров мы еще раз оценим ситуацию, и я не исключаю, что мы можем отказаться от включения ТАПОиЧ в ОАК.

— Как вам нынешний МАКС?

— Неплохо. Надо отдать должное "Ростехнологиям", которые в этом году занялись МАКСом. Он выглядел более презентабельно. Все, что связано с питанием, обслуживанием и так далее, было поднято на более высокий уровень.

— Не дорого было?

— Дороговато, конечно. Мы все ворчали, когда подписывали платежки за аренду павильонов и шале. Но, объективно говоря, деньги вложены в реальное дело. Несмотря на кризис и уменьшение количества участников, МАКС получился рекордным по объемам заказов. Нас радует тренд изменения спроса в пользу

внутренних заказчиков что в военной, что в гражданской области — до этого мы все свои миллиардные заказы собирали только за счет экспорта.

ФЕДОРОВ АЛЕКСЕЙ ИННОКЕНТЬЕВИЧ

Родился 14 апреля 1952 года в Улан-Удэ. В 1974 году окончил Иркутский политехнический институт (специальность "инженер-механик самолетостроения"), в 1993 году — бизнес-школу университета Оклахомы (США). После института работал конструктором, главным инженером, а с 1992 года — гендиректором Иркутского авиационного производственного объединения (ИАПО). Одновременно в 1994—1996 годах — депутат законодательного собрания Иркутской области. С 1997 года — гендиректор авиационно-военно-промышленного комплекса "Сухой", одновременно — советник главы госкомпании "Росвооружение" Евгения Ананьева. В 1998 году вернулся в ИАПО (с 2002 года — корпорация "Иркут") на должность президента. В 2004 году назначен гендиректором и генеральным конструктором ФГУП "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ". Со 2 ноября 2006 года — президент, председатель правления ОАК. Член высшего совета партии "Единая Россия", зампред Союза машиностроителей России. Награжден орденом "За заслуги перед Отечеством" IV степени. Женат, имеет сына и дочь.

ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ

ОАО "Объединенная авиационная корпорация" (ОАК) создано указом Президента РФ от 20 февраля 2006 года, зарегистрировано 20 ноября 2006 года. Целями создания компании назывались удержание паритетных позиций с американскими и европейскими производителями на рынках военной авиации и достижение доли 10 % мирового и более 50 % внутреннего рынков гражданской авиации к 2025 году. Государству принадлежит 91,79 % уставного капитала ОАК. Корпорации напрямую или через дочерние структуры принадлежат доли в 20 компаниях авиационной отрасли, обеспечивающих полную производственную цепочку: разработку и постройку самолетов, их продажу, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизацию, ремонт и утилизацию. В ОАК входят компании "Сухой" (98,83 %), Комсомольское-на-Амуре (100 %) и Новосибирское (100 %) авиационные производственные объединения, корпорация "Иркут" (92,79 %), ОКБ Яковлева (75,46 %), ТАНТК (92,2 %), авиакомплекс имени Ильюшина (81,07 %), Воронежское акционерное самолетостроительное общество (57,07 %), ОАО "Туполев" (90,8 %), "Авиастар-СП" (74,99 %), авиазавод "Сокол" (38 %), ОАО "Таганрогская авиация" (51 %), "Ильюшин Финанс Ко" (32,33 %) и др. Выручка в 2008 году — 2,47 млрд руб., чистый убыток — 965,71 млн руб.

Елена КИСЕЛЕВА,
Петр МИРОНЕНКО

источник:
газета «Коммерсантъ»
03.09.09

К СОЖАЛЕНИЮ, ГОСУДАРСТВОМ НЕ ПООЩРЯЕТСЯ РАБОТАТЬ С ПРИБЫЛЬЮ

ОАО "Климов", разработчик двигателей для вертолетов "Ми" и "Ка", а также двигателей для истребителей "МиГ", недавно вошло в Объединенную двигателестроительную корпорацию, подконтрольную "Оборонпрому". По планам ОДК, с 2013 года "Климов" больше не будет выпускать моторы для вертолетов. О том, как руководство "Климова" видит свои перспективы в ОДК, и о текущих проектах предприятия "АвиаПорту" рассказал исполнительный директор Александр Ватагин.

— Как у ОАО "Климов" выстраиваются отношения с Объединенной двигателестроительной корпорацией (ОДК) после передачи ей функций единоличного исполнительного органа? Какие вопросы остаются в компетенции руководства "Климова", какие — у ОДК?

— На этот вопрос могут быть три ответа. Можно сказать, как все сладко, здорово и отлично. Можно покриковать. А можно никак не ответить. Я выберу четвертый вариант и скажу, что мы в начале пути. Отношения выстраиваются нормально, но они именно выстраиваются. Дело в том, что это не просто отношения материнской компании и отдельно взятой дочерней структуры. Идет строительство холдинга, поэтому давать оценку за тот короткий промежуток времени, что мы находимся в ОДК, на мой взгляд, преждевременно. Выводы стоит делать через год.

На сегодняшний день кардинальных изменений в отношении моей компетенции как руководителя не произошло, никакие права у меня никто не отнял, не урезал. Как в большинстве интегрированных структур, "наверх", то есть на уровень ОДК, ушли вопросы, связанные со стратегией, с бюджетными деньгами, с маркетингом, с продвижением на рынке. Это логично, поскольку управляющей компании видна вся отрасль, а не только интересы одного предприятия.

— Какое место должна занять продукция "Климова" в модельном ряду ОДК?

— ОДК делает упор на перспективные проекты. Она уделяет основное внимание двигателям для ПАК ФА, МС-21, двигателю для перспективного вертолета. Мы участвуем или будем участвовать, я надеюсь, во всех перспективных проектах. Но как головная компания — по новому вертолетному двигателю. Что касается текущей номенклатуры "Климова", как турбореактивной тематики, так и турбовинтовой, считаю, на фоне других предприятий и отрасли в целом она занимает в модельном ряду ОДК достойное место.

— На какой стадии находится разработка двигателя для перспективного вертолета?

— Речь идет о скоростном перспективном вертолете: сейчас "Вертолеты России" формируют его облик и, соответственно, формируется видение и идеология

двигателя для него. Если в двух словах, это должен быть электрический сухой двигатель.

— Вы работаете по скоростному вертолету с МВЗ Миля?

