



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 8 (44), август 2008 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, личностного 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,
Москва, ул. Бутырская, дом
46, стр. 1

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	33
ОБЗОР ПРЕССЫ	47
ИНТЕРВЬЮ	85
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, Правительство 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

ВНИМАНИЕ!

С 1 января 2008 года вступили в силу новые правила рассылки Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Члены Клуба авиастроителей и некоммерческие организации будут получать Бюллетень в рамках благотворительной программы.

Все остальные читатели Бюллетеня могут оформить редакционную подписку на 2008 г.



АЭРОКОСМИЧЕСКАЯ ДЕКАДА

1—7 октября 2008 г., Алушта, Крым

подробности
на стр. **99**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ОАК: ход перемен	3	Рассмотрение проекта концепции малой авиации перенесено на сентябрь	11
Департамент авиапромышленности создан в составе Минпромторговли	4	В "Рособоронэкспорте" высказываются за ужесточение контроля за торговлей оружием	11
ФСВТС: Россия занимает второе место в мире по продаже оружия за рубеж	4	ВВС Индии планируют полетные испытания разрабатываемого совместно с РФ истребителя пятого поколения на 2015—2016 гг.	12
ЗАО "Авиастар-СП" построило для авиакомпаний 35 Ту-204	4	МАИ разрабатывает новый самолет МАИ-407	12
РФ может возобновить финансирование проекта Ан-70 в 2009 г. — участник переговоров	4	Контракт на лицензионное производство в Иране российских самолетов Ту-204 планируется подписать до конца этого года	12
Глобальный рынок боевых самолетов находится на подъеме — Михаил Погосян	5	Портфель заказов корпорации "МиГ" приблизился к \$ 5 млрд	13
"ВСМПО-Ависма" ликвидирует филиал в Верхней Салде	5	Мотивация труда способствует реализации приоритетных проектов "Сухого"	13
"Рособоронэкспорт" опроверг слова Чавеса о завершении поставки 24 истребителей	5	Авиастроители сократили выручку	13
На Кубе началась работа российской правительственной делегации	6	В "Сухом" принята новая политика в области качества	14
Корпорация "Русские системы" представила уникальную технологию разработки критичного по безопасности программного обеспечения в рамках МВСВ-2008	6	Чистый убыток ТАВИА за полгода увеличился в 11,4 раза	14
Правительство Татарстана, ОАК и КАПО подпишут трехстороннее соглашение в ходе проведения конференции "Авиакосмические технологии и оборудование — 2008"	7	ЦАГИ провел серию экспериментов по проблематике ламинарно-турбулентного перехода пограничного слоя	14
Охрана экологии и правопорядка будет вестись с помощью самолетов-разведчиков	7	ВСМПО снабжает Airbus и Boeing по минимуму	15
В Венесуэле создается лизинговая компания по продвижению российской гражданской авиатехники в страны Латинской Америки	7	КАПО начнет производство самолета Ту-334 после накопления стартового портфеля заказов	15
Россия подсчитала доходы от экспорта вооружений	8	"Базальт" представил опытный образец планирующей авиабомбы	15
Главком ВВС РФ: Создание истребителя пятого поколения профинансировано	8	Летные испытания двигателя АЛ-55И разработки НПО "Сатурн" в составе учебно-тренировочного самолета МиГ-АТ проходят успешно	16
ПКО "Теплообменник" в I полугодии увеличило чистую прибыль в 1,8 раза	8	Пермский "Авиадвигатель" в I полугодии увеличил чистую прибыль в 1,8 раза	16
Правительство Татарстана, ОАК и КАПО им. Горбунова подписали трехстороннее соглашение	9	НПО "Сатурн" разрабатывает пять авиадвигателей, три уже испытываются	16
"ЦСКБ — Прогресс": возвращение к самолетам	9	ЦАГИ испытывает двигатель с пилоном для семейства региональных самолетов Sukhoi Superjet 100	17
Продолжаются переговоры по совместному созданию перспективного пассажирского самолета	10	УМПО посетили канадские моторостроители	17
Поставки Як-54 Арсеньевского авиазавода задерживаются	10	Пермские моторостроители завершили монтаж трех газотурбинных электростанций на Сахалине и запустили электростанцию в Когалыме	17
Новый российский истребитель будет в несколько раз превосходить современные боевые самолеты	10	Второй газотурбинный двигатель морского применения разработки НПО "Сатурн" выходит на государственные испытания	18
А. Федоров представит планы развития КАПО	11		

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за август 2008 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ОАК: ХОД ПЕРЕМЕН

Вслед за официальной регистрацией бизнес-единицы по гражданскому самолетостроению ООО "УК "ОАК-ГС", завершившейся в мае текущего года, 21 августа завершена процедура юридической регистрации бизнес-единицы ОАК по транспортной авиации.

Ранее официально было объявлено о ряде новых назначений в руководстве авиастроительного холдинга. Алексей Федоров ныне совмещает должности президента, председателя правления ОАО "ОАК" и генерального директора ООО "Управляющая компания "ОАК — гражданские самолеты". Сохранив посты членов правления, Виктор Ливанов стал вице-президентом ОАК по транспортной авиации, Игорь Шевчук — по дальней авиации, Олег Демченко — по проекту МС-21.

Игорь Шевчук, руководитель ОАО "Туполев", основного предприятия по разработке самолетов для дальней авиации, будет курировать в ОАК вопросы текущего производства самолетов дальней (стратегической) и специальной авиации, равно как и дальнейшее развитие этого направления деятельности корпорации. В зоне ответственности президента ОАО "Корпорация "Иркут" Олега Демченко на должности вице-президента ОАК по проекту МС-21 находятся вопросы разработки и организации производства этого самолета, самого масштабного проекта корпорации, призванного вывести ее в лидеры мирового авиастроения. Одновременно Олег Демченко продолжит руководство корпорацией "Иркут" — главным исполнителем по программе.

Открытое акционерное общество "ОАК — транспортные самолеты" (ОАО "ОАК-ТС") создано на базе ОАО "МАК "Ильюшин". Должность генерального директора ОАК-ТС остается за гендиректором последнего Виктором Ливановым. Новая структура займется управлением проектами, производством и поставками рамповых транспортных самолетов для военно-транспортной и гражданской авиации. На сегодняшний день авиастроительной корпорации

принадлежит 85,93 % акций ОАО "ОАК-ТС". Ранее этот пакет находился в собственности государства и был внесен в уставной капитал ОАО "ОАК" при ее регистрации.

Стратегическая цель ОАК в области транспортной авиации, предусмотренная "Основными положениями стратегии развития ОАО "ОАК" до 2025 года", предполагает восстановление независимости России в области разработки и производства транспортных самолетов, полное обеспечение потребности в них Вооруженных сил РФ и широкое продвижение России на мировые рынки транспортной авиации. Ответственность за достижение этой цели и предполагается возложить на бизнес-единицу "ОАК-ТС". Напомним, что продуктовый ряд рамповых транспортных самолетов, разрабатываемых, выпускаемых и модернизируемых ОАК, основан на реализации четырехзвенной концепции базовых моделей. Он включает в себя семейства транспортных самолетов сверхтяжелого (Ан-124), тяжелого (Ил-76), среднего (международный проект МТС) и легкого (Ил-112) классов.

Мировой рынок военно-транспортной авиации на период 2006–2015 гг. оценивается экспертами в \$ 60 млрд. В ближайших планах ОАК — занять около 10 % этого рынка. В 2016–2025 гг. объем рынка должен увеличиться до \$ 115 млрд, а доля ОАК на нем — до 12 %. В 2008–2025 гг. общий объем производства рамповых самолетов всех классов должен составить около 900–950 единиц, а доля от их поставок в общем объеме выручки ОАК к 2025 г. — 10–20 %. При этом не менее 55–65 % годового выпуска самолетов будут экспортироваться. К 2025 г. прогнозные объемы продаж финальной продукции ОАК в этой области составят около \$ 2 млрд в год, при этом доля новых продуктов может достигнуть 83 % от общего количества реализованной авиатехники.

источник: AVIAPORT.RU
26.08.08

ДЕПАРТАМЕНТ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ СОЗДАН В СОСТАВЕ МИНПРОМТОРГОВЛИ

Департамент авиационной промышленности создан соответствующим приказом в Министерстве промышленности и торговли, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения. По его словам, вновь организованный департамент должен взять на себя функции, ранее возложенные на соответствующий департамент Федерального агентства по промышленности. "Сейчас в составе департамента формируются отделы, которые должны организовать работы по перспективам развития авиатехники, по военной и гражданской авиационной технике, по экспериментальной авиации, законодательским процессам в интересах авиационной промышленности", — сказал собеседник.

По данным собеседника, директором департамента авиационной промышленности назначен Владимир Бабкин, его заместителями станут Валерий Воскобойников и Анатолий Пересыпкин. В. Бабкин и В. Воскобойников занимали ранее должности заместителей директора департамента оборонных отраслей промышленности Министерства промышленно-

сти и энергетики, а А. Пересыпкин работал ранее в Роспроме. Собеседник также дополнил, что в августе текущего года планируется подписание приказа по министерству, который должен окончательно определить структуру и функции создаваемых департаментов по отраслям промышленности. "В министерстве планируется иметь шесть заместителей министра и один из них — Денис Мантуров — будет курировать департамент авиационной промышленности", — сказал собеседник.

По его сведениям, по предварительным данным, всего планируется иметь в составе министерства общей численностью более одной тысячи человек примерно 22 департамента. Как ожидается, департамент авиационной промышленности будет иметь численность до 40 человек, то есть как и в Роспроме. Однако, полагает он, не все специалисты из Роспрома перейдут в новый департамент, так как будет действовать "возрастной фактор".

*источник: AVIAPORT.RU
01.08.08*

ФСВТС: РОССИЯ ЗАНИМАЕТ ВТОРОЕ МЕСТО В МИРЕ ПО ПРОДАЖЕ ОРУЖИЯ ЗА РУБЕЖ

Россия занимает твердое второе место в мире по продаже оружия за рубеж, заявил в среду в Москве замдиректора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) Владимир Палешук.

"Мы занимаем твердое второе место в мире по поставкам вооружений. Труднее всего поставлять продукцию обычных вооружений, которая не является дорогой. Это не авиация", — сказал Палешук. Он принял участие в открывшемся в среду в Москве 3-м

международном салоне вооружений и военной техники "МВСВ-2008".

Он сообщил о принятом решении, что по нечетным годам выставка вооружений будет проводиться в Нижнем Тагиле, где есть все условия для показа боевых возможностей оружия и военной техники. По четным годам выставка будет проводиться в Москве.

*источник: сайт «Газета.Ру»
20.08.08*

ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПОСТРОИЛО ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ 35 ТУ-204

31 июля Ту-204-100В с номером 64043 взлетел с аэродрома Ульяновск-Восточный и взял курс на Москву — место постоянного базирования. Это первый новый Ту-204, изготовленный по специальному заказу ИФК, и первый в России "низкоценовой" (low cost) для авиакомпании Red Wings.

На очереди — еще 5 самолетов для этой авиакомпании. Новый самолет стал 35-ым по счету Ту-204,

вышедшим в большое небо из цехов "Авиастара".

За годы эксплуатации Ту-204 совершили около 62 тысяч полетов, проведя в небе более 185 тысяч часов, перевезли 6 миллионов пассажиров, 450 тонн грузов — это результат работы ульяновских Ту-204, а значит, и ульяновских авиастроителей.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
13.08.08*

РФ МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТА АН-70 В 2009 Г. — УЧАСТНИК ПЕРЕГОВОРОВ

Россия может возобновить финансирование проекта создания военно-транспортного самолета Ан-70 в 2009 г. Об этом сообщил РБК — Украина участник заседания украинско-российской рабочей группы по этому самолету, которое завершилось сегодня в Киеве. "Россия предварительно готова продолжить сотрудничество по этой программе", — сказал он. Эксперты считают целесообразным признать Ан-70 совместной собственностью. На заседание межправительственного комитета по экономическому сотрудни-

честву в сентябре 2008 г. в Москве предлагается вынести вопрос об изменении соглашения по Ан-70 от 1993 г. для отражения этой договоренности.

Для завершения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по программе создания военно-транспортного самолета Ан-70 необходимо \$ 130 млн.

*источник: ИА «РБК — Украина»
03.08.08*

ГЛОБАЛЬНЫЙ РЫНОК БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ НАХОДИТСЯ НА ПОДЪЕМЕ — МИХАИЛ ПОГОСЯН

Глобальный рынок боевых самолетов находится на подъеме. Абсолютный минимум поставок пройден в 1999–2002 годах. Среднегодовые объемы продаж в последнее десятилетие составляют 12–14 млрд долларов, из которых более 20 проц. приходится на модернизацию и послепродажное обслуживание ранее поставленной техники. Эти данные привел в интервью немецкому журналу Military Technology генеральный директор холдинга "Сухой" Михаил Погосян. В настоящее время, отмечает он, происходит относительное сокращение объемов прямых продаж за счет расширения лицензионного и совместного производства при абсолютном сокращении спроса на легкие истребители и существенном росте заказов на тяжелые авиационные комплексы, экспортные поставки которых были жестко ограничены в годы холодной войны. Сокращается количество стран, способных самостоятельно создавать самолеты новых поколений, — программы создания истребителей 5-го поколения реализуют только США и Россия.

Дальнейшему росту производства боевых самолетов способствует смещение центра тяжести вооруженной борьбы в воздушно-космическое пространство, выход на рынок многофункциональных боевых самолетов 4++ и 5-го поколений, способных решать широкий спектр задач по борьбе с воздушными, наземными и морскими целями. Кроме того, растет число стран, нуждающихся в кардинальном обновлении парков тактической авиации. Круг покупателей современного вооружения будет расширяться за счет динамично развивающихся стран Азии, Ближнего и Среднего Востока, Латинской Америки.

Что касается компании "Сухой", то она сегодня занимает до 10 проц. мирового рынка боевых самолетов. Новые разработки — многофункциональный

истребитель Су-35 и авиакомплекс 5-го поколения, существенно превосходящие конкурентов по критерию "эффективность — стоимость", позволяют рассчитывать на укрепление позиций компании на глобальном рынке. "Сухой" рассчитывает на возобновление серийных закупок новой техники ВВС России и стран СНГ. Укреплению конкурентоспособности "Сухого" способствует устойчивый рост российской экономики и внешнеполитического веса России. Страна по-прежнему остается лидером по целому ряду авиационных технологий, прежде всего это касается аэродинамической компоновки, прочностных характеристик, управляемого вектора тяги. Истребители семейства Су-27/Су-30 востребованы на рынках Азиатско-Тихоокеанского региона, Южной Азии, Ближнего и Среднего Востока, Северной Африки и Латинской Америки.

Магистральным направлением развития военной авиации Михаил Погосян считает дальнейшее развитие международного сотрудничества. Возглавляемая им компания накопила большой опыт взаимодействия с зарубежными партнерами в ходе создания истребителя Су-30МКИ и регионального самолета Sukhoi Superjet 100. В разработке этих самолетов приняли участие фирмы Франции, Италии, Германии, США, Израиля, Индии и других стран. Это позволило существенно повысить уровень соответствующих разработок и выйти на новые рынки. Накопленный опыт сотрудничества "Сухой" рассчитывает распространить на перспективные разработки, включая авиационный комплекс 5-го поколения, к созданию которого уже привлекаются индийские партнеры.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
26.08.08*

"ВСМПО-АВИСМА" ЛИКВИДИРУЕТ ФИЛИАЛ В ВЕРХНЕЙ САЛДЕ

Совет директоров ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" на заседании в понедельник принял решение о ликвидации филиала "ВСМПО" в Верхней Салде, сообщается в официальных материалах корпорации.

Как пояснили агентству "Интерфакс — Урал" в юридическом отделе корпорации, в верхнесалдинском филиале "ВСМПО" не было производственных мощностей, "там был только номинальный исполнительный директор, а все титановые мощности сосре-

доточены в головной компании, в самой корпорации".

Корпорация "ВСМПО-Ависма" — крупнейший в мире производитель титана, основными потребителями его продукции являются международные авиационные корпорации. ФГУП "Рособоронэкспорт" владеет 66 % акций корпорации.

*источник: ИА «Интерфакс»
05.08.08*

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" ОПРОВЕРГ СЛОВА ЧАВЕСА О ЗАВЕРШЕНИИ ПОСТАВКИ 24 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

"Рособоронэкспорт" и компания "Сухой" еще не завершили поставку в Венесуэлу партии из 24 российских истребителей Су-30МК2. Об этом заявил гендиректор госкорпорации "Ростехнологии" Сергей Чемезов, передает Интерфакс. "Контракт успешно выполняется, однако он пока не завершен", — отметил Чемезов. Ранее президент Венесуэлы Уго Чавес сообщил, что партия российских истребителей Су-30 доставлена в Венесуэлу. "Мы получили все 24 самолета Су-30. Мы не намерены ни на кого нападать, а будем использовать эти самолеты исключительно в оборонительных целях", — утверждал Чавес.

С 1980-х годов основу ВВС Венесуэлы составляли американские истребители F-16. Однако после того как США отказались поставлять запчасти для 21 истребителя F-16, которыми вооружены ВВС Венесуэлы, администрация Чавеса приняла решение заменить американские машины на самолеты российского производства. Общая стоимость военных контрактов России с Венесуэлой, по разным оценкам, уже достигла 4 миллиардов долларов США.

*источник: LENTA.RU
15.08.08*

НА КУБЕ НАЧАЛАСЬ РАБОТА РОССИЙСКОЙ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ДЕЛЕГАЦИИ

30 июля 2008 года на Кубе началась работа российской правительственной делегации под руководством заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И. И. Сечина. Официальный визит российской делегации на Остров Свободы проходит с целью развития торговли и научно-технического сотрудничества между двумя странами.

31 июля 2008 года в присутствии И. И. Сечина, государственного министра правительства Республики Куба Рикардо Кабрисаса и президента ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) А. И. Федорова лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) и внешнеторговое предприятие Республики Куба Aviaimport S. A. подписали контракт на поставку в третьем квартале 2008 года грузового самолета средней дальности Tu-204CE для государственной авиакомпании Кубы Cubana de Aviacion.

Это седьмой самолет, который лизинговая компания ИФК поставит на Кубу. Начиная с декабря 2005 года ИФК передала кубинской авиакомпании шесть самолетов. В частности, Cubana de Aviacion успешно эксплуатирует три дальнемагистральных пассажирских самолета Ил-96-300, два среднемагистральных пассажирских Ту-204-100 и один грузовой Ту-204CE. Также на Острове Свободы при содействии российской стороны создан центр по техническому обслуживанию поставляемых на Кубу самолетов российского производства. По словам президента ОАК А. И. Федорова, Россия всегда рассматривала страны

Латинской Америки в качестве партнеров для сотрудничества, а с Кубой нас исторически связывают успешные многолетние торгово-экономические отношения. Ярким примером этого может служить реализация программы поставок на Кубу российской гражданской авиатехники, которая закладывает основу для расширения географии поставок наших самолетов в другие страны региона. "В рамках работы комиссии кубинская сторона высказала заинтересованность в покупке дополнительного количества российских самолетов. Мы продолжаем переговорный процесс и надеемся, что в дальнейшем будем так же успешно реализовывать совместные проекты с нашими кубинскими партнерами. Пятилетний опыт работы нашей компании на Кубе позволяет на это рассчитывать", — отметил в своем выступлении генеральный директор ИФК А. И. Рубцов. Поставка авиатехники осуществляется в рамках программы Правительства РФ о финансовой (гарантийной) поддержке экспорта промышленной продукции. Эти гарантии предоставляются Правительством России банкам, обеспечивающим долгосрочное кредитование покупателей российской продукции. Основным кредитором зарубежных покупателей на сегодняшний день выступает Банк развития и внешнеэкономической деятельности России (Внешэкономбанк).

*источник:
компания «ОАО "Ильюшин Финанс Ко."»
01.08.08*

КОРПОРАЦИЯ "РУССКИЕ СИСТЕМЫ" ПРЕДСТАВИЛА УНИКАЛЬНУЮ ТЕХНОЛОГИЮ РАЗРАБОТКИ КРИТИЧНОГО ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В РАМКАХ МВСВ-2008

Уникальная технология разработки программно-обеспечения систем специального назначения была представлена ОАО "Корпорация "Русские системы" на международной конференции "Перспективы использования новых технологий и научно-технических решений в ракетно-космической и авиационной промышленности", проводимой в рамках Международного салона вооружений и военной техники МВСВ-2008.

Применение разработанной ОАО "Корпорация "Русские системы" технологии позволяет многократно сократить сроки и стоимость разработки программного обеспечения систем специального назначения при обеспечении максимального уровня его надежности, требуемого для критических с точки зрения безопасности программно-аппаратных решений.

В основе данной технологии лежит использование специализированных методов, базовых и технологических программных средств, позволяющих осуществлять эффективную разработку программного, алгоритмического и математического обеспечения под любую аппаратную платформу с любой операционной системой, в том числе с обеспечением режима "жесткого" реального времени.

Гибкое распределение работ между специалистами различного профиля — инженерами, программистами, исследователями и т. п. — обеспечивает значительное сокращение сроков и повышение качества разработки программного обеспечения. Уникальный

процесс сопровождения испытаний позволяет сертифицировать программный продукт на соответствие самым жестким требованиям и стандартам.

Представленная технология применяется при разработке ряда уникальных образцов бортовых и наземных систем специального назначения, в том числе бортовой активной системы безопасности полетов, обеспечивающей интегральную оценку состояния экипажа, комплексный анализ факторов, определяющих траекторию полета самолета и его пространственное положение, с оценкой критичности полетной ситуации, информационную поддержку деятельности экипажа, формирование команд и управляющих сигналов для реализации безопасных режимов полета, а также выполнение мероприятий по поддержанию и восстановлению работоспособности экипажа.

Сравнение с подходами к разработке ответственного программного обеспечения, используемыми зарубежными предприятиями — разработчиками систем специального назначения, показывает, что предлагаемый ОАО "Корпорация "Русские системы" подход не уступает, а по ряду показателей, в том числе стоимости жизненного цикла программного обеспечения, превосходит существующие аналоги.

*источник: компания «ОАО "Корпорация
"Русские системы"»
25.08.08*

ПРАВИТЕЛЬСТВО ТАТАРСТАНА, ОАК И КАПО ПОДПИШУТ ТРЕХСТОРОННЕЕ СОГЛАШЕНИЕ В ХОДЕ ПРОВЕДЕНИЯ КОНФЕРЕНЦИИ "АВИАКОСМИЧЕСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ И ОБОРУДОВАНИЕ — 2008"

Кабинет министров Республики Татарстан, ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" и ОАО "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова" планируют подписать соглашение о взаимодействии в привлечении дополнительных инвестиционных ресурсов для развития ОАО "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова". В настоящее время идет окончательное согласование положений документа, церемония подписания должна состояться 12 августа в ходе проведения научно-практической конференции "Авиакосмические технологии и оборудование — 2008" в г. Казань. Предметом соглашения станет организация мероприятий по привлечению финансирования в объеме, достаточном для выполнения заключенных контрактов, инвестиций в техническое перевооружение и реорганизацию бизнес-процессов и информационной инфраструктуры ОАО "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова".

ОАО "ОАК" создано в соответствии с указом Президента РФ от 20 февраля 2006 г. № 140 "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация". Регистрация корпорации как юридического лица состоялась 20 ноября 2006 г.

Приоритетными направлениями деятельности ОАО "ОАК" и входящих в корпорацию компаний являются: разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиационной техники гражданского и военного назначения.

Уставный капитал корпорации составляет 104,97 млрд рублей. В собственности Российской Федерации находится 90,9 % акций. В ОАО "ОАК" входят следующие юридические лица: ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина", ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ОАО "ТАВИА".

*источник: компания «ОАК»
05.08.08*

ОХРАНА ЭКОЛОГИИ И ПРАВОПОРЯДКА БУДЕТ ВЕСТИСЬ С ПОМОЩЬЮ САМОЛЕТОВ-РАЗВЕДЧИКОВ

Правительство Нижегородской области с 2011 года планирует использовать беспилотные летательные аппараты для осуществления экологического мониторинга и охраны общественного порядка. Как сообщает корреспондент ИА REGNUM, об этом журналистам сообщил вице-губернатор Виктор Ключай 19 августа. По его словам, первые закупки беспилотников могут начаться в 2011 году. Сколько их будет закуплено и каков будет объем средств, направленных на эту покупку, Ключай не уточнил.

Беспилотный летательный аппарат (БПЛА) — разновидность летательного аппарата, управление

которым не осуществляется пилотом на борту. Делятся на 3 категории — неуправляемые, беспилотные автоматические и беспилотные дистанционно пилотируемые летательные аппараты.

Чаще всего под БПЛА понимают дистанционно управляемые летательные аппараты, применяемые для проведения воздушной разведки и нанесения ударов.

*источник: ИА Regnum
19.08.08*

В ВЕНЕСУЭЛЕ СОЗДАЕТСЯ ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ ПО ПРОДВИЖЕНИЮ РОССИЙСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ В СТРАНЫ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ

В Венесуэле создается совместное предприятие (СП) в форме лизинговой компании по продвижению российской гражданской авиатехники в страны Латинской Америки, сообщил на проходящем в Домодедово Международном авиасалоне "Деловая авиация и авиация общего назначения — 2008" замгендиректора лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Андрей Лебединец.

"Российская лизинговая компания прорабатывает с коллегами из Венесуэлы вопрос создания там СП, которое бы занималось продвижением российской гражданской авиатехники на рынки сбыта всего региона Латинской Америки", — заявил Лебединец, отметив, что налоговое законодательство РФ не позволяет ИФК напрямую применять схему международного лизинга. По мнению Лебединца, отечествен-

ные самолеты будут пользоваться спросом, "о чем свидетельствует позитивный опыт эксплуатации российской авиатехники на Кубе". "Это позволяет проводить успешную маркетинговую политику во всем латиноамериканском регионе", — подчеркнул он.

Важно и то, что на Кубе будет создана база технического обслуживания российской авиатехники.

На Кубе находятся в эксплуатации три Ил-96-300 и три самолета семейства Ту-204. В скором времени парк пополнится еще тремя туполевскими машинами.

Что касается Венесуэлы, то, согласно информации из кругов авиапрома, речь может идти "о двух Ил-96-300, четырех-пяти Ту-204-100СМ и до десяти региональных самолетов Ан-148".

*источник: АРМС-ТАСС
01.08.08*

РОССИЯ ПОДСЧИТАЛА ДОХОДЫ ОТ ЭКСПОРТА ВООРУЖЕНИЙ

По итогам 2008 года Россия получит от экспорта вооружений более 8,5 миллиарда долларов, заявил глава Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) Михаил Дмитриев. Об этом сообщает РИА "Новости". По словам Дмитриева, в прошлом году экспорт составил 7,5 миллиарда долларов. Отметим, что общий портфель заказов на поставку военной техники, включая и отечественные заказы, составляет 33 миллиарда долларов.

В начале июля 2008 года стало известно о том, что ФГУП "Рособоронэкспорт" поставит иностранным заказчикам вооружение и военную технику на сумму более шести миллиардов долларов. По словам директора госкомпании Игоря Севастьянова, эта задача была поставлена президентом России Дмитрием Медведевым.

По мнению главы ФСВТС Дмитриева, в будущем будет продолжаться рост экспорта и Россия постепенно займет место Советского Союза на мировом рынке вооружений. "Мы выходим на новые критерии оценки своей деятельности", — добавил глава ФСВТС. Тем не менее российская военная промышленность не справляется с текущим уровнем заказов из-за нехватки мощностей и специалистов.

Нехватка производственных мощностей привела к тому, что экспортные заказчики вынуждены стоять в очереди к российским оборонным предприятиям за новой военной техникой и вооружениями, сообщает Интерфакс. По данным главы ФСВТС, "в этой очереди 10–15 зарубежных партнеров", таких как Китай, Индия, страны ближневосточного региона, Алжир, Марокко и Венесуэла.

Со временем ФСВТС рассчитывает исправить сложившееся положение — большинство производственных мощностей были долгое время свернуты и их повторный запуск требует определенного времени. Напомним, что по итогам 2007 года первой в мире по объему экспортных заказов на поставку вооружений стала Великобритания. Совокупная стоимость контрактов, подписанных британскими оборонными компаниями с иностранными заказчиками, составила 19 миллиардов долларов, или 33 процента от общего объема мирового рынка вооружений. Наибольшей популярностью британское оружие пользуется в Северной Америке и на Ближнем Востоке.

источник: LENTA.RU
05.08.08

ГЛАВКОМ ВВС РФ: СОЗДАНИЕ ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ ПРОФИНАНСИРОВАНО

Программа создания самолета пятого поколения в России профинансирована, сообщил в пятницу главнокомандующий ВВС РФ генерал-полковник Александр Зелин.

"Все необходимые мероприятия по определению требований и обеспечению финансирования программы создания перспективного истребителя проведены. Разработки позволяют нам быть уверенными в скорейшем появлении самолета пятого поколения", — сообщает заявление Зелина ИТАР-ТАСС.

Главком ВВС отметил также, что "в результате выполнения программы на вооружение ВВС должен поступить многофункциональный истребитель нового поколения, предназначенный для замены истребителей Су-27, МиГ-29 и превосходящий их по уровню боевых возможностей в несколько раз".

"К основным новым свойствам перспективного истребителя мы предъявляем такие требования, как многофункциональность, сверхманевренность, всенаправленное и многоканальное применение оружия, высокоточное поражение наземных объектов, улучшенные взлетно-посадочные характеристики, пониженный уровень заметности, сверхзвуковой крейсерский режим полета", — подчеркнул Зелин.

"Новый самолет по своим тактико-техническим характеристикам и уровню боевых возможностей не будет уступать лучшим зарубежным аналогам", — добавил он.

источник: газета «Взгляд»
08.08.08

ПКО "ТЕПЛООБМЕННИК" В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛО ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ В 1,8 РАЗА

ОАО "Производственно-конструкторское объединение "Теплообменник" (ПКО "Теплообменник", Нижний Новгород) в I полугодии увеличило чистую прибыль по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 1,79 раза — до 82,989 млн рублей.

Об этом сообщается в официальных документах АО. Согласно сообщению, выручка от продаж компании в январе — июне текущего года увеличилась по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 9,22 % — до 763,815 млн рублей, себестоимость выросла на 6,85 % — до 622,546 млн рублей.

Прибыль от продаж ПКО "Теплообменник" в I полугодии возросла на 18,2 % — до 135,826 млн рублей, а прибыль до налогообложения выросла в 1,62 раза — до 114,407 млн рублей. Дебиторская

задолженность общества в течение I полугодия увеличилась на 32,98 % — до 242,641 млн рублей, а кредиторская задолженность за данный период выросла на 29,71 % — до 403,011 млн рублей.

ОАО "ПКО "Теплообменник" — ведущий российский производитель теплообменного оборудования для авиастроения, систем охлаждения и отопления автомобилей.

Уставный капитал общества составляет 129,379 тыс. рублей и разделяется на 646 895 обыкновенных акций номинальной стоимостью 0,2 рубля каждая. 25 % принадлежит государству.

источник: ИА «НТА — Приволжье»
06.08.08

ПРАВИТЕЛЬСТВО ТАТАРСТАНА, ОАК И КАПО ИМ. ГОРБУНОВА ПОДПИСАЛИ ТРЕХСТОРОННЕЕ СОГЛАШЕНИЕ

Сегодня в ходе проведения научно-практической конференции "Авиакосмические технологии и оборудование — 2008" Кабинет министров Республики Татарстан, открытое акционерное общество "Объединенная авиастроительная корпорация" и открытое акционерное общество "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова" заключили соглашение о взаимодействии в привлечении дополнительных инвестиционных ресурсов для развития ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова". Документ был подписан премьер-министром Республики Татарстан Рустамом Нургулиевичем Миннихановым, президентом ОАО "ОАК" Алексеем Иннокентьевичем Федоровым и генеральным директором ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова" Василием Кадымовичем Каюмовым. Предмет соглашения — организация мероприятий по привлечению дополнительного финансирования для расширения текущей деятельности ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова", выполнения заключенных контрактов, инвестиций в техническое перевооружение и реорганизацию бизнес-процессов и информационной инфраструктуры предприятия.

В соответствии с условиями соглашения ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова", еще до формального вхождения в состав ОАО "ОАК", включается в систему реализации программ корпорации и их финансирования. Для этого ОАО "ОАК" разработает и представит соответствующим федеральным органам исполнительной власти предложения по формам и объемам государственного финансирования, необходимого для выполнения заключенных контрактов. Корпорация также будет содействовать проведению переговоров с представителями госзаказчиков с целью расширения производственной программы предприятия. Согласно совместному плану ОАО "ОАК" и ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова", увеличение объемов деятельности предприятия позволит в 2008–11 годах изготовить для государственных и коммерческих заказчиков 27 самолетов типа Ту-214, обеспечив рост выручки в 5–7 раз. Фактические объемы выпуска предприятия в последнее время составляли от 1 до 4 самолетов в год, выручка завода в 2007 году составила около 900 млн рублей.

Для оптимизации инфраструктуры и проведения технического перевооружения ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова" предприятие приступает к программе реализации избыточной непроизводственной собственности. Для этого, в частности, предполагается

реализовать инвестиционный проект по реализации земельного участка сельскохозяйственных угодий, принадлежащих предприятию. Эта программа получила одобрение Кабинета министров Республики Татарстан, который будет содействовать оперативному решению вопросов повышения капитализации этого земельного участка, развитию на нем городской инфраструктуры, включению его в программу льготной застройки и оказанию помощи в поиске и привлечении инвесторов.

Реализация программы по привлечению дополнительного финансирования для предприятия начата в настоящее время под эгидой совета директоров ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова", председателем которого является президент и председатель правления ОАО "ОАК" А. И. Федоров. В соответствии с планом ОАО "ОАК" и решениями федеральных органов исполнительной власти вхождение ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова" в состав ОАО "ОАК" должно быть завершено в первом полугодии 2009 года.

ОАО "ОАК" создано в соответствии с указом Президента РФ от 20 февраля 2006 г. № 140 "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация". Регистрация корпорации как юридического лица состоялась 20 ноября 2006 г.

Приоритетными направлениями деятельности ОАО "ОАК" и входящих в корпорацию компаний являются: разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиационной техники гражданского и военного назначения.

Уставный капитал корпорации составляет 104,97 млрд рублей. В собственности Российской Федерации находится 90,9 % акций. В ОАО "ОАК" входят следующие юридические лица: ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина", ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ОАО "ТАВИА".

*источник: компания «ОАК»
12.08.08*

"ЦСКБ — ПРОГРЕСС": ВОЗВРАЩЕНИЕ К САМОЛЕТАМ

Самарский научно-производственный ракетно-космический центр "ЦСКБ — Прогресс" приступил к изготовлению новой для себя продукции — самолета "Рысачок". Получен заказ на первую партию таких машин. Таким образом, предприятие, которое почти сто лет назад выпускало для России аэропланы, а в советское время — различные типы боевых самолетов — МИГ-3, Ил-2, Ил-10, Ту-2, МиГ-15, МиГ-17, Ил-28 и другие, — вновь возвращается к авиационной тематике. "Рысачок" — современный двухмоторный самолет. Он будет перевозить от 9 до 13 пассажиров. Экипаж —

2 человека. Машина сможет подниматься на высоту до 5 тыс. метров, развивать скорость до 450 км в час. Дальность полета — 2,5 тыс. км. Возможности применения весьма широкие: от пассажирского варианта до использования в сельском хозяйстве.

Предприятие получило заказ на пять самолетов. Первый из них будет собран уже в нынешнем году. Летные испытания начнутся в 2009 году.

*источник: ИА «РИА "Самара"»
08.08.08*

ПРОДОЛЖАЮТСЯ ПЕРЕГОВОРЫ ПО СОВМЕСТНОМУ СОЗДАНИЮ ПЕРСПЕКТИВНОГО ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА

Переговоры по возможности и целесообразности совместного создания перспективного пассажирского самолета продолжаются в настоящее время, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация".

"С самого начала разработки перспективного ближне-среднемагистрального самолета (БСМС) по проекту МС-21 планировалось подключение к ней партнеров из других стран", — подчеркнул собеседник. По его сведениям, до сих пор продолжаются переговоры с EADS по возможности совместного проекта перспективного БСМС. "Такие переговоры не закончились — они продолжаются. К тому же, по некоторым данным, специалисты и аналитики EADS и сами еще до конца не определились с обликом перспективной машины", — отметил он.

Также продолжаются переговоры по научно-техническому сотрудничеству в области авиастроения с Китаем. Россия сделала Китаю предложение по совместному созданию перспективного самолета, вос-

требованного как гражданской авиацией России, так и гражданским воздушным флотом Китая. Такое предложение было сделано китайской стороне во время проведенного визита в эту страну главы ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Алексея Федорова. "В настоящее время китайская сторона рассматривает российские предложения, им такой самолет нужен. Но в Китае есть очень серьезная государственная и идеологическая составляющая всех перспективных планов авиастроения — Китай все более и более склоняется к необходимости самому научиться создавать перспективные образцы авиационной техники", — сказал собеседник.

По его словам, надо помнить, что Китай имеет собственную программу перспективного авиастроения и такой самолет (получивший условное название "большой самолет"), скорее всего, будет создаваться Китаем самостоятельно.

*источник: AVIAPORT.RU
14.08.08*

ПОСТАВКИ ЯК-54 АРСЕНЬЕВСКОГО АВИАЗАВОДА ЗАДЕРЖИВАЮТСЯ

Поставки спортивно-пилотажных самолетов Як-54 производства ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" (ААК "Прогресс") задерживаются из-за нерешенности вопроса с сертификацией производства двигателя М-14Х, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения. "Положение с сертификацией производства Омского конструкторского бюро моторостроения (ОКБМ), которое выпускает поршневые двигатели типа М-14Х, в том числе и для самолетов Як-54, до настоящего времени не изменилось", — отметил он.

ОКБМ до сих пор не получило от Авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК) право на производство двигателей М-14Х. "АР МАК поставил перед ОКБМ вопросы, часть из них решена, но надо учитывать, что у специалистов авиарегира могут возникнуть и новые вопросы", — считает собеседник.

Он отметил, что отсутствие сертификата у производителя двигателей М-14Х делает невозможной сертификацию и самого самолета Як-54. Самолет сейчас может быть зарегистрирован только в качестве самолета экспериментальной авиации. "Сложность ситуа-

ции также состоит в том, что самолет Як-54 сертифицирован с М-14Х и может продаваться только с ними", — сказал собеседник.

По его сведениям, затяжка с решением вопроса по авиадвигателям, которыми комплектуются Як-54, уже привела к отказу от двух самолетов из пяти машин первой партии и сейчас остались заказы только на три самолета. Эти три самолета могут быть поставлены по категории экспериментальной авиации. Сроки такой поставки пока не ясны — Арсеньев сейчас определяется со сроками изготовления самолетов. "За рубежом ААК "Прогресс" может поставлять самолеты с двигателями, собранными на не сертифицированном производстве, но пока таких договоров нет. Было много звонков по вопросам покупки самолетов зарубежными покупателями, но пока ААК "Прогресс" не может гарантировать сроки изготовления самолетов", — сказал собеседник. По его данным, цена самолетов первой партии из пяти машин составляет примерно 5,120 млн рублей за самолет.

*источник: AVIAPORT.RU
11.08.08*

НОВЫЙ РОССИЙСКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ БУДЕТ В НЕСКОЛЬКО РАЗ ПРЕВОСХОДИТЬ СОВРЕМЕННЫЕ БОЕВЫЕ САМОЛЕТЫ

Отличительными чертами перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации будут уникальные летные и боевые характеристики, заявляет главнокомандующий ВВС России генерал-полковник Александр Зелин.

"Создание боевого самолета пятого поколения является приоритетной для Военно-воздушных сил программой. В результате ее выполнения на вооружение ВВС должен поступить многофункциональный истребитель нового поколения, предназначенный для замены истребителей Су-27, МиГ-29 и превосходящий их по уровню боевых возможностей в нес-

колько раз", — заявил Зелин журналистам в пятницу.

Он отметил, что к основным новым свойствам перспективного истребителя относятся: многофункциональность, сверхманевренность, всенаправленное и многоканальное применение оружия, высокоточное поражение наземных объектов, улучшенные взлетно-посадочные характеристики, пониженный уровень заметности и сверхзвуковой крейсерский режим полета.