— Свое видение есть как у МВЗ Миля, так и у КБ "Камов". Думаю, что окончательная точка — 2011 год, когда эта работа начнет финансироваться из госбюджета. Сейчас специалисты "Вертолетов России" оценивают рынок, смотрят на зарубежные разработки. Потому как можно сделать суперпродвинутый вертолет, но на рынке он будет не востребован. А для российских вертолетчиков оптимально попасть в рынок, как для военных, так и для народного хозяйства.

— Где будет происходить сборка двигателя?

— На сегодняшний день принято решение, что на новом производстве ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение".

— ОДК приняла решение организовать производство по выпуску двигателей для вертолетов в Уфе. В 2008 году производство двигателей для вертолетов обеспечило ОАО "Климов" почти половину выручки: 1,38 млрд рублей при общем объеме в 2,6 млрд рублей. Когда производство двигателей в 2013 году будет осуществляться в Уфе, на чем "Климов" сможет зарабатывать?

— Если рассматривать предприятие как отдельное, не входящее ни в какую интегрированную структуру, тогда оно несет 100%-ную ответственность за свое финансовое благополучие, заключает доходные договоры, которые позволяют ему жить и развиваться. В рамках интегрированной структуры, я думаю, что управляющая компания правильно распределит денежные потоки, чтобы и овцы были целы, и волки сыты.

— То есть "Климов" перейдет в класс дотируемых предприятий? Ведь НИОКРы больших отчислений не приносят.

— Мы отправили в ОДК перспективный план на три года, с 2010 по 2012 включительно. По этому плану у нас все в порядке. Думаю, что эта тенденция сохранится.

— И что вы на эти три года для себя запланировали?

— Запланировали движение и работу по тем сферам деятельности предприятия, по которым оно сегодня работает. Это создание новой техники, продажа серийных образцов, сервис и поддержка эксплуатации. При этом, если сейчас произошла некая просадка по нашей ключевой, основной деятельности — НИОКРам, с точки зрения доходных договоров и заказов, то мы планируем рост в этом направлении как за счет инозаказчиков, так и за счет госбюджета. По серийной продукции и по сервису у нас должен быть рост.

— А каков ежегодный план по выпуску двигателей ТВЗ-117 и ВК-2500 до 2013 года?

— Это будет зависеть от заказов, от потребностей вертолетных заводов. Мы рассчитываем, что объем

будет увеличиваться. Производственный план на 2009 год — порядка 120 моторов.

— С какими финансовыми показателями "Климов" завершает 2009 год?

— Однозначно с прибылью. Но, к сожалению, государством не поощряется работать с прибылью! Если мы работаем с прибылью, не рассматриваются варианты нашей господдержки, под вопросом даже компенсация процентов по банковским кредитам. Считают, что в том положении, в котором находится "Климов", мы не нуждаемся в этой компенсации. А ведь это абсолютно не так. При определенном подходе к ведению хозяйства можно и убытки иметь, это же зависит от того, как тратить. Мы нуждаемся в инвестициях на техпереворужение, на обновление технологической базы. Можно, конечно, на это собственные средства тратить и в результате попадать в убыток, но это будет точечное перевооружение, и серьезного, принципиального влияния на эффективность работы оно иметь не будет. Мы уже несколько лет готовим проект комплексной реконструкции предприятия с тем, чтобы к 2011–2012 годам быть готовыми работать над перспективными двигателями. А этого можно достичь только при условии комплексной реконструкции, а не какой-то точечной. Что касается финансовых показателей, объем прибыли будет очень сильно зависеть от того, насколько наши контрагенты будут выполнять свои обязательства.

Но однозначно этот год мы закончим с прибылью, это моя задача как руководителя. Ведь для чего существует акционерное общество? Для получения прибыли. Если мы не получаем прибыль, то предприятие надо закрывать.

— Прогноз по выручке в цифре можете назвать?

— Думаю, выручка будет выше, чем в прошлом году. Но она очень сильно будет зависеть от положения наших партнеров — моторостроительных и авиастроительных предприятий, поэтому я пока не готов назвать конкретную цифру.

— Как идет финансирование разработки двигателя для МиГ-35?

— На сегодняшний день предполагается, что на МиГ-35 будет использоваться силовая установка, как на корабельном МиГ-29К — РД-33МК. Но это еще должна подтвердить РСК "МиГ". Может быть, что-то нужно будет довести, подработать, предложить для МиГ-35 более усовершенствованную версию.

— По информации других поставщиков РСК "МиГ", в связи с собственной финансовой ситуацией корпорация приостановила платежи комплектаторам...

— Наш заказчик по РД-33МК — ММП Чернышева, с которым рассчитывается РСК "МиГ". Да, с финансированием плохо.

— В годовом отчете ОАО "Климов" за 2008 год указано, что ресурс РД-33МК составляет всего 300 часов, тогда как ранее даже межремонтный ресурс заявлялся в 1 тыс. часов...

— Да, межремонтный ресурс — 1 тыс. часов, общий — 4 тыс. часов. Ресурс в 300 часов достаточен для сертификации двигателя по требованиям Министерства обороны. Дальше мы будем наращивать ресурс до тех требований, которые есть у заказчика. В условиях дефицита финансирования идет непростая работа, но она двигается. С приходом на должность нового генерального директора РСК "МиГ" Михаила Погосяна составлен план по данной работе в формате требований действующего руководства, еженедельно "МиГу" докладываем его реализацию.

— Определены ли сроки, в которые разработка РД-33МК должна быть завершена?

— Сроки определены, но вы же понимаете, что при создании новой техники всякое возможно. Наша задача — выполнить обязательства перед заказчиком. Мы их выполним.

— Выполняет ли "Климов" сейчас какие-то работы по проекту создания двигателя для ПАК ФА?

— Контракта на двигатель пока нет: после рассмотрения демонстраторов не было еще проведения конкурса, не определен головной исполнитель. Сейчас идут работы, связанные с созданием научно-технического задела, и мы в соответствии с идеологией, которую определяет инженерный центр ОДК, в этом участвуем. Говорить, что мы чем-то обделены, что хотелось бы участвовать в большей степени — на сегодняшний день я этого сказать не могу.

— Как идет финансирование по двигателю ТВ7-117 для Ил-112?

— Мы выполняем свои обязательства по этой программе в той степени, в которой их возможно выполнить. Разработка самолета шла в рамках одной ОКР, а разработка двигателя — в рамках другой. В результате недоставало координации, чтобы разработка шла параллельно. Мы свои обязательства по двигателю выполним, но, к сожалению, это не вся силовая установка. Есть еще винт, есть система управления винтом. На сегодняшний день рассматривается вопрос о том, чтобы все работы объединить в одну и вести ее более скоординированно. Но вообще самолет востребован в наших вооруженных силах, аналогичные машины имеют спрос на мировом рынке.