*источник: ИА «Интерфакс»
08.08.08*

А. ФЕДОРОВ ПРЕДСТАВИТ ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ КАПО

Президент ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексей Федоров представит на выставке "Авиакосмические технологии и оборудование – 2008", открывающейся 12 августа в Казани, планы развития ОАО "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова" (КАПО), сообщил "АвиаПорту" источник в ОАК.

По его словам, в своем выступлении А. Федоров коснется перспективного модельного ряда КАПО на ближайшие годы. На предприятии ведутся работы по капитально-восстановительному ремонту и модернизации самолетов стратегической авиации – Ту-160 и Ту-22МЗ/МР. "Скорее всего, в более отдаленной перспективе КАПО станет строить и стратегические самолеты, создание которых предусмотрено в соответствии с программой "Перспективный авиационный комплекс Дальней авиации", – предположил собеседник. Кроме военного сектора производственной деятельности КАПО существует и будет активно развиваться и гражданский сектор – производство пассажирских самолетов. "Как полагают, в своем

выступлении А. Федоров внесет ясность в вопрос о прекращении серийного производства самолетов Ту-214 и, скорее всего, начале внедрения в серийное производство самолетов типа Ту-334 – на производство первых шести машин этого типа готовится государственный контракт", – отметил собеседник.

Он уточнил, что перспективы развития и модельный ряд КАПО будет освещен главой ОАК в свете предстоящего вхождения КАПО в состав ОАК.

"Как уже отмечалось, Кабинет министров Республики Татарстан, ОАК и КАПО планируют подписать соглашение о взаимодействии в привлечении дополнительных инвестиционных ресурсов для развития КАПО", – напомнил собеседник.

Он отказался назвать ориентировочные суммы инвестиций в производственную деятельность КАПО и, прежде всего, в его техническое перевооружение, но отметил, что речь идет о помощи предприятию, выраженной в миллиардах рублей.

*источник: AVIAPORT.RU
11.07.08*

РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТА КОНЦЕПЦИИ МАЛОЙ АВИАЦИИ ПЕРЕНЕСЕНО НА СЕНТЯБРЬ

Рассмотрение проекта концепции развития в России малой авиации на правительственном уровне перенесено на конец сентября текущего года, заявил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

По его мнению, одной из причин пролонгации срока рассмотрения проекта концепции развития малой авиации является реорганизация федеральных органов управления после президентских выборов. В формате прошедших некоторую административную реорганизацию министерств, отвечающих за разработку и согласование проекта концепции, до настоящего времени работа ведется не на полную мощность. Тем не менее, принято решение со стороны администрации президента поставить на контроль выполнение ранее данных поручений по малой авиации.

"Министерство промышленности и торговли в конце августа или в сентябре будет докладывать в правительстве совместные предложения с Министерством транспорта по всей проблематике развития малой авиации. Доклад должен стимулировать принятие решений по проблемам, мешающим

развитию малой авиации в России", – сказал собеседник. По его сведениям, в соответствии с действующей процедурой проект концепции должен утверждаться распоряжением правительства.

Параллельно разработке проекта концепции развития малой авиации разрабатывается и проект программы ее развития. По разработке проекта программы основными исполнителями являются Сибирский научно-исследовательский институт авиации (СибНИИА) и ЦАГИ. "В программе должны быть отражены вопросы создания и производства авиационной техники малой авиации и объемы финансирования, как из государственного бюджета, так и из внебюджетных источников", – сказал собеседник.

Он считает, что исключительно важным будет и вопрос формирования консолидированного заказа на авиационную технику малой авиации, исходя прежде всего из потребностей регионов. Также будет необходимо решить вопросы создания сервисных опорных баз.

*источник: AVIAPORT.RU
14.08.08*

В "РОСОБОРОНЭКСПОРТЕ" ВЫСКАЗЫВАЮТСЯ ЗА УЖЕСТОЧЕНИЕ КОНТРОЛЯ ЗА ТОРГОВЛЕЙ ОРУЖИЕМ

Во ФГУП "Рособоронэкспорт" заявляют о необходимости более жесткого контроля за торговлей оружием после того, как в зоне грузино-югоосетинского конфликта в руках агрессора оказались образцы вооружений из различных стран мира.

"События в Осетии показали, что нужно более жестко подходить к ограничению торговли оружием", – заявил заместитель генерального директора ФГУП "Рособоронэкспорт" Игорь Севастьянов журналистам

на открывающемся в Москве III Международном салоне вооружений и военной техники "МВСВ-2008".

По его словам, "примеры в Грузии показали, что туда поставлялось оружие из всех стран". Севастьянов уточнил, что это были, в частности, "хаммеры" американского производства, украинские средства ПВО и болгарские гранатометы.

*источник: ИА «Интерфакс»
20.08.08*

ВВС ИНДИИ ПЛАНИРУЮТ ПОЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ РАЗРАБАТЫВАЕМОГО СОВМЕСТНО С РФ ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ НА 2015–2016 ГГ.

ВВС Индии рассчитывают начать полетные испытания разрабатываемого совместно с Россией истребителя пятого поколения в 2015–2016 гг., сообщил главком индийских ВВС, маршал авиации Фали Хоми Мейджор. В опубликованном 8 августа интервью газете "Таймс оф Индия" он отметил, что "переговоры с российской стороной хорошо продвигаются, идет обсуждение деталей проекта". "Впервые истребитель пятого поколения должен совершить полет примерно в 2015 г., — отметил главком. — Если он поднимется в воздух раньше, это будет нашим большим достижением".

Мейджор напомнил, что проект реализуется в соответствии с межправительственным соглашением о совместной разработке и производстве истребителя пятого поколения, подписанным в октябре 2007 г. в Москве в рамках седьмого заседания российско-индийской межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству (ВТС). "Разработка и создание такого самолета — очень сложная задача, — подчеркнул он. — Мы хотели бы, чтобы в нем была использована совершенно новая платформа с многими дополнительными возможностями, включая в качестве одного из важнейших компонентов применение технологии "стелс" — пониженной радиолокационной видимости".

Как отмечает "Таймс оф Индия", индийские ВВС рассчитывают, что перспективный истребитель "будет обладать сочетанием суперманевренности и сверхзвуковой скорости, большой дальностью действия и

высокой способностью противостоять средствам противовоздушной обороны (ПВО)". Предполагается также, что истребитель будет оснащен новейшими системами связи, а также многофункциональным оборудованием разведки и сбора информации с оптическими, инфракрасными, лазерными и радарными датчиками. Непосредственными исполнителями проекта являются российская компания "Сухой" и индийская государственная корпорация "Хиндустан аэроноутикс лимитед" (ХАЛ).

Газета напоминает, что сейчас "самым мощным истребителем в арсенале индийских ВВС является российский Су-30МКИ, который по своим возможностям может быть поставлен несколько выше четвертого поколения". "Поскольку на полное внедрение индийско-российского истребителя пятого поколения потребуется около десятилетия, ВВС Индии полагаются сейчас на флот из 230 Су-30МКИ, поставляемых Россией по контракту на общую сумму около 8,5 млрд долл.", — констатирует "Таймс оф Индия".

В планах на ближайшее время стоит также закупка 126 многоцелевых истребителей по международному тендеру, который оценивается в 10,4 млрд долл. В состязании шести ведущих мировых компаний за эту сделку участвует и российская корпорация "МиГ", предлагающая истребитель МиГ-35.

*источник: АРМС-ТАСС
08.08.08*

МАИ РАЗРАБАТЫВАЕТ НОВЫЙ САМОЛЕТ МАИ-407

Отраслевое специальное конструкторское бюро экспериментального самолетостроения Московского авиационного института (ОСКБЭС МАИ) ведет разработку нового четырехместного двухмоторного самолета под обозначением МАИ-407, сообщил "Авиа-Порту" представитель МАИ.

"Начало разработки новой машины обусловлено появлением отечественного заказчика и, соответственно, финансирования. Сегодня ОСКБЭС МАИ ведет схемные проработки самолета, проводит расчеты. Это будет высокоплан с убирающимся шасси и двумя двигателями Rotax мощностью по 100 л. с. Расчетная максимальная скорость составит 290 км/час, а дальность полета с максимальной взлетной массой (четыре человека и 50 кг багажа) — 1200 км. Завер-

шить разработку рабочей конструкторской документации МАИ-407 планируется весной 2009 г.", — отметил собеседник агентства.

Постройка опытного образца самолета начнется раньше завершения разработки рабочей конструкторской документации. Первый полет МАИ-407 может состояться не ранее предстоящей зимы. Характерной чертой самолета станет то, что его планер будет практически полностью выполнен из композиционных материалов. "На производственной площадке МАИ технология производства элементов конструкции планера легких самолетов из композиционных материалов уже освоена", — уточнил представитель института.

*источник: AVIAPORT.RU
26.08.08*

КОНТРАКТ НА ЛИЦЕНЗИОННОЕ ПРОИЗВОДСТВО В ИРАНЕ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ ТУ-204 ПЛАНИРУЕТСЯ ПОДПИСАТЬ ДО КОНЦА ЭТОГО ГОДА

Работа по подготовке контракта на лицензионное производство в Иране самолетов Ту-204 выходит на финишную прямую.

"Завершившиеся недавно российско-иранские переговоры показали, что данный контракт может быть подписан уже в этом году", — сказал директор Дирекции по гражданской авиации Объединенной авиастроительной корпорации Сергей Гальперин.

По его словам, лицензионное производство в Иране российских самолетов Ту-204 будет разделено

на несколько фаз. На первом этапе заказчику планируется поставлять фактически готовые машины. В дальнейшем от фазы к фазе участие иранской авиационной промышленности в производстве Ту-204 будет увеличиваться. "В случае заключения контракта первые поставки могут начаться уже с 2009–2010 гг.", — сказал С. Гальперин.

*источник: газета «Гудок»
14.08.08*

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ КОРПОРАЦИИ "МИГ" ПРИБЛИЗИЛСЯ К \$ 5 МЛРД

Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" наращивает портфель заказов на поставку на экспорт истребителей семейства МиГ-29, а также на ремонт и модернизацию эксплуатирующейся за рубежом авиационной техники.

"На сегодняшний день суммарный объем портфеля заказов уже составляет около \$ 5 млрд, и в ближайшее время он может быть еще увеличен", — сообщил представитель РСК "МиГ". По его словам, корпорация "МиГ" активно восстанавливает свои позиции на мировом рынке, в том числе и в странах НАТО, эксплуатирующих истребители МиГ-29.

"В настоящее время РСК "МиГ" выполняет ряд контрактов с иностранными заказчиками, предусматривающих поставку новых самолетов и технических средств обучения, а также модернизацию ранее поставленной авиационной техники. Среди таких контрактов — поставка корабельных истребителей МиГ-29К/КУБ ВМС Индии, модернизация самолетов МиГ-29 в Индии, Сербии и других странах", — сказал собеседник агентства.

*источник: газета «Гудок»
13.08.08*

МОТИВАЦИЯ ТРУДА СПОСОБСТВУЕТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРИОРИТЕТНЫХ ПРОЕКТОВ "СУХОГО"

Бюро разработки и реализации мотивационных процессов создано на входящем в холдинг "Сухой" Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Ю. А. Гагарина (КНААПО). Его деятельность направлена на развитие различных форм стимулирования работников, научное и комплексное использование которых способствует повышению удовлетворенности результатами своего труда, а также сплоченности коллектива. Это необходимо для успешного выполнения стоящих перед заводом задач по организации серийной сборки регионального пассажирского самолета "Сухой Суперджет 100", созданию многофункционального истребителя Су-35 и авиационного комплекса пятого поколения.

В 2008 г. руководством завода был награжден 741 сотрудник. При этом использовались различные формы поощрения — денежные премии, выдвижение на почетные звания объединения, поздравления юбиляров, благодарности и памятные подарки. Так, в мае этого года после первого полета опытного образца "Сухой Суперджет 100" десяти работникам было присвоено звание "Заслуженный ветеран объединения", 78 человек награждены памятными подарками. На предприятии регулярно проводятся конкурсы "Лучший рабочий года" и "Лучший специалист года". По их итогам также присуждаются дипломы и выплачиваются премии.

Мотивация к продуктивному труду не ограничивается внутривзаводскими мероприятиями. В прошлом году группа работников КНААПО была выдвинута на награждение правительственными наградами за заслуги в области развития авиационной промышленности и многолетний добросовестный труд. Девять человек удостоились медали ордена "За заслуги перед Отечеством", семерым присвоено почетное звание "Заслуженный машиностроитель РФ", а одному из пилотов объединения — "Заслуженный летчик-испытатель России". Работники завода становились лауреатами "Премии года" и Всероссийского конкурса "Инженер года". Они также регулярно участвуют и побеждают в конкурсах профессионального мастерства.

Программа по мотивации и закреплению персонала, которую "Сухой" в течение ряда лет реализует на своих предприятиях, предусматривает увеличение и индексацию заработной платы, предоставление различных льгот, социальные выплаты, оздоровление работников и членов их семей, улучшение их жилищных условий, проведение спортивных и культурных мероприятий и ряд других мер по созданию оптимальных условий для работы и отдыха трудящихся.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
14.08.08*

АВИАСТРОИТЕЛИ СОКРАТИЛИ ВЫРУЧКУ

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) в первом полугодии 2008 года уменьшило выручку от реализации на 4,8 % по сравнению с аналогичным периодом минувшего — до 516,9 млн рублей. Валовой убыток, согласно официальным материалам предприятия, составил 565 млн против валовой прибыли в размере 17,9 млн за аналогичный период 2007-го. Незначительное снижение доходов от реализации продукции, работ, услуг связано с прекращением деятельности в 2007 году чартерной авиакомпании ВАСО и, как следствие, отсутствием выручки от услуг авиаперевозок. Напомним, что все договоры с постоянными клиентами

стали передаваться в "Аэрофлот-Дон", структуру ОАО "Аэрофлот — Российские авиалинии", с прошлого лета. 57,07 % акций ВАСО через аффилированные ОАО "Межгосударственная авиационная компания "Ильюшин", владеющее 30 %, и ОАО "Авиационный комплекс имени Ильюшина" (27,07 %) контролирует Объединенная авиационная корпорация, среди акционеров предприятия — Lancrenan Investments Ltd., близкая к инвестфонду Prosperity Capital Management (5,5 %).

*источник: газета «Коммерсантъ — Воронеж»
14.08.08*

В "СУХОМ" ПРИНЯТА НОВАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ КАЧЕСТВА

В АХК "Сухой" принят документ, определяющий политику в области качества на сегодняшнем этапе развития холдинга. Здесь реализуются новые проекты, ориентированные на внутренний и внешний рынок. Компания готовится к началу серийного производства регионального пассажирского самолета "Сухой Суперджет 100", ведет работы по созданию многофункционального истребителя Су-35 и авиационного комплекса пятого поколения.

Для сохранения завоеванных лидерских позиций на российском и мировом рынках самолетостроения "Сухой" будет тщательно анализировать потребности заказчиков, стремясь превзойти их ожидания. В целях обеспечения эффективности производства, поставки и послепродажной поддержки высокотехнологичной конкурентной военной и гражданской продукции качеству будет уделяться особое внимание. Предполагается внедрять новые системы управления, основанные на принципах современного менеджмента. Партнеры и поставщики будут вовлекаться в реализацию совместных проектов на условиях взаимной выгоды. Повышать конкурентоспособность своей продукции холдинг намерен за счет ее обновления, повышения качества, сервисного обслуживания и эффективного использования ресурсов.

Компания создаст условия для вовлечения работников в процесс улучшения производства, где дол-

жны строго соблюдаться требования нормативной документации, регламентирующей процессы разработки и выпуска авиационной техники. Предполагается также совершенствовать систему сбора и анализа информации о качестве, надежности и техническом состоянии произведенной продукции для принятия своевременных и эффективных решений.

Программа управления качеством реализуется компанией "Сухой" на всех ее предприятиях. Она включает в себя мероприятия по совершенствованию нормативной и организационной документации системы менеджмента качества, управление базой национальных, отраслевых и международных стандартов. Проводится мониторинг процессов системы менеджмента качества, связанных с производством продукции, и разрабатываются меры по устранению условий появления несоответствующей продукции. Производится контроль закупаемых изделий. Проводятся аудиты на предприятиях-поставщиках. Специалисты холдинга в составе Международной авиакосмической группы по качеству участвуют в рабочих группах по созданию международных стандартов. В компании внедряются технологии "бережливого производства". Постоянно ведется подготовка и переподготовка кадров.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
21.08.08*

ЧИСТЫЙ УБЫТОК ТАВИА ЗА ПОЛГОДА УВЕЛИЧИЛСЯ В 11,4 РАЗА

ОАО "Таганрогская авиация" (ТАВИА) в январе – июне 2008 года увеличило чистый убыток в 11,4 раза по сравнению с январем – июнем 2007 года – до 44,179 млн руб., передает АРМС-ТАСС со ссылкой на пресс-службу компании.

Основная сфера деятельности ОАО "ТАВИА" – производство, разработка и ремонт АТ, в том числе техники двойного назначения. Предприятие проводит ремонт и частичную модернизацию стратегических бомбардировщиков, в т. ч. для иностранных государств, производит оборудование для десантирования техники и грузов, большой ассортимент гражданской продукции.

Выручка от продаж по основным финансовым показателям ОАО "ТАВИА" в первом полугодии 2008 года составила более 45 млн руб.

Напомним, ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Бериева" (ТАНТК) и ОАО "Таганрогская авиация" будут объединены в единую компанию под эгидой Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Об этом сообщил ранее первый зампред правительства России Сергей Иванов.

*источник: ИА «РосБалт»
24.08.08*

ЦАГИ ПРОВЕЛ СЕРИЮ ЭКСПЕРИМЕНТОВ ПО ПРОБЛЕМАТИКЕ ЛАМИНАРНО-ТУРБУЛЕНТНОГО ПЕРЕХОДА ПОГРАНИЧНОГО СЛОЯ

Специалисты ЦАГИ провели серию экспериментов по проблематике ламинарно-турбулентного перехода пограничного слоя при очень высоких скоростях потока. Благодаря применению метода термоиндикаторных покрытий, разработанного в ЦАГИ, ученые получили большой объем экспериментальных данных. Они помогут более глубоко разобраться в фундаментальных вопросах ламинарно-турбулентного перехода при гиперзвуковых скоростях и особенностях обтекания гиперзвуковых крылатых летательных аппаратов на различных режимах полета. Испытания проводились в гиперзвуковой аэродинамической трубе Т-117 при скорости потока в семь, восемь и десять раз больше скорости звука (числа $M = 7,5, 8,3, 10,5$). Для исследований была использована схематич-

зированная модель треугольного крыла, изготовленная из специального материала, который обладает определенными теплофизическими и механическими свойствами. Эксперименты проходили по программе совместных работ с Российской академией наук.

Гиперзвуковая аэродинамическая труба периодического действия незамкнутого типа Т-117 введена в эксплуатацию в 1978 году. Это уникальная установка, которая позволяет проводить исследования аэротермодинамических характеристик моделей гиперзвуковых и аэрокосмических летательных аппаратов и их элементов в условиях, близких к условиям натурального полета.

*источник: компания «ЦАГИ»
26.08.08*

ВСМПО СНАБЖАЕТ AIRBUS И BOEING ПО МИНИМУМУ

Airbus и Boeing вынуждены закупать у корпорации "ВСМПО-Ависма" минимальные объемы титановой продукции из-за задержек с освоением производства новых моделей авиалайнеров.

Конкретные объемы поставок каждой из двух компаний не раскрываются, но общий объем экспорта титана в 2007 г. составил 19 720 т, говорится в отчете ВСМПО за II квартал 2008 г.

Задержка по планам производства Boeing 787 составляет уже 27 месяцев, констатирует в документе ВСМПО. Сейчас она обеспечивает около 40 % всех потребностей Boeing в титане. То же самое говорится и про ряд проектов Airbus. В частности, откладывается серийный выпуск A380 (для него ВСМПО поставляет штампованные поковки деталей шасси) и проектирование самолета нового поколения A350.

Когда кризис с освоением новых самолетов будет преодолен, аналитик УК "Ингосстрах-инвестиции" Евгений Шаго предсказывать не берется: авиакомпании сейчас вообще отказываются от покупки новых самолетов из-за удорожания авиатоплива.

В этой ситуации ВСМПО спасает наличие именно долгосрочных контрактов с Airbus и Boeing. В них специально оговорены гарантированные минимальные объемы закупок титана, и заказчики соблюдают свои обязательства по ним. Сколько продлится работа на минимальном заказе и как будет развиваться ситуация дальше, в пресс-службе ВСМПО комментировать отказались. Получить комментарии в Airbus и Boeing пока также не удалось.

Минимизация поставок для Airbus и Boeing не помешала ВСМПО в I полугодии 2008 г. увеличить свою экспортную выручку с 7,913 до 9,261 млрд руб. Конкретно по титановой продукции объем экспорта составил 106 % к I полугодью 2007 г.

Корпорация "ВСМПО-Ависма" — крупнейший в мире производитель титана. В настоящий момент компания экспортирует около 70 % продукции.

*источник: газета «Ведомости»
21.08.08*

КАПО НАЧНЕТ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТА ТУ-334 ПОСЛЕ НАКОПЛЕНИЯ СТАРТОВОГО ПОРТФЕЛЯ ЗАКАЗОВ

ОАО "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова" (КАПО) начнет серийное производство ближнемагистрального самолета Ту-334 после накопления стартового портфеля заказов. Об этом сообщил президент ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексей Федоров. По его словам, речь идет о варианте машины "бизнес-джет" ("салон") и первыми заказчиками могут стать государственные структуры.

Напомним, что в ноябре 2007 года Управлением делами Президента РФ проведен конкурс по закупкам региональных самолетов для перевозки первых лиц государства, победителем которого был признан Ту-334. В конкурсе также участвовали проекты Ан-148 и Superjet. Речь шла о закупке шести самолетов, в том числе двух для ФСО в компоновке со спецузлами и правительственной связью.

Проектирование и изготовление первых образцов Ту-334 производилось в 1990-х годах. Первый его полет состоялся в 1999 году. Самолет в базовом варианте (салон эконом-класса) рассчитан на перевозку 102 пассажиров на расстояние до 3150 км, в варианте "VIP-салон" — до 6 тыс. км. Машина оснащена экономичным двигателем Д-436Т1 совместной разработки КБ "Салют" и Уфимского моторостроительного производственного объединения. Максимальная взлетная масса — 47,9 т, крейсерская скорость — 820 км/час. Данный самолет, как предполагается, должен прийти на замену Ту-134, Ту-154, Як-42. Каталожная стоимость самолета составит \$ 25 млн с НДС.

*источник: ИА «АК&М»
13.08.08*

"БАЗАЛЬТ" ПРЕДСТАВИЛ ОПЫТНЫЙ ОБРАЗЕЦ ПЛАНИРУЮЩЕЙ АВИАБОМБЫ

Государственное научно-производственное предприятие "Базальт" по случаю отмечаемого 70-летнего юбилея в четверг, 31 июля, развернуло на полигоне в подмосковном Красноармейске выставку своей продукции.

Как сообщает АРМС-ТАСС, в экспозицию предприятия, в частности, включен опытный образец планирующей кассетной авиабомбы ПБК-500У. Согласно информации руководства "Базальта", начало боевых летных испытаний новой разработки намечено на август текущего года, а на вооружение ВВС России она поступит в 2010 году.

ПБК-500У имеет калибр 500 килограммов, оснащается самонаводящимися боевыми элементами и на порядок превосходит обычные авиабомбы по эффективности применения. Предназначенная для поражения различных типов целей планирующая кассетная авиабомба может комплектоваться оско-

льно-фугасными, бетонобойными, зажигательными и противотанковыми боевыми элементами.

ПБК-500У оснащается инерциальной системой наведения и блоком спутниковой навигации и может эффективно применяться самолетами фронтовой авиации без вхождения в зону действия объектовой противовоздушной обороны противника. Предельная дальность сброса авиабомбы достигает 50 километров от цели. При этом ее максимальное круговое отклонение не превышает 10 метров. Высота применения может варьироваться от 100 до 10 000 метров.

ПБК-500У является аналогом американского унифицированного средства поражения класса "воздух — поверхность" JSOW (Joint Stand-Off Weapon).

*источник: LENTA.RU
01.08.08*

ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ АЛ-55И РАЗРАБОТКИ НПО "САТУРН" В СОСТАВЕ УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНОГО САМОЛЕТА МИГ-АТ ПРОХОДЯТ УСПЕШНО

В г. Жуковский (Московская область) успешно продолжаются летные испытания нового двигателя АЛ-55И разработки НПО "Сатурн" в составе учебно-тренировочного самолета МиГ-АТ. УТС МиГ-АТ оснащен двумя двигателями, один из которых — АЛ-55И, второй — Larzak, производства Франции. На сегодняшний день состоялось шесть полетов, в ходе которых отработаны запуски двигателя АЛ-55И на различных диапазонах высот и на различных режимах, в том числе с отрицательными перегрузками. Также проводились полеты как на одном двигателе Larzak, так и на одном двигателе АЛ-55И. При этом отработывались запуски двигателя АЛ-55И в режиме авторотации. АЛ-55И подтвердил заявленные характеристики в пределах режимов, на которых проводились полеты. Заслуженный летчик-испытатель РФ, Герой России Олег Антонович, пилотирующий МиГ-АТ, отметил отличную управляемость двигателя.

В целом программой первого этапа летных испытаний двигателя АЛ-55И на МиГ-АТ предусмотрено 30 испытательных полетов. Первый полет УТС МиГ-

АТ с АЛ-55И состоялся 28 июля 2008 года.

АЛ-55И представляет собой двухконтурный двухвальный турбореактивный двигатель с дозвуковым нерегулируемым сужающимся реактивным соплом. На основе базового газогенератора АЛ-55 возможно создание семейства конкурентоспособных на российском и зарубежном рынках двигателей аналогичного класса различного целевого назначения.

Все работы по организации производства опытной партии двигателей, его сертификации и обеспечению лицензионного производства двигателя в Индии ОАО "НПО "Сатурн" ведет на паритетной основе с ОАО "УМПО".

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.

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
19.08.08*

ПЕРМСКИЙ "АВИАДВИГАТЕЛЬ" В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ В 1,8 РАЗА

ОАО "Авиадвигатель" (Пермь), входящее в Пермский моторостроительный комплекс, в январе — июне 2008 года увеличило чистую прибыль в 1,8 раза по сравнению с первым полугодием 2007 года — до 2,445 млн рублей, говорится в материалах компании. Выручка "Авиадвигателя" увеличилась на 6 % — до 557,569 млн рублей, себестоимость реализованной продукции — на 27 %, до 362,694 млн рублей. Валовая прибыль уменьшилась на 19 % — до 194,875 млн рублей, прибыль от продаж — в 12,7 раза, до 7,461 млн рублей, прибыль до налогообложения — в 1,8 раза, до 9,663 млн рублей.

ОАО "Авиадвигатель" разрабатывает двигатели

для гражданской и военной авиации, а также промышленные газотурбинные установки и электростанции на базе авиационных технологий.

Основным акционером компании является Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом (45 % акций), еще 13,8 % принадлежат Aviam Holding Company, 9,14 % — Consolidated Marine Enterprises Corporation (обе — США), 10 % — ООО "Юникс" (Москва). Как сообщалось, 17 июля ОАО "Сатурн" (дочернее предприятие ОПК "Оборонпром") стало владельцем 11,6 % акций компании.

*источник: ИА «Интерфакс»
07.08.08*

НПО "САТУРН" РАЗРАБАТЫВАЕТ ПЯТЬ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ, ТРИ УЖЕ ИСПЫТЫВАЮТСЯ

НПО "Сатурн" разрабатывает пять новых авиадвигателей, три из которых уже находятся на летных испытаниях, сообщил в пятницу журналистам заместитель генерального конструктора НПО "Сатурн" Юрий Шмотин. В настоящее время в стадии активной разработки находятся пять авиадвигателей и газотурбинных установок. Три из них — двигатель SaM146 для самолета Superjet 100, АЛ-55И для МиГ-АТ и изделие 117 для истребителя Су-35 — находятся на стадии летных испытаний, отметил Шмотин.

Отвечая на вопрос РИА "Новости", завершены ли испытания нового российско-французского авиадвигателя SaM146, он сказал, что процесс расчетов и доработок будет продолжен до сертификации самолета. По словам Шмотина, в настоящий момент уже изготовлено семь опытных двигательных установок, две из которых уже установлены на летные экземпляры самолета Superjet 100.

Программа создания SaM146 построена на принципах стратегического партнерства российского НПО "Сатурн" и французской компании Snecma (SAFRAN

Group). Для обеспечения руководства программой SaM146, включая разработку, производство, маркетинг и продажи, а также послепродажную поддержку заказчика, НПО "Сатурн" и Snecma в 2004 году учредили совместное предприятие PowerJet.

Двигатель SaM146 был выбран в апреле 2003 года компанией "Гражданские самолеты Сухого" для установки на региональном самолете Superjet 100. SaM146 является единственной интегрированной силовой установкой, специально разработанной для применения на регионально-магистральных самолетах нового поколения.

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: РИА «Новости»
23.08.08*

ЦАГИ ИСПЫТЫВАЕТ ДВИГАТЕЛЬ С ПИЛОНОМ ДЛЯ СЕМЕЙСТВА РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ SUKHOI SUPERJET 100

В городе Рыбинске специалисты Центрального аэрогидродинамического института совместно с НПО "Сатурн" проводят частотные и жесткостные испытания натурального двигателя SaM146 для семейства региональных самолетов Sukhoi Superjet 100. Они проходят в рамках обеспечения безопасности самолета от флаттера — опасных колебаний, способных привести летательный аппарат к разрушению. В процессе испытаний будут определены жесткость конструкции и частоты возможных колебаний двигателя с пилоном. Кроме того, данные исследования позволяют уточнить характеристики динамически подобной модели самолета SSJ 100 и на их основе выдать расширенное заключение по

флаттеру и явлениям статической аэроупругости.

Для испытаний двигатель с пилоном был установлен на специально изготовленном жестком стенде, масса которого составляет более 20 тонн. Информация о параметрах колебаний объекта в контрольных точках передается по 256 каналам. С помощью специальных датчиков — пьезоэлектрических акселерометров — данные поступают в систему сбора информации передвижной лаборатории ЦАГИ и обрабатываются в режиме реального времени, что существенно сокращает сроки проведения испытаний.

*источник: компания «ЦАГИ»
21.08.08*

УМПО ПОСЕТИЛИ КАНАДСКИЕ МОТОРОСТРОИТЕЛИ

На ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" нанесла коллегияльный визит делегация одной из крупнейших в мире авиадвигателестроительных компаний Pratt & Whitney Canada во главе с вице-президентом фирмы Джозефом Торкетти.

Одной из главных тем, обсуждавшихся на встрече руководства объединения и канадской стороны, стала работа по протоколу о намерениях в организации производства турбовального двигателя PW-127/TS для нового российского вертолета Ми-38, сообщило управление по связям с общественностью ОАО "УМПО". Уфимское предприятие будет участвовать в изготовлении двигателей и отвечать за важнейшие

операции — сборку и испытания. Во время визита члены делегации досконально ознакомились с производственным циклом, а руководитель делегации, побывав в сборочном цехе, особо отметил высокий технологический уровень, которого удалось достичь моторостроителям.

Протокол о намерениях был подписан в мае 2008 года в рамках первой международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia-2008 (Москва) ОАО "УМПО", ОАО "Вертолеты России", ФГУП "ЦИАМ" и Pratt & Whitney Canada соответственно.

*источник: сайт ufa1.ru
19.08.08*

ПЕРМСКИЕ МОТОРОСТРОИТЕЛИ ЗАВЕРШИЛИ МОНТАЖ ТРЕХ ГАЗОТУРБИННЫХ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ НА САХАЛИНЕ И ЗАПУСТИЛИ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ В КОГАЛЫМЕ

В конце июля в рамках проекта "Сахалин-2" специалисты ОАО "Авиадвигатель" (входит в Пермский моторостроительный комплекс) завершили монтаж трех газотурбинных электростанций ГТЭС "Урал-4000" мощностью 4 МВт каждая. Об этом "Новому компаньону" сообщили в пресс-центре ПМК.

Газотурбинные установки для ГТЭС изготовлены в ОАО "Пермский моторный завод". Соответствующий контракт на поставку был заключен между компанией Sakhalin Energy и ЗАО "Искра-Энергетика" (генеральный поставщик оборудования). Электростанции будут вырабатывать электроэнергию для насосно-компрессорной станции № 2 в поселке Гастелло (Поронайский район) в центре трассы наземных нефте- и газопроводов. Эта станция предназначена для повышения давления нефти и газа, в результате завод по производству сжиженного природного газа, расположенный на юге острова Сахалин, будет функционировать на полную мощность.

Цель проекта "Сахалин-2" — формирование на Дальнем Востоке нового энергетического центра. Регион станет новым поставщиком сжиженного природного газа для Азиатско-Тихоокеанского региона. Проект обладает рядом уникальных преимуществ, в том числе непосредственной близостью к рынкам потребителей и богатыми запасами нефти и газа.

Кроме того, пермские моторостроители запустили в эксплуатацию электростанцию мощностью 72 МВт на Вать-Еганском нефтяном месторождении ООО "ЛУКОЙЛ — Западная Сибирь" (район Когалым, Ханты-Мансийский автономный округ). Электростанцию произвел "Авиадвигатель", поставщиком шести газотурбинных установок ГТУ-12ПГ-2 для эксплуатации в составе энергоблоков ЭГЭС-12С выступил Пермский моторный завод.

ГТУ-12ПГ-2 разработаны на базе газогенератора пермского авиационного двигателя ПС-90А четвертого поколения и имеют КПД 33,7%. В качестве топлива на данной электростанции используется попутный нефтяной газ, добываемый на месторождении ТПП "Когалымнефтегаз". Этот энергетический проект стал одним из самых крупных объектов собственной генерации "ЛУКОЙЛа", отмечает пресс-центр ПМК. Сейчас с компанией "ЛУКОЙЛ — Западная Сибирь" заключен договор на поставку еще восьми энергоблоков. Две электростанции суммарной мощностью 48 МВт будут установлены на Тевлинско-Русскинском и Покачевском месторождениях нефти и газа.

*источник: газета «Новый компаньон»
20.08.08*

ВТОРОЙ ГАЗОТУРБИННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ МОРСКОГО ПРИМЕНЕНИЯ РАЗРАБОТКИ НПО "САТУРН" ВЫХОДИТ НА ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИСПЫТАНИЯ

ОАО "НПО "Сатурн" завершило опытно-конструкторские работы по второму морскому газотурбинному двигателю — М70ФРУ — и планирует в сентябре с. г. в Рыбинске начать его государственные испытания. НПО "Сатурн" — единственное в России предприятие, разрабатывающее и производящее газотурбинные двигатели для главных энергетических установок надводных кораблей.

Первый российский морской газотурбинный двигатель М75РУ разработки и производства ОАО "НПО "Сатурн" успешно прошел государственные испытания в ноябре 2006 года.

В отличие от испытаний М75РУ, по двигателю М70ФРУ уже проработан вариант его установки на конкретный корабль. В настоящее время разработан технический проект агрегата МА1 для десантного катера проекта "Дюгонь". Проектанты корабля включены в состав Госкомиссии по испытаниям ГТД М70ФРУ и не сомневаются в их успешном проведе-

нии. Газотурбинные двигатели М75РУ мощностью 6000–7000 л. с. и М70ФРУ мощностью 12000–14000 л. с. разработки ОАО "НПО "Сатурн" являются базовыми высокоэкономичными автоматизированными корабельными газотурбинными двигателями 4-го поколения.

Морские силовые установки с газотурбинными двигателями М75РУ и М70ФРУ имеют большие коммерческие перспективы. В частности, помимо Военно-морского флота, ОАО "НПО "Сатурн" предложило ГТД М75РУ и М70ФРУ на корабли и катера Пограничной службы ФСБ РФ.

По оценке специалистов, корабли, оснащенные газовыми турбинами разработки НПО "Сатурн", будут востребованы как российским флотом, так и инозаказчиками.

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
21.08.08*

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА ПЕРМСКОГО МОТОРОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА ПОЗВОЛИТ ОБЕСПЕЧИТЬ СУЩЕСТВЕННЫЙ РОСТ ОБЪЕМОВ ПРОИЗВОДСТВА

В конце июля прошли заседания советов директоров предприятий Пермского моторостроительного комплекса — ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс", ОАО "Пермский моторный завод" и ОАО "Редуктор-ПМ". Советы директоров рассмотрели вопросы, связанные с разработкой и контролем реализации программ совершенствования производственно-хозяйственной деятельности предприятий ПМК, разработкой концепции системы управления предприятиями, и вопросы "Инвестиционной программы Пермского моторостроительного комплекса на 2008 год, плановый период 2009 и 2010 гг., прогноз развития на период 2011–2015 гг."

Необходимость принятия комплексной инвестиционной программы продиктована ростом объемов производства. Впервые за последние десятилетия портфель твердых заказов Пермского моторостроительного комплекса сформирован на несколько лет вперед, но для обеспечения продукцией всех заказчиков необходимо привлечение инвестиций.

Согласно программе, принятой пока только на 2008 год, инвестиционные средства будут распределяться для технологического перевооружения, внедрения новых технологий, обновления и модерниза-

ции основных фондов и инфраструктуры, повышения эффективности управления. Уже в 2008 году в предприятия ПМК будет инвестировано 1,864 млрд рублей. Это в 5,5 раза больше по сравнению с 2006 г. В ходе реализации комплексной инвестиционной программы капитализация ПМК вырастет в 2015 году до 30 млрд рублей, объем продаж достигнет 32,5 млрд рублей в год. Реализация инвестиционной программы позволит значительно увеличить рентабельность продаж основных предприятий ПМК, выйти на новый перспективный рынок и обеспечить предприятия комплекса новым технологичным и экономичным производством.

Бизнес-планы предприятий Пермского моторостроительного комплекса скорректированы в соответствии с принятыми программами совершенствования производственно-хозяйственной деятельности и утвержденной инвестиционной программой.

Пермский моторостроительный комплекс входит в состав создаваемой корпорацией "Оборонпром" двигателестроительной интегрированной группы "Объединенная двигателестроительная корпорация".

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
08.08.08*

"КРАСЭЙР" ЗАДОЛЖАЛ ПЕРМСКОМУ МОТОРНОМУ ЗАВОДУ БОЛЕЕ 8 МЛН РУБ.

ОАО "Пермский моторный завод" пытается взыскать с ОАО "Авиакомпания "Красноярские авиалинии" неустойку в размере 8 млн 619 тыс. 535 руб. К рассмотрению спора Арбитражный суд Пермского края приступил сегодня, 12 августа. Спор относится к категории неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по договорам аренды, сообщили "Новому компаньону" в арбитраже.

В пресс-центре управляющей компании "Пермский моторостроительный комплекс" пояснили, что

задолженность авиакомпании является дебиторской за поставленные двигатели (два или три) и наработанные летные часы. А в отделе маркетинга пояснили, что ПМЗ продолжит поставки двигателей для новых самолетов "Красэйр". Сейчас пермские моторостроители обеспечивают эту авиакомпанию необходимым техобслуживанием и ремонтом.

*источник: газета «Новый компаньон»
12.08.08*

"САТУРН — ГАЗОВЫЕ ТУРБИНЫ" ВЫИГРАЛ ТЕНДЕР НА ПОСТАВКУ ГАЗОТУРБИННОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ГТЭС-12 НА ИГОЛЬСКО-ТАЛОВОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ ОАО "ТОМСКНЕФТЬ"

По итогам конкурса, проведенного ОАО "Томскнефть", ОАО "Сатурн — газовые турбины" поставит основное оборудование для строительства газотурбинной электростанции ГТЭС-12 суммарной мощностью 12 МВт на Игольско-Таловом месторождении. Проект предусматривает установку двух блочно-контейнерных газотурбинных установок ГТА-6РМ с двигателями мощностью по 6 МВт производства ОАО "НПО "Сатурн" и генераторами ТК-6-2РУЗ производства ОАО "Привод" (концерн "Нефтегазовые системы"). Срок поставки оборудования — 6 месяцев.

ГТЭС-12 предназначена для обеспечения собственных нужд Игольско-Талового месторождения электрической энергией, с использованием нефтяного попутного газа в качестве топлива. ГТЭС-12 может работать параллельно с сетью и в автономном режиме. ГТЭС-12 является второй очередью строительства генерирующих мощностей на данном месторождении. До этого была построена ГТЭС-24МВт с использованием четырех ГТЭ-6/6,3 производства ОАО "Мотор Сич".