— По двигателю РД-93, предназначенному для китайско-пакистанского истребителя FC-1/JF-17, "Климов" сейчас работает над увеличением тяги?

— Переговоры с Китаем ведет "Рособоронэкспорт", правильнее обратиться к нему. На сегодняшний день работа в этом направлении идет, считаю, что идет правильно, проект для отрасли и с политической точки зрения очень интересный. Мы считаем, что китайский самолет, на который устанавливается этот двигатель, не конкурент нашим легким истребителям, он совершенно другого класса. Конечно, нам бы хотелось, чтобы все происходило несколько быстрее, но есть определенная процедура согласований. Тем не менее движение вперед идет, сейчас "Рособоронэкспорт" на стадии заключения контракта. Техническое задание уже согласовано. Поддержка ОДК во многом способствовала тому, чтобы этот проект продвигался быстрее.

— Когда будет завершен контракт на поставку в Китай 100 двигателей РД-93 с тягой 8,3 тонны, подписанный в 2005 году?

— Контракт выполняет завод имени Чернышева, так что вопрос к ним. Это зависит от многих факторов.

— Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству разрешила реэкспорт двигателей РД-93 в шесть стран. Могут ли Китаем в ближайшее время быть подписаны еще какие-то контракты на поставку FC-1 и, соответственно, реэкспорт РД-93?

— Готовящиеся контракты есть, но этим занимается Китай. Все малые страны с небольшой территорией, у которых есть ВВС, с удовольствием купят этот самолет.

— Одно время обсуждалась возможность разработки, производства и поставок в КНР двигателей ВК-2500, ВК-300 и ВК-800 для вертолетов, планируемых к выпуску китайской промышленностью. Эта идея получила развитие?

— Китай работает над созданием собственного вертолетного двигателя. Через "Рособоронэкспорт" мы привлекаемся к решению определенных проблем, которые есть у Китая. Это ни в какой степени не обучение, не участие, это НИОКРы, но все еще только на первом этапе, когда идет оценка проекта. На последующем этапе российская и китайская сторона определяют, будет ли это совместная разработка или она не будет совместной. С увеличением парка российских вертолетов в Китае можно вести разговор о том, чтобы организовать там ремонт и производство двигателей. Но это интересно, когда парк вертолетов большой, а будет ли идти его дальнейшее наращивание в Китае, я не могу сказать.

— "Вертолеты России" ведут переговоры о сборке вертолетов "Ми" в Китае. В рамках этого проекта идет речь о сборке российских двигателей в Китае?

— Переговоры идут всякие, их много. Но это же не значит, что они закончатся тем, что проект будет реализован. Каждая сторона оценивает, насколько это ей интересно. Кроме того, все это стоит денег, и немалых. А китайцы считать умеют.

— Как идет разработка по двигателю ВК-800?

— По ВК-800 работы сейчас заморожены, они велись как инициативные. Мы рассчитывали, что мотор пойдет на легкий вертолет "Ансат" для Минобороны, но пока у потенциальных заказчиков явного движения в этом направлении нет. В целом мы уверены, что у мотора будущее есть, мотор достаточно современный, может быть версия как для вертолета, так и для самолета.

— Претерпели ли изменения ваши планы по реорганизации площадей в связи с вхождением в ОДК и нынешней общеэкономической ситуацией?

— У "Климова" три площадки: две общей площадью около 10 га расположены близко к центру города, в Выборгском районе. Здесь конструкторское бюро, административное здание, часть производства. Третья площадка в 15 га — в Шувалово. По нашему видению, необходимости в сохранении первых двух площадок нет. Все производство предполагается сосредоточить в Шувалово. Мы рассчитываем, что решение будет принято до конца этого года, оно будет исходить из концепции развития двигателестроительной отрасли в целом. То, что альтернативы нет, что нет смысла содержать все три разрозненные площадки, да еще практически в центре города, в ОДК признают. Осталось определиться с деталями и конфигурацией этого проекта.

Наша задача — убедить руководство ОДК в необходимости строительства современного конструкторского комплекса, создания площадки, где можно будет разрабатывать современные перспективные двигатели.

— Как скоро подобный комплекс может быть построен?

— Я думаю, максимум за три года. Что касается судьбы освобождаемых территорий, этим должны заниматься специалисты. Полагаю, ОДК найдет компанию, которая предложит экономически наиболее выгодное решение, чтобы площадки использовать максимально эффективно. Возможно, здесь будут реализованы какие-то другие проекты, в которых заинтересованы "Оборонпром" и "Ростехнологии". Кроме того, сейчас из-за ситуации на рынке не лучшее время, чтобы извлекать пользу из подобных активов. К моменту нашего переезда на третью площадку, уверен, конъюнктура рынка изменится.

— Получается, что для строительства нового центра на третьей площадке необходимы инвестиции со стороны ОДК?

— У нас уже есть собственный проект, который мы будем представлять в ОДК. Он не требует со стороны корпорации прямой финансовой поддержки.

— То есть будете привлекать заемные средства?

— Мы четко прописали все источники инвестиций. От ОДК требуется только политическое решение. В зависимости от конфигурации и скорости реализации проекта его стоимость оценена в пределах 4 млрд рублей.

— Как обеспечивается послепродажное обслуживание продукции, в том числе вертолетных двигателей, какие есть проблемы?

— С теми, кто занимается легальным бизнесом, мы стараемся строить деловые, конструктивные отношения. С нелегальными фирмами боремся всеми дозволенными методами. Если взять в общем весь сервис, включая ремонт, то серые и полусерые схемы занимают не меньше чем половину рынка. Понятно, что заниматься серийным сервисом очень выгодно, поэтому искоренить контрафактный рынок полностью мы никогда не сможем. Но во всем мире идет борьба с контрафактом, и мы тоже занимаемся этим вопросом.

Алиса ГРИЦКОВА

источник: AVIAPORT.RU
25.09.09



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните **93**
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **93**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

ROLLS-ROYCE: СИЛОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВОЕННОГО ФЛОТА ЮЖНОЙ КОРЕИ

Rolls-Royce получила заказ на поставку силового оборудования для четырех новых буксирных катеров южнокорейского военно-морского флота.

Каждое судно будет оснащено двумя азимутными подруливающими устройствами конструкции Rolls-Royce. Эти устройства представляют собой конфигурацию судового гребного винта, поворачивающегося на 360 градусов вокруг своей оси, что обеспечивает большую маневренность по сравнению с традиционной пропеллерно-рулевой системой.