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" — ведущая двигателестроительная компа-

ния, специализируется на разработке, производстве и послепродажном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

ОАО "Сатурн — газовые турбины" — дочерняя компания ОАО "НПО "Сатурн" — интегратор и комплексный поставщик высокоэффективного наземного энергетического оборудования для нужд ОАО "Газпром" и нефтегазовых компаний, энергогенерирующих компаний (ОГК, ТГК), ЖКХ, муниципальных образований, энергоемких промышленных предприятий. "Сатурн — газовые турбины" реализует проекты наземной газотурбинной энергетики (проектирование, производство, сервисное обслуживание, монтаж и пуско-наладка газотурбинных агрегатов в диапазоне мощностей от 2,5 до 325 МВт, комплексное строительство энергогенерирующих станций, изготовление оборудования для АЭС).

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
20.08.08*

ПОДПИСАНА ПРОГРАММА НА ПЕРВЫЕ 12 ПОЛЕТОВ В ИСПЫТАНИЯХ АВИАДВИГАТЕЛЯ РД-1700

Подписана программа на первые 12 испытательных полетов в рамках летных испытаний авиационного двигателя РД-1700 разработки Тушинского машиностроительного конструкторского бюро "Союз" (ТМКБ "Союз"), сообщил "АвиаПорту" информированный источник на предприятии. По его словам, летные испытания авиадвигателя РД-1700 проводятся в составе силовой установки учебно-тренировочного самолета (УТС) МиГ-УТС (экспортное обозначение — МиГ-АТ) в так называемом "косом" варианте: один "штатный" двигатель Larzak французского производства и один — опытный РД-1700.

"Первоначальный проект программы летных испытаний авиадвигателя РД-1700 предусматривал выполнение более 100 испытательных полетов на МиГ-УТС. Однако часть испытаний авиадвигателя в настоящее время можно провести на земле на испытательных стендах разработчика и в ЦИАМ", — отметил собеседник. По его сведениям, на 30 июля текущего года на МиГ-УТС с РД-1700 совершено два испытательных полета. "Уже в ходе первых двух полетов

летчик-испытатель достиг высоты полета в восемь километров и отметил высокие показатели разгона и приемистости", — подчеркнул собеседник.

По его данным, в настоящее время полеты совершаются с опытным двигателем № 008, но в ближайшее время не исключается замена этого двигателя для продолжения летных испытаний на двигатель № 005, который проходил стендовые наземные испытания.

"После завершения работ по летным испытаниям РД-1700 в составе силовой установки МиГ-УТС в "косом" варианте на следующий год можно ожидать установки на этом же МиГ-УТС уже двух РД-1700", — считает собеседник.

Он полагает, что МиГ-УТС с двумя двигателями РД-1700 и обновленным бортовым оборудованием вполне может заинтересовать как российское Министерство обороны, так и зарубежных покупателей, в частности Индию, где внимательно наблюдают за работами по двигателю.

*источник: AVIAPORT.RU
01.08.08*

ВОПРОС О СОВМЕСТНОМ РОССИЙСКО-УКРАИНСКОМ ПРОЕКТЕ САМОЛЕТА АН-70 ТРЕБУЕТ ДАЛЬНЕЙШЕЙ ПРОРАБОТКИ — ЗАМНАЧАЛЬНИКА ГЕНШТАБА ВС

Вопрос о совместном российско-украинском проекте самолета Ан-70 требует дальнейшей проработки, сообщил заместитель начальника Генштаба ВС РФ генерал-полковник Анатолий Ноговицын.

Так он прокомментировал заявление министра обороны Украины Юрия Еханурова, который 21 августа заявил, что две недели назад Минобороны РФ и Украины достигли "некоей конкретики" на переговорах по самолету Ан-70. "Сотрудничество по самолету Ан-70 то поднималось, то затухало, но сейчас могу

сказать, что на этот вопрос предстоит еще посмотреть и пока говорить о достижении какой-то договоренности преждевременно. Этот вопрос требует дальнейшей проработки, тем более что российская промышленность самостоятельно разработала альтернативный вариант такого самолета", — указал замначальника Генштаба.

*источник: АРМС-ТАСС
22.08.08*

ВЫРУЧКА ПАО "ИНКАР" ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ 2008 ГОДА СОСТАВИЛА 407,4 МЛН РУБЛЕЙ

ОАО "Пермское агрегатное объединение "Инкар" опубликовало итоги деятельности за II квартал 2008 года. Согласно материалам компании, выручка от реализации авиационной продукции составила 287,6 млн рублей (70,6 % в общем объеме). На автомобильную продукцию пришлось 119,8 млн рублей выручки (29,4 %). В структуре рынков сбыта для ОАО "НПО "Сатурн" (Рыбинск) во II квартале отгружено продукции на 56,1 млн рублей, для ОАО "Пермский моторный завод" (Пермь) — на 86,8 млн рублей, для ОАО "Запорожский металлургический завод" (Запорожье) — на 39,9 млн рублей, для ОАО "АвтоВАЗ" (Тольятти) — на 75,8 млн рублей.

Согласно материалам "Инкара", в авиационном направлении предприятие планирует расширять рыночную перспективу за счет агрегатов системы "90" для ОАО "ПМЗ", основываясь на планах ОАО "ОАК" и других потребителей двигателей ПС-90А. Кроме того,

планируется освоение производства агрегатов топливной автоматики модернизированного двигателя ПС-90А2 (насос-регулятор, агрегат исполнительных клапанов, автомат распределения топлива). Также "Инкар" заявил об участии в программе ОАО "НПО "Сатурн" по созданию двигателя АЛ-55 для учебно-тренировочного самолета.

Также предприятие планирует разработать стратегию действий по вхождению на мировой рынок поставщиков гидротолкателей для их установки на двигатели импортного производства, производимые на территории России. В 2007 году партнер компании — "АвтоВАЗ" — приступил к практической реализации программы расширения (удвоения) производства 16-клапанных двигателей, на которых используется гидротолкатель ГТ-30 производства ПАО "Инкар".

*источник: газета Business Class
22.08.08*

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ ЗАВОДА "КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ" ПО РСБУ ЗА 6 МЕСЯЦЕВ 2008 Г. СОКРАТИЛАСЬ В 52 РАЗА — ДО 2,9 МЛН РУБ.

Чистая прибыль завода "Красный октябрь" по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) в I полугодии 2008 г. сократилась в 52 раза по сравнению с показателем аналогичного периода 2007 г. и составила 2 млн 910 тыс. руб. Как сообщается в официальных материалах компании, выручка за 6 месяцев с. г. сократилась на 22,44 % — до 1 млрд 6 млн 562 тыс. руб. Динамика показателей в документах не комментируется.

ОАО "Красный октябрь" (г. Санкт-Петербург) создано 8 апреля 1994 г. Компания входит в состав

ФГУП "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ". Специализируется в производстве, ремонте и обслуживании силовых агрегатов для вертолетов "Ми" и "Ка", коробок самолетных агрегатов, газотурбинных двигателей-энергоузлов и турбостартеров для самолетов "МиГ" и "Су". Чистая прибыль ОАО "Красный октябрь" по российским стандартам бухгалтерского учета в 2007 г. составила 265 млн 188 тыс. руб.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
14.08.08*

ПРАВИТЕЛЬСТВО ТАТАРИИ И "ОБОРОНПРОМ" НАМЕРЕНЫ ПОДГОТОВИТЬ ПРОГРАММУ МОДЕРНИЗАЦИИ КВЗ

Правительство Татарии и ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" намерены подготовить программу модернизации Казанского вертолетного завода (КВЗ). Об этом договорились 12 августа в ходе встречи в Казани премьер-министр Татарии Рустам Минниханов и генеральный директор ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" Андрей Реус.

Как сообщил на пресс-конференции в рамках открытия международной выставки "Авиакосмические технологии и оборудование — 2008" премьер-министр Татарии Рустам Минниханов, "мы готовим серьезную программу модернизации КВЗ". Андрей Реус уточнил, что "мы совместно работаем над стратегией развития КВЗ". "Никаких разногласий в области вертолетостроения у нас нет", — указал Реус. Минниханов, в свою очередь, напомнил о том, что республика является акционером ОАО "ОПК "Оборонпром" (Татарии принадлежит 15,07 проц. акций "Оборонпрома"), а сам он входит в совет директоров ОАО "ОПК "Оборонпром". Как ранее сообщал ПРАЙМ-ТАСС, правительство Татарии и ОАО "ОПК "Оборонпром" в феврале 2007 г. подписали соглашение о сотрудничестве в области вертолетостроения. Соглашение предусматривает установление долгосрочных взаимовыгодных

партнерских отношений для развития производственного, научно-технологического и финансового потенциала участника вертолетостроительного холдинга ОПК "Оборонпром" — ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ).

Стороны договорились проводить консультации по вопросам стратегического развития Казанского вертолетного завода. В целях стимулирования производства на казанском вертолетном заводе и внедрения новых образцов вертолетной техники правительство Татарии рассмотрит возможность предоставления КВЗ преференций и налоговых льгот.

В свою очередь, ОПК "Оборонпром" будет учитывать позицию Татарии при разработке стратегии развития вертолетостроительного холдинга, формирования объемов экспортных заказов и государственного оборонного заказа по номенклатуре продукции, производимой на КВЗ, разработке программ технического перевооружения, освоения новых видов продукции, сбалансированной загрузки производственных мощностей предприятий объединения.

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
14.08.08*

"СУХОЙ" УЛУЧШИЛ ПОЗИЦИЮ В ТОП-100 КРУПНЕЙШИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ВООРУЖЕНИЙ

На 28 пунктов улучшила компания "Сухой" свою позицию в рейтинге крупнейших мировых производителей вооружений, опубликованном в августе авторитетным американским военным еженедельником Defense News.

По данным издания, выручка холдинга увеличилась в 2007 г. по сравнению с предшествующим годом более чем в два раза и превысила 1,9 млрд долл. В результате он поднялся в топ-100 на 37-ю строчку. Из девяти вошедших в список российских предприятий ВПК "Сухой" опережает только "Алмаз-Антей" — 24 место.

Возглавляют рейтинг ведущих мировых производителей вооружений американские "Локхид Мартин" (Lockheed Martin) и "Боинг" (Boeing). Английская BAE Systems — на третьей позиции.

Согласно опубликованному в июне ежегодному рейтингу российской независимой аналитической организации в области экспорта вооружения "Центр анализа стратегий и технологий", "Сухой" является лидером авиастроения в России. По объему выручки он превосходит всех отечественных производителей.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
19.08.08*

ЗАП ГОТОВ РАБОТАТЬ НА ЕВРОПЕЙСКОМ РЫНКЕ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

В рамках проекта сотрудничества ОАО "Завод авиационных подшипников" с французской корпорацией SAFRAN Group на самарском предприятии прошел обучающий семинар по адаптации производственных процессов ЗАПа к требованиям европейских двигателестроителей. Ведущим семинара выступил московский представитель компании Snesma (входит в корпорацию SAFRAN Group) по вопросам качества господин Jean-Louis Bladou. Со стороны ЗАПа в семинаре участвовали руководители и специалисты службы качества, технологического управления, специального конструкторского бюро, отдела главного металлурга, начальники нескольких цехов. Господин Bladou представил расширенную презентацию, рассказывающую о требованиях, предъявляемых Snesma к системе управления качеством в целом и к отдельным технологическим процессам. Как выяснилось, по ряду аспектов требования французов совпадают с отечественной практикой подшипникостроения. Однако есть и отличия в подходе к определению специальных процессов, маркировке, упаковке продукции. По оценке слушателей семинара, обучение позволило уточнить направления деятельности служб завода в процессе подготовки к производству подшипников для западных потребителей. Это важно, поскольку ЗАП рассчитывает поставлять свои подшипники для установки в двигатели SaM146, производство которых осваивают Snesma и российское НПО "Сатурн". Этими двигателями будут оснащаться самолеты Sukhoi Superjet 100. По

итомам семинара сотрудники службы качества ОАО "ЗАП" получили приглашение принять участие в учебном курсе для российских партнеров SAFRAN, который пройдет в московском представительстве компании Snesma в октябре.

ОАО "Завод авиационных подшипников" — головное предприятие дивизиона специальной продукции Европейской подшипниковой корпорации. В состав дивизиона входят филиалы ОАО "ЗАП" в Саратове и Волжском (Волгоградская область). ЗАП производит более 5 тыс. типов подшипников: шариковых, роликовых, конических, включая высокоточные, малозумные. Продукция ЗАП применяется при производстве авиационных двигателей и ракетных редукторов, а также в ракетостроении, кораблестроении, станкостроении, автомобилестроении, приборостроении. ЗАП имеет сертификат соответствия системы менеджмента качества стандартам DIN EN ISO 9001:2000.

Snesma (корпорация SAFRAN Group) — один из ведущих мировых производителей авиационных и ракетных двигателей. Компания проектирует и производит авиадвигатели для гражданской авиационной техники, для военной авиации. Snesma разрабатывает и производит двигательные установки и оборудование для ракет-носителей и спутников.

*источник: компания «ОАО "Завод авиационных подшипников"»
08.08.08*

ГСС В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛИ ЧИСТЫЙ УБЫТОК БОЛЕЕ ЧЕМ В 2 РАЗА — ДО 170 МЛН РУБЛЕЙ

Чистый убыток ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) в I полугодии составил 170,021 млн рублей, что в 2,1 раза превышает показатель аналогичного периода прошлого года, говорится в материалах компании.

Выручка ГСС сократилась в 17,3 раза, до 13,072 млн рублей. Компания объясняет падение выручки условиями госконтракта на производство Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100), согласно которым в течение года выручка ГСС распределяется неравномерно. Помимо этого, ГСС во II квартале оказывали инженерные и

опытно-конструкторские технологические работы компании Boeing для моделей самолетов Boeing 737, 747, 757, 767, 777.

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" — дочернее предприятие ОАО "Компания "Сухой" со 100-процентным государственным участием. Компания основана в 2000 году для реализации проектов в области гражданской авиатехники, в том числе разработки и производства SSJ.

*источник: газета «Гудок»
12.08.08*

НОВАЯ ТЕЛЕМЕТРИЧЕСКАЯ СИСТЕМА АЭРОДИНАМИЧЕСКОЙ ТРУБЫ Т-101

В аэродинамической трубе Т-101 малых скоростей Центрального аэрогидродинамического института установлена новая телеметрическая система и проведены ее тестовые испытания. Внедрение новой системы повышает информативность и позволяет получить более точные результаты испытаний.

Телеметрическая система предназначена для бесконтактной передачи информации с вращающихся элементов при испытаниях воздушных винтов различного назначения. Она может быть использована для исследований воздушных винтов самолетов и вертолетов, винтовентиляторов турбореактивных двухконтурных двигателей, а также рабочих колес ветроэнергетических установок.

Данная система снабжена специальным оборудованием для мониторинга вибраций и нагрузок на лопасти винта, в том числе на режимах "косого обдува" и "вихревого кольца".

Тестовые испытания новой телеметрической системы проведены с серийным рулевым винтом вер-

толета Ми-17. Его лопасти были оборудованы специальными тензорезисторами, с помощью которых измерялись шарнирные и изгибающие моменты, а также моменты кручения винта.

Аэродинамическая труба (АДТ) непрерывного действия Т-101 имеет рабочую часть эллиптического сечения с размерами осей 24 и 14 метров. Максимальная скорость воздушного потока в трубе — 50–60 метров в секунду.

Первый пуск трубы состоялся в 1939 году. В АДТ Т-101 проводились испытания моделей таких самолетов, как Ту-154, Ту-144, Ту-204, различных моделей вертолетов. В настоящее время в Т-101 ведутся разнообразные экспериментальные исследования крупномасштабных моделей различных летательных аппаратов.

*источник: компания «ЦАГИ»
12.08.08*

ВВС РОССИИ ИЩУТ ЗАМЕНУ МИ-8

Специалисты Военно-воздушных сил России (ВВС РФ) проводят поисковые работы по созданию нового среднего транспортного вертолета на замену Ми-8. Как сообщает служба информации и общественных связей ВВС РФ, в конструкции данного вертолета планируется реализовать научно-технический задел, созданный в результате модернизации Ми-8 (Казанский вертолетный завод), основанный на использовании новых технологий и технических решений.

По сравнению со своим предшественником он будет обладать рядом новых боевых свойств: существенно более высокими транспортными возможностями, всепогодностью боевого применения и применением его в ночное время суток, высокой выживаемостью, высокоточной навигацией.

"По своим транспортным возможностям перспективный средний транспортный вертолет, создаваемый на замену Ми-8, будет превосходить лучшие зарубежные аналоги в этом классе", — заявил главнокомандующий ВВС генерал-полковник Александр Зелин. По мнению главкома, возможности по модернизации парка вертолетов Ми-8 еще не исчерпаны. В настоящее время воздушные силы рассматривают возможность закупки последней, наиболее совершенной модификации вертолета. Принципиальными отличиями данной модификации являются возможность круглосуточного применения вертолета и обеспечение высокого уровня механизации погрузочно-разгрузочных работ.

Отвечая на вопрос, какие перспективные вертолеты планируются для оснащения частей на замену старшему парку Ми-24, Ми-8, главком ответил, что для замены 24-й модификации разрабатываются боевые вертолеты нового поколения Ми-28Н и Ка-52. Ми-28Н проходит этап государственных испытаний, а Ка-52 — этап летно-конструкторских испытаний. Первая партия вертолетов Ми-28Н уже начала поступать в войска. По сравнению со своим предше-

ственным они обладают рядом новых боевых свойств: существенно более высоким уровнем боевой живучести, автоматизацией маловысотного полета за счет оснащения БРЛС, возможностью применения по внешнему целеуказанию за счет оснащения системами высокоточной навигации и современным комплексом связи, существенно более высокими возможностями по поражению воздушных целей.

Напомним, вертолеты семейства Ми-8 выпускает ОАО "Казанский вертолетный завод". Согласно статистике, винтокрылые машины марки "Ми" сегодня занимают 17 % рынка вертолетов с турбовальными двигателями.

ОАО "Казанский вертолетный завод" (ОАО "КВЗ") — лидер в области производства вертолетов средней грузоподъемности, которые эксплуатируются более чем в 80 странах мира. За последние годы здесь изготавливались вертолеты Ми-8, Ми-8 МТВ, Ми-17, Ми-172, лопасти несущего винта, запасные части к вертолетам, авиатехимущество.

В 2004 году завод приступил к производству продукции собственных конструкторов — легкого многоцелевого вертолета "Ансат". Идет подготовка к выпуску и другой своей модели — вертолета общего назначения "Актай".

Уставный капитал завода составляет 154,68 млн руб. и разделен на 154 683 690 обыкновенных и 594 300 привилегированных акций номинальной стоимостью 1 руб. ОПК "Оборонпром" принадлежит 29,92 % акций КВЗ, 21 % находится в хозяйственном ведении ОАО "Рособоронэкспорт".

В 2007 году Казанский вертолетный завод произвел продукции на 14,9 % больше, чем за 2006 год, что составило 5,8 млрд руб. Выпущены 33 вертолета, в том числе 1 вертолет "Ансат".

*источник: ИА «РосБалт»
11.08.08*

"ВСМПО-АВИСМА" МЕНЯЕТ ГЕНДИРЕКТОРА И ВВОДИТ ПОСТ ПРЕЗИДЕНТА

Евгений Романов сменит Владислава Тетюхина на посту гендиректора ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма" (г. Верхняя Салда Свердловской области — г. Березники Пермского края), сам Тетюхин может стать президентом компании, являющейся крупнейшим производителем титана в мире, сообщил в понедельник официальный сайт корпорации.

Ранее об изменениях в руководстве компании сообщили российские СМИ.

"Достигнутый корпорацией масштаб бизнеса, новые крупные контракты и высококонкурентный титановый рынок требуют от компании дальнейшего внедрения передовых бизнес-подходов к управлению. Совет директоров ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма" принял решение об изменении организационной структуры управления в части введения должности президента ОАО с подчинением непосредственно совету директоров", — утверждает в поступившем пресс-релизе.

На заседании совета директоров, намеченном на конец августа, будут рассмотрены документы, регламентирующие отношения между президентом корпорации, советом директоров и генеральным директором, а также обсуждены условия трудового договора с кандидатом на пост президента.

После согласования внутренних документов и проекта трудового договора с 1 сентября 2008 года на пост президента ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма"

будет назначен Тетюхин, занимающий должность гендиректора с 1992 года. На пост генерального директора ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма" с 1 сентября 2008 года будет назначен Романов.

Евгений Романов родился 20 ноября 1961 года в Свердловске, окончил Уральский политехнический институт по специальности "инженер-механик электронной техники", получил второе высшее финансовое образование в 1993 году.

С 2000 года работает в "Норильском никеле". За время работы занимал посты советника генерального директора "Норникеля", генерального директора ОАО "Кольская ГМК", руководителя горно-металлургической дирекции Заполярного филиала ГМК "Норильский никель". Женат, имеет двоих детей.

Корпорация "ВСМПО-Ависма" — мировой лидер по производству титана. Предприятие — первый поставщик титана для Airbus и второй — для компании Boeing. Корпорация поставляет на экспорт 70 % своей титановой продукции, 30 % идет на внутренний рынок. Основные российские потребители титана — авиастроительные заводы, а также работающие в кооперации с ними мотостроительные.

Более 65 % акций компании принадлежат "Рособоронэкспорту".

*источник: газета «Гудок»
11.08.08*

К 2011 ГОДУ КОРПОРАЦИЯ "МИГ" ПЛАНИРУЕТ ВЫЙТИ НА ОБЪЕМ ПРОДАЖ ПОРЯДКА \$ 2 МЛРД

Российская самолетостроительная корпорация (РСК) наращивает объем продаж боевых самолетов и другой продукции, отмечалось на заседании совета директоров ОАО "РСК "МиГ", которое прошло в Москве в четверг.

"Тщательный анализ финансово-экономического положения корпорации показал, что выполнение разработанных планов, предусматривающих в том числе поставку заказчикам самолетов МиГ-29СМТ, позволит к 2011 году выйти на объем ежегодной реализации порядка \$ 2 млрд. В сочетании с сокращением издержек это, в свою очередь, обеспечит уровень валовой рентабельности не менее 15 %", — сказал на заседании совета директоров генеральный директор РСК "МиГ" Анатолий Белов, слова которого приводятся в сообщении пресс-службы.

В сообщении отмечается, что реалистичность планов РСК "МиГ" базируется на накопленном за последние годы потенциале, который определяется следующими факторами: портфелем заказов в отрасли, который составляет свыше \$ 4 млрд, широкой географией поставок (парк истребителей "МиГ" насчитывает свыше 4800 самолетов в 54 странах), ростом спроса на истребители легкого и среднего класса, которые вместе составляют порядка 70 % выпускаемых в мире боевых самолетов.

Важными факторами, говорится в сообщении пресс-службы, являются также уникальная конструкторская школа, развитая индустриальная база, глобальная система продаж и послепродажного обслуживания, созданные корпорацией "МиГ". По инфор-

мации пресс-службы, совет директоров проанализировал финансово-экономические показатели и определил перспективы развития корпорации на период до 2012 года.

"Около 70 % составляют заимствования, связанные с выполнением текущих контрактов с Индией и другими государствами, а также с инвестициями в перспективные программы и технологическое перевооружение. По мере наращивания поставок серийной техники, начиная с осени 2008 г., эта часть кредиторской задолженности будет пропорционально уменьшаться", — сообщает пресс-служба.

"Немногим более 20 % задолженности образовалось за счет отказа Алжира от выполнения контрактных обязательств. Комиссия Минобороны РФ дала положительное заключение по характеристикам МиГ-29СМТ и качеству их изготовления. В настоящее время ведутся переговоры с потенциальными заказчиками этих самолетов", — говорится в сообщении пресс-службы. В структуре кредитного портфеля порядка 10 % связано с обеспечением текущей деятельности корпорации.

"ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" и ОАО "РСК "МиГ" совместно разрабатывают детальный план поэтапного сокращения издержек и кредиторской задолженности, одним из элементов которого является вывод производственных мощностей из Москвы", — говорится в сообщении.

*источник: газета «Гудок»
15.08.08*

ОКБ ИМ. ЯКОВЛЕВА ВЕДЕТ ДОРАБОТКУ ОПЫТНЫХ САМОЛЕТОВ ЯК-130

ОАО "ОКБ им. Яковлева" (входит в НПК "Иркут") проводит доработку опытных самолетов Як-130 в соответствии с замечаниями заказчика по результатам проведенных в прошлом году летных испытаний, сообщил "АвиаПорту" информированный источник.

"Сами замечания, указанные в предварительном заключении, небольшие, но они, в частности, касаются необходимости внесения изменений в программное обеспечение бортового оборудования самолета. Как показывает опыт, даже небольшие изменения в программном обеспечении приводят к достаточно большим срокам отработки и отладки", — сказал собеседник агентства.

До выполнения доработок весь комплекс бортового оборудования работал без сбоев, а после доработок выявилось, что только отдельные элементы работают в нормальном режиме. "В настоящее время

смежные предприятия, участвующие в НИОКР по созданию Як-130, заняты приведением в рабочее состояние программного обеспечения. В некоторой степени, имевшиеся сложности усугублялись кадровым дефицитом — недостаточным количеством высококвалифицированных специалистов для выполнения всех работ в кратчайшие сроки", — отметил собеседник агентства.

В настоящее время большинство проблем решено и самолеты практически готовы к продолжению полетов по программе государственных совместных испытаний, к полетам на боевое применение, которые будут проводиться 929-м Государственным летно-испытательным центром Минобороны РФ им. Чкалова (Ахтубинск, Астраханская область).

источник: AVIAPORT.RU
07.08.08

УЗГА ПЕРЕКЛЮЧИЛСЯ С САМОЛЕТОВ НА ГАЗОВЫЕ СТАНЦИИ

ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА, Екатеринбург) решил отказаться от ремонта двигателей к пассажирским самолетам Ту-154Б, сообщил Dkvartal.ru Александр Плотников, помощник коммерческого директора УЗГА.

"Этот тип самолетов устарел, его парк в авиакомпаниях сократился, и объем заказов на ремонт за последние годы упал в разы", — прокомментировал г-н Плотников. Чтобы мощности не простаивали, предприятие заключило договоры с подразделениями Газпрома. "На базе двигателя НК-8 самолетов Ту-154Б разработаны силовые агрегаты для газоперекачивающих станций, и они тоже требуют ремонта", — пояснили на заводе. Между тем в июле УЗГА подтвердил сертификат ремонтной организации, сообщили в пресс-службе Межгосударственного авиационного комитета (МАК), где проходила процедура. Как уточнили в МАК, сертификат необходимо подтверждать раз в

два года. Таким образом, предприятие продолжит ремонтировать двигатели вертолетов Ми-8. Один из последних тендеров, который выиграл УЗГА, — в феврале 2008 г. предприятие получило право участвовать в ремонте вертолетов, которые МВД использует для патрулирования лесных массивов и малозаселенных территорий. Стоимость госзаказа тогда составила 41 млн руб.

Уральский завод гражданской авиации создан в 1939 г. (носил название "Свердловские авиаремонтные мастерские"). В настоящее время на УЗГА выполняется капитальный и восстановительный ремонт двигателей летательных аппаратов гражданской авиации. Кроме того, на мощностях завода производятся легкие самолеты и прогулочные яхты.

источник: сайт Dkvartal.ru
06.08.08

ЦАГИ ПОДТВЕРДИЛ БЕЗОПАСНУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ САМОЛЕТА ЯК-54

Усталостные испытания конструкции двухместного спортивно-пилотажного самолета Як-54 подтвердили дальнейшую безопасную эксплуатацию самолетов этого типа в течение 2000 летных часов.

Это экспериментально доказали прочнисты Центрального аэрогидродинамического института, которые завершили стендовые усталостные испытания планера самолета Як-54, проводимые по заказу ОАО "ОКБ имени А. С. Яковлева".

Такой длительный безопасный ресурс подтвержден впервые в отечественной практике для спортивно-пилотажных цельнометаллических самолетов акробатической категории. Как правило, для подобных самолетов он составляет не более 500 летных часов. Исследования проводились на специальном стенде, при помощи которого моделировались все особенности переменного нагружения самолета в процессе эксплуатации. Для испытаний планера использовался специализированный измерительно-вычисли-

тельный комплекс "Стрела" — многоканальная следящая система автоматического управления электрогидравлическим нагружением.

Як-54 — цельнометаллический моноплан с фюзеляжем типа полумонокот, со среднерасположенным крылом, неубирающимися шасси рессорного типа с хвостовой опорой, консольным крылом и оперением трапециевидной формы. Этот самолет предназначен для подготовки летчиков-спортсменов, обучения высшему пилотажу и участия в соревнованиях по самолетному спорту. По летным характеристикам самолет не уступает лучшим мировым образцам. В настоящее время Як-54 серийно выпускается Арсеньевским авиационным комплексом и эксплуатируется в России, а также Австралии и странах Европы.

источник: компания «ЦАГИ»
01.08.08

ВВС РОССИИ ПОЛУЧИЛИ ПЕРВУЮ ПАРТИЮ "НОЧНЫХ ОХОТНИКОВ"

Первая партия вертолетов огневой поддержки (ВОП) нового поколения Ми-28Н "Ночной охотник" поступила в Военно-воздушные силы России. Об этом 8 августа сообщил АРМС-ТАСС со ссылкой на главнокомандующего ВВС РФ генерал-полковника Александра Зелина. Точное количество поступивших в войска вертолетов не указывается. Между тем, согласно утвержденным планам, в среднесрочной перспективе российская боевая авиация должна пополниться несколькими десятками "Ночных охотников".

Ранее главнокомандующий ВВС РФ также заявил о планах по закупке ВОП Ка-52 "Аллигатор" и транспортно-боевых Ми-8. Общее количество новой вертолетной техники, которая в ближайшие годы поступит на вооружение как Военно-воздушных сил, так и армейской авиации, превысит 160 единиц.

ВОП Ми-28Н предназначен для поиска и уничтожения различных типов наземных, воздушных и над-

водных целей, в том числе живой силы противника, бронетехники, летательных аппаратов и малых плавсредств. От ударных вертолетов предыдущих поколений "Ночной охотник" отличается значительно возросшим уровнем боевой эффективности и живучести. Он способен выполнять полет днем и ночью, в том числе на предельно малых высотах.

Вертолет оборудован принципиально новым интегрированным комплексом бортового оборудования пятого поколения. Его вооружение включает в себя управляемые и неуправляемые ракеты, встроенную пушку калибра 30 миллиметров, две подвесные пушки калибра 23 миллиметра, а также контейнеры с минами.

источник: LENTA.RU
08.08.08

КАПО ОЖИДАЕТ ИНВЕСТИЦИЙ В 10 МЛРД РУБЛЕЙ

Татарстан рассчитывает, что ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) в течение 2008–2010 годов вложит в развитие ОАО "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова" (КАПО) около 10 млрд руб., сообщил вчера журналистам советник премьер-министра Татарстана Назир Киреев. По его словам, сумма будет прописана в соглашении о взаимодействии в привлечении дополнительных инвестиционных ресурсов для развития КАПО между Кабинетом министров Татарстана, ОАК и казанским авиапредприятием, которое предполагается подписать 12 августа в ходе

проведения научно-практической конференции "Авиакосмические технологии и оборудование — 2008" в Казани. По его словам, в целом соглашение будет направлено на то, чтобы ОАК активно занималась развитием завода.

ОАО "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова" создано в текущем году на базе одноименного ФГУП. В настоящее время 100 % акций принадлежат Росимуществу. В будущем предполагается внести весь пакет акций в ОАК.

источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
10.08.08

УМПО ПОЛУЧИЛО УБЫТОК

ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) сообщило, что за шесть месяцев текущего года при выручке от продаж в сумме 4,95 млрд руб. компания получила убыток в размере 337,36 млн руб. "Эти показатели являются запланированными, ведь на данный момент мы отгрузили только 34 % продукции от годового объема, поэтому и получили отрицательные показатели

работы, — объяснил генеральный директор УМПО Александр Артюхов, — но уже подписано соглашение о повышении цен на 30 % по новым контрактам, поставки по которым начнутся в этом году". По словам г-на Артюхова, УМПО текущий год завершит с запланированной прибылью.

источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
07.08.08

АВИАЗАВОД "СОКОЛ" ПОСТРОИТ ПЕРВЫЙ ЯК-130 ДЛЯ АЛЖИРА К КОНЦУ ГОДА

ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (входит в НПК "Иркут") завершит строительство первого самолета Як-130, предназначенного для поставки в Алжир, в конце 2008 г., сообщил "Авиа-Порту" представитель компании.

"В случае срыва контрактных сроков поставки Як-130 в Алжир отвечать будет не российское государство, а НПК "Иркут", так как контракт был заключен между ОАО "НПК "Иркут" и Алжиром, а ФГУП "Рособоронэкспорт" являлось посредником при проведении переговоров. Формально НПК "Иркут" имеет право отгрузки Як-130 в Алжир под свою ответственность, не дожидаясь завершения госиспытаний само-

лета в интересах российских ВВС", — сказал представитель предприятия.

В настоящее время государственные совместные испытания Як-130 приостановлены в связи с закрытием для полетов взлетно-посадочной полосы Летно-исследовательского института им. Громова. "Такое положение дел потенциально может привести к срыву выполнения сроков поставок Як-130 в Алжир, так как завершение госиспытаний Як-130 запланировано на конец текущего года", — отметил специалист.

источник: AVIAPORT.RU
07.08.08

ВЫРУЧКА КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ" ЗА 2007 ГОД УВЕЛИЧИЛАСЬ НА 23 % И СОСТАВИЛА \$ 1 МЛРД 22,6 МЛН

Корпорация "Иркут" опубликовала результаты консолидированной бухгалтерской отчетности по стандартам МСФО за 2007 год.

В отчетном году объем выручки корпорации "Иркут" составил \$ 1 млрд 22,6 млн, увеличившись по сравнению с 2006 годом на 23 %. Подобная динамика связана с ростом производства по основным контрактам компании (контракт на замену базирующихся в Индии 18 истребителей Су-30К на новые Су-30МКИ и лицензионное производство, контракт на поставку Су-30 в Малайзию, Алжир), говорится в отчете компании.

В 2007 году "Иркут" поставил машины Су-30МКИ по контракту на замену в Индию. Активно велись работы и по лицензионному производству. Кроме того, были поставлены самолеты в Малайзию и Алжир.

Валовая прибыль корпорации составила \$ 306,8 млн, а валовая рентабельность сократилась до 30 %, оставаясь, тем не менее, одной из самых высоких в отрасли.

Себестоимость продукции и услуг увеличилась более чем на 33 % и составила в отчетном периоде \$ 715,9 млн против \$ 537,2 млн в 2006 году. Основной причиной ее увеличения, по сообщению эмитента, остается укрепление рубля и рост затрат, выраженных в национальной валюте, например затрат на оплату труда. Затраты на труд увеличились также благодаря росту объема работ по текущим контрактам. Цены на сырье и материалы, а именно на ответственные металлы, такие как титан и алюминий,

также значительно выросли за отчетный год. Опережающее увеличение себестоимости продукции по отношению к росту выручки от продаж явилось основным, но не единственным фактором снижения валовой рентабельности. В отчетном году доля менее рентабельных контрактов значительно выросла. Вместе с тем, снижение валовой прибыли было частично компенсировано незначительным ростом операционных затрат, составивших в отчетном периоде \$ 226,4 млн, что лишь на 5,8 % выше, чем в предыдущем году. Более того, в 2007 году операционные затраты составили 22,1 % от выручки, в то время как в 2006 году они составляли 25,7 %.

Таким образом, незначительное увеличение операционных расходов нивелировало эффект от роста себестоимости, что позволило избежать снижения операционной прибыли. Она практически не изменилась и составила 80,4 млн в 2007 году против 81 млн в 2006 году. Операционная рентабельность в отчетном периоде снизилась и составила 8 %, что соответствует среднеотраслевым показателям.

Несмотря на снижение рентабельности проектов и рост затрат на труд, значительный рост выручки, эффективное управление операционными издержками, сокращение налога на прибыль позволили корпорации показать рост чистой прибыли, которая в отчетном году составила \$ 48,7 млн против \$ 43,2 млн в 2006 г. Рентабельность по чистой прибыли осталась на уровне прошлого года и составила 5 %.

*источник: ИА Finam.ru
01.08.08*

УЛАН-УДЭНСКИЙ АВИАЗАВОД ПОСТАВИЛ ПЕРВЫЙ ВЕРТОЛЕТ В МОНГОЛИЮ

Первый многофункциональный вертолет Ми-171 передал Улан-Удэнский авиационный завод (У-УАЗ) министерству обороны Монголии в рамках исполнения контракта, подписанного в ноябре 2007 года, сообщили в пресс-службе компании. Ранее по данному контракту на базе У-УАЗ было проведено обучение группы летно-технического состава заказчика.

Вертолет Ми-171 доставлен в Монголию своим ходом. В конце 2007 года завод обучил большую

группу летно-технических специалистов из МНР. Затем монгольской авиакомпании МАК был поставлен вертолет Ми-171. В феврале 2008 года департамент гражданской авиации Монголии выдал сертификат признания типа на вертолет Ми-171.

*источник:
газета «Коммерсантъ – Хабаровск»
06.08.08*

ИНДОНЕЗИЯ ВОЗЬМЕТ ССУДУ НА ШЕСТЬ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ "СУХОГО"

Индонезия в сентябре текущего года заключит договор с Россией о ссуде на закупку трех истребителей Су-30МК2 и трех Су-27СКМ. Как сообщает информационное агентство Antara, решение об этом было принято 23 августа в ходе совместного заседания представителей министерства обороны, министерства финансов, генерального штаба вооруженных сил и командования ВВС Индонезии.

Как ожидается, заказанные истребители Су-30МК2 поступят уже в 2008 году, а Су-27СКМ – в 2009 году. В настоящее время на вооружении ВВС Индонезии состоят два Су-30МК и два Су-27СК, которые были заказаны ранее.

Новые боевые самолеты войдут в состав 11-й эскадрильи, дислоцированной на авиабазе Хасануд-

дин в южной части острова Сулавеси, и заменят устаревшие штурмовики А-4 Skyhawk американского производства.

Договоренность о поставке Индонезии шести истребителей марки "Су" была достигнута в ходе авиасалона "МАКС-2007". Стоимость сделки, по разным данным, составит от 300 до 355 миллионов долларов. Напомним также, что в минувшем году Москва открыла Джакарте кредитную линию объемом один миллиард долларов на закупку вооружения и военной техники российского производства. Однако истребители в нее включены не были.

*источник: LENTA.RU
25.08.08*

ОАК И ИФК СТАНУТ ПЕРВЫМИ ПОЛУЧАТЕЛЯМИ VIP-ВАРИАНТА САМОЛЕТА АН-148

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) и ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) станут первыми получателями VIP-варианта регионального реактивного самолета Ан-148 Antonov Business Jet (ABJ), сообщил "АвиаПорту" замгендиректора ИФК по маркетингу Андрей Лебединец в ходе Международного авиасалона "Деловая авиация и авиация общего назначения России – 2008".

"Первый ABJ мы делаем для себя. ИФК и ОАК совместно заказывают такой самолет, потому что у нас очень большая кооперация и заводы расположены в разных концах России, от Смоленска до Комсо-

мольска-на-Амуре. Мы очень много денег сейчас тратим на перелеты", – пояснил А. Лебединец.

Среди заказчиков самолета ABJ также авиакомпания ГТК "Россия". "Кроме того, мы ведем работу с рядом российских авиакомпаний, которые работают в сегменте бизнес-авиации. Мы планируем, что ежегодно из общего количества выпускаемых ВАСО Ан-148 от трех до пяти машин будут продаваться в варианте ABJ", – сказал заместитель гендиректора.

источник: AVIAPORT.RU
01.08.08

СМОЛЕНСКИЙ АВИАЗАВОД ПОСТАВИТ В АВИАЦИОННЫЕ УЧИЛИЩА 60 САМОЛЕТОВ ЯК-18Т

ОАО "Смоленский авиационный завод" (СмАЗ, Смоленск) за 2 года поставит в училища гражданской авиации 60 самолетов Як-18Т, сообщил "АвиаПорту" инженер отдела маркетинга предприятия Сергей Чув. "СмАЗ выполняет государственный заказ на поставку 60 самолетов Як-18Т для училищ гражданской авиации, рассчитанный на два года. Стоимость одного Як-18Т составляет порядка 19 млн руб. На данный момент мы вышли на темп производства 3 самолета в месяц", – сказал С. Чув. По его словам, уже построено 26 самолетов, 22 из которых переданы заказчику.