Джон Йи (John Yi), руководитель отдела продаж морских продуктов Rolls-Royce в Северо-Восточной Азии, говорит: "Военно-морские силы Республики Корея продолжают реализацию впечатляющей программы по модернизации флота, и мы очень рады тому факту, что технологии Rolls-Royce играют важную роль в увеличении морских возможностей страны. Вслед за успешным использованием нашей газотурбинной технологии в реализации программы des-

troyer KDX III, данный проект расширяет пакет услуг, предоставляемых нашим клиентам в Корее".

Лейтенант-коммандер Ли Кван Юн (Lee Kwang Young) добавил: "Четыре буксирных катера будут построены на верфи в Хануке, первый из них будет спущен на воду в 2011 году. В настоящее время мы уже эксплуатируем 12 буксиров, оснащенных подруливающими устройствами производства Rolls-Royce, которые отвечают всем нашим оперативно-тактическим требованиям".

Rolls-Royce является поставщиком южнокорейского военного флота уже более 20 лет, и вслед за расширением портфолио "морских" продуктов компании растет и объем сотрудничества с корейскими верфями. Кроме азимутных рулевых устройств, компания осуществляет поставки газовых турбин, пропеллеров, водометов, подъемников и электронных систем контроля.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.rolls-royce.com
08.09.09*

KAWASAKI: ПОСТАВКА КОМПРЕССОРОВ В ИНДИЮ

Компания Kawasaki Heavy Industries Ltd. получила заказ от индийской Afcons-Gunapusa JV на поставку газотурбинного компрессора природного газа для модуля морского базирования и оказание сопутствующих инженерных услуг.

Газокомпрессорный модуль будет размещен у берегов Мумбаи в рамках проекта по созданию и модернизации энергетической инфраструктуры

города. Проект осуществляется компанией Oil and Natural Gas Corporation Limited (ONGC).

Сборка модуля будет произведена на заводе компании в Индонезии, поставка в ONGC запланирована на апрель 2011 года. Это 51-й заказ компрессорного модуля у компании Kawasaki, 35 из них предназначались для Индии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
16.09.09*

США: ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ПРОЕКТ В ОБЛАСТИ ПРОИЗВОДСТВА ВЕТРЯНЫХ ТУРБИН

Исследователи из университета штата Айова и их коллеги из Скоттсдейла объединились со специалистами компании – поставщика турбинных лопастей TPI Composites и сотрудниками Национальной лаборатории федерального департамента энергетики в Альбукерке, штат Нью-Мексико, для работ по улучшению современных технологий производства лопастей для ветряных турбин.

Работа исследователей поддерживается ассигнованным на три года проектом "Инициатива по производственным инновациям" с бюджетом 6,3 млн дол-

ларов. Финансирование проекта осуществляется поровну Силовым фондом Айовы - государственной программой стимулирования энергетических разработок, компанией TPI Composites и федеральным департаментом энергетики США.

Грант направлен на создание в штате Айова лаборатории по разработке промышленной технологии, позволяющей увеличить производительность фабрик лопастей для ветряных турбин и снизить чрезвычайно высокие в настоящее время трудозатраты на их изготовление.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
11.09.09*

АНГЛИЙСКАЯ КОМПАНИЯ GOOD ENERGY: РОСТ В СЕКТОРЕ "ЗЕЛеной" ЭНЕРГИИ

Поставщик энергии, производимой из возобновляемых источников, английская компания Good Energy объявила о росте своих экономических показателей в первом полугодии текущего года, несмотря на сложную обстановку на рынке.

Расположенная в городе Уилтшир компания увеличила оборот на 29 %, а операционную прибыль - на 33 % по сравнению с аналогичным перио-

дом предыдущего года, а также увеличила число своих клиентов.

Кроме того, компания объявила о повышении объемов продаж электричества на 7 % и связала эти успехи с правительственной поддержкой программ, направленных на экологичные способы получения электроэнергии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
26.09.09*

ПРОТОТИП ВЕТРЯНОЙ ТУРБИНЫ ТИПА VAWT В АВСТРАЛИЙСКОМ ПЕРТЕ

Компания Windworks Engineering рассекретила новую ветряную турбину с вертикальной осью (Vertical Axis Wind Turbine, VAWT) и объявила о запуске тестового прототипа мощностью 7 кВт, установленного на площадке вблизи города Перт, Австралия.

Конструкция с высотой крыльев 5,5 м проходит испытания аэродинамических характеристик, а также по уровню вибрации, звука и устойчивости при различных ветровых режимах. Затем последует этап испытаний магнитоэлектрического генератора.

Ветряная турбина производства Windworks представляет собой конструкцию с вертикально ориентированным валом ротора. В отличие от своих горизонтально ориентированных собратьев, турбина VAWT не нуждается в расположении с учетом направления ветра. Она также вращается с меньшей скоростью и, соответственно, производит меньше шума, что является плюсом в городских условиях с высокой переменностью направления ветра. Несмотря на преимущества при использовании в маловетренную погоду, турбины типа VAWT менее эффективны, чем обыч-

ные горизонтальные аналоги, что признают и инженеры компании. При испытаниях в аэродинамической трубе эффективность горизонтально ориентированных турбин составила до 45 %, тогда как турбина VAWT обеспечивает КПД, равный лишь 25-35 %. Однако компания заявляет о том, что эффективность использования горизонтальных турбин сильно уменьшается за счет периодов отсутствия прямого ветра и больших перерывов, необходимых для технического обслуживания. По данным германской компании, из-за этого общая эффективность на протяжении всего периода эксплуатации падает до 25 %.

Windworks строит собственный завод по производству ветряных турбин, рассчитывая на продолжение работы с подрядчиками, выбранными среди предприятий Австралии и Азии. Компания планирует разрабатывать ветряные турбины мощностью от 2,5 кВт до нескольких мегаватт для коммунальных хозяйств, частных компаний и промышленных предприятий.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
09.09.09*

DOOSAN ПОКУПАЕТ SKODA POWER

Компания Doosan Heavy Industries & Construction подписала соглашение о покупке компании Skoda Power, чешского производителя силового оборудования. Завершение сделки намечено на четвертый квартал 2009 года.

Компания Skoda была основана 150 лет назад, в 1859 году, как сталелитейный завод и конструкторское бюро. С начала производства паровых турбин в 1904 году компания продала более 450 турбин в 62 страны мира. Благодаря этой сделке Doosan становится владельцем ключевых технологий в области производства котлов, турбин и генераторов - трех основных компонентов современных электростанций, работающих на ископаемом топливе, что позволит компании встать в один ряд с такими производителями, как американская GE, германская Siemens и французская Alstom. Приобретение чешской компании позволит Doosan расширить присутствие на рынке модификации электростанций и других услуг и даст возможность конкурировать с признанными лидерами рынка на всех уровнях производственно-сбытовых сетей силовой энергетики.

Одним из главных преимуществ сделки для компании является возможность самостоятельно стро-

ить и поставлять турбины для инжиниринговых, строительных и подрядных проектов, перестав закупать их у сторонних поставщиков. Еще одно преимущество - приобретение полной цепочки оборудования, от котла до турбины и генератора, что позволит получать более прибыльные комплексные заказы, включающие в себя эти три элемента и доступные только крупнейшим игрокам рынка. Компания считает, что возможность производить собственное оборудование повысит доход от внешних валютных операций с 30 до 40 %.

Приобретение Skoda открывает компании Doosan доступ к сегменту 50-герцевых паровых турбин, занимающему в настоящее время около 80 % мирового рынка.

Комментируя сделку, президент и генеральный директор компании Гивон Парк (Geewon Park) сказал: "Мы ожидаем, что синергетический эффект от приобретения Skoda Power позволит нам выйти на дополнительные 4,26 млрд долларов годового оборота в 2020 году. Компании Skoda Power и Doosan Babcock Energy возглавят экспансию нашего концерна в Европе, США и на других растущих рынках".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
16.09.09*

SIEMENS УСТАНОВИТ В ТУАПСЕ ГАЗОВЫЕ ТУРБИНЫ ДЛЯ "РОСНЕФТИ"

Siemens Energy получила заказ от ООО "РН-Туапсинский НПЗ", принадлежащего ОАО "Роснефть", на поставку шести промышленных газотурбинных генераторов. Газотурбинные генераторы типа SGT-800 мощностью 47 МВ каждый предназначены для завода в городе Туапсе.

Поставка первых трех газовых турбин запланирована на конец 2010 года, остальных - на конец 2012-го. Стоимость контракта составит около 90 млн евро. Заказ включает в себя шесть газовых турбин и шесть генераторов для производства электроэнергии и пара, необходимых для расширения мощностей Туапсинского нефтеперерабатывающего завода. Туапсе является важным нефтеналивным портом на Черном море. Компания "РН-Туапсинский НПЗ" в настоящее время активно модернизирует оборудование с целью повысить мощность завода с 5 до 12 млн тонн нефти. В то же время глубина переработки будет увеличена с 56 до 95 %.

"Возможность одновременно предлагать газовые турбины и генераторы дает нам большие преимущества в оптимизации наших нефтяных и газовых решений, - говорит Том Блэйдс (Tom Blades), руководитель подразделения нефти и газа компании Siemens Energy. - В прошлом мы уже получили несколько заказов на газовые турбины для "Роснефти". Это демонстрирует не только наше успешное сотрудничество с клиентом, но и впечатляющие характеристики

комбинации газовых турбин и генераторов производства Siemens в плане их высокой эффективности, надежности и качества".

Турбины SGT-800 отличаются высокой эффективностью, доступностью и надежностью, а также низкими эксплуатационными расходами. Благодаря использованию специальной системы сжигания топлива выбросы оксидов азота сведены к минимуму. Критичным требованием к турбинам, используемым на заводе в Туапсе, была их способность работать на разных видах топлива. Турбины типа SGT-800 с системой DLE уникальны именно тем, что позволяют достигнуть низкого уровня выбросов в атмосферу при использовании широкого спектра видов топлива.

Вместе с последним контрактом российские клиенты на данный момент заказали уже 29 турбин этого типа. К примеру, с 2007 по 2008 год Siemens получила несколько заказов от "Роснефти" на семь машин SGT-800 для газотурбинной электростанции Приобского нефтяного месторождения. В июне 2009 года в коммерческую эксплуатацию была запущена Коломенская газотурбинная электростанция в Москве, оснащенная тремя турбинами Siemens SGT-800. Электростанция комбинированного типа снабжает российскую столицу 136 мегаваттами электричества и 171 Гкал/час тепловой энергии. Общий КПД станции составляет 83 %.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
15.09.09*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2009 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

— повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;

— профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;

— поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.

Официальный web-сайт Клуба:

WWW.AS-CLUB.RU

ОБРАЩЕНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Уважаемые дамы и господа!

Клуб авиастроителей объявляет о начале седьмой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания!

Мы обращаемся к тем, кто связан с системой образования во всех регионах Российской Федерации, к руководителям предприятий машиностроения РФ: пришло время для создания новой системы по профессиональной ориентации подрастающего поколения и подготовке кадров для промышленности нашей страны.

Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания — одно из звеньев этой системы. Мы ищем молодых людей, которым небезразлична история авиации нашей Родины, а значит, мотивированных на трудовую деятельность на предприятиях промышленности России.

Организаторами проведения Олимпиады наряду с Клубом традиционно выступают Академия наук авиации и воздухоплавания, ООО "Союз машиностроителей России".

В 2009 году ООО "Союз машиностроителей России" поддержало Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания как профильное мероприятие, направленное на повышение престижа машиностроительной отрасли. В состав оргкомитета седьмой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания вошел заместитель председателя — руководитель центрального совета ООО "Союз машиностроителей России", член Общественной палаты РФ В. В. Гутенев.

Руководители ряда региональных отделений Союза машиностроителей России выступили спонсорами прошедшей шестой Олимпиады, что позволило участникам финального, второго тура — детям из разных городов России — приехать в Москву и принять участие в Молодежном симпозиуме.

Помощь в подготовке и проведении Олимпиады оказывают: Авиакосмофонд, Фонд развития авиационно-космических технологий, Департамент образования города Москвы, Департамент науки и промышленной политики города Москвы, МГТУ им. Н. Э. Баумана, РГТУ им. Циолковского "МАТИ", ГТУ "МАИ", Российский государственный гуманитарный университет, Лицей № 1550 города Москвы.

Многие региональные органы администрации также сочли необходимым включиться в работу вместе с Клубом авиастроителей. В оргкомитет Олимпиады были направлены представители из пятнадцати регионов России.

Наша Олимпиада — не разовое мероприятие. Участие в ней предполагает работу с молодежью в течение всего учебного года. Став участниками Олимпиады, подростки получают возможность общаться с людьми, посвятившими жизнь авиации и авиастроению. Мы считаем, что это и есть профессиональная ориентация подрастающего поколения на работу в российской промышленности. За шесть лет в Олимпиаде приняли участие дети из 45 регионов России нескольких стран СНГ.