Первый полет модернизированного Як-18Т 36-й серии состоялся 22 июня 2007 г. В ноябре прошлого года было оформлено дополнение к аттестату годности самолета Як-18Т 36-й серии к эксплуатации.

Конструкция самолета существенно изменена: усовершенствована топливная система, мягкие топливные баки заменены баками-кессонами, в качестве обшивки использована более долговечная синтетическая ткань. На самолет установлен трехлопастный металлический воздушный винт, имеющий более высокие тяговые характеристики и пониженный уровень вибрации и шума. Як-18Т 36-й серии оснащается новой авионикой, кабина оборудована отдельными приборными досками для ученика и инструктора.

Смоленский авиационный завод основан 8 ноября 1926 года, входит в состав корпорации "Тактическое ракетное вооружение".

источник: AVIAPORT.RU
05.08.08

КУБА ПРИОБРЕТАЕТ ЕЩЕ ОДИН ГРУЗОВОЙ САМОЛЕТ ТУ-204

Ряд соглашений по модернизации кубинского воздушного флота подписан во время визита на Кубу правительственной делегации России, возглавляемой вице-премьером Игорем Сечиным, который также является сопредседателем межправительственной комиссии с Кубой, сообщает кубинская пресса. Куба продолжит закупки воздушных судов российского производства. В дополнение к ранее приобретенным семи новым самолетам было подписано соглашение на поставку одного грузово-

го самолета Ту-204СЕ, способного перевозить 27 тонн груза. Кроме того, Институт гражданской авиации Кубы (Instituto de Aeronautica Civil de Cuba) и ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" подписали протокол о намерении относительно обновления кубинского воздушного флота российским оборудованием.

источник: AVIAPORT.RU
04.08.08

ОПРОВЕРЖЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ О ПЕРЕДАЧЕ ОАО "КЛИМОВ" КОНСТРУКТОРСКОЙ И ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ НА ТМКБ "СОЮЗ"

ОАО "Климов" заявляет, что опубликованное 5 августа на сайте "АвиаПорт.Ру" сообщение о том, что ОАО "Климов" передало на ТМКБ "Союз" конструкторскую и техническую документацию на всю наземную тематику применения турбовальных вертолетных двигателей типа ТВ2-117 и ТВ3-117, не соответствует действительности. Договор на передачу данной документации проходил стадию согласования, но заключен не был. ОАО "Климов" и ТМКБ "Союз" подписали договор об обмене конфиденциальной информацией, который не допускает раскрытия и предоставления конфиденциальной информации третьим лицам. ОАО "Климов" не приветствует

появление непроверенных сведений в средствах массовой информации.

ОАО "Климов" – ведущий российский разработчик газотурбинных двигателей, известный во всем мире. Располагая собственным конструкторским бюро, совершенной производственной и экспериментальной базами, компания является единственным в России предприятием, осуществляющим полный цикл по разработке, производству и обслуживанию газотурбинных двигателей.

источник: компания «ОАО "Климов"»
08.08.08

В ЦАГИ ПРОВОДЯТСЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ИСПЫТАНИЯ МОДЕЛИ САМОЛЕТА SSJ 100 НА ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫХ РЕЖИМАХ

Центральный аэрогидродинамический институт по заказу ЗАО "ГСС" проводит специализированные испытания модели регионального пассажирского самолета Sukhoi Superjet 100 с эжекторными имитаторами двигателей на режимах взлета и посадки. Такие испытания проводятся впервые в отечественной практике экспериментальных исследований в аэродинамических трубах. Их основная цель — обеспечение безопасности полетов самолета на специальных этапах сертификационных испытаний в условиях обледенения. По их результатам в ЗАО "ГСС" будут выработаны рекомендации по пилотированию самолета SSJ 100 на режимах взлета и посадки с имитаторами льда. Для этих испытаний специалистами ЦАГИ создан уникальный стенд на базе аэродинамической трубы Т-104. Он дает возможность исследовать воз-

действие реактивных струй двигателей на эффективность органов управления самолетом: закрылков, рулей высоты, стабилизатора, руля направления. Реактивные струи с подогревом создаются эжекторными имитаторами двигателей. При этом моделируется работа входного и выходного устройств двигателя самолета (воздухозаборника и сопла). Кроме того, новый стенд оборудован специальным экраном — имитатором взлетно-посадочной полосы (ВПП). Применение эжекторного имитатора двигателя и экрана — имитатора ВПП позволяют в аэродинамической трубе создать условия, максимально приближенные к натурным условиям взлета и посадки, и обеспечить высокое качество эксперимента.

*источник: компания «ЦАГИ»
04.08.08*

В ЦАГИ СОЗДАН НОВЫЙ ПРОЧНОСТНОЙ КОМПЛЕКС ДЛЯ ИСПЫТАНИЙ ВЕРТОЛЕТНОЙ ТЕХНИКИ

Специалисты ЦАГИ создали новый прочностной комплекс для испытаний агрегатов и узлов вертолетов на усталость. Он разработан по заказу ОАО "Роствертол" для испытаний военных вертолетов Ми-24, Ми-26 и их модификаций.

Комплекс позволяет одновременно испытывать несколько агрегатов вертолетов. Для каждого элемента конструкции создан отдельный автоматизированный стенд. Параллельно проводятся испытания маслобака, подвесного топливного бака, авиационной пусковой установки, подвески редукторной рамы и др. При помощи этих уникальных стендов на виброусталость проверены особо ответственные узлы и

агрегаты вертолетов, отказ которых может привести к аварийной ситуации.

Впервые использовано высокочастотное электрогидравлическое оборудование, которое обеспечивает максимальную точность воспроизведения нагружения в процессе испытаний.

Разработанный в ЦАГИ прочностной комплекс может найти широкое применение для исследований на усталость агрегатов и узлов различных типов вертолетов и их модификаций.

*источник: компания «ЦАГИ»
08.08.08*

"КАПИТАЛАВИАИНВЕСТ" ВВОДИТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЕЩЕ ДВА ТУ-134 В ВАРИАНТЕ VIP

Компания "КапиталАвиаИнвест" вводит в эксплуатацию еще два самолета Ту-134 в варианте VIP, заявил в ходе пресс-конференции на выставке "Деловая авиация и АОН России — 2008" генеральный директор компании Эдуард Туманов. "В собственности компании находится три самолета Ту-134Б-3, переделанных из Ту-134УБЛ. Программа началась в 2006 г., когда был переделан один самолет, который демонстрируется на выставке (RA65727). Нареканий ни у нас как эксплуатантов, ни у заказчика нет. Наш самолет летает и в северных районах, побывал в этом году на Сейшелах", — сказал он.

Руководитель компании полагает, что самолеты-салоны Ту-134 вполне конкурентоспособны в сравнении с современными бизнес-джетам зарубежного производства. "С одной стороны, топлива мы, конечно, съедаем много, но это компенсирует то пространство салона, которое мы предоставляем заказчику. Самолет летает больше 5 часов, до 4000 км, пассажиры могут свободно ходить во весь рост по всему салону. В итоге стоимость так называемого блок-часа нашего Ту-134 не отличается от показателей иномарок. Мы конкурентоспособны по экономике и востребованы", — пояснил гендиректор, отвечая на вопрос "АвиаПорта".

Исполнительный директор ОАО "Туполев" Сергей Ильюшенко отметил, что переоборудование самолето-

тов Ту-134УБЛ проводится на Минском авиаремонтном заводе № 407. Самолет подвергается существенным доработкам: кроме нового салона на нем устанавливается самое современное навигационное оборудование, система спутниковой связи, дополнительные топливные баки. По составу оборудования эти машины удовлетворяют всем требованиям Евроконтроля. По шумам, эмиссии и расходу керосина Ту-134 не вписывается в международные требования, но, как считает С. Ильюшенко, для полетов по России Ту-134 остается одним из лучших.

"Направлением бизнес-авиации ОАО "Туполев" начало серьезно заниматься в середине 90-х гг. За 12 лет в нестандартной компоновке выпустили около 50 самолетов Ту-134 и Ту-154", — напомнил он. Самолеты Ту-134УБЛ выпуска 1982—83 гг., находящиеся в ведении МО РФ, имеют налет всего 4—5 тыс. часов. За два года ОАО "Туполев" разработало концепцию переоборудования таких самолетов в варианты Ту-134Б с нестандартной компоновкой салона. "Такие варианты оказались востребованными на рынке. На сегодняшний день таких самолетов сделано семь. Еще пять-шесть воздушных судов дожидаются своей очереди", — добавил исполнительный директор "Туполева".

*источник: AVIAPORT.RU
04.08.08*

ОПЫТ "СУХОГО" ПО ТЕХПЕРЕООРУЖЕНИЮ КОМСОМОЛЬСКОГО АВИАЗАВОДА МОЖЕТ БЫТЬ РАСПРОСТРАНЕН НА ВЕСЬ ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

Семинар "Технологическое перевооружение оборонных производств и выпуск высокотехнологичной конкурентоспособной продукции гражданского назначения на предприятиях оборонно-промышленного комплекса Хабаровского края" прошел на входящем в холдинг "Сухой" Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Ю. А. Гагарина (КНААПО). Организатором мероприятия выступило хабаровское региональное отделение "Союза машиностроителей России". Руководителям промышленных предприятий и организаций региона, представителям краевой администрации были продемонстрированы результаты реализации программы холдинга по техническому перевооружению завода для организации серийного производства регионального пассажирского самолета Sukhoi Superjet 100. Гости посетили цеха, ознакомились с установленным там новейшим оборудованием и процессом сборки самолета. Участники семинара сошлись во мнении, что опыт КНААПО необходимо использовать во всех сферах экономики Хабаровского края, и в первую

очередь в машиностроительном комплексе.

Уровень технической оснащенности комсомольского авиазавода — один из самых высоких в авиационной отрасли России. В течение ряда лет здесь проводится широкомасштабная работа по техническому перевооружению, модернизации и оснащению цехов современным высокопроизводительным оборудованием, внедрению самых передовых технологий на всех этапах производственного процесса. С 2005 по 2007 г. на эти цели было направлено более 3,2 млрд рублей. По итогам социально-экономического развития Комсомольска-на-Амуре в 2007 г. доля КНААПО в общем объеме обрабатывающей промышленности города составила 40 процентов. Объем выпускаемой продукции вырос в 1,9 раза по сравнению с аналогичным периодом 2006 г. По темпам роста КНААПО уверенно опережает другие крупные промышленные предприятия областного центра.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
05.08.08*

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАКОМИТЕТ РАЗРЕШИЛ УРАЛЬСКОМУ ЗАВОДУ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РАБОТАТЬ И ДАЛЬШЕ

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) подтвердил сертификат ремонтной организации ОАО "Уральский завод гражданской авиации". Как передает корреспондент "Нового региона", информацию об этом распространил сегодня сам МАК. Добавим, что Уральский завод гражданской

авиации расположен вблизи Кольцово и ремонтирует двигатели вертолетов Ми-8 МТ, боевых вертолетов Ми-24, а также гражданских авиалайнеров Ту-134, Ту-154 и Ил-86.

*источник: ИА «Новый регион»
05.08.08*

СМОЛЕНСКИЙ АВИАЗАВОД ПОДАЛ ДОКУМЕНТЫ НА СЕРТИФИКАЦИЮ САМОЛЕТА СМ-92Т

ОАО "Смоленский авиационный завод" (Смоленск) передало документы по самолету СМ-92Т в Межгосударственный авиационный комитет для получения сертификата типа по нормам АП-23, сообщил "АвиаПорту" инженер отдела маркетинга предприятия Сергей Чуев.

"Летные испытания самолета СМ-92Т завершены, мы выполнили всю программу испытаний, устранили все замечания. Завод может выпускать до 12 таких самолетов в год, но строит он их только под заказ", —

сказал С. Чуев. С начала эксплуатации СМ-92Т № 02-005 в авиакомпании "Челавиа" самолет налетал более 500 часов. Пять самолетов СМ-92Т построено для нужд авиации ФСБ РФ, добавил представитель компании.

Смоленский авиационный завод основан 8 ноября 1926 года, входит в состав корпорации "Тактическое ракетное вооружение".

*источник: AVIAPORT.RU
05.08.08*

ТУ-334 ПОЙДЕТ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Серийное производство нового российского ближнемагистрального пассажирского самолета Ту-334, в том числе в бизнес-варианте, начнется в ближайшем полугоду, сообщил журналистам заместитель президента, исполнительный директор ОАО "Туполев" Сергей Ильюшенков в рамках авиасалона "Деловая авиация и авиация общего назначения России — 2008". "Самолет будет выпускаться на Казанском авиационном производственном объединении (КАПО) имени Горбунова. Финансирование серийного производства Ту-334 будет осуществляться за счет частного инвестора", — сказал он. Дальность полета Ту-334 будет увеличена до 6400 километров за счет дополнительных топливных баков.

С середины 90-х годов "Туполев" выпустил около 50 самолетов деловой авиации — самолеты Ту-134 и Ту-154. Г-н Ильюшенков отметил, что средний срок заказа бизнес-самолетов с нуля на Западе составляет пять лет. "Мы постараемся сделать это быстрее. Думаю, что через два года первый серийный самолет Ту-334 в VIP-варианте уже сможет взлететь", — сказал он. Ильюшенков уточнил, что примерная стоимость нового Ту-334 в бизнес-варианте будет составлять \$ 43–44 млн.

*источник:
газета «Коммерсантъ — Казань»
04.08.08*

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ВЕРТОЛЕТОВ

Сегодня специалисты всего мира задаются одним и тем же вопросом: может ли безопасность полетов вертолетов быть столь же высокой, как на регулярных авиалиниях?

За последние 10 лет уровень безопасности морских (офшорных) полетов вертолетов сделал огромный шаг вперед. По данным специалистов, по числу погибших на 1 млн часов налета офшорные полеты вертолетов занимают третье место (4,5), вслед за местными авиалиниями (2,0) и регулярными авиалиниями (0,6). Проведенный анализ более 2000 инцидентов показал, что наибольшую лепту в дело повышения уровня безопасности полетов офшорных вертолетов внесли: устойчивые к ударам и повреждениям конструкции, резервирование систем, повышение надежности и живучести, системы управле-

ния безопасностью полетов и контроля полетной информации.

Большинство инцидентов могло быть предотвращено при соответствии вертолетов новым требованиям FAR 29, а остальная часть — за счет использования систем контроля технического состояния жизненно важных систем (HUMS), систем предупреждения о сближении (TCAS) и др. Вслед за их внедрением уровень безопасности полетов увеличится, однако одновременно повысятся и риски, связанные с расширением использования офшорных вертолетов в сложных природно-климатических условиях, которые будут оказывать существенно большее давление на экипаж, конструкцию и оборудование вертолетов.

*источник: AVIAPORT.RU
12.08.08*

РОССИЯ ПЕРЕДАЛА ИНДОНЕЗИИ ШЕСТЬ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ

Церемония официальной передачи Индонезии шести российских вертолетов Ми-17-В5, которые могут использоваться как для нужд национальной безопасности, так и при чрезвычайных ситуациях, прошла на военном аэродроме в городе Сурабая, сообщил РИА "Новости" посол России в Индонезии Александр Иванов. "Были переданы шесть российских вертолетов Ми-17-В5 производства Казанского вертолетного завода", — сказал он.

С индонезийской стороны на церемонии присутствовали представители командования вооруженных сил страны и заместитель министра обороны страны.

С российской стороны были посол РФ в Индонезии Александр Иванов и представитель "Рособоронэкспорта" в Джакарте Николай Киреев.

Контракт на поставку шести вертолетов был подписан Россией и Индонезией в 2005 году. Ми-17 доставили в Индонезию двумя партиями по три вертолета в июле 2008 года. Сборку вертолетов провела бригада российских специалистов на базе сухопутных вооруженных сил Индонезии в городе Сурабая.

*источник: газета «Газета»
06.08.08*

УЛАН-УДЭНСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД ПОСТАВИЛ МИНИСТЕРСТВУ ОБОРОНЫ МОНГОЛИИ ВЕРТОЛЕТ МИ-171

Улан-Удэнский авиационный завод (У-УАЗ) 4 августа передал первый многофункциональный вертолет Ми-171 министерству обороны Монголии в рамках исполнения контракта, подписанного в ноябре 2007 г. Ранее по данному контракту на базе У-УАЗ было проведено обучение группы летно-технического состава заказчика. Вертолет Ми-171 доставлен в Монголию своим ходом.

Несмотря на то, что в качестве покупателя вертолета Ми-171 выступило министерство обороны Монголии, вертолет будет использоваться для выполнения самых различных операций гражданского характера. Это прежде всего проведение поисково-спасательных операций, а также медицинские работы и транспортировка грузов. Для этих целей поставленный вертолет оснащен двумя спасательными лебедками грузоподъемностью 150 и 300 кг, комплектом санитарного оборудования с возможностью транспортировки на носилках до 12 пострадавших, правой уширенной сдвижной дверью, электрогидравлической рампой с люком, системой внешней подвески и другим оборудованием.

На вертолете установлен большой набор пилотажно-навигационного оборудования, в том числе система GPS с функцией резервной VHF-радиостанции, система VOR/ILS, индикатор курса и глиссады, УВД-ответчик, дальномер, кодирующий футомер,

система раннего предупреждения столкновения с воздушными судами, система раннего предупреждения столкновения с землей и другое оборудование. Для удобства работы пилотов с широким набором авионики в кабине экипажа установлено не две, как в стандартной комплектации, а одна интегрированная приборная доска. Такая схема размещения приборов использована на вертолете Ми-171 впервые.

Незадолго до поставки вертолет Ми-171 для МО Монголии демонстрировался на статической стоянке в ходе VI Международной конференции эксплуатантов вертолетов Ми-8/Ми171 Улан-Удэнского авиационного завода. Благодаря широкому набору пилотажно-навигационного оборудования и новой схеме компоновки приборных досок вертолет вызвал большой интерес у участников конференции.

Следует отметить, что сотрудничество У-УАЗ с Монголией развивается довольно быстрыми темпами. В конце 2007 г. завод обучил большую группу монгольских летно-технических специалистов. Затем монгольской авиакомпания МАК был поставлен вертолет Ми-171. В феврале 2008 г. Департамент гражданской авиации Монголии выдал сертификат признания типа на вертолет Ми-171.

*источник: АРМС-ТАСС
04.08.08*

МИНОБОРОНЫ: РОССИЙСКОЙ АРМИИ НУЖНО 25 "АНСАТОВ"

Потребность армейской авиации ВВС России в учебных вертолетах "Ансат" составляет около 25 машин. Об этом, как сообщает служба информации и общественных связей ВВС РФ, заявил журналистам начальник управления армейской авиации генерал-майор Виктор Иванов. Авиатехника необходима для обновления существующего учебного парка машин армии, пояснил глава ведомства.

"Вертолет "Ансат" принят на вооружение российских ВВС в качестве учебного вертолета еще в 2001 году. Мы надеемся, что в этом году завершатся его государственные испытания. Поступления вертолетов "Ансат" в вертолетные училища мы ожидаем в 2009–2010 годах", — пояснил Иванов.

Кроме того, он отметил, что на конец года запланированы поставки нового двухместного боевого вертолета Ка-52, который в настоящее время проходит государственные испытания.

Иванов уточнил, что вертолеты Ка-52, которые поступят в ВВС в конце 2008 года, вначале пойдут на оснащение центра боевой подготовки армейской авиации в Торжке Тверской области.

Напомним, шесть вертолетов "Ансат-У" поставит Военно-воздушным силам России в 2009 году Казанский вертолетный завод. Как сообщает служба информации и общественных связей ВВС РФ, воздушное судно, способное перевозить десять человек, не считая двух членов экипажа, оснащено двумя ГТД "Пратт энд Уитни Канада" PW-207K и имеет взлетную массу 3,3 тонны.

Борт оптимален для доставки грузов и пассажиров в удаленные и труднодоступные районы, может использоваться в административных, медицинских, спасательных, патрульных и других целях.

Решение об использовании "Ансата" в качестве основного учебного вертолета ВВС России было принято около 4 лет назад. Эта машина изначально планировалась для многоцелевого использования.

"Ансат" — единственный российский вертолет,

оснащенный цифровой электрической системой дистанционного управления (КСУ-А). Наличие цифровой системы управления двигателями позволяет имитировать режим выключения двигателя без его остановки. Создаваемая специальная учебно-тренировочная модификация вертолета "Ансат" оснащается колесным шасси и сдвоенным управлением. В настоящее время проводятся НИОКР по созданию учебно-тренировочного вертолета. По информации Минобороны РФ, до декабря 2008 года будет сертифицирован гражданский вариант "Ансата", а с начала 2009 года начнется его серийное производство. Заказы на эту машину поступают как из российских компаний, так и от частных предпринимателей.

ОАО "Казанский вертолетный завод" (ОАО "КВЗ") — лидер в области производства вертолетов средней грузоподъемности, которые эксплуатируются более чем в 80 странах мира. За последние годы здесь изготавливались вертолеты Ми-8, Ми-8 МТВ, Ми-17, Ми-172, лопасти несущего винта, запасные части к вертолетам, авиатехимущество.

В 2004 году завод приступил к производству продукции собственных конструкторов — легкого многоцелевого вертолета "Ансат". Идет подготовка к выпуску и другой своей модели — вертолета общего назначения "Актай".

Уставный капитал завода составляет 154,68 млн руб. и разделен на 154 683 690 обыкновенных и 594 300 привилегированных акций номинальной стоимостью 1 руб. ОПК "Оборонпром" принадлежит 29,92 % акций КВЗ, 21 % находится в хозяйственном ведении ОАО "Рособоронэкспорт".

В 2007 году Казанский вертолетный завод произвел продукции на 14,9 % больше, чем за 2006 год, что составило 5,8 млрд руб. Выпущены 33 вертолета, в том числе 1 вертолет "Ансат".

*источник: ИА «РосБалт»
06.08.08*

РОССИЙСКИЙ РЫНОК НАИБОЛЕЕ ПЕРСПЕКТИВЕН ДЛЯ КОМПАНИИ CESSNA

Перспективы российского рынка малой авиации просто колоссальные, заявил "АвиаПорту" президент компании Jet Group Александр Евдокимов в ходе международного авиасалона гражданской авиации "Деловая авиация и авиация общего назначения России — 2008".

"В Советском Союзе летало более 3000 самолетов Ан-2, которые выполняли самые разнообразные задачи. Я не знаю точно, сколько их осталось сейчас, может быть, под сотню, но те же самые задачи способен решать такой самолет, как Cessna Caravan. И мощностей заводов Cessna не хватает, чтобы обеспечить российский рынок. Поэтому российский рынок для нашей компании наиболее приоритетен", — пояснил он. Частные и корпоративные владельцы эксплуатируют в США десятки тысяч маленьких самолетов, таких как Cessna 172, а в России всего около 30 машин этой модели, причем 90 % из них очень старые, отметил президент Jet Group. По его оценкам, есть всего два-три хороших самолета Cessna 172. В то

же время, полагает специалист, настоящих "маленьких лимузинов", которые стоят \$ 200–500 тыс., в России практически нет. "Як-18Т и Ил-103 — это больше любительский вариант. А чтобы сесть в самолет в костюме и полететь, скажем, в Тверь, таких самолетов в принципе нет. Поэтому я даже не знаю, как описать перспективу российского рынка, она просто огромна", — полагает А. Евдокимов.

"Как только наши чиновники сделают что-то полезное и откроют дорогу малой авиации, включая отмену пошлин, я думаю, что ситуация сложится схожая с автомобильным рынком. Мы стремимся быть к этому готовыми. В будущем году, например, появится официальный авторизованный центр по обслуживанию наших самолетов в Москве. Скорее всего, такие центры будут созданы и в регионах", — дополнил собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
01.08.08*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Пентагон окажется без транспорта	33
A380 выполнил 1000-й коммерческий полет	33
В Нью-Йорке впервые приземлился Airbus A380, совершавший коммерческий рейс	34
Boeing просит еще четыре месяца, чтобы предложить Пентагону новый вариант заправщика	34
Новицкий назвал причину "тяжелого положения" двух украинских авиазаводов	34
Компания Boeing предложила модернизацию "Глоубмастеров"	35
Шведы предложили голландцам истребитель нового поколения	35
Американские беспилотники для бундесвера	35
Boeing прогнозирует рост рынка авиационных грузоперевозок	36
Boeing сертифицировал углеродные тормоза для самолетов 737NG	36
TAM Airlines получила первый самолет Boeing 777-300ER	36
Испытан лазерный штурмовик C-130H	36
Boeing выкатил первый P-8A Poseidon	37
200 самолетов Iraneta летают на этаноле	37
Саудовская Аравия купит новые "Тайфуны" за 40 миллиардов долларов	38
Британцы опробуют летающие тарелки в условиях городского боя	38
ВВС Индии получили первый лицензионный "Ястреб"	38
Серийный Citation CJ4 выполнил первый полет	39
Швейцария завершила испытания шведских истребителей	39
Япония может задержать требования к истребителю F-X до 2009 г.	39
Американцы завершили заводские испытания "Супер Гэлeksi"	40
Израиль разрабатывает ложную цель нового поколения	40
Falcon 7X сертифицирован в Бразилии	40
Закончена сборка первого центроплана истребителя F-35C	40
Правительство намерено реорганизовать концерн "Авиация Украины"	41
Корпоратизация украинского авиапрома может начаться в 2009 г.	41
ЮАР получила новые истребители из Швеции	41
Пентагон вновь отложил испытания новейшего F-35	42
Пентагон заказал мини-беспилотник нового типа	42
Южная Корея решила создать собственный ударный вертолет	42

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ПЕНТАГОН ОКАЖЕТСЯ БЕЗ ТРАНСПОРТА

Boeing будет участвовать в борьбе за контракт на поставку почти двух сотен авиазаправщиков для американских ВВС. После признания победы своего главного конкурента EADS недействительной Boeing попытается получить заказ, несмотря на явно невыгодное положение.

Перед руководством Boeing стоит вопрос о перспективе участия в тендере на поставку транспортных самолетов для Пентагона. Во вторник представители компании выразили желание подать заявку, однако ранее сообщалось о намерении категорического отказа, о чем пишет издание Aviation Week, ссылаясь на источники, осведомленные о внутренних делах Boeing. Впрочем, время на обдумывание и составление предложения у Boeing, как и у других претендентов на контракт, еще есть: заявки на вторично объявленный конкурс могут быть поданы до 1 октября 2008 года.

Объявленный сейчас тендер стал повторным. Как сообщила ранее "Газета.Ru", в мартовском конкурсе уверенно одержал победу европейский авиакосмический концерн EADS в консорциуме с Northrop Grumman. Такой итог вызвал не только недоумение у Boeing, но и серьезные разногласия в Конгрессе США. Действительно, мог возникнуть уникальный прецедент, когда транспортные самолеты для американских ВВС впервые за последние полвека поставляются европейским авиастроителем.

Boeing добился тщательной проверки проведенного отбора со стороны контрольно-ревизионного управления Конгресса, которое обнаружило некоторые нарушения в ходе конкурса. Итогом стала настоятельная рекомендация по отмене результатов тендера и проведению нового отбора.

Менять принятое решение Пентагон, видимо, не намерен. Новая конкурсная формулировка подчеркивает, что решающим критерием при выборе

поставщика станет количество горючего, которое способны вместить танкеры. Подобная оговорка снова вызвала недовольство американского авиастроителя, чувствующего себя ущемленным. Напомним, что основным преимуществом предложения Boeing в первом конкурсе была низкая цена — каждый из их самолетов стоил на \$ 35 млн дешевле. Но тут финансовый вопрос отошел на второй план, к тому же Boeing серьезно скомпрометировал себя недавним коррупционным скандалом.

Второстепенность ценового фактора подчеркивают и аналитики. "Первоочередными являются технико-тактические характеристики, надежность, устойчивость транспорта, — считает генеральный директор ООО "ФинЭкспертиза" Агван Микаелян. — В этих вопросах европейский концерн имеет преимущество". Транспортные самолеты Airbus, переделанные из A330, более вместительны, благодаря чему способны перевозить больше горючего, а в случае необходимости — разместить больше пассажиров или раненых.

Спорный контракт уже получил имя "заказ века" благодаря сумме — \$ 35 млрд. За эти деньги поставщик должен в течение 10 лет предоставить 179 танкеров для ВВС США. Заказ рассчитан на 10–15 лет. Почти две сотни заправщиков станут лишь началом, а всего танкерный флот США будет обновлен примерно на 600 подобных самолетов за 30 лет, и это считается самым крупным в отрасли военным заказом. По оценкам аналитиков, покупка и последующее обслуживание обойдутся Пентагону в несколько сотен миллиардов долларов. Министр обороны США Роберт Гейтс подчеркнул, что судьба контракта обязательно должна быть решена до конца года.

*источник: сайт «Газета.Ru»
14.08.08*

A380 ВЫПОЛНИЛ 1000-Й КОММЕРЧЕСКИЙ ПОЛЕТ

Крупнейший в мире серийный пассажирский самолет Airbus A380, принадлежащий авиакомпании Singapore Airlines, 5 августа 2008 года выполнил 1000-й коммерческий рейс, говорится в пресс-релизе компании Airbus.

Юбилейный полет состоялся по маршруту Сингапур — Хитроу (Лондон).

Первый самолет A380 авиакомпания Singapore Airlines получила 25 октября 2007 г. Сегодня под флагом этой авиакомпании летают три A380, которые

уже перевезли почти 400 тыс. пассажиров. Повышенный интерес к лайнеру привел к рекордному показателю загрузки лайнеров — более 90 %. Самолеты этого типа совершают ежедневные рейсы из Сингапура в Лондон, Сидней и Токио.

Авиакомпания Singapore Airlines заказала 19 лайнеров A380 с опционом еще на 6 машин.

*источник: AVIAPORT.RU
06.08.08*

В НЬЮ-ЙОРКЕ ВПЕРВЫЕ ПРИЗЕМЛИЛСЯ AIRBUS A380, СОВЕРШАВШИЙ КОММЕРЧЕСКИЙ РЕЙС

В Международном аэропорту Нью-Йорка им. Джона Ф. Кеннеди совершил посадку самолет последней модели аэробуса — Airbus A380 авиакомпании Emirates, совершавший коммерческий рейс. Аэробус совершал рейс из Дубаи в Нью-Йорк. На его борту находились более 500 человек — пассажиров и членов экипажа. Это первый самолет новейшей разработки Airbus, приземлившийся в качестве коммерческого перевозчика в США.

Аэропорт Кеннеди потратил \$ 179 млн на модернизацию для того, чтобы быть способным принять аэробус. Напомним, 26 октября 2007 г. лайнер Airbus A380, принадлежащий авиакомпании Singapore Airlines, успешно завершил свой первый коммерческий рейс. Модель A380 является самым большим пасса-

жирским самолетом в мире, его длина составляет 73 м, в стандартной версии вместимость лайнера — 525 человек.

На сегодняшний день общее количество заказов на самолеты A380 составляет 202 единицы от 17 заказчиков. Как сообщает пресс-служба Airbus, авиакомпании Emirates был передан первый самолет Airbus A380.

Emirates является крупнейшим заказчиком A380, разместившим заказы на 58 самолетов. В настоящее время Emirates является второй компанией, в летный парк которой входят самолеты A380.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
03.08.08*

BOEING ПРОСИТ ЕЩЕ ЧЕТЫРЕ МЕСЯЦА, ЧТОБЫ ПРЕДЛОЖИТЬ ПЕНТАГОНУ НОВЫЙ ВАРИАНТ ЗАПРАВЩИКА

Компания Boeing приложит все усилия, чтобы победить в конкурсе на новый самолет-заправщик для ВВС США, но для этого ей необходимо в общей сложности полгода, пишет World Street Journal.

"Внимательно рассмотрев новые требования Пентагона, мы пришли к выводу, что необходим более вместительный самолет, чем тот, который компания предлагала на тендер. Этот самолет будет эксплуатироваться в течение 40 лет, а мы просим еще только четыре месяца для того, чтобы подготовить новое конкурентоспособное предложение", — цитирует издание Джима Олбау (Jim Albough), главу оборонного подразделения компании Boeing.

Как сообщалось ранее, 1 марта 2008 года корпорация Northrop Grumman совместно с европейской EADS победила в конкурсе ВВС США на новый самолет-заправщик. Партнеры представили модификацию самолета A330, получившую название KC-45. Boeing с вариантом самолета 767-200 проиграл. Решение Минобороны США стало настоящим ударом для постоянного подрядчика Пентагона на протяжении 50 лет. Однако американская компания заявила, что выявила нарушения в ходе проведения тендера, и опротестовал выбор Пентагона. В результате Главное бюджетно-контрольное управление Соединенных Штатов (GAO) рекомендовало американским ВВС

возобновить переговоры с претендентами на контракт и рассмотреть обновленные предложения компаний.

9 июля министр обороны США Роберт Гейтс принял решение провести повторный тендер по программе самолетов-заправщиков следующего поколения. Куратором программы стал его заместитель по закупкам, технологиям и материально-техническому обеспечению Джон Янг. На подготовку новых предложений конкурентам дали 60 дней. Однако, согласно источникам, близким к конкурсу, правительство США склонно добавить компаниям Boeing и Northrop Grumman еще 15 дней для того, чтобы они представили свои новые предложения.

Компания Boeing вынуждена теперь проработать вариант заправщика на базе более вместительного самолета, чем Boeing 767-200, с которым она выступила ранее. Однако, как отмечает господин Джим Олбау, "есть вероятность того, что мы не сможем предложить новый вариант, если не получим дополнительные четыре месяца".

Как ожидается, Пентагон озвучит новые спецификации на самолет до конца августа, и это начнет новый отсчет времени.

*источник: AVIAPORT.RU
22.08.08*

НОВИЦКИЙ НАЗВАЛ ПРИЧИНУ "ТЯЖЕЛОГО ПОЛОЖЕНИЯ" ДВУХ УКРАИНСКИХ АВИАЗАВОДОВ

Из-за того что Верховная Рада отложила принятие изменений в Госбюджет на 2008 год, остановлена работа по возобновлению производства на двух серийных авиационных украинских заводах — харьковском и киевском. Об этом заявил министр промышленности Владимир Новицкий сегодня на брифинге, отвечая на вопросы журналистов.

Как передает корреспондент ЛІГАБізнесІнформ, министр напомнил, что проектом изменений предусмотрено 570 млн грн. на развитие предприятий, а также 500 млн грн. госгарантий по кредитам для авиационных заводов. На сегодняшний день оба украинских завода, особенно харьковский, находят-

ся в очень тяжелом положении и не могут воспользоваться кредитными ресурсами.

В. Новицкий также сообщил, что в рамках концепции развития украинского авиапрома эти два завода предполагается включить в акционерную компанию на базе АНТК "Антонов". После того как акционерная компания будет создана, можно будет говорить и о привлечении иностранных инвесторов. На сегодняшний день, по словам министра, в инвестировании в украинский авиапром заинтересованы Россия, Китай, ряд европейских стран.

*источник: сайт «Лига Бизнес Информ»
08.08.08*

КОМПАНИЯ BOEING ПРЕДЛОЖИЛА МОДЕРНИЗАЦИЮ "ГЛОУБМАСТЕРОВ"

Компания Boeing предложила провести модернизацию стратегических военно-транспортных самолетов (BTC) C-17 Globemaster III в несколько этапов. Как отмечает Flight Global, такой подход может стать решающим аргументом в пользу утверждения программы американскими военно-воздушными силами и сухопутными войсками.

Модернизация "Глоубмастеров" в версию C-17B позволит расширить возможности их применения для доставки грузов на театры военных действий в любых регионах мира. Общая сумма расходов на разработку новых систем и узлов для самолета оценивается в 2 миллиарда долларов.

Пакет модернизации включает в себя новые двигатели с большей тягой, систему управления полетом при частичном отказе двигателей, двухщелевые закрылки для эффективного торможения на коротких взлетно-посадочных полосах, центральное шасси с системой регулирования давления в шинах, всепогодную систему автономной посадки, систему высокоточной посадки, систему выбора необорудованных посадочных площадок на местности, а также систему

оповещения о воздушной обстановке и защиты от ракетного нападения. На данный момент компания Boeing уже получила заказ на установку последней из вышеперечисленных систем на новую партию "Глоубмастеров". Финансирование других осуществляется Исследовательской лабораторией ВВС США и Управлением перспективного планирования оборонных научно-исследовательских работ Пентагона (DARPA). В целях испытания новых двигателей, шасси и закрылков Boeing планирует построить опытные образцы самолетов.

BTC C-17 Globemaster III способен транспортировать грузы массой до 78 тонн. Дальность его полета при нормальной загрузке в 56 тонн достигает 4500 километров. Крейсерская скорость равна 830 километрам в час.

На вооружении ВВС США состоит 189 BTC C-17 Globemaster III. В ближайшие годы общее количество самолетов может быть доведено до 220 единиц.

источник: LENTA.RU
20.08.08

ШВЕДЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ГОЛЛАНДЦАМ ИСТРЕБИТЕЛЬ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Шведская компания Saab направила ВВС Нидерландов свои предложения по поставке 85 истребителей следующего поколения Gripen NG (Next Generation). Об этом сообщает пресс-служба Saab.

Предложения были подготовлены в ответ на полученный запрос по программе замены парка истребителей F-16 ВВС Нидерландов. Помимо боевых самолетов шведская компания готова поставить заказчику запасные части и тренажеры, а также предоставить сервисные услуги и организовать обучение личного состава. Согласно оценкам Saab, финансовые параметры сделки полностью соответствуют возможностям оборонного бюджета Нидерландов. Кроме того, в случае подписания контракта компания готова реинвестировать в голландскую промышленность не менее 100 процентов от его стоимости.

Отметим, что ранее Нидерланды присоединились к американской программе разработки истребителя пятого поколения F-35 и планировали его закупку

в количестве 85 единиц. Однако теперь, по всей видимости, рассматриваются и альтернативные варианты обновления авиапарка.

Напомним также, что первое летное испытание демонстрационной модели Gripen NG было проведено 27 мая текущего года, а серийное производство шведского истребителя следующего поколения планируется начать в 2015 году. Несмотря на внешнее сходство с базовой версией Gripen C/D, которая состоит на вооружении Швеции, Венгрии, Чехии и ЮАР, новый боевой самолет имеет ряд существенных отличий. К их числу можно отнести более мощный двигатель, усиленные шасси, топливные баки с увеличенным на 40 процентов объемом, радиолокационную станцию с активной антенной решеткой электронного сканирования, усовершенствованные средства связи и дополнительное вооружение.

источник: LENTA.RU
26.08.08

АМЕРИКАНСКИЕ БЕСПИЛОТНИКИ ДЛЯ БУНДЕСВЕРА

Правительство Германии запросило Вашингтон о возможности поставки пяти боевых беспилотных летательных аппаратов MQ-9 Reaper. Немецким заказом, помимо беспилотников, предусматривается поставка 4 мобильных наземных станций управления, другого сопутствующего оборудования и запасных частей, а также оказание сервисных услуг в течение одного года.

Стоимость планируемого к подписанию контракта оценивается в 205 млн долларов. БПЛА MQ-9 Reaper представляет собой разведывательно-ударную систему, стандартный комплект вооружения которой включает в себя четыре управляемые ракеты AGM-114

Hellfire и две авиабомбы GBU-12 Paveway II с лазерным наведением. Аппарат оснащен турбовинтовым двигателем, позволяющим развивать скорость более 480 километров в час.

Максимальная продолжительность полета достигает 24 часов. Беспилотники данного типа поступили на вооружение ВВС США в марте минувшего года. В Афганистане и Ираке они применяются с октября 2007 и с июля 2008 года соответственно.

источник: газета «Красная звезда»
07.08.08

BOEING ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ РЫНКА АВИАЦИОННЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Компания Boeing прогнозирует дальнейший устойчивый рост мирового рынка воздушных грузовых перевозок, говорится в сообщении компании.