Сама технология проведения Олимпиады весьма демократична, проходит она в два тура.

Первый тур Олимпиады проходит в сети Интернет, и от ребят не требуется ни документов, ни каких-либо разрешений, ни даже очного присутствия где-либо. Это позволяет принять участие в Олимпиаде всем ребятам независимо от склада их характера и географического местоположения.

Каждый желающий участвовать в Олимпиаде должен зарегистрироваться на сайте Олимпиады www.olympr.as-club.ru, пройти тесты и представить историко-исследовательскую работу на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы работ будут опубликованы на сайте Олимпиады.

Историко-исследовательские работы, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения. Участники, не успевшие разместить на сайте свои рефераты до 15 января 2010 года, считаются выбывшими.

С 16 января по 15 февраля 2010 года жюри анализирует историко-исследовательские работы. Участники, допущенные ко второму туру Олимпиады, считаются победителями первого тура, получают сертификаты победителей и приглашаются к участию во втором туре.

Каждый из участников второго тура вправе сам определить, работает он над своим докладом по теме первого тура или меняет ее. В случае выбора темы работы, не указанной в списке тем, опубликованном на сайте, участник должен согласовать ее с методической комиссией Олимпиады.

Второй тур проходит в форме очного Молодежного симпозиума, на котором участники выступают публично. Участник второго тура при подготовке доклада может получить консультации либо в центрах по подготовке к Олимпиаде, либо через сеть Интернет.

Все участники второго тура представляют организаторам Олимпиады тезисы своих докладов на симпозиуме до 15 апреля 2010 года.

О дате и месте проведения Молодежного симпозиума оргкомитет сообщает участникам второго тура не позднее 1 апреля 2010 года путем размещения информации на сайте Олимпиады и направления индивидуальных писем электронной почтой по адресам, указанным при регистрации.

Оплата дорожных расходов и проживания для иногородних участников и сопровождающих лиц из расчета одно сопровождающее лицо на одного участника производится за счет средств спонсоров Олимпиады.

Молодежный симпозиум проходит в течение двух дней по определенной оргкомитетом программе.

Победителями Олимпиады считаются участники второго тура, чьи доклады на симпозиуме заняли первое, второе и третье места. Победителям вручаются дипломы и подарки спонсоров, а также они получают приглашения стать членами Клуба авиастроителей.

Весь ход Олимпиады и ее результаты освещаются на сайте Олимпиады в сети Интернет, а также в средствах массовой информации.

Органы власти и государственные (муниципальные) организации (территориальная власть) могут принять участие в Олимпиаде, направив в оргкомитет Олимпиады своего представителя.

Территориальная власть по своему усмотрению организует работу на местах по пропаганде Олимпиады, привлечению подростков и молодежи из местных школ, техникумов, колледжей, училищ к участию в ней, публикацию итогов Олимпиады и пресс-релизов о ней в средствах массовой информации.

Клуб авиастроителей выражает надежду на то, что идея поиска молодежи, заинтересованной в изучении истории и поставившей своей задачей связать жизнь с будущим нашей промышленности, найдет отклик в сердцах многих людей.



**СТАНОВИТЕСЬ СПОНСОРОМ
ОЛИМПИАДЫ,
ОБРАЩАЙТЕСЬ В КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!**

Телефон/факс: +7 (495) 685-19-30, 685-26-30

САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU

МЕТОДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОЛИМПИАДЫ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИССИИ

Кувшинов Сергей Викторович,
кандидат технических наук, директор института новых образовательных технологий и информатизации РГГУ, профессор кафедры "Проектирование самолетов" МАИ

ЧЛЕНЫ КОМИССИИ:

Багдасарян Надежда Гегамовна,
доктор философских наук, профессор кафедры социологии и культурологии МГТУ им. Баумана, академик РАЕН

Бельковец Лидия Петровна,
кандидат психологических наук, доцент, заведующая учебно-научной лабораторией развивающих технологий ИНОТ РГГУ

Жиляков Виктор Михайлович,
отличник народного образования, заслуженный учитель Российской Федерации, директор Лицея № 1550 г. Москвы

Жилякова Анна Викторовна

учитель Лицея № 1550 г. Москвы, лауреат конкурса "Грант Москвы" в области наук и технологий в сфере образования, автор курса "История авиации и воздухоплавания"

Жукова Анастасия Михайловна

студентка МАИ, факультет "Системы управления, информатика и электроэнергетика", победительница пятой Олимпиады

Лосев Никита Валерьевич

заместитель директора Лицея Авиакосмофонда по методической работе

Питерская Вера Анатольевна

учитель Лицея № 1550 г. Москвы, лауреат конкурса "Грант Москвы" в области наук и технологий в сфере образования, автор курса "Люди и судьбы российской авиации"

Титов Денис Валерьевич

подполковник ВВС



СЕДЬМАЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет



**СЕДЬМАЯ
ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И
ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ**

Клуб авиастроителей проводит седьмую ежегодную Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания.

ЦЕЛИ ОЛИМПИАДЫ

- популяризация достижений человеческой технической мысли в области авиации и воздухоплавания;
- профессиональная ориентация подрастающего поколения на специальности и профессии, связанные с наукой и техникой в области конструирования и строительства летательных аппаратов;
- поиск молодежи, мотивированной на трудовую деятельность на предприятиях авиационного машиностроения, и организация помощи ей в профессиональной подготовке и профессиональном росте;
- обращение внимания руководителей предприятий авиационного машиностроения на необходимость создания на новом уровне системы работы по профессиональной подготовке и переподготовке кадров через развитие сотрудничества с учреждениями общего среднего, начального, среднего и высшего профессионального образования.

ОРГАНИЗАТОРЫ ОЛИМПИАДЫ

Клуб авиастроителей
Академия наук авиации и воздухоплавания
ООО "Союз машиностроителей России"

ПРИ СОДЕЙСТВИИ

Некоммерческой организации "Авиакосмофонд"
Департамента образования города Москвы
Департамента науки и промышленной политики
города Москвы

БАЗОВЫЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана
Московский авиационный институт (университет)
Московский авиационно-технологический институт (университет) им. К. Э. Циолковского
Российский государственный гуманитарный университет
Московский институт открытого образования
Лицей № 1550, город Москва

САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU

**ПРИЕМ ЗАЯВОК НА УЧАСТИЕ В
ОЛИМПИАДЕ:**
начало: 1 октября 2009 г.
окончание: 31 декабря 2009 г.

**ТЕСТИРОВАНИЕ И РАЗМЕЩЕНИЕ
ИСТОРИКО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ
РАБОТ:**
начало: 1 октября 2009 г.
окончание: 15 января 2010 г.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:
Клуб авиастроителей
+7 (495) 685-19-30, Александрова
Светлана Валентиновна
olymp@as-club.ru

ОРГКОМИТЕТ ОЛИМПИАДЫ

Крымов Валентин Владимирович,
директор по науке ФГУП "ММПП "Салют", г. Москва –
председатель оргкомитета

Агарков Юрий Игнатьевич,
консультант аппарата правительства Московской
области, администрация Московской области

Ахмеров Альберт Миннахмедович,
ведущий специалист Комитета по делам молодежи,
администрация Костромской области

Бельмач Юрий Георгиевич,
директор Детского центра технического творчества
города Москвы, Департамент образования, г. Москва

Гвоздев Сергей Валентинович,
управляющий, НО "Авиакосмофонд", г. Москва

Герцев Павел Степанович,
руководитель управления по работе со студентами,
МАТИ им. К. Э. Циолковского

Годунов Анатолий Иванович,
заведующий кафедрой "Компьютерные технологии
управления" Пензенского государственного
университета, Министерство образования и науки,
Пензенская область

Грачева Елена Юрьевна,
руководитель департамента по работе с клиентами, член
правления, КБ "Нацпромбанк" (ЗАО)

Григорьев Владимир Григорьевич,
председатель Клуба историко-технического стендового
моделизма при Амурском областном центре детского
(юношеского) технического творчества, Министерство
образования и науки Амурской области

Грушина Лилия Владимировна,
заведующая спортивно-техническим отделом ГОУ ДОД,
Министерство образования, Республиканский центр
дополнительного образования, Республика Коми

Гутнев Владимир Владимирович,
заместитель председателя, руководитель аппарата бюро
центрального совета, ООО "Союз машиностроителей
России"

Державина Галина Дмитриевна,
начальник, Управление образования администрации
Химкинского муниципального района Московской обл.

Думанский Антон Николаевич,
директор ГОУ ДОД Санкт-Петербургского центра
детского технического творчества, правительство,
Комитет по образованию, г. Санкт-Петербург

Жиляков Виктор Михайлович,
директор Лицея № 1550, г. Москва

Зазулов Виктор Иванович,
первый вице-президент, НП "Клуб авиастроителей", г.
Москва

Каменев Сергей Иванович,
доцент кафедры "Авиационные двигатели" Уфимского
государственного авиационного технического
университета, Правительство, Федеральное агентство по
образованию, Республика Башкортостан

Каньшина Елена Евгеньевна,
ведущий специалист отдела специального образования,
Управление образования и науки, Тамбовская область

Кезин Николай Петрович,
Московский комитет по науке и технологиям,
руководитель проектов, правительство Москвы

Колесников Александр Григорьевич,
руководитель НУК "Машиностроительные технологии",
МГТУ им. Н. Э. Баумана, г. Москва

Корягин Павел Вячеславович,
ведущий эксперт отдела развития образования и
реализации приоритетных проектов Министерства
образования и науки Калужской области

Кувшинов Сергей Викторович,
директор института новых образовательных технологий
и информатизации РГГУ, д. т. н., профессор кафедры
"Проектирование самолетов" МАИ

Лысенко Анна Сергеевна,
заведующая сектором авиации и космонавтики отдела
астрономии и космонавтики Московского городского
дворца детского (юношеского) творчества, Департамент
образования, г. Москва

Новосельцев Валерий Прокопьевич,
руководитель авиационного отдела ГОУ НТЦ "Исток",
Департамент образования, г. Москва

Осипов Сергей Алексеевич,
начальник отдела управления по координации работ с
предприятиями ОПК

Попцов Николай Александрович,
педагог-организатор по техническому творчеству
Ивановского областного центра развития
дополнительного образования детей, Департамент
образования, Ивановская область

Пчелин Виктор Павлович,
директор Станции юных техников г. Озерска,
Министерство образования и науки, Челябинская
область

Ручкин Сергей Михайлович,
директор ГОУ ДОД "Областной центр детского
(юношеского) технического творчества", Департамент
социальной политики, Орловская область

Сенчихин Владимир Анатольевич,
инструктор РОСТО г. Новочебоксарска по работе с
молодежью, Министерство образования и молодежной
политики, Чувашская Республика

Смирнов Виктор Борисович,
заместитель директора Костромского областного центра
детско-юношеского технического творчества,
администрация Костромской области, Костромская
область

Тимофеева Галина Павловна,
начальник, Управление образования администрации
Люберецкого муниципального района Московской обл.

Федоров Олег Юрьевич,
директор ГОУ ДОД "Областной центр детского
(юношеского) научно-технического творчества",
Департамент образования, Вологодская область

Шевченко Иван Иванович,
директор МОУ ДОД ЦДТ № 1, г. Новочеркаска,
Министерство общего и профессионального
образования, Ростовская область

IX КОНКУРС РУССКИХ ИННОВАЦИЙ

Конкурс русских инноваций представляет собой комплекс мероприятий по отбору, экспертизе и продвижению лучших инновационных проектов с целью содействия развитию инновационной деятельности и раскрытию инновационного потенциала России.

Всероссийский конкурс русских инноваций приглашает к участию всех желающих. Конкурс русских инноваций организован и проводится медиахолдингом "Эксперт" ежегодно с 2001 года.

Даты проведения

с 21.09.2009 по 29.05.2010

Цели конкурса

- развитие инновационной деятельности в России;
- разработка методов оценки инновационных проектов; привлечение инвестиций в инновационную сферу;
- отработка механизмов финансирования инновационных проектов и различных способов продвижения их на рынок;
- содействие повышению активности ученых и научных работников, изобретателей, инженерно-технических работников;
- формирование благоприятного общественного мнения об инновационном потенциале России.

Зачем участвовать?

Конкурс русских инноваций – ваш шанс получить финансирование, привлечь внимание к своему проекту со стороны инвесторов и потребителей, заявить о себе, узнать о других инноваторах, пообщаться с ними, равно как и с членами экспертного совета. Участие в конкурсе, выставке, мероприятиях и публикациях – бесплатное.