"Прогноз учитывает огромное количество факторов, в том числе и существенный экономический рост в разных регионах мира. Мы ожидаем, что тенденция увеличения грузоподъемности самолетов сохранится. При этом доля грузовых самолетов в общем мировом парке реактивных лайнеров останется на уровне 10%", — отметил Джим Эдгар (Jim Edgar), региональный директор компании Boeing по маркетингу в Азии. В ближайшие 20 лет мировой флот грузовых самолетов вырастет с 1948 до 3892 воздушных судов. К 2027 г. 1414 из ныне эксплуатирующихся грузовых самолетов будут списаны, поэтому к этому времени мировой флот грузовых самолетов необходимо пополнить 3358 самолетами. 863 из них будут новыми самолетами (на сумму \$ 206 млрд в сегодняшних

ценах), а оставшиеся 2495 будут конвертированы из пассажирских лайнеров, говорится в прогнозе. Большая часть вновь построенных самолетов будут широкофюзеляжными, причем 641 из них должен обладать грузоподъемностью свыше 80 т. Более 60 % грузовых самолетов должны иметь грузоподъемность от 40 до 80 т. Таким образом, доля больших грузовых самолетов возрастет с сегодняшних 61 до 65 % в 2027 г. За прошедшие три года компания Boeing получила 236 заказов на грузовые самолеты (в основном это новые модели — 777F и 747-8F) и 56 заказов на конвертацию пассажирских лайнеров.

Более детальный прогноз компания обещает обнародовать на Международном форуме по грузовым перевозкам, который состоится в Куала-Лумпур (Малайзия) в ноябре 2008 г.

источник: AVIAPORT.RU
08.08.08

BOEING СЕРТИФИЦИРОВАЛ УГЛЕРОДНЫЕ ТОРМОЗА ДЛЯ САМОЛЕТОВ 737NG

Американская самолетостроительная компания Boeing получила сертификат американской авиационной администрации FAA на углеродные тормоза для самолетов Boeing 737 NG (Next-Generation), сообщается на сайте компании.

Новые тормоза разработаны компаний Messier-Bugatti. Они весят на 320 кг меньше, чем стальные тормоза повышенной энергоемкости самолетов 737-700NG, 737-800 и 737-900ER, и на 250 кг легче обычных стальных тормозов самолетов 737-600NG

и 737-700.

Первый самолет Boeing 737-700 с такими тормозами получила авиакомпания Delta Air Lines в начале августа 2008 г. Всего она заказала 10 таких машин. На этих лайнерах, кроме новых тормозов, также установлены законцовки крыла, улучшающие аэродинамические характеристики самолета.

источник: AVIAPORT.RU
06.08.08

TAM AIRLINES ПОЛУЧИЛА ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ BOEING 777-300ER

Авиастроительная компания Boeing (США) передала первый самолет Boeing 777-300ER бразильской авиакомпании TAM Airlines, говорится в пресс-релизе Boeing.

"Лайнер Boeing 777-300ER обеспечит бразильской авиакомпании самые низкие удельный расход топлива и операционные расходы для машин такого класса", — приводятся в пресс-релизе слова вице-президента Boeing Commercial Airplanes по продажам в Латинской Америке Джона Вожика.

Это первый из восьми заказанных авиакомпанией Boeing 777-300ER. Самолет оснащен двигателями General Electric GE-90. Новые лайнеры Boeing 777-

300ER отличаются установкой электронной системы Boeing Class 3 Electronic Flight Bag вместо традиционной инструкции по эксплуатации, которая полностью интегрирована с авионикой самолета. Boeing 777-300ER способны перевозить 365 пассажиров на расстояние до 14 685 км. TAM стала первой латиноамериканской авиакомпанией, получившей самолеты этого типа. Она планирует поставить новые лайнеры на маршруты, связывающие Бразилию с Северной Америкой и Европой.

источник: AVIAPORT.RU
19.08.08

ИСПЫТАН ЛАЗЕРНЫЙ ШТУРМОВИК C-130H

Как сообщает пресс-служба компании Boeing, на авиабазе Киртленд в штате Нью-Мексико были завершены наземные испытания полной системы лазерного вооружения, размещенной на борту самолета C-130H.

В ходе этих испытаний лазер, который уже продемонстрировал свою работоспособность при испытаниях, проведенных в мае этого года, испытывали вместе с системой управления лазерного луча. Луч

направляли на наземную мишень через вращающуюся турель, изготовленную компанией L-3 Communications/Brashear и установленную в нижней части фюзеляжа штурмовика.

Следующим этапом испытаний будет поражение наземных целей в полете. Эти испытания проведут до конца 2008 г.

источник: сайт CNews
15.08.08

BOEING ВЫКАТИЛ ПЕРВЫЙ P-8A POSEIDON

Американская авиастроительная корпорация Boeing во вторник выкатила первый самолет P-8A Poseidon из сборочного цеха завода в Рентоне (США), говорится в сообщении компании.

"Наша цель в программе P-8 – дать военно-морскому флоту (ВМФ) самый совершенный морской патрульный и разведывательный самолет. Только совместными усилиями компании Boeing Commercial Airplanes (BCA) и Integrated Defense Systems (IDS) смогли сделать это", – сообщил на торжественной церемонии по случаю выкатки самолета вице-президент BCA и менеджер программы P-8 со стороны BCA Мо Яхьяви.

В начале будущего года самолет отправится на летно-испытательную базу компании Boeing в Сизтле для интеграции систем и проведения дополнительных испытаний.

ВМФ США рассчитывают купить 108 базовых патрульных самолетов P-8A для замены 196 самолетов P-3C. Развертывание серийного строительства с темпом в 12–18 самолетов в год планируется начать в 2012 г. Первые подразделения должны достигнуть начальной боевой готовности в 2013 г. В июле 2007 г. правительство Австралии приняло предварительное решение участвовать в производстве самолетов P-8A и заменить ими свои патрульные P-3C.

Работы по выработке требований к самолету для замены стареющих P-3C начались в 1997 г. Программа получила наименование MMA (Multi-mission Maritime Aircraft – Многофункциональный морской самолет). В 2002 г. были заключены контракты на эскизное проектирование с компаниями Boeing и Lockheed Martin. В качестве базовой платформы Boeing выбрала авиалайнер 737-300, а Lockheed Martin осуществила проработку нового варианта самолета P-3 – Orion 21. В июле 2004 г. ВМФ США заключил контракт с Boeing, выбрав самолет 737 MMA, которому в марте 2005 г. присвоили обозначение P-8A Poseidon. Контракт включает в себя постройку пяти опытных машин в течение восьми лет. Один самолет предназначается для прочностных испытаний, два других – для летно-эксплуатационных испытаний. Еще две машины предназначены для отработки целевого оборудования.

P-8A имеет фюзеляж лайнера 737-800 и крыло от 737-900. Внизу передней части фюзеляжа разместили отсек вооружения, а на крыле разместили узлы подвески для противокорабельных ракет (ПКР). Прицельно-навигационный комплекс разработан фирмой Smiths Aerospace. Комплекс имеет открытую архитектуру и позволяет производить глубокую модернизацию. В кабине операторов размещено семь рабочих мест. Электронно-оптическая и тепловизионная поисковые станции были созданы подразделением L-3 Communications Wescam. Самолет оснащен доработанной БРЛС AN/APS-137D(V)5 и системой радиотехнической разведки AN/APY-10 (ранее – SIGINT) фирмы Raytheon. РЛС AN/APS-137D(V)5 с синтезированной апертурой позволяет осуществлять картографирование местности, опознавание неподвижных надводных целей, а также обладает режимом, позволяющим обнаруживать подводные лодки, находящиеся на перископной глубине, а также скоростные суда в прибрежной зоне. Аппаратура обмена данными создана компанией Northrop Grumman. Обнаружение магнитных аномалий P-8A будет осуществляться с помощью магнитометра. Для постановки гидроакустических буев самолет будет оборудован поворотной ПУ разработки корпорации EDO.

Вооружение самолета включает в себя обычные бомбы Mark 54, торпеды и глубинные бомбы, размещаемые во внутреннем отсеке вооружения. Под крылом на наружных держателях могут подвешиваться ПКР Harpoon. Для самозащиты самолет будет оснащен системой электронного противодействия EWSP, которая включает в себя систему управления средствами РЭБ AN/ALQ-213(V), систему направленных ИК-помех DIRCM, систему предупреждения о РЛ-облучении и систему постановки пассивных помех.

Крейсерская скорость самолета будет составлять 926 км/ч. В режиме поиска и патрулирования – 333 км/ч при полете на высоте 60 метров. В качестве силовой установки используются два ТВД CFM56-7B2A тягой по 120 кН.

*источник: AVIAPORT.RU
14.08.08*

200 САМОЛЕТОВ ИРАНЕМА ЛЕТАЮТ НА ЭТАНОЛЕ

Этанол, изготавливаемый из сахарного тростника, используется в качестве топлива в 200 легких одномоторных самолетах Emb 202A Иранема производства компании Neiva (Бразилия), говорится в сообщениях бразильской прессы.

Самолеты, заправляемые этанолом, используются для опрыскивания плантаций и для санитарных полетов.

По словам директора завода компании в Ботукату (Бразилия) Альмира Ворхеса, в 2007 году на предприятии было произведено 24 самолета Иранема, летающих на этаноле; в 2008 году их число увеличится до 32, а в 2009 – до 36. "Каждые 9 из 10 заказов на производство самолетов приходятся на

Иранема, оборудованные для полетов на этаноле", – приводят его слова бразильские СМИ.

Бразилия имеет 14 тыс. легких самолетов, из которых 12 тыс. могут быть переоборудованы для полетов на этом экономичном топливе.

В 2007 году Бразилия произвела 18 млрд литров этанола и экспортировала 3 млн литров.

Компания Neiva является дочерней фирмой авиастроительной компании Embraer. Действует по лицензии Технического авиакосмического центра, подчиненного вооруженным силам Бразилии.

*источник: AVIAPORT.RU
25.08.08*

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ КУПИТ НОВЫЕ "ТАЙФУНЫ" ЗА 40 МИЛЛИАРДОВ ДОЛЛАРОВ

Саудовская Аравия активизировала переговоры с компанией BAE Systems о поставке дополнительной партии истребителей EF-2000 Turphoon. Как сообщает The Sunday Times, стоимость нового контракта с Эр-Риядом может достичь 40 миллиардов долларов.

Компания BAE Systems готова поставить Саудовской Аравии до 70 "Тайфунов", однако, как отмечают источники в британской оборонной промышленности, заказчик, по всей видимости, ограничится закупкой 48 истребителей.

Напомним, что в минувшем году Эр-Рияд подписал контракт с BAE Systems на поставку 72 EF-2000 Turphoon общей стоимостью около 8,7 миллиарда долларов. В перспективе с учетом дополнительных расходов на материально-техническое и сервисное обслуживание сумма сделки может возрасти до 40 миллиардов долларов.

Как отмечает The Sunday Times, по стоимости новый контракт будет сопоставим с предыдущим. При этом активизация длившихся несколько месяцев переговоров о его заключении, по данным издания, связана с решением британской Палаты лордов о признании законным закрытия коррупционного дела о продаже Эр-Рияду боевых самолетов в 80–90-х годах минувшего века. Главную роль на заключительных стадиях переговоров с Саудовской Аравией

о поставке новой партии истребителей компания BAE Systems отводит министерству обороны Великобритании. По информации The Sunday Times, представители британского военного ведомства уже посетили Эр-Рияд с целью обсуждения условий сделки.

Заключение контракта с Саудовской Аравией поможет решить проблемы с оборонным бюджетом самой Великобритании. Дело в том, что в связи с нехваткой финансовых средств британское военное ведомство намерено частично отказаться от предусмотренной ранее закупки 88 истребителей EF-2000 Turphoon в рамках третьего транша. При этом в случае поставки боевых самолетов на экспорт Великобритании удастся избежать крупных штрафных санкций.

EF-2000 Turphoon является многоцелевым самолетом, предназначенным для замены машин трех типов — истребителей, истребителей-бомбардировщиков и самолетов-разведчиков. Всего до 2015 года тремя траншами консорциум Eurofighter планирует поставить заказчикам 710 "Тайфунов", постепенно наращивая их боевые возможности. Самым крупным покупателем истребителей данного типа является Великобритания, заказавшая 232 истребителя.

источник: LENTA.RU
11.08.08

БРИТАНЦЫ ОПРОБУЮТ ЛЕТАЮЩИЕ ТАРЕЛКИ В УСЛОВИЯХ ГОРОДСКОГО БОЯ

Одна из одиннадцати команд — участниц конкурса министерства обороны Великобритании на лучшие изобретения для ведения городского боя представила летающую тарелку, пишет The Times. Тарелка будет опробована в специально построенном для испытаний изобретений городке, в котором разместят условных вражеских снайперов, придорожные мины, оснащенные оружием транспортные средства, повстанцев с гранатометами и мирных жителей.

Диаметр устройства составляет меньше метра. Летающая тарелка оснащена оптическими и инфракрасными камерами и может летать над позициями противника без постороннего управления. Судя по фотографии, тарелка удерживается в воздухе пропел-

лером. Кроме летающих тарелок на конкурсе представят дешевые багги, которые в поисках бомб и вражеских солдат могут передвигаться по пересеченной местности со скоростью до 50 километров в час, а также робота — перекати-поле, способного превращаться в беспилотный летательный аппарат.

Заняться подбором подобных изобретений Великобритании пришлось после иракской кампании. Пока неизвестно, будут ли летающие тарелки и другие устройства в конечном итоге приняты на вооружение.

источник: LENTA.RU
15.08.08

ВВС ИНДИИ ПОЛУЧИЛИ ПЕРВЫЙ ЛИЦЕНЗИОННЫЙ "ЯСТРЕБ"

ВВС Индии получили первый учебно-боевой самолет (УБС) Hawk Mk132, построенный по британской лицензии компанией Hindustan Aeronautics. Об этом сообщает Business Standard.

Контракт на поставку индийским военно-воздушным силам 66 "Ястребов" был подписан в 2004 году. В соответствии с условиями сделки, стоимость которой оценивается в 1,8 миллиарда долларов, 24 самолета должны быть поставлены компанией BAE Systems в готовом виде, а остальные — собраны по лицензии на заводе Hindustan Aeronautics.

На данный момент ВВС Индии получили 14 УБС Hawk британской сборки. При этом один из них уже потерпел серьезную аварию при взлете с авиабазы Бидар 29 апреля текущего года.

Правительство Индии также приняло решение о дополнительной закупке 57 "Ястребов" для ВВС и ВМС, которые получат 40 и 17 самолетов соответственно.

УБС Hawk предназначен для проведения углубленной летной подготовки пилотов перед их обучением эксплуатации реактивных истребителей. В боевом варианте он может оснащаться пушкой калибра 30 миллиметров и нести управляемые ракеты и авиабомбы общей массой до 3000 килограммов на пяти узлах внешней подвески. Максимальная скорость самолета превышает 1000 километров в час.

источник: LENTA.RU
15.08.08

СЕРИЙНЫЙ CITATION CJ4 ВЫПОЛНИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Первый серийный самолет Cessna Citation CJ4 выполнил свой первый полет 19 августа текущего года, говорится в сообщении компании Cessna Aircraft. Первый полет первого серийного самолета Citation CJ4 состоялся всего через три месяца после начала испытаний опытного самолета (5 мая 2008 г.). Полет продолжался 41 минуту.

Первый серийный самолет (Serial 0001) будет использоваться в основном для сертификационных испытаний авионики и систем, второй серийный самолет, постройка которого близится к завершению на заводе Pawnee Advanced Engineering компании Cessna в Вичите, будет использоваться в испытаниях на надежность.

Первый опытный самолет выполнил 59 полетов, проведя в воздухе более 90 часов. Начало сертификационных испытаний, в которых будет участвовать

эта машина и два ее серийных собрата, намечено на конец 2008 г. Сертификат типа планируется получить во второй половине 2009 г. Первые самолеты этого типа начнут поставляться заказчикам с первой половины 2010 г.

Citation CJ4 рассчитан на перевозку 7–8 пассажиров с максимальной скоростью 860 км/ч на высотах до 13 700 м. Силовая установка включает в себя ТРДД Williams International FJ44-4A с электронной системой управления FADEC. Авионика – Rockwell Collins Pro Line 21.

На сегодняшний день в мире эксплуатируется более 5100 самолетов семейства Citation.

*источник: AVIAPORT.RU
22.08.08*

ШВЕЙЦАРИЯ ЗАВЕРШИЛА ИСПЫТАНИЯ ШВЕДСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Швейцария завершила наземные и летные испытания истребителей JAS-39 Gripen шведского производства. Об этом сообщается в пресс-релизе управления закупок швейцарского военного ведомства – Armatisuisse.

Испытания проходили с 28 июля в рамках международного тендера по программе закупки боевых самолетов нового поколения для замены имеющегося парка F-5. Полеты выполнялись пилотами Armatisuisse и ВВС Швейцарии с авиабаз Эммен и Майринген в дневных и ночных условиях с выходом на сверхзвуковые скорости.

Участовавшие в испытаниях два истребителя JAS-39 Gripen совершили 30 вылетов общей продолжительностью 35 часов. В качестве учебных целей были также задействованы самолеты F-5 и F/A-18, которые выполнили около 50 полетов.

Помимо JAS-39 Gripen в швейцарском тендере участвуют истребители Rafale и EF-2000 Typhoon, испытания которых пройдут с 13 октября по 7 ноября

и с 11 ноября по 5 декабря соответственно. Планируется, что победитель тендера будет объявлен в июле 2009 года, а подписание контракта на поставку 20–30 боевых самолетов состоится в 2010 году. Все они должны поступить на вооружение ВВС Швейцарии до конца 2012 года.

JAS-39 Gripen представляет собой легкий многоцелевой истребитель, предназначенный для борьбы с авиацией противника, нанесения ударов по наземным и морским целям, а также ведения разведки. Его максимальная взлетная масса равна 13 тоннам, а скорость превышает 2100 километров в час. Самолет может нести боевую нагрузку массой до 8000 килограммов, в том числе управляемые ракеты и авиабомбы, а также контейнеры с разведывательной аппаратурой.

*источник: LENTA.RU
21.08.08*

ЯПОНИЯ МОЖЕТ ЗАДЕРЖАТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ИСТРЕБИТЕЛЮ F-X ДО 2009 Г.

Япония, вероятно, задержит тендерные требования по проекту истребителя F-X до 2009 г., сообщает Flight International.

Вместо этого министерство обороны Японии ищет ресурсы для ускорения программы модернизации своих истребителей F-15J, отмечает издание.

Тендер на замену истребителей F-4 Сил самообороны Японии был объявлен в 2007 г. Тендерные требования были составлены под новейший американский истребитель F-22 Raptor, но США отказались выставить этот самолет на тендер, ссылаясь на запрет передачи технологий. Япония еще продолжает настаивать на включении F-22 в список претендентов, надеясь на изменение политики после выборов нового президента США, но, по мнению некоторых источников в промышленности, вряд ли сумеет добиться успеха. Вероятно, в следующем году Японии придется

составить новые тендерные требования, исключив F-22. Фаворитом в новом конкурсе мог бы стать истребитель F-35 Joint Strike Fighter, но его поставки начнутся не ранее 2012 г., причем Япония, скорее всего, не станет первоочередным покупателем и сможет получить эти истребители не ранее 2016 г. Если Япония не готова ждать так долго, она может в качестве временной меры приобрести 40 других истребителей. Среди претендентов – Eurofighter Typhoon, Dassault Rafale, новейшие модели F-15 или F/A-18E/F. "Наиболее вероятен выбор истребителей F-15, некоего комбинированного варианта моделей, которые поставляются в Сингапур и Южную Корею", – цитирует Flight International источник в японской авиапромышленности.

*источник: AVIAPORT.RU
12.08.08*

АМЕРИКАНЦЫ ЗАВЕРШИЛИ ЗАВОДСКИЕ ИСПЫТАНИЯ "СУПЕР ГЭЛЕКСИ"

Компания Lockheed Martin завершила заводские летные испытания трех опытных образцов стратегических военно-транспортных самолетов (ВТС) C-5 Galaxy, которые прошли модернизацию по программе RERP (Reliability Enhancement and Re-engining Program) до стандарта C-5M Super Galaxy. Как сообщается в пресс-релизе компании, в настоящее время ведутся работы по подготовке самолетов к передаче в распоряжение ВВС США для оценочных испытаний, намеченных на третий квартал 2009 года.

Проведенная Lockheed Martin комплексная проверка модернизированных "Гэлекси" подтвердила высокую эффективность и надежность новых двигателей, систем управления полетом и другого бортового оборудования, а также конструктивных элементов фюзеляжа. Все пункты программы летных испытаний были выполнены по плану.

Модернизация самолета до стандарта C-5M Super Galaxy осуществлялась в два этапа. На первом в

рамках программы AMP (Avionics Modernization Program) была произведена замена бортового оборудования, в том числе системы навигации, средств связи и автопилота. Затем по программе RERP на "Гэлекси" установили более мощные двигатели и усилили планер. Доработка самолета позволила улучшить его летно-технические характеристики и продлить ресурс эксплуатации. Планируется, что C-5M Super Galaxy будут оставаться в составе ВВС США до 2040 года. Всего модернизацию пройдут 111 самолетов.

ВТС C-5 Galaxy был принят на вооружение в 1969 году. Он предназначен для стратегических грузовых перевозок между театрами военных действий. Максимальная грузоподъемность самолета достигает 120 тонн, взлетный вес — 380 тонн, скорость полета — 920 километров в час.

источник: LENTA.RU
19.08.08

ИЗРАИЛЬ РАЗРАБАТЫВАЕТ ЛОЖНУЮ ЦЕЛЬ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Компания Israel Military Industries (IMI) разрабатывает ложную цель (ЛЦ) I-TALD нового поколения. Как сообщает Flight Global, от базовой версии она будет отличаться увеличенной дальностью действия и возможностью имитировать полет истребителя в сложных условиях воздушной обстановки.

Тактико-технические характеристики модернизированной ложной цели источники издания в компании IMI раскрывать отказались.

ЛЦ I-TALD поставляется ВМС США и другим заказчикам с 1996 года. Она предназначена для дезориентации сил и средств противовоздушной обороны противника. Ложная цель отображается на экранах радиолокационных станций аналогично боевому

самолету и имитирует его маневры, вызывая на себя огонь ПВО. Ее запуск осуществляется с борта истребителя. Дальность действия ЛЦ I-TALD достигает 300 километров, а продолжительность нахождения в воздухе — 35 минут. Ложная цель способна развивать скорость более 900 километров в час и выполнять полет на высоте от 150 до 9150 метров.

Согласно информации Flight Global, недавно компания IMI поставила ВМС США новую партию ЛЦ I-TALD с усовершенствованной авионикой и увеличенной продолжительностью барражирования.

источник: LENTA.RU
19.08.08

FALCON 7X СЕРТИФИЦИРОВАН В БРАЗИЛИИ

Бразильское агентство гражданской авиации недавно сертифицировало новый дальнемагистральный самолет Falcon 7X компании Dassault Falcon. Сертификация бизнес-джета в первую очередь означает, что он отвечает высоким требованиям безопасности бразильских авиационных властей, а также дает право регистрировать воздушные суда этой модели на территории Бразилии. Впервые Falcon 7X был представлен на Парижском авиасалоне в 2001

г. 27 апреля 2007 г. бизнес-джет был одновременно сертифицирован Федеральным авиационным агентством США (FAA) и Европейским агентством по авиационной безопасности (EASA). Первая поставка владельцу, им стал г-н Жильбер Шагори, основатель и владелец Chagoury Group, состоялась 13 июля 2007 г.

источник: сайт JETS.ru
14.08.08

ЗАКОНЧЕНА СБОРКА ПЕРВОГО ЦЕНТРОПЛАНА ИСТРЕБИТЕЛЯ F-35C

На предприятии компании Northrop Grumman в городе Палмсдейл (штат Калифорния) завершена сборка первого центроплана истребителя F-35C — модификации, предназначенной для корабельного базирования. Самолет получит бортовой номер CF-1. Сообщается, что на текущем этапе работа по программе F-35C не выбивается ни из графика, ни из

сметной стоимости, что, вообще говоря, нехарактерно для программы F-35. Начало летных испытаний F-35C запланировано на 2009 год.

источник: сайт CNews
21.08.08

ПРАВИТЕЛЬСТВО НАМЕРЕНО РЕОРГАНИЗОВАТЬ КОНЦЕРН "АВИАЦИЯ УКРАИНЫ"

Правительство Украины планирует разделить концерн "Авиация Украины" на три отдельные структуры, сообщает портал "Дело".

"В нынешнем формате концерн работает неэффективно. За полтора года его существования не налажено серийное производство ни одной новой модели самолета", — приводит издание слова министра промышленной политики Украины Владимира Новицкого.

На базе концерна правительство намерено создать три хозяйствующих субъекта. В первый из них войдут ГП "Авиационный научно-технический комплекс имени Антонова", ГП "Киевский завод "Авиант", ГП "Завод 410 гражданской авиации" и Харьковское государственное авиационное производственное предприятие. Второй хозяйствующий субъект де-факто уже существует. Это разработчики и производители авиадвигателей из Запорожья — "Мотор Сич" и конструкторское бюро "Прогресс" имени академика Ивченко. Третье объединение планируется создать

для технического обслуживания авиапромышленности. Одним из основных предприятий в его составе будет харьковский машиностроительный завод "ФЕД". Планируется, что доли в этих акционерных компаниях будут проданы в частные руки. Интерес к участию в этом бизнесе уже проявляет российская Объединенная авиастроительная корпорация, а также китайская корпорация AVIC II.

ГК "Авиация Украины" был создан согласно постановлению Кабмина от 14 марта 2007 г. и является вертикально интегрированной компанией со 100% -ным госкапиталом. В его состав входят 10 предприятий, в том числе, кроме вышеперечисленных, ГП "Харьковское агрегатное конструкторское бюро", ГП "Харьковский машиностроительный завод "ФЕД", НИИ "Буран", ГП "Новатор" и казенное предприятие "Радиоизмеритель".

источник: AVIAPORT.RU
11.08.08

КОРПОРАТИЗАЦИЯ УКРАИНСКОГО АВИАПРОМА МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ В 2009 Г.

Корпоратизация украинского авиапрома может начаться в 2009 г. Об этом сообщил сегодня министр промполитики Владимир Новицкий, передает корреспондент РБК — Украина. Он уточнил, что такие сроки возможны при условии улучшения экономического состояния предприятий в 2008 г. и возобновления на них серийного производства. С этой целью изменениями в госбюджет-2008 предусмотрено предоставление правительственных гарантий под кредиты на общую сумму 1,07 млрд грн., отметил министр. В то же время в связи с блокированием принятия изменений в госбюджет данный процесс приостановлен, подчеркнул он.

В. Новицкий добавил, что реформа в украинском авиапроме крайне необходима. "Например, в России авиационная промышленность существует в форме открытого акционерного общества, в Китае — также 2

государственные акционерные компании, я уже не говорю про европейские страны", — отметил В. Новицкий. Для дальнейшего развития украинского авиапрома, по словам министра, необходимо привлечение значительных негосударственных инвестиций. Это может быть сделано, считает он, путем продажи пакета акций будущей государственной акционерной компании.

В. Новицкий не исключил, что это может быть иностранный инвестор. "Российская Федерация очень заинтересована в этом проекте, поскольку мы имеем общие технологические особенности производства самолетов. Также большую заинтересованность проявляет Китай", — отметил он.

источник: ИА «РБК — Украина»
08.08.08

ЮАР ПОЛУЧИЛА НОВЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ ИЗ ШВЕЦИИ

Третий и четвертый истребители JAS-39 Gripen из 26 заказанных ВВС ЮАР доставлены в Кейптаун. Об этом сообщается в пресс-релизе подразделения шведской компании Saab — Gripen International.

Поставка боевых самолетов осуществляется в рамках контракта, подписанного в 1999 году. В соответствии с его условиями до 2012 года на вооружение ВВС ЮАР поступят 9 двухместных JAS-39D и 17 одноместных JAS-39C. Стоимость сделки оценивается в 1,8 миллиарда долларов.

Первый Gripen с бортовым номером SA01 официально был принят на вооружение 30 апреля текущего года. Как сообщалось ранее, церемония по данному случаю должна была состояться 7 апреля, однако по просьбе южноафриканской стороны в последний момент ее перенесли на конец месяца. Шведские истребители заменят имеющийся парк самолетов

Cheetah и Mirage F1, которые выработали свой ресурс. Все они поступят на вооружение 2-й эскадрильи ВВС ЮАР, дислоцированной на авиабазе Макхудо в провинции Лимпопо.

JAS-39 Gripen представляет собой легкий многоцелевой истребитель, предназначенный для борьбы с авиацией противника, нанесения ударов по наземным и морским целям, а также ведения разведки. Его максимальная взлетная масса равна 13 тоннам, а скорость превышает 2100 километров в час.

Истребитель может нести боевую нагрузку массой до 8000 килограммов, в том числе управляемые ракеты и авиабомбы, а также контейнеры с разведывательной аппаратурой.

источник: LENTA.RU
19.08.08

ПЕНТАГОН ВНОВЬ ОТЛОЖИЛ ИСПЫТАНИЯ НОВЕЙШЕГО F-35

Пентагон в очередной раз перенес летные испытания новейшего истребителя F-35B Lightning II с укороченным разбегом и вертикальным взлетом (STOVL). На сей раз они отложены до конца первого — начала второго квартала 2009 года, то есть задержка составит без малого три месяца по сравнению с ранее установленным сроком.

По сведениям осведомленных лиц, задержка, одним из последствий которой станет очередное удорожание и без того дорогостоящей программы, вызвана проблемами с двигателем F-35. Тем време-

нем стоимость одного F-35 уже практически удвоилась по сравнению с первоначальными оценками, замечает CNews.ru.

F-35A в настоящее время проходят летные испытания. Первый F-35A совершил в общей сложности 45 полетов. На заводах Lockheed Martin идет сборка еще 19 машин, в том числе первых двух серийных F-35A, которые должны поступить на вооружение ВВС США в 2010 году.

*источник: газета «Известия»
14.08.08*

ПЕНТАГОН ЗАКАЗАЛ МИНИ-БЕСПИЛОТНИК НОВОГО ТИПА

Компания AeroVironment заключила контракт с Управлением перспективного планирования оборонных научно-исследовательских работ США (DARPA) на разработку малоразмерного беспилотного летательного аппарата (БПЛА) принципиально нового типа. Об этом сообщается в пресс-релизе компании.

Главными требованиями к перспективному аппарату являются малозаметность, длительность функционирования и способность выполнять посадку на крышах зданий для последующего ведения разведки. Концепция получила обозначение SP2S (Stealthy, Persistent, Perch and Stare). Новый беспилотник будет

создан на основе БПЛА Wasp, который имеет размах крыльев 72 сантиметра, весит 430 граммов и оснащается электромотором. После выполнения разведывательных задач аппарат сможет продолжить полет и вернуться на базу.

Ранее компания AeroVironment поставляла малоразмерные беспилотники Wasp, Raven и Puma вооруженным силам США, Италии, Дании, Испании и Нидерландов. К настоящему времени выпущено несколько тысяч аппаратов данного типа.

*источник: LENTA.RU
22.08.08*

ЮЖНАЯ КОРЕЯ РЕШИЛА СОЗДАТЬ СОБСТВЕННЫЙ УДАРНЫЙ ВЕРТОЛЕТ

Администрация программ оборонных закупок (DAPA) Южной Кореи приняла решение о разработке и последующей закупке 270 вертолетов огневого подкрепления (ВОП) нового поколения КАН (Korea Attack Helicopter). Как сообщает The Korea Times, на вооружение армейской авиации техника поступит в период с 2013 по 2018 год.

Решение DAPA означает отказ от закупки ударных вертолетов иностранного производства как альтернативного варианта обновления имеющегося парка. Вместе с тем к реализации программы КАН, стоимость которой оценивается в сумму от 5 до 10 миллиардов долларов, будет привлечена одна из зарубежных компаний. Интерес к сотрудничеству с Южной Кореей проявляют компании Boeing, Sikorsky, AgustaWestland и Denel Aerospace, а также консорциум Eurocopter. Последний, по данным источников The Korea Times, является главным претендентом на участие в программе КАН, поскольку разработанный им ВОП Tiger в наибольшей степени соответствует требованиям южнокорейской армейской авиации.

В качестве базовой модели для создания южнокорейского вертолета также рассматриваются вертолеты A-129 Mangusta компании AgustaWestland и AH-2 Rooivalk компании Denel. Планируется, что ВОП КАН будет оснащен двумя двигателями и сможет выполнять полет продолжительностью не менее двух часов. Максимальная скорость вертолета превысит 240 километров в час. Бортовое оборудование ВОП КАН обеспечит возможность его применения в темное время суток и в условиях плохой видимости. Вертолет

также будет оснащен средствами радиоэлектронной борьбы и системами предупреждения о радиолокационном и лазерном облучении и ракетном нападении. В комплект вооружения войдут не менее 8 противотанковых управляемых ракет, 2 управляемых ракет класса "воздух — воздух", 38 неуправляемых ракет класса "воздух — земля" калибра 70 миллиметров, а также автоматическая пушка калибра 20 миллиметров. Новые ударные вертолеты заменят имеющийся парк AH-1S Cobra и MD-500 Defender.

Помимо разработки и последующей закупки 270 ВОП КАН Южная Корея намерена заказать 36 вертолетов AH-64 Apache из состава армейской авиации США. Стоимость сделки оценивается в 864 миллиона долларов, или 24 миллиона долларов за единицу. Планируемые к закупке "Апачи" ранних версий затем будут модернизированы до стандарта Block III.

Напомним также, что с 2012 года на вооружение южнокорейской армейской авиации поступят 245 военно-транспортных вертолетов KUH (Korea Utility Helicopter), которые разрабатываются совместно с концерном Eurocopter. Стоимость заказа оценивается в 4,1 миллиарда долларов.

Еще одной крупной программой министерства обороны Южной Кореи является планируемая закупка примерно за 900 миллионов долларов 32 палубных вертолетов Ka-32 российского производства, которыми будут оснащены десантные корабли проекта Dokdo.

*источник: LENTA.RU
01.08.08*

МИНОБОРОНЫ: ИЗРАИЛЬ МОЖЕТ САМ СТРОИТЬ САМОЛЕТЫ-ДОЗАПРАВЩИКИ

Оборонный источник заявил, что Израиль способен сам создавать самолеты для дозаправки в воздухе, переделывая их из пассажирских самолетов, сообщает газета "Едиот Ахронот".

"У нас уже есть опыт подобных переделок. Концерн "Авиационная промышленность" (ТАА) поставлял подобные самолеты нескольким странам", — заявил источник, отметив, что сейчас концерн ведет работу над созданием самолета, способного запрашивать в воздухе сразу несколько боевых самолетов, включая БПЛА.

ВВС ЦАХАЛа отчаянно нуждаются в новых самолетах-дозаправщиках, поскольку самолеты Boeing-

707, которые находятся сейчас на вооружении, уже давно устарели.

Напомним, что вчера Jerusalem Post сообщил, что власти США отказались продать Израилю несколько новых самолетов-дозаправщиков Boeing 767, запрошенных министром обороны Эхудом Бараком в ходе недавнего визита в Вашингтон.

В Белом доме опасаются, что самолеты, предназначенные для дозаправки в воздухе, будут использованы Израилем для атаки на иранские ядерные объекты.

*источник: сайт NEWSru Israel
21.08.08*

ГЕРМАНИЯ И ИТАЛИЯ ЗАКАЗАЛИ АМЕРИКАНСКИЕ БОЕВЫЕ БЕСПИЛОТНИКИ

Правительства Германии и Италии запросили Вашингтон о возможности поставки боевых беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) MQ-9 Reaper в количестве 5 и 4 единиц соответственно. Уведомления об этом были направлены в Конгресс США управлением военного сотрудничества (DSCA) Пентагона.

Немецким заказом помимо беспилотников предусматривается поставка 4 мобильных наземных станций управления, другого сопутствующего оборудования и запасных частей, а также оказание сервисных услуг в течение одного года. Стоимость планируемого к подписанию контракта оценивается в 205 миллионов долларов.

В отличие от бундесвера вооруженные силы Италии, хотя и получают на беспилотник и станцию управления меньше, заплатят 330 миллионов долларов, поскольку намерены продлить срок сервисного обслуживания закупаемой техники до 5 лет.

В случае согласия Конгресса США на подписание контрактов главным подрядчиком по ним станет ком-

пания General Atomics. О возможных сроках поставки беспилотников не сообщается.

БПЛА MQ-9 Reaper представляет собой разведывательно-ударную систему, стандартный комплект вооружения которой включает в себя четыре управляемые ракеты AGM-114 Hellfire и две авиабомбы GBU-12 Paveway II с лазерным наведением. Аппарат оснащен турбовинтовым двигателем, позволяющим развивать скорость более 480 километров в час. Максимальная продолжительность полета достигает 24 часов.

Беспилотники данного типа поступили на вооружение ВВС США в марте минувшего года. В Афганистане и Ираке они применяются с октября 2007 и июля 2008 года соответственно. Помимо ВВС США аппараты MQ-9 Reaper состоят на вооружении Великобритании, которая также развернула их в Афганистане.

*источник: LENTA.RU
06.08.08*

ПЕНТАГОН ВЫДЕЛИЛ МИЛЛИАРД НА ИСТРЕБИТЕЛИ С УКОРОЧЕННЫМ ВЗЛЕТОМ

Министерство обороны США открыло финансирование строительства первых шести истребителей с укороченным взлетом и вертикальной посадкой F-35B. Как сообщается в пресс-релизе компании-производителя Lockheed Martin, средства в объеме 1 млрд долларов выделены Пентагоном в рамках второго контракта на мелкосерийное производство боевых самолетов пятого поколения (LRIP 2 — Low Rate Initial Production).

Первый контракт (LRIP 1) на строительство двух истребителей в версии F-35A с обычным взлетом и посадкой был заключен в июле 2007 года. Тогда же компания Lockheed Martin получила средства в объеме 158 млн долларов на закупку материалов для второй партии самолетов в количестве 6 F-35A и 6 F-35B.

Контракт LRIP 2 был заключен в мае 2008 года. Его общая стоимость составила 2,2 млрд долларов, из которых 933 миллиона было выделено на 6 F-35A. Финансирование работ по 6 F-35B было увязано с началом летных испытаний прототипа BF-1 в июне и завершением оценки силовой установки в июле.

Успешное выполнение поставленных условий позволило Lockheed Martin получить оставшиеся средства за исключением дополнительных 110 миллионов, выделение которых ожидается в четвертом квартале текущего года.

В мае 2008 года Пентагон также предоставил 197 млн долларов на закупку материалов для третьей мелкосерийной партии (LRIP 3) в количестве 19 истребителей.

Всего для ВВС, ВМС и Корпуса морской пехоты США планируется заказать более 2440 самолетов F-35 с обычным и укороченным взлетом. Великобритания намерена закупить 150 F-35B. Италия, Израиль, Нидерланды, Турция, Канада, Австралия, Дания и Норвегия, как ожидается, закажут еще около 700 истребителей. По оценкам экспертов, с учетом возможных поставок другим заказчикам общий объем производства F-35 может превысить 4500 единиц.

Первые два истребителя будут переданы ВВС США в 2010 году.

*источник: LENTA.RU
01.08.08*

ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НУЖНЫ НОВЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ

Ведущий мировой провайдер вертолетных услуг Bristow Group Inc. объявил о соглашении на приобретение 14 новых вертолетов на общую сумму \$ 185 млн. Bristow закупает у компании Sikorsky три S-92 и шесть S-76C++ и у Eurocopter два EC225 и три EC135. Кроме того, есть еще и опционы на закупку дополнительно восьми S-92 и одного EC135. Многолетние опционы являются частью стратегии роста мирового оператора.

Приобретаемые вертолеты разделяются на три класса. Первый: S-92 и EC225 — с большой дальностью полета, способные обслуживать нефтегазовые месторождения на значительном удалении в сложных природно-климатических условиях. Второй: S-76C++ — среднего класса, является универсальным с точки зрения дальности, вместимости пассажиров и рынков, на которых он может работать. Третий: EC135 — легкий двухдвигательный вертолет, идеально подходит для небольших расстояний.

Что касается поставок заказанных вертолетов, Bristow ожидает поставку S-92 в конце 2009 года, они будут эксплуатироваться по всему миру. S-76C++ будут поставлены в течение 2009 года, поставки

завершатся в 2010 году. Вертолеты будут базироваться как внутри страны, так и за рубежом. Поставка EC225 запланирована на конец 2009 года. Один из них будет эксплуатироваться в США, а другой — по всему миру. Поставка EC135 будет до середины 2009 года, базироваться они будут в Западном Гемпшире.

Последние приобретения лидера демонстрируют желание усиления позиций на рынке вертолетных услуг (эксперты прогнозируют продолжение роста спроса на мировом рынке и рынке США) и разделения рисков (приобретая вертолеты у двух ведущих вертолетостроителей, оператор не хочет зависеть от одного из них). Повышение конкурентоспособности достигается за счет активного включения в работу новых вертолетных технологий. То, в чем еще недавно сомневались, сегодня приносит прибыль. Ведущие операторы быстро это раскусили и внедряют новые вертолеты сразу и везде, в том числе в самых суровых условиях эксплуатации.

источник: AVIAPORT.RU
04.08.08

ПЕНТАГОН СФОРМУЛИРОВАЛ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К САМОЛЕТАМ-ЗАПРАВЩИКАМ

Министерство обороны США направило компаниям Northrop Grumman и Boeing уточненные требования по программе закупки самолетов-заправщиков следующего поколения KC-X. Как сообщает Flight Global, на изучение условий проведения повторного тендера и консультации с представителями Пентагона компаниям-претендентам отводится семь дней.

В соответствии с новыми требованиями главными критериями для оценки самолетов-заправщиков станут их вместительность и стоимость закупки. Эксплуатационные расходы в течение 40 лет вместо первоначально предусмотренных 25 лет будут учитываться в меньшей степени.

Внесенные изменения можно считать более благоприятными для компании Northrop Grumman и ее партнера — концерна EADS, которые предлагают ВВС США более вместительный самолет-заправщик KC-45 на базе авиалайнера Airbus 330.

Boeing с экономичным KC-767 выигрывает в стоимости, особенно в долгосрочной перспективе, однако данный критерий в значительной степени утрачивает

свое значение в связи с раздельным рассмотрением расходов на закупку и эксплуатацию самолетов.

Как полагают эксперты, ответом американского авиагиганта на изменения в тендерных условиях может стать создание топливозаправщика на базе более вместительного авиалайнера Boeing 777.

Официальное утверждение условий проведения повторного тендера по программе KC-X, стоимость которой оценивается в 35 миллиардов долларов, намечено на середину августа. На подготовку технических и коммерческих предложений компаниям-претендентам отводится два месяца.

Напомним, что первоначально ВВС США выбрали в качестве самолета-заправщика следующего поколения KC-45 консорциума Northrop Grumman — EADS. Однако компания Boeing добилась отмены итогов тендера в связи с многочисленными нарушениями при его проведении.

источник: LENTA.RU
07.08.08

КИТАЙСКАЯ КОМПАНИЯ МОЖЕТ КУПИТЬ PZL SWIDNIK

Компания из Китая может выступить претендентом на приобретение польского производителя вертолетов PZL Swidnik, говорится в сообщении польской газеты "Речь Посполитая".

Возглавляет список претендентов на приобретение акций приватизируемой компании итальянская AgustaWestland. Государственный владелец Swidnik — Агентство развития промышленности, — не желая открывать весь список претендентов, в то же время заявил, что два азиатских претендента проявили заин-

тересованность в приобретении польского вертолетостроителя. По данным газеты, это Китай и Корея.

Никого не удивит, если китайцы переиграют итальянцев. Что касается авиационной техники, КНР "за цену не постоит". Китай, который до сих пор не владел ни одним вертолетным заводом, предпринимает попытки освободиться от российских поставок, резюмирует издание.

источник: AVIAPORT.RU
05.08.08

EMBRAER ДО 2015 Г. ИНВЕСТИРУЕТ В ПРОИЗВОДСТВО \$ 1,15 МЛРД

Авиастроительная компания La Empresa Brasileira de Aeronautica (Embraer, Бразилия) приняла решение инвестировать в производство не менее \$ 1,15 млрд с тем, чтобы к 2015 г. стать ведущим игроком на рынке деловой авиации, сообщил журналистам президент компании Луис Карлос Аффонсо (Luiz Carlos Affonso).

По его словам, компания намерена выполнить свои обещания в отношении выпуска полной линейки бизнес-самолетов.

С начала текущего года ведется разработка новых бизнес-джетов Legacy 450 и Legacy 500, на которую в 2008–2013 гг. будет выделено \$ 750 млн. Число утвержденных поставщиков оборудования достигло 20

компаний. В ближайшее время Embraer предполагает подписать еще несколько контрактов с потенциальными партнерами в программе разработки этих авиалайнеров.

Embraer в настоящее время является шестым производителем самолетов деловой авиации в мире. Портфель заказов составляет 835 самолетов бизнес-класса (Lineage 1000, Legacy 600, Phenom 300 и Phenom 100) стоимостью около \$ 6 млрд.

источник: AVIAPORT.RU
05.08.08

НА КИТАЙСКИЙ РЫНОК НАЧАЛИ ПОСТУПАТЬ ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ "СИНЬЧЖОУ"

Сианьская корпорация самолетостроения передала авиакомпании "Аокай" первый отечественный региональный самолет "Синьчжоу". Это "первая ласточка", которая знаменует собой конец монополии зарубежных воздушных судов на китайском внутреннем рынке, сообщает "Жэньминь жибао" со ссылкой на Синьхуа. На настоящий момент Сианьская корпорация самолетостроения уже подписала соглашения и протоколы о производстве и продаже 136 самолё-

тов этого типа с Зимбабве, Республикой Конго, Замбией, Лаосом, Индонезией и Боливией, однако в силу ряда причин самолеты "Синьчжоу" на протяжении длительного времени на внутренний рынок не поступали.

источник: сайт K2Kapital
03.08.08

ИЗРАИЛЬ ЗАПРОСИЛ В США ДЕВЯТЬ HERCULES

Правительство Израиля запросило Пентагон о возможности поставки 9 военно-транспортных самолетов C-130J-30 Super Hercules и сопутствующего оборудования. Как сообщается в пресс-релизе управления военного сотрудничества (DSCA), потенциальная стоимость контракта оценивается в 1,9 миллиарда долларов.

В случае утверждения сделки Конгрессом США помимо поставки Hercules и запасных частей к ним Израилю будет оказано содействие в обучении персонала. Требованиями израильской стороны также

предусматривается установка на самолетах дополнительных топливных баков на внешней подвеске.

Главным подрядчиком по планируемому к подписанию контракту станет компания Lockheed Martin.

Напомним, что ранее сообщалось о намерении Израиля закупить от 3 до 5 самолетов C-130J в целях частичной замены имеющегося парка C-130 ранних версий. Начало поставок новых Hercules было намечено на 2012–2013 годы.

источник: LENTA.RU
03.08.08

АВСТРАЛИЯ ЗАКАЗАЛА ИЗРАИЛЬСКИЕ БЕСПИЛОТНИКИ

Министерство обороны Австралии подписало контракт с израильской компанией Elbit Systems на поставку дополнительного количества беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) Skylark I. Об этом сообщается в пресс-релизе производителя.

Стоимость поставки, согласно информации Elbit Systems, составит несколько миллионов долларов. Данные о количестве заказанных беспилотников не приводятся. Контракт на поставку БПЛА Skylark I для австралийской армии стал третьим по счету. Первая партия беспилотников данного типа была закуплена в 2005 году. Полученные аппараты успешно применялись австралийской армией в Афганистане и Ираке.

В состав тактической системы воздушной разведки Skylark I входят три беспилотника и одна наземная станция управления. Изготовленные из пластика малоразмерные аппараты оснащены винтом, мало-

шумным электромотором и аккумуляторными батареями. Они способны выполнять автономный полет в течение 90 минут на удалении до 10–15 километров от оператора, передавая данные с оптических и инфракрасных камер в масштабе реального времени по защищенным и помехоустойчивым каналам цифровой связи.

БПЛА Skylark I запускается вручную и после выполнения задания совершает посадку на специальную надувную камеру, которая обеспечивает сохранность чувствительного оборудования от повреждений при столкновении с землей.

Аппараты данного типа состоят на вооружении Израиля, Канады и Франции.

источник: LENTA.RU
04.08.08

ОБЗОР ПРЕССЫ

Кто на новенького?	47
"Антонов" и ИФК строят бизнес-джет	54
Россия модернизирует перуанские самолеты МиГ-29	56
S7 выбрала другие самолеты	57
Кадровый голодомор	58
Большой блеф, или Моторостроение в РФ	59
"Ростехнологии" сдают акции на хранение	60
Титан укрепили никелем	61
"Атлант-Союз" уступил грузовики "Аэрофлоту"	62
Сергей Чемезов выступил за снижение НДС	63
Объединенная боевая корпорация	64
Плюсы и минусы отечественного авиапрома	65
Политика разумной экономии	66
МиГ по-перуански	68
ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" и ОАО "Авиаагрегат" подписывают соглашение о сотрудничестве	69
Туполев — эпоха в истории авиации и страны	70
Полет от солнца	74
"Оборонпром" обогатился убыточным заводом	75
Ставка на партнерские программы	76
Своя ниша	78
Самолетостроение идет на аутсорсинг	81
Федоров вернулся на "МиГ"	82
"Аэрофлот" рекомендует	82
РСПП поддержал Сергея Чемезова	83
Налоговый вычет от Чемезова	84

ОБЗОР ПРЕССЫ

за август 2008 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

КТО НА НОВЕНЬКОГО?

Процесс создания интегрированных холдингов в российской промышленности как "необходимое условие становления экономики на инновационный путь развития" активно обсуждают сегодня уже не только в "верхних эшелонах" власти.

Действительно, план по созданию 50–60 диверсифицированных интегрированных промышленных структур с последующим их укрупнением к концу 2015 года до 35–40, обнародованный еще в 2007 г., последовательно претворяется в жизнь. И в него, как говорится, *volens-nolens* вовлечены уже практически все предприятия отечественной "оборонки". Цель интеграции обозначена ясно. Это один из механизмов выстраивания вертикали управления и обеспечения в новых условиях влияния государства на функционирование ОПК, консолидации активов предприятий, рационализации финансовых потоков, наращивания конкурентных преимуществ.

"ОТ ВИНТА!"

Старт был положен одним из первых и, пожалуй, самым рейтинговым объединительным проектом — созданием в соответствии с указом Президента РФ от 20 февраля 2006 г. ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). Его регистрация как юридического лица состоялась 20 ноября 2006 г. Сейчас в ОАК входят следующие юридические лица: ОАО "Компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина", ОАО "Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", ОАО "Финансовая лизинговая компания" и ОАО "ТАВИА". Уставный капитал корпорации составляет 104,97 млрд рублей.

В собственности государства находится 90,9 % акций.

С судостроением получилось сложнее. От указа Президента РФ 22 марта 2007 г., согласно которому правительству были поставлены задачи в течение 4 месяцев учредить корпорацию, а до марта 2009 г. — вертикально интегрированную структуру, до реального представления широкой общественности соответствующей концепции ее развития прошло немало времени. Официальная регистрация ОСК состоялась лишь осенью минувшего года. Долго не было информации и о руководящем составе судостроительного холдинга. Очевидно, шел жесткий отбор на должности гендиректора и председателя совета директоров, которыми в итоге стали директор ФГУП "Северное ПКБ" Юрий Яров и экс-вице-премьер Правительства РФ Сергей Нарышкин.

По итогам совещания, посвященного проблемам судостроения, 13 мая 2008 г. последнего на этом посту сменил Игорь Сечин, в ближайших планах которого официально называют максимально возможное привлечение в отрасль инвестиций "от бизнеса". В состав Объединенной судостроительной корпорации вошел ряд проектно-конструкторских организаций, непосредственно подчиненных головной компании, и три субхолдинга, формируемые по территориально-географическому принципу. Отечественное судостроение, как известно, почти на 85 % является военным. Суммарный портфель заказов предприятий, которые в результате войдут в корпорацию по кораблестроению, даже по предварительным оценкам экспертов, достигает \$ 12 млрд. Ряд интегрированных структур был создан в ракетно-космической, радиоэлектронной и атомной промышленности, микроиндустрии и других отраслях. Объединительный процесс постепенно набирает обороты, и в соответствии с федеральным законом № 270, подписанным Президентом России 24 ноября 2007 г., одобренным Правительством и принятым Госдумой, образован мощный, по меркам отечественной промышленности, можно сказать, "холдинг-монстр" — государственная корпорация "Ростехнологии". Целью деятельности "Ростехно-

логий" определено "содействие разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции путем обеспечения поддержки на внутреннем и внешнем рынках российских организаций — разработчиков и производителей высокотехнологичной промышленной продукции, привлечения инвестиций в организации различных отраслей промышленности, включая оборонно-промышленный комплекс". Иными словами, эта интегрированная структура, по существу, может заниматься проектами в любых отраслях промышленности. Было бы желание, возможности имеются.

Во-первых, с точки зрения грамотного выбора менеджмента ставка сделана далеко не на "темную лошадку". Руководителем ГК "Ростехнологии" назначен Сергей Чemezov — экс-глава ФГУП "Рособоронэкспорт", в успешности деятельности которого на ниве ВТС сомневаться не приходится. Портфель заказов компании уже в 2007 г. измерялся около \$ 20 млрд. И дело вовсе не в том, что весной этого года в правительстве около двух месяцев продолжались дискуссии, как правильно и наиболее эффективно выстроить структуру "Ростехнологий" и разработать план формирования имущественного взноса РФ в ее капитал. Ведь истина-то рождается в споре... В итоге детального рассмотрения нескольких вариантов, предложенных руководителями военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ и новой госкорпорации, был обретен некий статус-кво и, наконец, одобрен подход, предполагающий прямую передачу в собственность "Ростехнологий" принадлежащих государству акций ряда промышленных предприятий, в том числе стратегических.

Первоначально список насчитывал более 500 вышеозначенных "объектов". 10 июля 2008 г. по подписанию Президентом РФ указа об имущественном вкладе государства в госкорпорацию он сократился до 400. Большинство из них — по-прежнему представители "оборонки". А также НИИ, НИЦ и предприятия машиностроения, авиации, металлургии, химии, других отраслей промышленности двойного назначения. На первый взгляд — своеобразное ассорти, набор из всего того, что не было включено ранее в интеграционную программу ОПК. Придать такому "сборнику" вид стройных рядов, видимо, будет непросто. Недаром председателем наблюдательного совета ГК "Ростехнологии" назначен министр обороны Анатолий Сердюков. Он, говорят, талант по части наведения порядка абсолютно в любых отраслях.

По плану из состава предприятий, перечисленных в указе, в итоге образуют 30 холдингов, в каждом из которых государство получит "золотую акцию" как право вето при голосованиях акционеров. В ГК "Ростехнологии" из доверенных им госактивов готовы самостоятельно сформировать интегрированные структуры. Что интересно, по словам С. Чemezova, дочерние структуры будут иметь право на присутствие капиталов частных акционеров. Согласно данным Росимущества, силами госкорпорации до конца 2008 г. предполагается создать 14 новых холдингов по отраслевым критериям. В ОАО "Тульское вооружение", например, войдет 9 предприятий, в ОАО "Ижевское оружие и патроны" — 7. В ОАО НПК "Оптические системы и технологии" — 22, в ОАО НПК "Артиллерийский выстрел" — 18. Кроме того, "Рособоронэкспорт" приступил к формированию еще двух интегрированных структур — электроники и композиционных материалов, используе-

мых в производстве вооружений. Во-вторых, с ГК "Ростехнологии" самым тесным образом связан и "Оборонпром" — компания, управляющая почти всей отечественной вертолетостроительной отраслью. Надо отметить, спектр ее деятельности в последнее время значительно расширен. Туда же, как известно, входят субхолдинг "Оборонительные системы" по производству средств ПВО и сложных радиоэлектронных комплексов, лизинговая компания "Оборонпромлизинг", "последний из могикан" отечественного автопрома — "АвтоВАЗ" и корпорация "ВСМПО-Ависма" — крупнейший производитель титана в стране. Иными словами, перспективы новой госкорпорации обширны. Тем более что в соответствии с указом Президента России № 497 от 16 апреля 2008 г. "Оборонпром" теперь выступает и в роли интеграционного центра в области двигателестроения, в том числе газотурбинного, принято решение о включении в его состав ведущих отечественных предприятий этой отрасли.

"Консолидация активов крупнейших предприятий газотурбостроения, — отмечает гендиректор "Оборонпрома" Андрей Реус, — позволит укрепить финансовую устойчивость отрасли, повысить ее инвестиционную привлекательность. Будет способствовать успешной реализации структурных преобразований в наукоемких отраслях российской экономики". Почин положен задолго до выхода указа президента, когда "Оборонпром" де-факто стал управляющей компанией самарского моторостроительного "куста" — основного поставщика двигателей семейства НК, в том числе для дальней стратегической авиации. ОПК "Оборонпром" владела 21 % акций ОАО "Самарский научно-технический комплекс им. Н. Д. Кузнецова" (СНТК им. Кузнецова), участвовала в управлении ОАО "Моторостроитель" и ОАО "Самарское конструкторское бюро машиностроения". Очередным этапом стало приобретение ей Пермского моторостроительного комплекса (ПМК). В марте 2008 г. ОПК "Оборонпром" завершила сделку со структурами АФК "Система" по покупке 100 % ЗАО "Салес", владевшего 71,63 % акций ОАО "Пермский моторный завод", а также контрольными пакетами других предприятий, входящих в ПМК.

"АПРЕЛЬСКИЕ ТЕЗИСЫ"

Апрельским указом Президента РФ предусмотрено формирование корпорацией "Оборонпром" 100%-ной дочерней компании ОАО "Управляющая компания "Объединенная двигателестроительная корпорация" (ОАО "УК "ОДК") с последующей оплатой ее уставного капитала акциями предприятий, вносимыми в УК "ОПК "Оборонпром".

Государство вносит в уставный капитал "Оборонпрома" 37 % акций ОАО "НПО "Сатурн", 14,25 % ОАО "Пермские моторы", 14,95 % ОАО "Пермское агрегатное объединение "Инкар", 45,03 % ОАО "Авиадвигатель", 60 % ОАО "СТАР", 38 % ОАО "Моторостроитель" (Пермь), 38 % НПО "Поволжский авиационный технологический институт" (Самара), 60 % ОАО "СНТК им. Кузнецова", 50 % "Самарское конструкторское бюро машиностроения", 25,66 % "Металлист-Самара". ФГУП "Научно-производственное предприятие "Мотор" (Уфа) при этом должно быть преобразовано в ОАО с последующей передачей 100 % его акций в УК корпорации "Оборонпром". Интересно, что предусмотрено увеличение доли ОАО "УК "ОДК" в уставных капиталах

данных предприятий до размера не менее 50 % плюс одна акция, то есть до контрольного пакета. Правительству РФ в срок 15 месяцев предписано осуществить мероприятия по реализации положений указа, а также обеспечить сохранение доли РФ в УК "Оборонпрома" не менее 51 %.

Одно из первых решений об интеграции разработчиков и производителей газотурбинных двигателей было принято еще в августе 2007 г. по результатам совещания в Санкт-Петербурге, посвященного вопросам развития отечественного авиадвигателестроения. Сделать это предполагалось путем создания нескольких холдингов на основе госпакетов акций с дальнейшим их укрупнением.

Первая интегрированная структура (ИС) — "Двигатели-НК" — теперь находится под контролем "Оборонпрома". В состав второй ИС должны были войти предприятия пермского моторостроительного "куста" с участием НПО "Сатурн". Третьим участником кооперации планировалось ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (ОАО "УМПО"), известное серийным выпуском моторов для истребительной авиации. По официальной информации, центром интеграции второй структуры также определен "Оборонпром" с учетом "необходимости консолидации негосударственных пакетов акций как предприятий ПМК, так и НПО "Сатурн" и УМПО".

Предыстория вливания в "Оборонпром" самарских моторостроителей, по словам того же официального лица, весьма печальна. "Выяснилось катастрофическое положение дел на предприятиях самарского "куста" в финансовом и производственном плане. СНТК им. Кузнецова, который должен был стать центром холдинга "Двигатели НК", был в предбанкротном состоянии: часть его имущества арестована по требованию кредиторов, отключены газ и электричество, сотрудники не получали зарплату в течение 9 месяцев... Ситуация на другом самарском заводе — ОАО "Моторостроитель" — не была столь драматичной. Однако стремительно растущая кредиторская задолженность, постоянный срыв исполнения заказов для основных клиентов (ОАО "Газпром" и "Роскосмос") также ставили вопрос о возможностях самостоятельного и, главное, успешного существования этого холдинга", — сообщил источник. Поэтому "в процессе разработки системных проектов интегрированных структур Правительством РФ был сделан вывод о неспособности самостоятельного существования холдинга "Двигатели НК" и необходимости формирования единой интегрированной двигателестроительной структуры корпорации "Оборонпром" с участием группы предприятий пермской и самарской кооперации, "Сатурна" и УМПО. Это предложение было поддержано президентом".

Таким образом, первую часть "генерального" интеграционного плана можно считать практически завершенной. Правда, по мнению экспертов, в процессе попыток акционирования негосударственных пакетов акций некоторых моторостроительных предприятий "Оборонпром" всерьез столкнулся с сопротивлением частных акционеров. Среди основных "оппозиционеров" называют "Сатурн" и УМПО, которые, судя по предварительным взаимным договоренностям, намерены продолжить самостоятельную игру на рынке. Если УМПО традиционно считается серийным производителем моторов для боевой авиации, то с "Сатур-

ном" ситуация иная. Во-первых, по итогам конкурса Минобороны России ведущими разработчиками двигателя пятого поколения для ПАК ФА определены два предприятия: "Салют" и "Сатурн". По крайней мере, до представления в сентябре 2008 г. первой модели-демонстратора. Последнее занимается этим проектом, в том числе, в кооперации с УМПО. Во-вторых, деятельность "Сатурна" тесно увязана с интересами французской фирмы Snecma, на паритетных началах работающей с ним над новым двигателем SaM146. И в данном случае могут быть затронуты не только экономические, но и политические интересы. Тем не менее, с американской компанией Pratt & Whitney (P&W) — акционером двух действующих предприятий ПМК — "Оборонпрому" договориться удалось. Сегодня, по словам Андрея Реуса, для работы "с такой крупной, известной и высокоразвитой в технологическом и организационном плане компанией, как P&W", у корпорации "нет сдерживающих факторов". Ведь приоритетными направлениями деятельности УК "Объединенная двигателестроительная корпорация" определены "организация работ по созданию и серийному производству современных авиационных и ракетных двигателей, их модернизации и обеспечению эксплуатации, реализация комплексных программ развития предприятий газотурбинного двигателестроения, привлечение и концентрация интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов для внедрения новых технологий и международных стандартов на предприятиях отрасли". По поводу перспектив развития, равно как и решения задач нового двигателестроительного холдинга, глава "Оборонпрома" настроен весьма оптимистично. "В перспективе должна быть создана единая двигателестроительная корпорация. Одна, может быть, две. И мы себя видим в этом качестве. А какой это будет период времени — посмотрим", — прокомментировал он. "Сейчас мы переходим на "длинные" контракты, — отметил Андрей Реус, — появляется ясность и понимание того, какая продукция, какие объемы востребованы в авиации, вертолетостроении, энергетике. Это позволяет вкладывать деньги, делать инвестиции, привлекать заемные средства... Есть некая идеология, которой мы придерживаемся, есть вопросы, связанные с необходимостью интеграции отрасли как таковой. Ее укрупнения, развития кооперационных связей, четкого понимания модельного ряда и тех ресурсов, которые можно задействовать на решение тех или иных вопросов. Отрасль требует интеграции и будет интегрирована в соответствии с теми решениями, которые были обозначены руководством". В числе основных задач реализации такого подхода им названы повышение эффективности производства и создание новой технологической базы: "...Сейчас кардинально поменялась ситуация в промышленности... Еще два года назад тематика загрузки предприятий была одной из ключевых. Сейчас такой проблемы нет. Сейчас проблема в обеспечении потребностей отраслей, на которые работает двигателестроение. Авиации, вертолетостроения, космической отрасли, энергетики. Мы свою работу как раз видим в том, чтобы заниматься постепенной интеграцией отрасли, дабы она могла конкурировать с крупными, в том числе и западными, производителями. Взаимодействовать с партнерами, с которыми у нас все теснее и теснее проявляются связи и без которых нам достаточно сложно решать некоторые задачи".

ПРЕДЫСТОРИЯ

Двигателестроение (читай: машиностроение) собирались объединить давно. Первые вести об этом появились в СМИ пару лет назад, в связи с началом создания ОАК. До последнего времени не было и четкого понимания, под чьим "крылом" в итоге соберутся отечественные моторостроители. Пока суд да дело, они искали собственные пути сотрудничества и объединения усилий в условиях конкурентной борьбы с ведущими мировыми производителями. В результате вокруг наиболее успешных предприятий сформировались своеобразные производственные "кусты", выросшие постепенно во вполне жизнеспособные интегрированные производственные структуры. И по существу, указ Президента РФ от 11 августа 2007 г. документально закрепил уже сложившиеся внутри отрасли производственные и организационные связи.

"Салют", например, уже представлял собой серьезную объединенную "силу" предприятий машиностроения. И на момент подписания указа Президента РФ об образовании на его базе ФГУП "Научно-производственный центр газотурбостроения "Салют" в состав производственной кооперации, помимо головного, входило 11 предприятий: ВМЗ "Салют" (Воскресенск Московской обл.), НТЦ МКБ "Гранит", "НИИД" (Москва), МКБ "Горизонт" (Дзержинский Московской обл.), завод "Прибор" (Бендеры), ОМО им. П. И. Баранова (Омск), ОАО "НПП "ТЕМП" им. Ф. Короткова" (Москва), ОАО "КБ "Электроприбор" (Саратов), ОАО "ГМЗ "Агат" (Гаврилов-Ям Ярославской обл.), ОАО "Топаз" (Кишинев), ОАО "НИИТ" (Уфа).

В области военной авиации "Салют" провел ряд работ по модернизации двигателя АЛ-31Ф. В инициативном порядке за счет инвестиций из прибыли — более 50 млн руб., без бюджетного финансирования в 2006 г. завершена разработка модернизированного АЛ-31ФМ1. Он прошел госиспытания и в 2007 г. был принят на вооружение ВВС РФ. Двигатели АЛ-31ФН поставляются в Китай, ведутся работы по двигателям АЛ-31ФМ2 и АЛ-31ФМ3. На паритетных началах в сотрудничестве с ОАО "Мотор-Сич" и ЗМКБ "Ивченко-Прогресс" (Украина) начато производство ТРДД АИ-222-25 для УБС Як-130 и модулей двигателя Д-436Т. В настоящее время "Салют", ОМО им. П. И. Баранова, "Металлист", "Мотор-Сич" и "Ивченко-Прогресс" достигли принципиального соглашения о начале совместных работ по созданию перспективного авиадвигателя для нового российского среднемагистрального МС-21.

Второй двигателестроительный "куст" де-факто существовал в виде кооперации предприятий Рыбинска и Уфы. Во многом благодаря давним, налаженным связям "Сатурна" и УМПО. К нему изначально планировалось де-юре присоединить вполне успешно работающий комплекс предприятий ПМК. Двумя самостоятельными структурами должны были стать самарско-казанский "куст" и моторные предприятия, входящие в РСК "МиГ".

Теперь, в связи с схождением моторостроительных предприятий Перми и Самары в структуру УК "ОДК", помимо интегрированной структуры "Салют" и находящихся пока в состоянии неопределенности "Сатурна" и УМПО, из основных российских двигателестроителей еще остались московское ОАО "ММП им. В. В. Чернышева" и ОАО "Климов" в Санкт-Петербурге. Последние два входят в структуру РСК "МиГ". Однако в

СМИ все чаще появляются упорные заявления о предстоящем обмене ОАО "ОАК" акций этих предприятий и ОАО "Красный Октябрь" на блокирующий пакет акций "Сухого", принадлежащий сейчас компании "Рособоронэкспорт". (Сегодня 25,18 % ОАО "ОКБ Сухого" контролируется "Рособоронэкспортом". Предлагается обменять этот пакет на 100 % акций ОАО "Климов", 51 % ОАО "Московское машиностроительное предприятие им. В. В. Чернышева" и 25 % ОАО "Красный Октябрь", которые будут переданы "Оборонпрому". — Ред.) Для сохранения прежнего уровня капитализации РСК "МиГ" в качестве компенсации ей предлагается нижегородский завод "Сокол".

Объем производства УМПО в 2007 г., например, составил более 14,1 млрд руб. В течение минувшего года АЛ-31Ф поставлялись в Китай, Индию, Венесуэлу, Малайзию, Алжир и некоторые другие страны. Изготовлена и отгружена партия узлов нового двигателя ВК-800 для "Климова". Что касается совместных работ с "Сатурном", в кооперации с ним в минувшем году УМПО выпускало отдельные узлы и детали для ТРДДФ "117С" и АЛ-55И.

"Сатурн" по программам АЛ-55И и "Бурлак" провел стендовые испытания. По SaM146 идут летные испытания на летающей лаборатории. Продолжаются испытания перспективного двигателя для многофункционального боевого истребителя поколения 4++ Су-35, первый полет которого состоялся в феврале 2008 г. Завершено выполнение обязательств по первой серийной поставке ТРД З6МТ.

Пермский двигателестроительный комплекс последние два года вообще считался одним из фаворитов отрасли с точки зрения внимания к нему высоких государственных структур. Всерьез планировалось его укрепление и дальнейшее "строительство". Основной финансовой опорой должны были стать кредиты, привлекаемые ОАО "Финансовая лизинговая компания" на организацию лизинга технологического оборудования. Кроме того, в минувшем году было решено начать НИОКР по семейству ПС-12. Полномасштабные работы ведутся по проекту ПС-90А2. Серийный завод уже изготовил силовую установку для официальных 150-часовых испытаний. В дальнейшем двигатель предполагается сертифицировать по американским и западноевропейским нормам. Возможно, во многом благодаря достаточному объему заказов самого ПМК некоторым из его поволжских партнеров вполне удалось удержать "горизонт" в условиях видимых перемен в структуре отрасли.

ОАО "Климов", по мнению многих экспертов, является на сегодняшний день одним из наиболее перспективных представителей отрасли. По итогам 2007 г. его выручка достигла 3,1 млрд руб. (в том числе 2,4 млрд руб. — по фактически отпущенной продукции). По информации, предоставленной АССАД самим предприятием, в рамках гособоронзаказа выполнен запланированный объем ОКР по двигателю ТВ7-117СТ для военно-транспортного самолета Ил-112В. Проведен комплекс работ инженерингового характера по увеличению межремонтного ресурса двигателей типа РД-33, КСА-2(3), ТВ3-117, редукторов ВР-14, ВР-24. Произведено более 30 двигателей типа ТВ3-117ВМ серии 02. По госконтракту с ФАП выполнен запланированный объем ОКР по турбовальным ВК-800В, ТВ7-117В и ряд перспективных ОКР. Продолжаются ОКР двигателю РД-33МК для палубных истребителей МиГ-29К.

ММП им. В. В. Чернышева "за последние три года, — сообщил один из его менеджеров высшего звена, — примерно в 1,5 раза был увеличен портфель заказов... Он составляет более \$ 2 млрд до 2015 года... Если же говорить о динамике, то отмечается ежегодный прирост как по объемам реализуемой продукции, так и по финансовым показателям". ММП им. В. В. Чернышева выпускало РД-33 3 серии и РД-93, продолжало освоение производства РД-33МК и ТВ7-117СМ. Совместно с ТМКБ "Союз" предприятие занимается доводкой РД-1700. Совместно с ОАО "Климов" идет работа над модификацией этого ТВД для самолета Ил-112В, разрабатывается вертолетный вариант — ТВ7-117В.

БОЧКА ДЕТЯ В ЛОЖКЕ МЕДА

Достаточные объемы продаж плюс отсутствие дефицита уже полученных и потенциальных заказов — это, конечно, хорошо. Но ситуацию необходимо оценивать в комплексе, учитывая, например, динамику колебаний себестоимости продукции, равно как и рентабельности производства в целом. Показатели эти в российском двигателестроении, как то говорят цифры, могли бы быть и неплохими. Когда бы не ряд обстоятельств, часто зависящих совсем не от отсутствия "на местах" компетентного менеджмента и единой отраслевой политики, как пытаются доказать в СМИ некоторые "специалисты от авиации". Факты — упрямая вещь.

У представителей самарского "куста", действительно, были трудности с заказами на продукцию. Но причина такого положения вещей, по комментариям специалистов, скорее, кроется в отсутствии таковых на двигатели семейства НК, используемые, как известно, в основном для дальней стратегической авиации. А следовательно, напрямую зависит от производства новых самолетов этого типа, то есть от наличия потребности в них ВВС России. Последнее обсуждать не приходится.

В поиске выхода из создавшегося положения большинство отечественных двигателестроителей стало работать в рамках международных контрактов, ведь авиатехника отечественного производства по-прежнему составляет основу российского экспорта ВВТ. Правда, теперь и эта "ниша" оказалась для них закрытой. По признанию руководителей предприятий авиационного моторостроения, работать на экспорт стало просто невыгодно. Основные причины — инфляция и резкий, неконтролируемый рост цен на комплектующие и энергоресурсы.

По признанию управляющего директора ПМЗ Михаила Дическула, валовая рентабельность производства современного авиационного ГТД уже не превышает 3–6 % при "материальной" доле в себестоимости продукции до 75 %. "Честно говоря, сегодня на продаже нового двигателя заработать деньги, покрывающие и управленческие расходы, и получить при этом прибыль практически невозможно", — отметил он. Похожие проблемы у "Сатурна", да и у всех других моторостроителей без исключения. По словам президента АССАД Виктора Чуйко, потери двигателестроительных заводов по вышеназванным причинам только в 2007 г. составили около 3 млрд руб. При этом, по данным таможенной статистики, в России было приобретено 2,5 тыс. двигателей зарубежного производства на сумму более \$ 1 млрд. На утверждении находится и постановление о снижении тарифных пошлин до нуля практически на все силовые установки от 500 л. с. с ро-

ком на 9 месяцев. В связи с падением курса доллара особенно трудно стало предприятиям, работающим по долгосрочным контрактам в долларовом исчислении. Рублевая выручка от продажи изделий падает, одновременно происходит резкий рост их себестоимости. И подошло то время, когда эти показатели сравнялись. "Нулевую" прибыль по экспортным контрактам отмечает, например, ФГУП "ММПП "Салют", где около 80 % продукции идет за рубеж. В ОАО "УМПО" эта цифра превышает 90 %. И что сегодня делать, скажите, ММП им. В. В. Чернышева, объемы экспорта которого в 2007 г. оценивались более чем в \$ 300 млн? Каким образом так получилось, что экспортные сделки, заключенные несколько лет назад организациями, определенными для этого государством, не хеджировались на предмет риска колебания курса валют?..

В итоге многие предприятия вынуждены были рассчитывать только на собственные силы. Частично выручила программа диверсификации производства, начатая большинством из них еще в "трудных" 90-х в поисках выхода из положения при остром дефиците заказов на оборонную продукцию. Именно тогда были основаны специальные конструкторские подразделения, целью которых стал поиск путей частичного перевода продукции военного назначения на "гражданские" рельсы. Так появилось "наземное" направление. То есть, использование авиационных ГТД, в том числе отслуживших свой срок в небе, при создании газотурбинных энергетических установок для промышленных нужд: энергетики, газо-, нефтедобывающей и перекачивающей отраслей. Вскоре, как показала практика, новая продукция стала одним из лидеров рыночного спроса не только внутри страны, но и за рубежом. Это в немалой степени помогло своевременно и оптимально перераспределить финансы внутри производственных структур, получить прибыль и инвестировать часть средств в программы технического перевооружения и подготовки кадров.

"Салют", например, серийно поставляет ГТЭ-20С, осваивает выпуск установок мощностью от 1 до 120 МВт. На базе ГТУ-89СТ-20 на Ямбургской ГТЭС-72 построена блочная газотурбинная электростанция БГТЭС-20С. ГТД-20С будет экспортироваться в Нигерию. Разработана парогазовая установка ПГУ-60С (МЭС-60) номинальной мощностью 60 МВт. Закончен монтаж и выполнен пробный запуск установки на ТЭЦ-28, филиале АО "Мосэнерго". РАО "ЕС России" заказало три установки МЭС-60 для модернизации энергетической системы г. Омска. Для нужд ТЭК "Салют" предлагает создание, производство и последующее техническое обслуживание стационарных энергетических и газоперекачивающих установок: ГТД-12С, ГТД-16С, ГТД-20С, ГТУ-20С, ГТУ-1С и других. Есть перспективный проект ПГУ-500С мощностью 500 МВт. Результатом сотрудничества ФГУП "ММПП "Салют" и ОАО "СвердНИИхиммаш" стало создание опреснительных установок "Каскад", позволяющих получать дистиллированную воду из морской в промышленных объемах. Потребность рынка в таких установках в стоимостном выражении составляет несколько миллиардов рублей.

Спектр "наземных" разработок ПМК не менее интересен. В 2007 г. в рамках реализации программы промышленной ГТУ ПМЗ совместно с ОАО "Авиадвигатель" осуществлена поставка 6 электростанций мощностью 12 МВт, укомплектованных ГТУ-12ПГ. Начата поставка 3 электростанций мощностью 4 МВт (ГТУ-4П) и 2 нефтеперерабатывающих агрегатов мощностью 6

МВт (ГТУ-6ПГ). Для нужд газодобывающей промышленности предприятие производит ГПА мощностью 10 МВт (ГТУ-10П), по заказу "Газпрома" — ГТУ-16П. В ходе X Международного салона "Двигатели-2008" ОАО "Авиадвигатель" заключен договор с компанией Int-Energia на поставку в конце 2010 г. двух энергоблоков ГТЭС-25П для ПГУ-электростанции суммарной мощностью 60 МВт, заказчиком которой стала болгарская Petromax Power. Ведутся переговоры и с Венгрией.

НПО "Сатурн" также продолжает реализацию масштабной программы по созданию и производству газотурбинной техники для промышленных нужд. В том числе это касается производства ГПА и ГТД мощностью 6,3 МВт в рамках стратегического партнерства с ОАО "Газпром". В минувшем году подписан ряд договоров на поставку 14 ГТД-110МВт в составе "ОГК-6" и "ОГК-4" из расчета 4–6 двигателей в год. На ТЭС "Ивановские ПГУ" поставлены и запущены ПГУ-325ГТЭ-110.

Объем выпуска гражданской продукции УМПО в 2007 г. превысил 700 млн руб.

Тем не менее, даже с учетом вышеназванных экономических факторов, предприятия, оказывается, уже не могут полноценно существовать даже за счет заказов на "наземную" продукцию. По мнению большинства руководителей "оборонки", "корень зла" во многом кроется в полной монополизации российской металлургии. Никто не поясняет им, почему сегодня 95 % металла, необходимого для нужд отечественного авиационного ракетостроения, уходит за рубеж, а оставшиеся 5 % реализуются на внутреннем рынке по мировым ценам. Это ненормально, отмечают они, когда в этом секторе промышленности в 2006 г. рентабельность составила 75 % на фоне 10 % основных предприятий ОПК. До 1991 г. все производители, по крайней мере, военной продукции и связанных с ней отраслей, обязаны были предоставлять обоснования трудоемкости, металлоемкости, накладных расходов и т. д. Существовала военная приемка. Сегодня же металлургические предприятия хранят свою калькуляцию как государственную тайну...

Сложность, а скорее уже почти необратимость ситуации, равно как и неоднократные обращения множества представителей ОПК к президенту и правительству страны, в последнее время, похоже, привлекли внимание руководителей государства к этим проблемам. Весной текущего года в законодательном порядке предусмотрено частичное возмещение процентной ставки по кредитам, приобретаемым предприятиями ОПК на ввоз в Россию дорогостоящего технологического оборудования, производимого за рубежом и не имеющего аналогов в нашей стране. Что же касается цен на продукцию спецметаллургии и энергоносители, 4 августа на заседании президиума Госсовета Владимир Путин подчеркнул, что к середине сентября должен быть подготовлен пакет законопроектов по совершенствованию антимонопольного законодательства. Цель — полностью исключить возможность "картельного сговора" и создать "прозрачные и ясные, одинаково всеми понимаемые правила конкуренции на рынке".

Контролировать эту работу глава правительства поручил вице-премьеру Алексею Кудрину. Хочется верить, что изменения коснутся и отечественного ОПК. И наконец-то все перейдут от слов к реальным действиям. Пока, анализируя высказывания руководителей профильных министерств и госструктур разного уровня, можно сделать вывод, что многие из них занимают позицию "констатации факта". Министр промышленно-

сти и торговли Виктор Христенко в докладе на совещании у Председателя Правительства РФ по вопросам развития отечественной металлургии 24 июля 2008 г. оценил ситуацию в подведомственной ему отрасли так: "В период резкого падения внутреннего спроса предприятия спецметаллургии фактически не могли найти альтернативных рынков сбыта. Такова специфика подотрасли, основной спрос на продукцию которой формирует заказ со стороны государства... В результате на протяжении последних 15 лет предприятия спецметаллургии имели рентабельность на уровне 5–10 %, что не позволяло им проводить модернизацию и реконструкцию производства. А степень износа оборудования в отрасли в среднем составляла свыше 60 %, тогда как в "большой металлургии" этот показатель приближается к 40 %. Негативные тенденции в подотрасли видны на примере динамики производства нержавеющей стали. Состояние предприятий спецметаллургии не позволило ответить на рост внутреннего спроса, и в результате эту нишу занял импорт. Между тем, подотрасль имеет стратегическое значение".