Участники конкурса

Конкурс проводится по четырем типам проектов:

Проекты "Белой книги" могут быть поданы как от имени юридического лица (организации), так и от физического лица. К ним относятся проекты, которые могут оказать в будущем критическое влияние на отдельные отрасли, национальную или мировую экономику. Для их реализации могут требоваться масштабные инвестиции и длительные сроки реализации (10–20 лет). Проекты могут находиться на самых ранних ("поисковых") стадиях развития и представлять результаты проведенных научно-исследовательских работ.

Перспективные проекты могут быть поданы как от имени юридического лица (организации), так и от физического лица. К перспективным относятся проекты, находящиеся на ранних ("посевных") стадиях разработки, не имеющие опытного образца и требующие проведения значительной доли НИОКР.

Инновационные проекты могут быть поданы только от имени юридического лица (организации), реализующего проект. Инновационные проекты предполагают высокую степень готовности НИОКР, наличие опытного образца продукции и проработанной стратегии коммерциализации разработки.

История успеха – это реализованные инновационные проекты, в результате выполнения которых на рынок в последние 3 года были выведены новые товары (технологии, продукты, услуги). Представлять такие проекты могут только юридические лица (организации).

Участники конкурса самостоятельно выбирают, к какому типу относится представляемый ими проект.

Участник, направляя в адрес конкурса описание проекта, тем самым подтверждает, что приведенные в нем сведения не содержат коммерческую, государственную или иную тайну, и дает свое согласие на предоставление организатором конкурса информации из него третьим лицам (в том числе путем размещения информации в базе данных конкурса).

Организации – участники конкурса не должны находиться в состоянии ликвидации, банкротства, реорганизации, приостановления экономической деятельности.

Экспертиза проектов

Для проведения экспертизы представленных на конкурс проектов организаторами конкурса сформирован экспертный совет. В состав экспертного совета вошли представители транснациональных корпораций, венчурных фондов, инновационных фирм и других организаций, ученые и эксперты в различных областях науки, техники, технологий, а также авторитетные специалисты в области экономической экспертизы и организации финансирования инновационных проектов. Экспертный совет проводит регулярные заседания, на которых рассматривает проекты, участвующие в конкурсе, и принимает решение об определении списка проектов, допущенных к участию в последующих этапах конкурса. Со списком членов экспертного совета можно ознакомиться на сайте конкурса.

Победители конкурса

По результатам конкурса будут отобраны проекты, имеющие лучшие научно-технические, экономические и финансовые показатели. Победителям конкурса будут вручены памятные знаки "Надежда" и почетные дипломы. Кроме того, ряду победителей конкурса будут вручены специальные призы, предоставленные спонсорами конкурса.

Победители конкурса получают информационную поддержку в центральных средствах массовой информации, а также возможность представить свои проекты на мероприятиях, проводимых оргкомитетом конкурса.

Организатор

Инновационное бюро "Эксперт"

Оргкомитет конкурса:

- руководитель проекта – Дан Медовников;
- координатор проекта – Ирик Имамутдинов;
- секретарь экспертного совета – Станислав Розмирович.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

e-mail: konkurs@expert.ru
(для связи с оргкомитетом)
тел: +7 (495) 234-04-92
ICQ: 374387292
www.inno.ru

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2009

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2008 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, 127015, Россия, г. Москва, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, тел. +7 (495) 685-19-30. Далее по тексту — Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим и дееспособным физическим лицам, являющимся резидентами Российской Федерации в соответствии с действующим законодательством.

Срок действия оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2009 года.

Предмет оферты: платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей в 2009 году. Далее по тексту — Бюллетень.

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей и подлежит платному распространению. Периодичность издания — ежемесячно.
2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 1 до 199 экземпляров) — 750 рублей (семьсот пятьдесят рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 200 до 499 экземпляров) — 500 рублей (пятьсот рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 500 экземпляров) — 250 рублей (двести пятьдесят рублей 00 копеек).
3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.
4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.
5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.
6. Фактом исполнения обязательств по данной оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.
7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

Порядок акцепта оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным вам способом: факсом +7 (495) 685-19-30, электронной почтой (info@as-club.ru, bull@as-club.ru) или обычным письмом (127015, Россия, г. Москва, улица Бутырская, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей).
2. В ответ на ваш заказ вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.
3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.

61-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ИДЕИ, ИЗОБРЕТЕНИЯ, ИННОВАЦИИ" IENA-2009

**Нюрнберг, Германия,
5—8 ноября 2009 г.**

В период с 5 по 8 ноября 2009 г. в г. Нюрнберге (Германия) будет проходить очередная, 61-я Международная выставка "Идеи, изобретения, инновации" IENA-2009. Это одно из старейших и авторитетнейших мероприятий, проводимых в Европе, на котором демонстрируются новейшие инновационные достижения.

По результатам выставки издается каталог с описанием представленных на выставке разработок. Каталог является составной частью мировой электронной базы данных об объектах интеллектуальной собственности.

На протяжении последних лет Российская Федерация является постоянным участником выставки. В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 января 2009 г. № 8470; 93-р Федеральное агентство по науке и инновациям при поддержке Министерства образования и науки Российской Федерации формирует объединенную российскую экспозицию для участия в выставке. Методическое, информационное и организационно-техническое обеспечение формирования объединенной российской экспозиции поручено осуществлять ассоциации "Российский дом международного научно-технического сотрудничества".

Участие в выставке проводится с частичным финансированием из средств федерального бюджета, в связи с чем участникам объединенной российской экспозиции предоставляются льготы, в том числе по аренде выставочной площади, оплате услуг переводчиков и другие.

Приглашаем вас принять участие в работе выставки в составе объединенной российской делегации. По всем вопросам, связанным с участием в работе выставки, просим обращаться в организационный комитет выставочного оператора — ассоциации "РД МНТС".

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Ассоциация "РД МНТС"
125009, г. Москва, Брюсов пер., д. 11,
офис 604 (с пометкой "для Орлова
Кирилла Андреевича")
тел: +7 (495) 721-64-19,
+7 (495) 629-38-73
факс: +7 (495) 629-75-71
np-expo@mail.ru

WWW.RD-MNTS.RU

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей Владимира Николаевича Кондаурова, Героя Советского Союза, заслуженного летчика-испытателя СССР — "БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ". Книга В. Н. Кондаурова не только является полезным и увлекательным чтением, но и послужит прекрасным подарком для детей и взрослых.

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015, Москва, улица Бутырская, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (495) 685-19-30, 685-26-30; e-mail: info@as-club.ru

**БИЗНЕС И
ВОЗДУШНЫЕ
ПРИКЛЮЧЕНИЯ**



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"