"Стратегическое значение" — слабо сказано. Ее состояние прямо влияет на структуру себестоимости продукции предприятий ОПК России, конкурентоспособность на зарубежном и внутреннем рынках. Поэтому необходимо принятие срочных стабилизационных мер на государственном уровне. По мнению Виктора Христенко, в отличие от "большой металлургии", здесь наиболее обоснованно и эффективно применение механизмов прямой государственной поддержки. "В частности, — отметил он, — мы предлагаем рассмотреть вопросы о расширении практики долгосрочного контрактования и планирования, о финансировании НИОКР, субсидировании процентной ставки по кредитам на модернизацию производственных мощностей и т. д."

ОБЪЕДИНЕНИЕ ЕСТЬ. НЕТ СТРАТЕГИИ

Еще одним значительным препятствием на пути эффективного функционирования ОПК и, в частности, двигателестроения руководители ведущих предприятий и оргструктур считают отсутствие полноценной, четко определенной стратегии развития отрасли. "Вышел перечень поручений Правительства России, который предусматривает разработку стратегии развития газотурбинного двигателестроения, программу по выпуску двигателей, создание интегрированной структуры и ряд других вопросов. Несмотря на это, все-таки главной нерешенной проблемой в двигателестроении остается отсутствие четкой программы создания и изготовления двигателей для самолетов и вертолетов на долгосрочную перспективу, — отмечает В. Чуйко. — У нас нет федерального, национального документа, в котором было бы четко сказано, какие двигатели нужны в гражданской авиации, в военной. Мы пока работаем, так сказать, фрагментарно..." Различные варианты стратегии развития двигателестроения давно были направлены в Минпромэнерго. И в том числе более шести вариантов разработаны АССАД в сотрудничестве с ЦИАМ. По последнему проекту получено заключение от всех ведущих министерств. "Впервые наряду со стратегией развития газотурбостроения в целом было поручено делать программу развития авиационного двигателестроения. Стоял лишь вопрос о том, продуктовая она будет или технологическая. С учетом рекомендаций Минэкономразвития мы подгото-

вили технологическую программу. Стратегия начнет работать с 2009 г., а программа — с 2010 г.", — пояснил генеральный директор ЦИАМ Владимир Скибин. Первая, по его мнению, должна предусматривать решение нескольких задач. Прежде всего это создание и развитие двигателей нового поколения для перспективных образцов авиатехники. "В кругу двигателестроителей мы давно приняли решение о разработке двух типов наиболее сложных двигателей. Для истребителей с самыми высокими параметрами и для гражданской авиационной техники — БСМС", — отметил гендиректор ЦИАМ. Второй задачей является дальнейшая реструктуризация двигателестроительного комплекса. Третья касается ГТД промышленных установок. Четвертая — мер государственной поддержки создания перспективных двигателей. И, наконец, необходима координация нового документа со стратегией развития авиапромышленности (этим сейчас занимается ОАК) и всеми разработанными и действующими ФЦП в этой области. Основные тенденции развития мирового авиадвигателестроения тоже входят в один из разделов стратегии. "Прогноз развития авиационных двигателей мы разложили на два этапа, — рассказал В. Скибин, — 2012–2015 гг. (может быть, до 2018 г.) и 2020–2025 гг. Сначала будут реализованы в основном консервативные методы: влияние на степень двухконтурности, КПД узлов и т. д. Следующий этап предполагает работу в областях, например, гиперзвука, детонационных и других процессов. Очень важно, что инициаторами проведения работ в области разработки перспективных технологий ГТД являются государственные организации. Ведь нет ни одного примера в зарубежной практике, когда основы перспективного двигателя, его научно-технический задел создавались бы за счет корпоративных денег".

В целом стратегия предусматривает преодоление системного кризиса в авиационном двигателестроении и представление его как конкурентоспособной и саморазвивающейся отрасли экономики. При недостатке в современных условиях внутренних ресурсов требуется участие Правительства РФ в решении системных отраслевых проблем. Но все это, по мнению В. Скибина, окажется эффективным и результативным лишь в случае изменения концептуального подхода к системе управления авиадвигателестроительными проектами и необходимыми для их реализации ресурсами. В этой связи большая совместная работа по оценке макро-, микроэкономических и операционных рисков этих программ, в том числе с учетом возможного вступления России в ВТО, проведена ЦИАМ, ОАК, представителями вертолетостроения и другими организациями. И главное — по единицам отработаны номенклатурные ряды по всем направлениям: военной и гражданской авиации, вертолетам, БПЛА и другим до 2025 г. О том, каким он видит будущее отрасли, высказался замглавы Минпромторговли Денис Мантуров, подчеркнув необходимость применения комплексного подхода при разработке среднесрочной программы развития двигателестроения и формирования технологического задела. "Речь идет не только о самолетах и вертолетах, — сообщил он. — На газотурбинные двигатели постоянно растет спрос со стороны энергетиков. А ведь есть еще и интересы транспорта, судостроения. Поэтому разрабатываемая нами стратегия будет носить комплексный характер... Основную часть средств среднесрочной программы —

до 60 % — планируется направить на создание технологического задела, что позволит внедрить около 60 новейших технологий, необходимых для выхода на инновационный цикл развития отрасли. В сфере вертолетного двигателестроения на первых порах в качестве главного инструмента мы рассматриваем локализацию уже производимых агрегатов на российских предприятиях. Иногда складывается парадоксальная ситуация: двигатель разработан в российских КБ, но производится только на мощностях наших коллег из ближнего зарубежья. Мы планируем эту ситуацию исправить".

Как утверждает замминистра, "создание Объединенной двигателестроительной корпорации позволит сконцентрировать ресурсы предприятий на прорывных проектах и сформировать качественный конкурентоспособный продуктовый ряд". А генеральный директор УК "ОДК" Андрей Реус недавно рассказал, что разрабатывается ФЦП развития отечественного двигателестроения на период до 2015 г., которая уже "четко определит стратегические цели отрасли и объемы ее финансирования". На это развитие, по его словам, из федерального бюджета до 2015 г. необходимо ассигновать не менее 84 млрд руб. Тогда при условии консолидации отрасли и достаточных инвестиций планируемый рост объемов реализации в ней составит 15 % в год. "В апреле был подписан указ президента, по которому мы в течение 15 месяцев должны консолидировать контрольные пакеты акций предприятий, которые войдут в ОДК. Сейчас на согласовании находится распоряжение правительства во исполнение этого указа. Но уже сегодня мы работаем над структурой управления холдингом и бизнес-моделью, приобретаем пакеты акций в двигателестроительных предприятиях. Купили 19,27 % Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО). Планируем приобрести еще около 9 % его акций у компании Roinco Enterprises Ltd. Сейчас проводим все необходимые процедуры, в том числе связанные с привлечением финансирования".

Осталось только все это претворить в жизнь, да так, чтобы слова не расходились с делом. Пока же, согласно данным анализа состояния газотурбостроения в России, ситуация, говоря мягко, далека от идеала. В 2006 г. 40 двигателестроительных предприятий страны все вместе произвели продукции на сумму около \$ 2,5 млрд. Тогда, как только четыре крупные зарубежные фирмы — от \$ 9 до \$ 13 млрд каждая. Среднегодовая выработка продукции на одного работающего в этой отрасли у нас в 15 раз ниже, чем у зарубежных конкурентов. Все так же существует острый дефицит кадров. По самым скромным подсчетам, в области авиационно-космического двигателестроения сегодня не хватает более 9 тыс. ИТР и около 21 тыс. квалифицированных рабочих. При этом, по оценкам экспертов, внутренний рынок авиадвигателей отечественного производства составляет всего 1–1,5 %. Объем же мирового рынка до 2025 г. оценивается в \$ 550 млрд.

Ольга ПОСПЕЛОВА

*источник: AVIAPORT.RU
12.08.08*

"АНТОНОВ" И ИФК СТРОЯТ БИЗНЕС-ДЖЕТ

Бизнес-вариант регионального пассажирского самолета Ан-148-100, получивший название Antonov Business Jet (ABJ), впервые был представлен широкой общественности в апреле 2008 года.

На прошедшем в Центре деловой авиации Московского международного аэропорта Домодедово международном авиасалоне гражданской авиации "Деловая авиация и авиация общего назначения России — 2008" компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) озвучила детали этого проекта, также заявив и о получении первых заказов на новинку.

ПРОТОРЕННАЯ ДОРОГА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Российский рынок авиационной техники в сегменте бизнес-самолетов сегодня открыт для зарубежных производителей. Долгие годы таможенные пошлины в размере 20 % от стоимости воздушного судна препятствовали ввозу воздушных судов и их регистрации в российском государственном реестре. Но после того как 26 июня 2008 года вышло постановление правительства о снижении ставки пошлины на воздушные суда деловой авиации до нуля, тарифных барьеров больше не осталось. Казалось бы, этим документом Россия навсегда закрыла себе путь на рынок авиатехники для деловой авиации. Однако существует ограничение: салоны таких самолетов должны иметь не более 19 кресел, а их максимальный взлетный вес не должен превышать 20 000 кг. "Как бы ни странно это звучало, — отмечает заместитель генерального директора ИФК по маркетингу Андрей Лебединец, — но это будет способствовать продвижению на рынок новых отечественных продуктов. В частности тех продуктов, которыми занимается наша компания".

ИФК сегодня занимается поставками магистральных самолетов для крупных регулярных перевозчиков. Но и растущий российский рынок деловой авиации компания решила не оставлять без внимания. Лизинговая компания пошла по тому же пути, по которому давно идут такие производители, как Bombardier и Embraer, то есть по пути создания бизнес-варианта серийного регионального самолета. В данном случае за основу взят региональный лайнер Ан-148, который уже запущен в серию Воронежским акционерным самолетостроительным объединением (ВАСО). Объемы пассажирских салонов региональных 70-местных машин позволяют создать самолеты с высоким уровнем комфорта для VIP-персон. Но, кроме установки нового салона, самолеты, как правило, дорабатывают с целью увеличения дальности и высоты полета, повышения автономности эксплуатации. Так что ИФК, оценив возможности Ан-148, разработала техническое задание, согласовала его с АНТК им. О. К. Антонова и запустила программу под названием Antonov Business Jet.

Исходя из требований рынка было разработано несколько модулей, из которых заказчик может создать "лицо" того бизнес-самолета, который он хочет получить. Эти модули будут сертифицированы по нормам летной годности АП-25. До сегодняшнего дня практиковалась переделка серийных самолетов в VIP-варианты, то есть модернизация самолета в эксплуатации. Самолет Ан-148 имеет сертификат типа, и все изменения в интерьере, оборудовании и топливной системе также будут сертифицированы. Поэтому из ворот сборочного цеха ВАСО будут выходить самолеты уже с сертификатом бизнес-джета.

На сегодняшний день существуют два базовых варианта компоновки. Вариант Elite (ABJ E) — это "чистый" бизнес-самолет. В зависимости от пожеланий заказчика из ряда модулей можно сформировать необходимый салон. Размеры пассажирской кабины позволяют создать полноценную зону отдыха, включая душевые кабины, рабочую зону с конференц-залом и зону для сопровождающих лиц.

С другой стороны, существует сегмент рынка, который не совсем попадает под определение бизнес-авиации, но в России неплохо развивается. Это сегмент так называемых корпоративных самолетов, предназначенных для перевозок, например, спортивных команд. Кроме того, сегодня головные компании холдингов располагаются в основном в Москве и Санкт-Петербурге, а производство уходит в регионы по всей стране. Достаточно часто команды специалистов из головных компаний вынуждены летать по своим предприятиям. Проведенные ИФК маркетинговые исследования показали наличие потребности в самолетах с пассажирским салоном на 38 мест. Такой вариант самолета получил обозначение ABJ CS (Corporate Shuttle). В этой модели также есть возможность выделить зону для первых лиц.

ABJ НА ФОНЕ КОНКУРЕНТОВ

Подобных самолетов на мировом рынке сегодня достаточно много. В чем же преимущества Ан-148?

"Мы не позиционируем ABJ как конкурент BBJ, это более крупный самолет, — рассказывает А. Лебединец. — Для этого существуют модификации самолета Tu-204. Ан-148 будет конкурировать с такими машинами, как Embraer Lineage 1000 (вариант регионального самолета EMB 170), Challenger 850 (прототипом был CRJ-200) и Global 5000, Falcon 900EX".

Что в первую очередь интересует в данных самолетах потребителя? Видимо, наиболее важны размеры пассажирского салона, тот уровень комфорта, который можно обеспечить на время длительного перелета. В ABJ можно создать практически любые комфортные условия на все 9 часов полета. Объем салона составляет 125 куб. м, что почти на 10 куб. м больше, чем у Lineage 1000, более чем в два раза превосходит объем салонов самолетов Challenger 850 и Global 5000, намного превосходит Falcon 900EX. Ширина салона ABJ (3,15 м) самая большая

среди названных машин. У Lineage 1000 она равна 2,68 м, Challenger 850 и Global 5000 имеют ширину салона 2,49 м, а Falcon 900EX — 2,34 м. Высота потолка салона ABJ составляет 2 м, что также больше, чем у конкурентов.

Дальность полета ABJ достигает 7000 км с 8–12 пассажирами на борту (стандартная нагрузка для такого класса самолетов). Это позволяет летать из Москвы в Хабаровск и Владивосток без промежуточных посадок. При этом предусмотрен аэронавигационный запас топлива на 1,5 часа полета, поскольку на российском Дальнем Востоке расстояние между запасными аэродромами очень большое. Чтобы прилететь в Петропавловск, в качестве запасных аэродромов надо взять Магадан, Анадырь или Южно-Сахалинск. Это расстояние 800–1200 км. В Европе же стандартный АНЗ рассчитывается всего на 30 минут полета. По дальности ABJ проигрывает только самолету Global 5000 (8890 км), так же как и в отношении крейсерской скорости полета (850 км/ч по сравнению с 907 км/ч). Но Global 5000 просто не сможет сесть на те аэродромы, на которых может эксплуатироваться ABJ.

Нижний срез воздухозаборников самолета Ан-148 расположен на высоте 1,65 м от поверхности ВПП, а на самолетах ERJ 170, ERJ 175, Boeing 737 и Airbus A320 эта величина в три раза меньше. Исследования, проведенные в ЦАГИ, показали, что в воздухозаборники этих самолетов при движении по ВПП могут попадать посторонние предметы весом 100–150 г. Ан-148 в тех же условиях способен "проглотить" частицы весом не более 5 г. Это песчинка, которая пролетает сквозь двигатель, не причиняя ему никакого вреда. Комментарии излишни. В тех регионах, где будут эксплуатироваться самолеты ABJ — целевыми рынками для этого самолета станут Россия, СНГ, страны Латинской Америки, Индокитай, Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока, — состояние аэродромов оставляет желать лучшего и такая особенность самолета дает ему дополнительные преимущества перед конкурентами.

В сегменте бизнес-авиации очень характерными являются сложные маршруты перелетов с непериодическим возвратом на "домашний" аэродром, где расположена база технического обслуживания, нередко длительные сроки отстоя в аэропортах. Для России можно отметить еще одну особенность: наиболее значимые с точки зрения инвестиций проекты разворачиваются сегодня в Восточной Сибири и Южной Якутии. ВПП аэродрома в Ленске, например, это плиты ПАК-14, а на некоторых аэродромах вообще нет бетонного покрытия. Ан-148 может нормально эксплуатироваться даже в таких условиях, так как он сертифицирован для эксплуатации с грунта. Потребная длина полосы составляет 1900 м.

Еще одно достоинство самолета — высокая степень автономности. ABJ оснащен ВСУ, встроенной дверью-трапом, самолету не требуются транзитные проверки, все делается силами экипажа.

С точки зрения аэронавигации ABJ не имеет никаких ограничений по полетам в любые регионы мира. Самолет будет оснащен самым современным комплексом БРЭО с открытой архитектурой. В основном это отечественные изделия, за исключением инерциальной навигационной системы, метеолокатора и высотомера (Collins). "При этом отечественное оборудование ничем не уступает по надежности своим западным аналогам, а нередко и превосходит их.

Достоинства же импортного оборудования заключаются в первую очередь в громадном количестве накопленных запасных частей и многочисленных провайдеров", — отметил А. Лебединец.

Комплекс БРЭО позволяет удовлетворить все сегодняшние и перспективные требования полетов по международным трассам, в том числе зональную навигацию RNP-1 с точностью 1 миля, и третий класс категории посадки по метеоминимуму.

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФАКТОР УСПЕХА

Что касается экономики самолета, то расчетная себестоимость летного часа ABJ (для расчетов приняты цены на керосин июня-июля 2008 г. и аэронавигационные сборы при годовом налете 600 ч) сопоставима со стоимостью летного часа самолета Legacy 600, который существенно меньше по габаритам. Но есть один немаловажный фактор — по каким статьям списываются расходы на эксплуатацию самолета. Сегодня достаточно стандартная схема приобретения самолетов деловой авиации заключается в следующем: самолет покупают на офшорную компанию, где нет налога на имущество. Соответственно на приобретение самолета тратятся дивидендные деньги компании, из этих же средств оплачиваются и операционные затраты. Такая схема приводит к проблеме каботаж — самолет, купленный за рубежом, зарегистрированный в иностранном реестре и оставленный в частной категории, не может легально летать внутри России. Он может только влетать и вылетать из страны, причем заявку необходимо подать за 48 часов. Все остальное — личные взаимоотношения с теми, кто этот процесс организует.

В то же время самолет, купленный на российском заводе, можно поставить на баланс основной производственной компании, на основные фонды, он амортизируется, а расходы на него относятся на себестоимость основной деятельности. Транспортные расходы тоже переносятся на себестоимость. То есть в данном случае самолет — это транспортное обеспечение производственного процесса. Получается совершенно другая экономика, и в этом кроется огромное преимущество российских бизнес-джетов.

К примеру, рейс Москва — Сочи дальностью 1361 км (1,9 часа) на самолете ABJ обойдется в 4651 евро, а Москва — Лондон — в 4489 евро (при годовом налете самолета 600 ч). А вот слетать в Красноярск будет дешевле — 3222 евро благодаря существенно меньшим расходам на аэропортовые сборы и услуги.

УДЕРЖАТЬСЯ НА КРЫЛЕ

Что касается логистики и обеспечения послепродажного обслуживания, ИФК создала дочернюю компанию "ИФК-Техник", которая уже решает, и весьма успешно, все эти вопросы. Комплекс услуг будет распространяться как на крупных корпоративных заказчиков, так и на частных лиц. В европейской части страны будет обеспечена поставка любой запчасти в течение суток. На создание системы послепродажного обслуживания ИФК планирует затратить в 2008–2010 гг. 2,1 млрд руб.

Центр технического обслуживания и ремонта будет расположен в Воронеже, центр подготовки летного и инженерно-технического персонала — в Ульяновске. Экипажи полностью универсальны с базовым

самолетом Ан-148-100. ИФК уже заказала "Транзасу" разработку тренажера уровня D, процедурный тренажер и компьютерный класс. Таким образом, в начале 2009 г. на базе ульяновского училища будет создан учебный центр экипажей Ан-148.

ПЕРВЫЙ ЗАКАЗЧИК — ОАК

Впервые ИФК презентовала программу АВJ на форуме деловой авиации в апреле 2008 г. Тогда было совсем коротко объявлено, что "Ильюшин Финанс Ко.", АНТК им. О. К. Антонова и ОАК начали работу по программе бизнес-варианта Ан-148. В июне ИФК провела семинары с приглашением брокеров и представителей авиакомпаний, которые работают на рынке деловой авиации. В июле текущего года ИФК провела на ВАСО конференцию, посвященную самолету Ан-148. Первый серийный самолет уже находился в цехе окончательной сборки.

Сертификат типа на базовый самолет без ограничений условий эксплуатации был получен в феврале 2007 г. Серийное производство освоено на ВАСО в кооперации с киевским заводом "Авиант". Двигатели производятся ММПП "Салют" в кооперации с запорожским "Мотор Сич".

Интерьер самолета будет делать субподрядчик ВАСО — ЗАО "РусАвиаИнтер". Эта фирма имеет богатейший опыт работы по салонам самолетов для ГТК "Россия" и для Кубы (конвертируемый вариант салона). Комплекующие и материалы для изготовления салонов применяются точно такие же, как и на зарубежных аналогах. Система развлечения пассажиров в целом стандартна для машин такого класса и включает в себя DVD-проигрыватели, "Аэрошоу", камеру обзора передней полусферы. Возможны реализация функции Live TV и скоростной доступ в Интернет.

ИФК заказала у ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) 34 самолета Ан-148. В декабре 2008 г. должен быть готов первый самолет, построенный на ВАСО. В следующем году ИФК рассчитывает получить пять Ан-148-100 и в первом квартале начать поставки в авиакомпании, в 2010 г. будет выпущено 18, а начиная с 2011 года ВАСО должно

выпускать по 36 самолетов Ан-148 в год. Из этой программы ИФК планирует ежегодно от четырех до восьми Ан-148 строить в бизнес-варианте. Всего до 2025 г. включительно на ВАСО планируется выпустить 564 самолета Ан-148, из которых 123 — в варианте АВJ.

Цикл производства Ан-148-100 составляет сегодня 14 месяцев, изготовление АВJ — 18–22 месяца в зависимости от комплектации салона. Первые поставки АВJ заказчикам запланированы на четвертый квартал 2009 г. При этом стоит отметить, что ближайшие слоты на такие машины, как Challenger 850 и Global 5000, относятся на 2013–2014 гг.

Первый АВJ ИФК приобретет для себя и для ОАК. Эта же машина предназначена и для проведения сертификационных испытаний. Кроме того, ИФК уже ведет активные переговоры с рядом российских авиакомпаний, в том числе с ГТК "Россия", а также с зарубежными странами. При этом к 2010 г. ИФК рассчитывает выбрать нескольких партнеров с коммерческими свидетельствами эксплуатанта для эксплуатации самолетов АВJ. Затратив огромные деньги на приобретение самолета, заказчик должен быть полностью уверен в безопасности полетов. Поэтому и летный, и инженерный состав должны быть соответствующими. Эти компании ИФК будет рекомендовать заказчикам АВJ. В качестве одного из вариантов рассматривается компания ИФК-Jets.

ИФК готова предложить различные схемы приобретения АВJ, обеспечив при этом финансирование до 85 % затрат по строительству и комплектации самолета. Не только для авиакомпаний, но и для корпоративных клиентов ИФК готова предложить финансовый лизинг (10–15 лет) или операционный лизинг на срок 5–10 лет. Для зарубежных заказчиков предусмотрены кредитование под гарантии зарубежных банков той страны, в которой находится заказчик, и экспортное кредитование под государственные гарантии РФ. В обоих случаях воздушное судно сразу переходит в собственность покупателя.

Андрей ЮРГЕНСОН

источник: AVIAPORT.RU
05.08.08

РОССИЯ МОДЕРНИЗИРУЕТ ПЕРУАНСКИЕ САМОЛЕТЫ МИГ-29

Россия модернизирует перуанские самолеты МиГ-29. Сумма контракта — 106 миллионов долларов.

Такое соглашение власти Перу заключили в рамках восстановления боевого потенциала своих вооруженных сил. На эти цели предполагается потратить 654 миллиона долларов. Подробности сделки — у корреспондента Business FM Алексея Киселева.

На вооружении перуанских ВВС сейчас состоят 19 МиГ-29, которые Лима приобрела у России и Белоруссии в конце 90-х годов. В рамках нового соглашения российская сторона увеличит боевой потенциал самолетов. Модернизация одной машины обойдется латиноамериканцам в 5,5 миллиона

долларов. Достаточно небольшая плата за восстановление истребителей стоимостью более 35 миллионов долларов, отметил руководитель Центра военного прогнозирования Анатолий Цыганок: "На модернизацию общей техники идет примерно от сорока до семидесяти процентов, при постройке нового самолета, если бы Перу имело возможность закупить новые самолеты, они, возможно, пошли бы по этому пути, но, видимо, нет таких возможностей, поэтому они модернизируют самолеты у нас". Причем заказов на улучшение характеристик боевых машин у России в ближайшее время будет достаточно много.

Говорит заместитель ответственного редактора "Независимого военного обозрения" Виктор Литовкин: "Везде, где есть российские самолеты, практи-

чески во всех странах, модернизация этих самолетов возможна и необходима. Потому что появляются новые приборы, новое оборудование, новые системы управления "Боинга", и все это должно стоять на этих самолетах. И в контракты, которые заключаются по продаже этих самолетов, эти пункты обязательно заносятся. Самолет "живет" 20–30 лет, и, естественно, ему нужно новое оборудование".

Российские истребители сегодня используются более чем в 30 странах. Основные покупатели — Индия, Китай, Алжир, Йемен, Венесуэла, Перу, Малайзия и Индонезия. С какими еще странами в ближайшее время Россия может заключить соглашения о поставках, рассказал руководитель Центра военного прогнозирования Анатолий Цыганок: "И Южной Африкой может быть, и Латинской Амери-

кой, и страной Азии — дело в том, что, к сожалению, наш авиационный парк в основном работает на Запад. К сожалению, мы очень мало получаем техники для Российской армии — к примеру, пятнадцать процентов, остальное идет на Запад, поэтому контракты будут продолжены, я думаю, наше вооружение получит достаточно денег из этой суммы".

Тем не менее, некоторые положительные сдвиги в российском авиационном парке все-таки есть, отмечают эксперты. К примеру, до конца этого года будут частично переоборудованы тренажеры для обучения летчиков. Их износ на сегодняшний день составляет, по разным оценкам, от 20 до 40 %.

источник: радиостанция Business FM
14.08.08

S7 ВЫБРАЛА ДРУГИЕ САМОЛЕТЫ

Из-за повышения цен на авиакеросин авиакомпания «Сибирь» отказывается от отечественных самолетов. Их заменят на более экономичные Boeing и Airbus.

На прошлой неделе генеральный директор «Сибири» Владислав Филев принял решение о прекращении эксплуатации всех самолетов отечественного производства с сентября 2008 г., сообщил «Ведомостям» начальник пресс-службы «Сибири» Кирилл Алявдин. Причина — удорожание авиатоплива.

По словам Алявдина, до конца года 27 Ту-154 и девять Ил-86 (все — старше 20 лет) будут заменены двумя Airbus-320, четырьмя Boeing 737-800, двумя Boeing 737-400 и двумя Boeing-767. По оценке аналитика ВТБ Елены Сахновой, до конца года на обновление парка «Сибирь» потратит \$ 400–600 млн.

Также у «Сибири» заключены контракты на 25 новых А320 (\$ 1,6 млрд, поставки начнутся с 2010 г.), а с 2014 г. по контракту в \$ 3 млрд будут поставлены 15 Boeing, добавляет Алявдин. Замена парка не повлияет на маршрутную сеть, «Сибирь» планирует провести ее во время сезонного спада, утверждает он. По его словам, в ноябре — декабре объем перевозок по сравнению с августом — сентябрем снизится на 40 %.

За последний месяц рост цен на керосин достиг 30 %, среднероссийская цена 1 т с учетом налогов на начало августа составляет 28 455 руб. (данные «Кортеса»). «Расход топлива у Ту-154М составляет 5,5 т на час полета, у Ил-86 — 10,9 т, а у А320 — 2,7 т. При текущих ценах на авиатопливо это более 300 000 руб. дополнительных расходов при полете, например, из Новосибирска в Москву», — говорит Алявдин. За счет снижения расходов на топливо и ремонт «Сибирь» рассчитывает сэкономить 1,5 млрд руб. до конца 2008 г., сказал он. Сахнова считает, что благодаря модернизации парка чистая прибыль «Сибири» может увеличиться на \$ 30 млн в год.

По словам директора центра по связям с общественностью авиакомпании «Трансаэро» Сергея Быхала, у «Трансаэро», эксплуатирующей 37 самолетов, из которых только один отечественный — Ту-214, затраты

на авиатопливо в общей структуре расходов в 2007 г. составили 37,3 %. По оценке Сахновой, у авиакомпании с авиапарком, включающим в себя отечественные машины, этот показатель может достигать 50 %.

Снятые с эксплуатации самолеты «Сибирь» планирует продать, говорит Алявдин, но договоренностей с потенциальными покупателями пока нет. Все 29 Ту-154 продать не удастся из-за высокой стоимости обслуживания — капремонт стоит \$ 2 млн при максимальной цене одного борта в \$ 5 млн, уверен руководитель аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. А Ил-86 вообще «будут порезаны на металл», поскольку они очень неэкономичны, а Казанский моторостроительный завод собирается прекратить выпуск двигателей для них, добавляет он.

Рынок скоро будет наводнен старыми самолетами. «Авиакомпания, которые избавятся от старых самолетов раньше, имеют шанс продать хотя бы часть парка», — считает директор департамента по связям с общественностью «Аэрофлота» Лев Кошляков. Он говорит, что в 2007 г. «Аэрофлот» вывел из парка Ту-134, к 2010 г. планируют вывести все Ту-154.

«Сибирь» пошла по неправильному пути, приобретая самолеты разных производителей», — говорит Сахнова из ВТБ. По ее словам, эксплуатация среднемагистральных лайнеров разных производителей — А320 и Boeing-737 — потребует дополнительных трат на подготовку персонала и техобслуживание. А «Аэрофлот» на этом экономит: большая часть его парка принадлежит к семейству А320, говорит эксперт. Сейчас «Аэрофлот» эксплуатирует 38 самолетов семейства А320, в 2008 г. ожидается поставка еще восьми новых самолетов А320, сообщил Кошляков.

Российские авиакомпании ежегодно приобретают около 50 средне- и дальнемагистральных самолетов зарубежного производства, к концу 2010 г. в России в эксплуатации их будет около 400 (сейчас — около 250), говорит Пантелеев.

Наталья БЕРЕЗОВСКАЯ,
Михаил РУДНЕВ

источник: «Ведомости — Новосибирск»
06.08.08

КАДРОВЫЙ ГОЛОДОМОР

Кадровый голод в России спровоцирован самой властью и будет сохраняться до тех пор, пока в стране не появится нормальная политическая система и система социальных лифтов.

Президент России Дмитрий Медведев провел совещание по кадровой политике, признав, что государственные должности в стране покупаются и существует огромная проблема с подбором кандидатов даже на губернаторские посты, не говоря уже о муниципальной власти. По словам президента, «нет скамейки запасных», «каждый раз ломаем головы, как найти кадры для замещения высших должностей в регионах». Ему словно впервые открылась истина, о которой знает любой человек, мало-мальски следящий за политическими новостями в России: «Решения о замещении должности порой принимаются по знакомству, по принципу личной преданности или, что наиболее отвратительно, – за деньги, то есть должности продаются». Сказав очевидное, президент подытожил: «Российское общество – это демократия, а не средневековая деспотия».

В том-то и проблема, что политика подбора кадров в России, окончательно восторжествовавшая в эпоху Путина, как раз совершенно деспотическая. Ее критерии просты: лояльность и личное знакомство важнее профессионализма, какие должности покупаются – те продадим. Это Борис Ельцин мог сделать главой правительства профессионального экономиста Егора Гайдара, едва ли близкого ему интеллектуально и ментально, это первый президент мог уволить любого из приближенных, пусть даже давно знакомого с ним – от Бурбулиса до Коржакова. Зато про путинскую кадровую политику слагают анекдоты. Например, такой: «Все ищут на сайте «Одноклассники.ру» друзей, и только Владимир Путин – будущего президента России».

Или такой: «Все петербургские кадры кончились, и теперь Кремль будет подбирать их на Ленинградском шоссе». Это в путинской России для того, чтобы назначить очередного знакомого по дачному кооперативу главой Центральной избирательной комиссии, специально под это назначение изменили закон, разрешив занимать данную должность человеку без юридического образования. Это при президенте Путине восторжествовала казавшаяся совершенно анекдотической кадровая политика ЛДПР – когда сын лидера становится главой думской фракции, а личный охранник – кандидатом в президенты.

Признавая кадровый голод, Дмитрий Медведев, ставший президентом как раз по «личной преданности» и «по знакомству» (это обстоятельство при выдвижении особо подчеркивали и Путин, и его преемник), обозначил меры, которые готов предпринять в борьбе с этой проблемой.

В частности, он объявил о создании президентской квоты управленческих кадров, куда войдут про-

фессионалы высокого уровня. «Личные профессиональные достижения этих людей я буду оценивать сам», – предупредил глава государства. По его словам, необходимо добиться того, «чтобы присутствие в этой квоте было не симпатичной рамочкой, а реальным знаком качества». По его мнению, в эту квоту должны попадать «настоящие специалисты, а не лица, которые нравятся, попали по знакомству или по коррупционной схеме».

Понятно, что любому президенту трудно управлять страной, если все кадры лично преданы премьер-министру. Но откуда во власти возьмутся профессионалы, если в стране искусственно и сознательно ликвидированы все механизмы рекрутирования во власть действительно квалифицированных кадров? Нет полноценных политических партий, которые реально боролись бы за власть и считали бы управление страной своей целью. Нет американской системы рекрутирования на политические должности интеллектуалов из образовательной и научной среды, а также успешных частных бизнесменов (у нас теперь успешен тот, кто сумел договориться с любой властью – от районной санэпидемстанции до чиновников кремлевской администрации, а не тот, кто сделал состояние благодаря предпринимательским талантам). Нет и традиции делать карьеру на госслужбе за счет честного и грамотного служения стране, а не личных связей и заискивания перед вышестоящим начальством. Что касается должностей губернаторов, пусть кандидаты подбирают партии и выбирает народ, как это было до отмены губернаторских выборов тем же Владимиром Путиным. И у президента кадровых забот станет меньше.

Чтобы власть в России не базировалась исключительно на системе личных связей (в такой большой стране даже чисто физически трудно заместить все вакантные должности чиновников личными знакомыми и друзьями друзей), нужно создать нормальную систему социальных лифтов и вернуть в страну публичную политику как главную кузницу кадров госвласти.

«Президентская квота» – идея понятная: Дмитрий Медведев остро нуждается в своих людях, поскольку пока сам остается «кадровым резервом Путина», игроком с путинской «короткой скамейки запасных». (Заметим, что ни одна сколько-нибудь значимая фигура из путинской кадровой обоймы пока не удалена из системы власти.) Но если этих людей Медведев будет подбирать по путинскому принципу, кадровый голод будет только нарастать. Тем более что это никакой не голод, а голодомор, поскольку спровоцирован исключительно самой властью.

*источник: Газета. Ru
23.07.08*

БОЛЬШОЙ БЛЕФ, ИЛИ МОТОРОСТРОЕНИЕ В РФ

В двадцатых числах июля премьер-министр РФ Владимир Путин заявил о необходимости избавиться от иностранной зависимости в ряде критических областей, в т. ч. в оборонной индустрии.

Некоторые наблюдатели предположили, что наиболее влиятельный российский политик подразумевал продукцию украинской "оборонки". Украинские самолеты и двигатели в очередной раз стали заложниками торга двух бывших когда-то братскими славянских народов по архиважным вопросам возможного вступления Украины в НАТО и вечного газового спора.

Планы РФ развернуть собственное производство вертолетных и судовых двигателей, моторов для учебно-тренировочных самолетов, региональных авиалайнеров вызывают на Украине традиционно нервную реакцию. В ответ на угрозы Москвы приводятся, конечно, правильные аргументы: дескать, если сама Россия охотно развивает со странами НАТО военное и военно-техническое сотрудничество, так почему же еще далекие пока планы киевской элиты вызывают такую нервную реакцию Кремля?

Справедливо говорится и о том, что наиболее пострадавшими от санкций Москвы будут как раз самые пророссийские регионы Украины, где из-за близоруких действий российских бюрократов могут возникнуть антирусские настроения. И самое главное, курс на отказ от закупок украинской техники диктуется не соображениями высокой политики, а действиями конкурентов, в совершенстве освоивших методы промышленного лоббизма.

Разговоры о замене украинской продукции на российскую ведутся Москвой уже не первый год. Однако под громкие заявления "потешных" главкомов ВВС РФ и их незадачливых преемников о планах по импортозамещению украинской продукции россияне продолжают исправно покупать и запорожские вертолетные двигатели, и николаевские корабельные турбины. Как это ни парадоксально звучит, Украине не стоит опасаться угроз о замене ее продукции на российскую. Несмотря на потоки нефтедолларов, у наших соседей нет ни политической воли, ни менеджеров для создания с нуля новых производств. Вся энергия российской элиты, так или иначе связанной с промышленностью, уходит в бесконечный пиар и светливую возню вокруг бюджетной кормушки.

Поэтому двигателестроение РФ пребывает в глубочайшем кризисе. Лучшее по своему техническому оснащению предприятие, московский завод "Салют", уже более года не имеет заказов. Потратив огромные средства на закупку новейших и сложнейших станков, "Салют" теперь не может загрузить это высокотехнологичное оборудование работой. Задолженность предприятия, по некоторым данным, составляет почти \$ 1 млрд, и для ее погашения нужно продать от

800 до 1000 двигателей. Сам завод расположен в Москве со всеми вытекающими последствиями для экологии города и экономики самого предприятия. Дорогая земля, дорогая рабочая сила, дефицит электроэнергии и тепла – даже будь у "Салюта" достаточно заказов, вряд ли его будущее было бы безоблачным. А уж после того как китайцы скопировали гордость российского (хотя на самом деле – советского) двигателестроения – двигатель АЛ-31Ф – предсказать судьбу завода совсем несложно. В ближайшие год-два его директор Юрий Елисеев, вероятно, лишится своего поста, территория завода будет отдана под коммерческую и жилую застройку, а производство якобы будет перенесено в Омск и Уфу.

Другой "флагман" российского моторостроения, корпорация "Сатурн", уже более восьми лет без видимых результатов пытается скопировать николаевские корабельные газотурбинные установки. Несмотря на бюджетные вливания в "Сатурн", все это время корабли российской постройки по-прежнему оснащаются украинскими ГТУ.

Рыбинские моторостроители торжественно отчитались о запуске в серийное производство короткоресурсных двигателей для авиационных ракет класса "воздух – земля". Только вот производители ракет из Королева, как и раньше, предпочитают покупать подобные двигатели в Запорожье. Наверное, дело в том, что "Мотор Сич" продает свои изделия дешевле и производит их с лучшим качеством. Не заметны пока и успехи на поприще создания двигателя АЛ-55И тягой 2 т для учебно-тренировочных самолетов, разработку которого финансируют индийцы.

Справедливости ради надо отметить, что из всех российских компаний только "Сатурн" имел долгосрочную стратегию развития и разработал перспективный производственный ряд. Только эта компания создала совместно с французами относительно новый двигатель SaM146 для региональных самолетов. Правда, этот "современный" мотор не имеет никаких преимуществ по сравнению с "устаревшим" украинским Д-436, а российское участие в этом агрегате сводится к производству вентилятора.

Но проект SaM146 – это, видимо, максимум того, на что способна промышленность РФ в организационном, конструкторском и производственном плане. Впрочем, все это уже не имеет большого значения, потому что "высочайшим повелением" "Сатурну" и его ближайшему партнеру Уфимскому объединению уготована национализация госкомпанией "Оборонпром". А как эта компания "рулит" промышленностью, не понаслышке знают на Казанском и Улан-Удэнском вертолетных заводах. Вместо ожидаемых инвестиций и привлечения административного ресурса "Оборонпром" стал просто еще одной посреднической прокладкой, которая несет заводам только дополнительные издержки.

Производитель вертолетных двигателей ОАО "Климов" тоже далек от процветания. Предприятие

"по уши" в корпоративных конфликтах, ОАК от них отказалась, а Объединенная двигателестроительная корпорация еще не создана. Приходится "прозябать" в ничейном положении, и даже визит российского президента на завод не изменил ситуацию.

Если даже лучшие российские компании находятся в такой критической ситуации, то что уж говорить об аутсайдерах отрасли — "самарском кусте" и "пермском узле". В Самаре с одобрения "Оборонпрома" раскручивается пиар вокруг двигателя НК-93. Пермь с огромным трудом налаживает серийное производство устаревшего двигателя 25-летней давности ПС-90.

Не должны вызывать беспокойство и планы россиян по развертыванию производства вертолетных двигателей ВК-2500 и ТВ3-117 на Московском машиностроительном предприятии (ММП) им. Чернышева. Завод имеет стандартный набор проблем всякого московского предприятия: нехватку и дороговизну рабочих, постоянную угрозу ликвидации завода под проекты жилищного строительства, нарастающий дефицит электроэнергии и тепла. Но эти традиционные трудности усугубляются некомпетентным управлением. Можно ли говорить о производстве новых изделий, если завод им. Чернышева не в состоянии наладить серийное производство даже отработанных советских двигателей РД-33 и их модификаций? Завод до сих пор не поставил в КНР ни одного мотора РД-93 для китайско-пакистанского истребителя FC-1, что, вероятно, подтолкнет китайцев ускорить создание собственного аналога.

"Со скрипом" ведется разработка усовершенствованного двигателя для палубных истребителей МиГ-29К. Похоже, что в этом году "Чернышев" не сможет произвести ни одного "оморяченного" РД-33МК и первые МиГ-29КУБ уйдут в Индию со стандартными РД-33. Впрочем, и с обычными моторами РД-33 возникли проблемы: похоже, заказчиков не удовлетворяет качество РД-33 третьей серии сборки ММП им. Чернышева.

Вся оборонная промышленность РФ, сидящая на игле экспортных заказов, с трудом переживает падение курса доллара, которое больно бьет по финансовому состоянию машиностроителей. И потенциальный конкурент "Мотор Сич" на рынке вертолетных двигателей не является исключением. Только за 2007 г. задолженность ММП им. Чернышева выросла в два раза — с полутора до трех миллиардов рублей, — а за один лишь

год убытки предприятия составили 650 млн руб. Вообще же будущий гонитель украинских моторов с мирового и российского рынка за последние семь лет лишь однажды, в 2006 г., показал прибыль. Еще один удар по финансам завода нанес Алжир, который разорвал контракт на поставку 34 МиГ-29, оснащенных двигателями производства ММП. Из-за этого предприятие потеряло платежеспособный спрос примерно на 80–100 моторов. Известно, что российские ВВС, которые собираются забрать алжирский неликвид, платят не столь щедро, как алжирцы. На предприятии начались увольнения персонала, растут задержки по выплате заработной платы. И о каком новом производстве двигателей к 2010 г. можно мечтать?

По мнению руководителя "Мотор Сич" Вячеслава Богуслаева, даже если попытаться распределить выполняемую запорожским предприятием работу между несколькими российскими авиазаводами, толку не будет. "У вас, уж извините за прямоту, не осталось надежных кадров, способных работать не только ради денег, осуществляя техническое сопровождение каждого изготовленного двигателя в любой точке земного шара. Когда о людях перестают заботиться, они отвечают производству тем же. А у себя в Запорожье мы сохранили в неприкосновенности практически всю "социалку", собственные ПТУ и технический университет", — заявил он в одном из недавних интервью.

Поэтому, обнадеженные потоком нефтедолларов, наши соседи никак не могут признать тот простой факт, что РФ фактически потеряла двигателестроение. В Москве любят хвалиться, что Россия-де стала пятой или шестой экономикой мира. Но эта могучая экономика не в состоянии ни запустить новые индустриальные проекты, ни даже просто воспроизвести серийное производство по советским лекалам. Все бугафорские мегапроекты вроде создания среднего транспортного самолета МТА, легкого военно-транспортного самолета Ил-112В, возобновления производства транспортного гиганта Ан-124 в Ульяновске и грузовика Ил-76 в Воронеже и, наконец, проекты о налаживании производства вертолетных двигателей на поверку являются блефом.

Наталья ПЕЧОРИНА

источник: сайт «Транспортный бизнес»
12.08.08

"РОСТЕХНОЛОГИИ" СДАЮТ АКЦИИ НА ХРАНЕНИЕ

Собственный депозитарий госкорпорации возглавит бывший сотрудник ФСФР.

Как стало известно "Ъ", "Ростехнологии" создают собственный депозитарий, который возглавит выходец из Федеральной службы по финансовым рынкам (ФСФР) Евгений Кутилин. Это позволит не только избежать утечек информации о сделках с акциями более чем 420 предприятий, подконтрольных "Ростехнологиям", но и сэкономить при их проведении. Как сообщил "Ъ" источник, близкий к "Ростехноло-

гиям", в создающийся в структуре госкорпорации депозитарий в ближайшие три месяца будут переведены акции 228 ОАО, передаваемых государством в ее собственность. "По мере акционирования ФГУПов (их в госкорпорацию передается около 180. — "Ъ") работы у депозитария прибавится", — утверждает собеседник "Ъ". По его словам, речь идет о создании самостоятельного юрлица с соответствующей лицензией ФСФР. Необходимость создания собственного депозитария "Ростехнологии", по его словам, обосновывают "особенностями работы с оборонными предприятиями, утечка информации о деятельности кото-

рых должна быть полностью исключена". Создание депозитария "Ростехнологий" курирует первый заместитель главы госкорпорации Алексей Алешин, а непосредственной реализацией проекта занимается выходец из ФСФР Евгений Кутилин.

Вчера в "Ростехнологиях" "Ъ" подтвердили информацию о планах по созданию депозитария для нужд госкорпорации, отказавшись от более детальных комментариев. Господин Алешин проект не комментирует. Связаться с господином Кутилиным "Ъ" вчера не удалось: его мобильный был выключен. О новом сотруднике "Ростехнологий" практически ничего не известно. В пресс-службе ФСФР "Ъ" заявили, что Евгений Кутилин, несколько лет занимавший пост помощника руководителя службы, в настоящее время там больше не работает. Обсуждать послужной список и перспективы трудоустройства бывшего сотрудника в ФСФР отказались. В пресс-службе ведомства также не смогли уточнить, обращалась ли какая-либо из структур "Ростехнологий" с просьбой о выдаче лицензии на депозитарную деятельность.

Участники рынка называют логичными планы "Ростехнологий" по созданию подконтрольного депозитария. "Это вполне разумно и удобно, особенно если речь идет об обслуживании большого количества предприятий. Кроме того, это позволит избежать утечек информации", — считает управляющий партнер юридического бюро "Карабаев и партнеры" Сергей Карабаев. Руководитель депозитарного подразделения ING Wholesale Banking Наталья Сидорова отмечает, что госкомпании и финансово-промышленные группы предпочитают иметь в качестве депозитария родственную им компанию. "В этом случае сделки будут происходить исключительно внутри одного

депозитария, особенно если для ведения реестра акционеров будет привлечена столь же дружественная "Ростехнологиям" компания-регистратор", — полагает госпожа Сидорова.

Наличие собственного депозитария позволит "Ростехнологиям" сэкономить на оплате услуг стороннего регистратора при продаже пакетов акций подконтрольных предприятий. "Сделки купли-продажи будут происходить внутри депозитария, что значительно дешевле, чем проводить их через регистратора, тарифы которого напрямую зависят от суммы сделки", — объясняет начальник депозитария "АнтантаПиоглобал" Вера Денисова. По ее мнению, содержание депозитария для крупной корпорации в конечном итоге обойдется дешевле привлечения сторонних компаний. В свою очередь, гендиректор ОАО "Регистратор НИКойла" Максим Калинин считает, что "Ростехнологиям" было бы логичным в первую очередь привлечь "дружественную или аффилированную учетную систему — регистратора". "Опыт создания подобного рода холдингов говорит о том, что в начале создается опорный регистратор. Депозитарий в меньшей степени, чем регистратор, является элементом корпоративного управления. К примеру, при определенных условиях регистратор является счетной комиссией эмитента", — поясняет господин Калинин. В ряде случаев, например при выходе компаний на международный рынок, использовать экзотивный депозитарий вообще невозможно, резюмирует собеседник "Ъ".

Елена КИСЕЛЕВА

источник: газета «Коммерсантъ»
07.08.08

ТИТАН УКРЕПИЛИ НИКЕЛЕМ

Корпорацию "ВСМПО-Ависма" возглавит топ-менеджер "Норникеля".

ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма" меняет организационную структуру управления. Совет директоров компании принял решение ввести должность президента, которую займет нынешний гендиректор Владислав Тетюхин. Главой корпорации утвержден руководитель горно-металлургической дирекции Заполярного филиала ГМК "Норникель" Евгений Романов, который приступит к исполнению обязанностей с 1 сентября. Отраслевые эксперты считают, что кадровые перестановки назревали давно — с тех пор, как "Рособоронэкспорт" стал крупным акционером "ВСМПО-Ависмы".

Вчера пресс-служба ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма" сообщила о решении совета директоров от 5 августа изменить структуру корпоративного управления компании и ввести должность президента, который будет подчиняться непосредственно совету директоров. "После согласования внутренних документов и проекта трудового договора на этот пост с 1 сентября будет назначен Владислав Тетюхин (нынешний гендиректор, руководивший ВСМПО с 1992 года. — "Ъ"), —

говорится в сообщении. В этот же день на должность генерального директора будет назначен Евгений Романов, который с 2000 года занимал руководящие должности в структурах "Норильского никеля" (сейчас является руководителем горно-металлургической дирекции Заполярного филиала ГМК).

Корпорация "ВСМПО-Ависма" — крупнейший в мире производитель титана. Среди основных потребителей ее продукции — международные авиастроительные корпорации Boeing и Airbus. Выручка в 2007 году по РСБУ составила 30,656 млрд рублей, чистая прибыль — 6,216 млрд рублей. Основным акционером является ФГУП "Рособоронэкспорт", владеющий 66 % акций корпорации, один из основателей корпорации Владислав Тетюхин имеет около 4 % акций.

Официально на ВСМПО объясняют нововведения тем, что "достигнутый корпорацией масштаб бизнеса, новые крупные контракты и высококонкурентный титановый рынок требуют от компании дальнейшего внедрения передовых бизнес-подходов к управлению". "Пока принято решение о принципиальном изменении структуры. Как между ними будет разделен функционал — будет решено на следующем заседании совета

директоров", — пояснил "Ъ" директор по правовым вопросам и связям с общественностью "ВСМПО-Ависмы" Артем Кисличенко. По его словам, основная идея этих изменений — дать возможность президенту, то есть господину Тетюхину, больше внимания и времени уделять стратегическим вопросам развития корпорации. А оперативным управлением займется генеральный директор. "Владислав Тетюхин, обладающий огромным опытом, знаниями, имиджем и харизмой, на посту президента продолжит реализовывать программу развития предприятия в долгосрочной перспективе", — рассказал господин Кисличенко. Связаться с господином Тетюхиным вчера не удалось — он находится в командировке в США.

Для рынка кадровые изменения в титановой корпорации были вполне ожидаемы. Отраслевые аналитики напоминают, что информация о желании "Рособоронэкспорта" устранить от оперативного управления господина Тетюхина появилась еще в 2006 году — после того, как была завершена сделка по приобретению государством контрольного пакета в "ВСМПО-Ависме". Тогда на рынке обсуждалось, что предложение сделано Ивану Костину, гендиректору ОАО "Мотовилихинские заводы", в котором ФГУПу принадлежит около 25 % акций. Однако тогда кадровых перестановок так и не произошло. Замена Владиславу Тетюхину нашлась лишь спустя почти 2 года.

Кандидатура 46-летнего Евгения Романова особых вопросов у экспертов не вызывает. Он уроженец Свердловска, окончил Уральский политехнический институт по специальности "инженер-механик электронной техники", получил второе высшее финансовое образование. До прихода в "Норильский никель" работал в банковских структурах. Как рассказали "Ъ"

в Заполярном филиале ГМК, с прошлой недели господин Романов находится в отпуске. "Это очень талантливый и эффективный менеджер, поэтому мы не удивлены, что ему предложили возглавить корпорацию "ВСМПО-Ависма", — добавили в "Норильском никеле".

Отраслевой аналитик инвестиционной группы "АнтантаПиоглобал" Александр Чуриков также считает, что выбор в пользу господина Романова был сделан в связи с его профессиональными качествами и опытом работы на крупном металлургическом предприятии. "Но полностью отстранять от руководства корпорацией Владислава Тетюхина очень опасно, так как именно он является для инвесторов и партнеров лицом "ВСМПО-Ависмы" — человеком, который ее придумал. Поэтому, я думаю, "Рособоронэкспорт" решил создать для него должность президента", — отметил Максим Худалов из ИФК "Метрополь". По его словам, с приходом "Рособоронэкспорта" у титановой корпорации резко стали снижаться котировки и капитализация упала примерно на треть. "Конечно, рынок отреагировал не только на это, но и на внешние факторы — затягивание авиастроительными компаниями выполнения крупных проектов, что в результате отразилось на всех титановых компаниях мира", — добавил он. По его мнению, "если еще и Владислав Тетюхин покинет компанию — это обернется просто катастрофой".

*Николай ЯБЛОНСКИЙ,
Надежда ЕМЕЛЬЯНОВА*

*источник:
газета «Коммерсантъ — Екатеринбург»
12.08.08*

"АТЛАНТ-СОЮЗ" УСТУПИЛ ГРУЗОВИКИ "АЭРОФЛОТУ"

Первые Ил-96-400Т производства ВАСО уйдут другому покупателю.

Авиализинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) и авиакомпания "Атлант-Союз" пересмотрели условия контракта по поставке грузовых самолетов Ил-96-400Т воронежского производства. В результате три машины общей каталожной стоимостью более \$ 300 млн перевозчик получит в 2011 году — с опозданием в три года по параметрам первоначального договора, а два готовых лайнера будут поставлены структуре "Аэрофлота", "Аэрофлот-Карго". Аналитики объясняют пересмотр условий соглашения тем, что осуществлять грузовые перевозки на двух самолетах нерентабельно.

Гендиректор ИФК Александр Рубцов вчера сообщил, что в нынешнем году "Атлант-Союз" не получит два Ил-96-400Т, поскольку заинтересован в приобретении сразу трех грузовиков, но Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО) не успеет выпустить и поставить компании машины в необходимый срок. "Мы договорились, что в 2011 году передадим "Атлант-Союзу" сразу три Ил-96-400Т общей каталожной стоимостью более \$ 300 млн", — заявил господин Рубцов. Он уточнил, что

после получения самолетов перевозчик сможет возобновить прерванные грузовые рейсы.

ОАО "Авиакомпания "Атлант-Союз" создано в 1993 году. Контрольный пакет — у правительства Москвы. Осуществляет внутренние и международные авиаперевозки. Парк пассажирских самолетов состоит из двух Ту-154М, восьми Ил-86, которые в ближайшее время будут сняты с эксплуатации, двух Embraier-120 (третий должен поступить в ближайшее время), двух Boeing 737-300. Базовый аэропорт — Внуково.

Два Ил-96-400Т, о которых идет речь, уже покрашены на авиазаводе как машины, принадлежащие "Атлант-Союзу". Авиакомпания должна была стать первым эксплуатантом лайнеров такого типа. В апреле нынешнего года гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов заявил, что предприятие получило от ОАО "Авиакомплекс имени Ильюшина" сертификат на Ил-96-400Т и приступает к передаче готовых самолетов заказчику — ИФК, которая, в свою очередь, должна поставить их "Атлант-Союзу". Новые машины позволили бы авиакомпании правительства Москвы сохранить такое направление деятельности, как грузовые перевозки, поскольку три Ил-76ТД, которые до недавнего времени входили в парк перевозчика,

были сняты с эксплуатации. Всего "Атлант-Союз" ожидает от ИФК пять Ил-96-400Т, о чем между компаниями был подписан меморандум в 2007 году.

В "Атлант-Союзе" вчера подтвердили, что на время отказались от грузовых перевозок, решив сосредоточиться только на пассажирских. "Мы намерены активно развивать межрегиональное авиасообщение и международное туристическое", — объяснили в компании, добавив, что к вопросу о грузоперевозках "Атлант-Союз", возможно, вернется, но пока они не рассматриваются как стратегически важное направление. В ИФК отметили, что два Ил-96-400, предназначавшиеся "Атлант-Союзу", будут переданы перевозчику "Аэрофлот-Карго", структуре "Аэрофлота". Он заказал шесть машин.

Наблюдатели не исключают, что перенос исполнения контракта на 2011 год является для "Атлант-Союза" вынужденной мерой. По данным "СПАРК-Интерфакс", в прошлом году убыток перевозчика составил 446,28 млн рублей (при выручке от продаж без учета НДС 5,57 млрд). Руководитель аналитического департамента агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев

считает, что пересмотр контракта произошел по взаимному согласию двух компаний и ИФК. "В нынешнем году для "Аэрофлот-Карго" ВАСО могло выпустить только один самолет, теперь авиаперевозчик имеет возможность забрать сразу три машины, включая "атлант-союзские", — заметил он, добавив, что "Атлант-Союзу" просто нерентабельно эксплуатировать два грузовика. "Старые Ил-76ТД сняты с эксплуатации из-за низкой топливной эффективности, а для налаживания регулярных грузовых рейсов необходимо минимум три-четыре машины, чтобы в полной мере окупать затраты, когда один лайнер находится на ремонте", — рассказал Олег Пантелеев. По его мнению, вывод старых советских самолетов, как произошло в случае с "Атлант-Союзом", делает рынок грузоперевозок открытым для новых игроков, которые готовы покупать поддержанные иномарки.

Андрей ЧЕРВАКОВ

источник: газета «Коммерсантъ — Воронеж»
12.08.08

СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ ВЫСТУПИЛ ЗА СНИЖЕНИЕ НДС

Машиностроители написали письмо Владимиру Путину.

Общероссийская общественная организация "Союз машиностроителей России" вчера направила письмо председателю правительства Владимиру Путину с просьбой как можно скорее принять решение о снижении НДС. Подписал письмо гендиректор госкорпорации "Ростехнологии" и председатель Союза машиностроителей России Сергей Чемезов. Как утверждают авторы письма, снижение НДС — не просто вопрос выживания отрасли, а вопрос независимости и суверенитета России.

ПЕРЕНАКАЛ АЛЕКСЕЯ КУДРИНА

Правительство обещало решить судьбу НДС в августе. А к 1 августа Минфин и Минэкономразвития по поручению премьера должны были представить расчеты и обоснование перспектив снижения этого налога. В ведомстве Эльвиры Набиуллиной считают, что НДС надо снижать с 2010 года, выпадающие доходы бюджета не превысят 1,3 % ВВП и уже через четыре года сведутся к нулю, зато экономика, и в первую очередь обрабатывающие отрасли, получит мощный стимул к росту.

Минфин, по сведениям "Газеты", до сих пор в правительство своих предложений не представил. Вице-премьер — министр финансов Алексей Кудрин ограничивается лишь устными заявлениями. Из них следует, что единственное, с чем готовы согласиться в Минфине, — оценка выпадающих доходов в размере 1,3 %. Алексей Кудрин считает, что эта потеря окажется невозможной. Более того, по его словам, снижение НДС будет выгодно торговле, сфере транспорта, услуг, связи, а совсем не перерабатывающим отраслям, чья доля в общем объеме поступлений НДС занимает, как

утверждает Кудрин, только 15 %. По мнению вице-преьера — министра финансов, со снижением НДС потребление будет еще больше опережать производство: "От перегрева мы перейдем к перенакалу нашей экономики".

ПРОЩАЙ, ОРУЖИЕ!

Контраргумент машиностроителей: чрезмерная налоговая нагрузка, большую часть которой (40 %) составляет НДС, является основным препятствием для развития. Для сравнения: по расчетам Союза машиностроителей России, в добывающей промышленности на НДС приходится лишь 18 % прибыли отрасли, тогда как в машиностроении этот показатель составляет почти 130 %. "Эффективная ставка НДС для машиностроения превышает средний уровень по экономике, а для добывающих отраслей не достигает среднего уровня", — продолжают машиностроители спор с Минфином. По их мнению, неся повышенное налоговое бремя, предприятия машиностроения испытывают колоссальный дефицит инвестиционных средств, что приводит к значительному удорожанию, а иногда и сворачиванию инвестпрограмм. "Учитывая спектр выпускаемой отраслью продукции, это вопрос не только конкурентоспособности экономики, это вопрос национальной безопасности. Проигрывая конкурентную войну, мы не просто теряем отечественное автомобилестроение, кораблестроение, самолетостроение и станкостроение. В результате мы становимся все более зависимыми от поставщиков — крупных ТНК, а значит, от других государств и их политики по отношению к России. Мы начинаем терять позиции на рынке вооружения", — призывают машиностроители к Путину. Авторы письма уверены, что среди всех прочих мер, направленных на структурную перестройку экономики, важнейшей является радикальное сни-

жение НДС как минимум до 12 %. Именно такое снижение сохранит у предприятий отрасли, остро нуждающихся в инвестициях, более 300 млрд рублей (в ценах 2008 года). "Позиция машиностроителей и предлагаемая ими инициатива в целом совпадают с приоритетами РСПП", — заявил корреспонденту "Газеты" замруководителя комитета РСПП по бюджетной и налоговой политике Андрей Тихоновский. По его словам, необходимо поддерживать перерабатывающие отрасли, в частности машиностроение.

СИГНАЛ ИЗ ТРЕХ БУКВ

Сейчас в моде "сигнальная грамота". В налоговой амнистии, объявленной Путиным, когда он был еще президентом России, чиновники видели не столько стимул для граждан легализовать доходы, сколько сигнал населению и бизнесу о том, что государству можно доверять. Навыки сигнальщика демонстрирует и президент России Дмитрий Медведев. Выступая 31 июля в Гагарине на совещании по вопросам защиты прав малого бизнеса, он сигнализировал правоохранительным органам, а также региональным и мест-

ным властям, призванным эти права защищать. Однако бизнесу одних сигналов мало.

"8 февраля 2008 года на расширенном заседании Госсовета Вы (Путин. — "Газета") заявили о необходимости принятия мер налогового стимулирования бизнеса и установления единой и максимально низкой ставки НДС. Мы восприняли тезис не только как позитивный сигнал отрасли, но и как поручение правительству реализовать соответствующую меру налоговой политики", — отмечают в письме машиностроители. "У летчиков есть понятие "точка принятия решения". После прохождения этой точки остановить взлет самолета уже невозможно. Сегодня мы близки к этой точке", — добавляют они образности. По их словам, дальше у России два пути: остановиться и остаться поставщиком энергоресурсов для развивающейся мировой экономики или взлететь и стать одним из ее лидеров.

Галина ЛЯШЕНКО

источник: газета «Газета»
14.08.08

ОБЪЕДИНЕННАЯ БОЕВАЯ КОРПОРАЦИЯ

ОАК на базе АХК "Сухой" создает подразделение военной авиации.

Совет директоров авиационной холдинговой компании (АХК) "Сухой" решил перевести на единую акцию все предприятия холдинга к концу первого квартала 2009 года, которые составят костяк подразделения боевых самолетов ОАК. В создаваемую структуру не войдут ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) и корпорация "Иркут", которые сосредоточатся на производстве гражданской продукции.

Как рассказал РБК daily президент ОАК Алексей Федоров, структура владения "дочками" в АХК "Сухой" еще не сформировалась окончательно. Сейчас "Сухой" владеет по 74,5 % акций ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина" (КНААПО) и "Новосибирское авиационное производственное объединение имени В. П. Чкалова" (НАПО), а также 50 % плюс одна акция ОАО "ОКБ Сухого". По словам Алексея Федорова, этого достаточно для управления, но оно может быть более эффективным, если "Сухой" доведет владение своими "дочками" до 100 %. В частности, по 25,5 % акций КНААПО и НАПО будут напрямую переданы из ОАК в АХК "Сухой".

"По "ОКБ Сухого" ситуация более сложная, у него есть владельцы за пределами ОАК. Вначале надо консолидировать эти акции, выкупив их у сегодняшних владельцев", — отмечает Алексей Федоров. Сейчас 25,18 % акций "ОКБ Сухого" — у "Рособоронэкспорта". Они будут переданы вместе с денежными средствами в счет оплаты передачи "Оборонпрому" 100 % акций ОАО "Климов", 51 % ОАО "Московское машиностроительное предприятие им. В. В. Чернышева", а также 25 % ОАО "Красный Октябрь". "Следующим шагом станет переход компании "Сухой" на

единую акцию", — отмечает Алексей Федоров. Он подчеркнул, что вхождение ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" в данную структуру не планируется (75 % минус одна акция принадлежит АХК "Сухой", 25 % плюс одна акция — компании Alenia Aeronautica). "Неправильно и неперспективно в рамках одной бизнес-структуры заниматься военными и гражданскими проектами. В перспективе пакет акций ГСС, принадлежащих АХК "Сухой", будет передан в блок гражданской авиации", — говорит Алексей Федоров. А сама АХК "Сухой" консолидируется как подразделение по военной авиации.

В структуру АХК "Сухой" также не планируется передавать акции корпорации "Иркут", которая занимается производством истребителей Су-30. К 2015 году корпорация перейдет на производство гражданских лайнеров. АХК "Сухой" отдаст в ОАК 11,89 % акций этой корпорации. Все корпоративные процедуры по обмену акциями будут завершены в 2009 году. Гендиректор холдинга "Сухой" Михаил Погосян вчера был недоступен для комментариев, директор по связям с общественностью компании "Сухой" Сергей Мещеряков не стал дополнять слова г-на Федорова.

Идет процесс нормального корпоративного строительства, полагает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. "Изначально двумя заводами и КБ управляли люди, подконтрольные гендиректору холдинга "Сухой" Михаилу Погосяну. Теперь управление будет не по персональному признаку, а по институциональному", — говорит эксперт.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета RBC Daily
12.08.08

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАПРОМА

На международном аэрокосмическом салоне "Фарнборо-2008".

Международный аэрокосмический салон "Фарнборо-2008" проводится с 1948 года. В настоящее время на проводимом в 46-й раз салоне были представлены лидеры авиа- и двигателестроения, аэронавигационного оборудования, а также отдельные технологии.

Главное внимание организаторами выставки было уделено продвижению на рынок продукции двух основных поставщиков — Boeing и Airbus.

Вместе с тем в очень широком диапазоне была представлена вертолетная тематика и раздел деловой авиации. В военной сфере в основном демонстрировались образцы летательных аппаратов, уже длительное время находящихся в эксплуатации, такие как В-1, "Вулкан", F-16, F-117 и Mirage-2000. Новые образцы, такие как Rafale, F-22, F-35, демонстрировались только в полете и на макетах.

Особый раздел на выставке представляли беспилотные летательные аппараты автономного и дистанционного пилотирования. Соединенные Штаты были представлены двумя прорывными образцами, построенными по технологии "стелс": оперативно-тактического и стратегического класса. Оперативно-тактического — с радиусом до 600 км; стратегического — с дальностью 22–23 тыс. км и нахождением в воздухе от 24 до 36 часов полета. При этом максимальная высота полета стратегического беспилотника может составлять более 22 км. Указанные средства дозвуковые ($M = 0,8–0,9$) с достаточно экономичными двигателями, работающими на традиционном топливе.

Зарубежные компании также представили практически все типы вертолетов. Особое внимание заслуживает новый вертолет Сикорского, который воплотил в себе лучшие черты вертолетов, построенных по магистрально-модульному принципу, представляющий собой современный трансформер на основе единой платформы (унифицированная кабина, единая энергетическая установка и базовое навигационное и радиоэлектронное оборудование). Кроме того, были показаны новые образцы вертолетов известных фирм: Augusta, Bell Helicopter, Robinson и др.

Выставка продемонстрировала широкое применение композиционных материалов в конструкции летательных аппаратов, особенно в несущих и корпусных элементах. Обратила на себя внимание конструкция лопастей воздушных винтов, сделанных из композиционных материалов и отличающихся от принятых традиционных профилей с повышенным коэффициентом эффективности. В большом количестве была представлена малая авиация. При этом подчеркивалось, что при удорожании топлива эта авиация может стать альтернативой региональной.

Телевидение и информационные службы выставки ежедневно очень много внимания уделяли самолетам региональной авиации. Президент Франции и премьер-министр Канады сами рекламировали региональный самолет фирмы Bombardier (Канада, конкурент Superjet).

Свои разработки в этом классе представили Китай, Индия, Бразилия, Япония, а также фирмы Boeing и Airbus. При таком широком типаже региональных самолетов место для Superjet в мировой классификации выглядит весьма скромно.

На фоне широкомасштабных достижений западных фирм успехи отечественного авиапрома выглядели недостаточно убедительно, что свидетельствует об отсутствии понимания стратегии развития. Налицо отход от базовых положений в структуре и организации авиапрома и принижение роли и места отечественных разработчиков и изготовителей, что и привело к отсутствию на выставке реальных образцов.

При этом Россия и Украина могли бы продемонстрировать на выставке свой полноразмерный ряд летательных аппаратов мирового уровня и класса, таких как Ил-96-400, Ту-204/214, Ту-334, Ан-148, Ан-140, Бе-200 и ряд других, которые способны составить конкуренцию на мировом рынке. То же самое отмечается и в области вертолетостроения.

ВЫВОДЫ

1. Выставка подтвердила конкурентоспособность летательных аппаратов, созданных в России, на Украине, по всем показателям, включая летно-технические данные, а также современный уровень энергетических установок и бортового радиолокационного и навигационного оборудования.

2. В сфере вертолетостроения считаю ошибочным полный отказ от разработок собственных силовых установок и переход на заимствование иностранных двигателей.

3. Выставка продемонстрировала значительное отставание отечественного авиапрома в области разработки и создания автономных дистанционно пилотируемых летательных аппаратов разведывательного и боевого назначения.

4. Представленные конструкции, изготовленные с применением композиционных материалов и материалов с повышенными физико-химическими свойствами, способные работать в агрессивных средах, подтвердили отставание отечественной промышленности в этой сфере.

5. Демонстрация силовых установок летательных аппаратов, по моему мнению, не выявила значительного отставания отечественных авиадвигателей в технологической и конструктивной областях.

6. Показатели топливной эффективности, заявленные на выставке, не конкретизировались, не уточнялись условия, при которых они получены. В связи с этим объективно оценить реальные характеристики силовых установок не представилось возможным.

Анатолий СИТНОВ

источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
06.08.08

ПОЛИТИКА РАЗУМНОЙ ЭКОНОМИИ

Минувший 2007 год для ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) был отмечен тем, что впервые количество поступивших заказов превысило производственные мощности заводов, входящих в корпорацию.

Дальнейшие планы ОАК предусматривают 2–3-кратное увеличение объемов изготовления и продаж гражданских самолетов по сравнению с 2007 годом, и поэтому на первое место выходит решение проблемы нехватки мощностей для выполнения заказов. Расширение возможностей производства — одна из задач, входящих в первый этап стратегии развития ОАК, рассчитанный на период 2007–2010 гг. и носящий название "Реорганизация и антикризисное управление".

Весной 2008 г. ОАК значительно активизировала работу на одном из самых сложных участков — взаимодействии с поставщиками. Проблем в этой области накопилось немало как в авиапроме, двигателестроении, машиностроении, так и в оборонно-промышленном комплексе в целом. И как показывает практика, они уже имеют характер скорее тотальный, чем единичный. В их числе непредсказуемая эскалация цен поставщиками-монополистами на комплектующие и материалы, несоблюдение сроков поставок, наличие дефицита по некоторым материалам и изделиям, несоответствующий уровень качества продукции и т. д.

В авиационной промышленности, в частности, все это приводит к росту себестоимости комплектующих авиатехники. За последние пять лет, по официальным данным, он составил в среднем около 112 %. Как следствие, увеличивается и стоимость гражданских воздушных судов российского производства. Последние же в сложных условиях реструктуризации отрасли, постоянного роста цен на топливо и аэропортовое обслуживание при среднестатистической годовой прибыли в 3–5 % имеют все меньше и меньше шансов купить новые отечественные самолеты.

Дабы ситуация из критической не превратилась в тупиковую, руководители авиационной отрасли предпринимают в этом направлении ряд антикризисных шагов. В апреле по инициативе ОАО "ОАК" состоялось первое совместное совещание компаний — поставщиков авиастроительной отрасли, посвященное вопросам и перспективам организации их взаимодействия. В мероприятии приняли участие руководители и сотрудники профильных департаментов ОАК, ее дочерних структур, основных производителей комплектующих, представители Минпромэнерго, Роспрома и Федеральной антимонопольной службы. Алексей Федоров выступил с докладом об основных положениях стратегии развития ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" и плане производства самолетов на 2007–2015 гг. Производственный план ОАК в области гражданской

авиации, как известно, предполагает выпуск 431 самолета до 2012 г. и более 800 единиц к 2015 г. Для его полноценной реализации, по мнению президента авиастроительного холдинга, "необходимо организовать систему взаимовыгодного сотрудничества, а также программу совместной деятельности ОАО "ОАК" и компаний-поставщиков на ближайшие 5–10 лет".

Как выяснилось в ходе совещания, есть еще ряд иных препятствий "для нормальной работы". Например, отсутствие системы договорных отношений, гарантирующей всем участникам процесса стабильность на 3–5-летний период. Нет сквозной системы контроля качества, что приводит к дублированию функций контроля у поставщиков и потребителей. То же относится к эффективному управлению перспективными разработками на 10–15-летнюю перспективу, что делает невозможным долгосрочное планирование и организацию НИОКР.

По итогам первого совместного совещания было объявлено, что ОАК до конца текущего года разработает конкретную программу совместной деятельности на 5–10 лет с каждым из ключевых поставщиков. Это касается, например, заключения контрактов в модели гарантированного выкупа заявленной продукции с жесткими штрафными санкциями для обеих сторон, определения структуры цены, учитывающей основные параметры и перечень внутренних проектов поставщика, под которые ОАК будет содействовать привлечению финансирования на льготных условиях.

Кроме того, участники мероприятия подписали протокол, определяющий основные направления дальнейшей работы. Речь идет о намерениях заключить долгосрочные договоры, обеспечивающие выполнение плана мероприятий по выпуску отечественных воздушных судов до 2015 г., одобренного Правительством РФ. Это и разработка перспективных планов сотрудничества на период до 2015 г., в том числе программ совместных мероприятий по повышению качества комплектующих.

В целом ОАК планирует сформировать долгосрочную программу развития поставщиков. Такой подход должен привести к снижению стоимости воздушных судов для авиакомпаний и значительному улучшению качества выпускаемых на предприятиях ОАК самолетов, повышению конкурентоспособности российского авиапрома на мировом рынке.

Как показывает практика, ОАК сегодня заинтересована в отходе от простой контрактации комплектующих и в увеличении количества крупных, стратегических поставщиков при постепенном их превращении в комплексные интегрированные структуры, поставляющие ее предприятиям крупные комплекты изделий. Стратегия корпорации в этой области включает в себя установление более тесных взаимоотношений, в том числе сертификацию производства, привлечение инвестиций в его развитие, возможное участие в управлении и разделении

рисков предприятий-поставщиков.

В этой связи 15 августа на заседании правления ОАК принят ряд решений по программе оптимизации цен на покупные комплектующие изделия и основные материалы. Организуется совет руководителей подразделений материально-технического снабжения предприятий корпорации. Он, в частности, займется обеспечением информационного взаимодействия, обменом опытом и разработкой единых принципов управления цепочками поставок. Предполагается также проведение консультаций с поставителями вертолето- и двигателестроения по вопросам импортозамещения наиболее критичных для этих отраслей комплектующих изделий. Одной из функций совета станет организация совместной работы с ГК "Ростехнолоджи" по предприятиям, входящим в ее структуру.

Что не менее важно, ОАК начинает программу перевода ряда действующих производств своих предприятий на аутсорсинг. В целях снижения общепроизводственных издержек и повышения эффективности производства на 2008–2009 гг. в этой области запланировано проведение активной работы, что даст дополнительно более 3 тыс. основных производственных рабочих и высвободит более 500 тыс. кв. м площадей на всех предприятиях корпорации. Эти ресурсы будут задействованы для выполнения производственной программы ОАК.

Так, например, 21 августа ОАО "ОАК" и ООО "Авиаагрегат" подписали соглашение о сотрудничестве. Стороны представляли А. Федоров и гендиректор подмосковного предприятия Геннадий Кулаков. Этим пилотным документом ОАК, по сути, дала старт своей программе аутсорсинга. Речь идет о передаче "Авиаагрегату" производства гидроцилиндров для самолетов, выпускаемых ЗАО "Авиастар-СП". По плану потребность только ульяновского завода в этой продукции до 2015 г. должна составить более 1500 единиц в год. Передача же производства на аутсорсинг позволит значительно снизить ее себестоимость и, кроме того, позволит "Авиаагрегату" в полной мере проводить свою политику технического перевооружения и развития производственной инфраструктуры на срок до 2015 г. Планами ОАК и "Авиаагрегата" предусмотрено расширение соглашения и включение в него до 2010 г. других предприятий корпорации.

Деятельность авиастроительного холдинга по снижению издержек, повышению качества и надежности комплектующих развивается и в направлении повышения эффективности работы с другими поставщиками. Специалисты холдинга провели работу по определению механизмов, позволяющих добиться снижения себестоимости комплектующих и материалов. По официальной информации, в результате проведения переговоров с 10 % поставщиков, которые, кстати, формируют около 17 % стоимости комплектации воздушного судна, только за счет заключения долгосрочных договоров может быть достигнута экономия до 1,5 млрд руб. в течение четырех лет.

Итак, ОАК, как было задумано, приступила к формированию новой системы партнерских отношений, что в перспективе должно обеспечить консолидацию всех компетенций жизненного цикла комплектующих изделий, от разработки и производства до их после-

продажного обслуживания, на основе новой модели сотрудничества.

ОАО "ОАК" создано в соответствии с указом Президента РФ от 20 февраля 2006 г. № 140 "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация". Регистрация корпорации как юридического лица состоялась 20 ноября 2006 г.

Приоритетными направлениями деятельности ОАК и входящих в ее состав компаний являются разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиационной техники гражданского и военного назначения.

Уставный капитал корпорации составляет 104,97 млрд рублей. В собственности Российской Федерации находится 90,9 % акций. В ОАО "ОАК" входят следующие юридические лица: ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина", ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ОАО "ТАВИА".

ОАО "Авиаагрегат" основано в 1932 г. Одно из ведущих предприятий России по проектированию и производству шасси для самолетов различных типов: Ту-124, Ту-134, Ту-154, Ан-24, Ил-86, Ту-160 и других.

С 1991 г. в рамках конверсионной программы освоено новое направление – выпуск широкого спектра гидроцилиндров для различных машин и механизмов, поглощающих аппаратов АПЭ-120-И.500 для нужд РЖД и вязкостных муфт для автомобилей УАЗ и ГАЗ. В настоящее время начато освоение производства шасси к самолетам Ан-148, Ил-112В, "476". Увеличивается выпуск шасси для самолетов Ту-204, Ту-214 и Ил-96.

Ольга ПОСПЕЛОВА

*источник: AVIAPORT.RU
26.08.08*

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>

МИГ ПО-ПЕРУАНСКИ

В Лиме принято решение об обновлении ВВС.

На прошлой неделе стало известно, что между Россией и Перу подписан контракт на ремонт и модернизацию МиГ-29, имеющихся в распоряжении ВВС этой страны. Эта сделка стала второй в новой истории России крупной авиационной сделкой в Латинской Америке. До сих пор наиболее существенным достижением "Рособоронэкспорта" в этом регионе был заключенный в 2005 году контракт на поставку Венесуэле 24 машин семейства Су-30МК.

В настоящее время на вооружении ВВС Перу имеются 19 самолетов МиГ-29. 14 из них модификации МиГ-29С, пара учебно-боевых МиГ-29УБ и три МиГ-29СЭ. Заключенный контракт предусматривает повышение боевого потенциала этих машин. Средства будут выделены по специальной правительственной программе, предусматривающей модернизацию перуанских вооруженных сил на период до 2011 г. На перевооружение ВС страны планируется потратить около 654 млн долларов.

В ВВС Перу истребителями МиГ-29 вооружена 612 истребительная эскадрилья, организационно входящая в 6-ю воздушную группу 1-го воздушного крыла. База группы располагается в городе Чиклайо. Все работы по ремонту и модернизации этих истребителей пройдут непосредственно на этой авиабазе. Согласно перуанским источникам, модернизированные истребители станут многофункциональными боевыми самолетами. Представители РСК "МиГ" отказываются раскрывать технические подробности подписанного контракта.

В соответствии с официальной информацией, у корпорации есть два варианта многофункциональной модернизации МиГ-29. Учитывая названную информагентствами сумму контракта — немногим более 100 млн долл., — по всей видимости, перуанские МиГ-29С/СЭ будут модернизированы до уровня МиГ-29СМ. Этот вариант модернизации характеризуется высокими показателями боевой эффективности при относительно небольшой стоимости работ.

Доработки обзорно-прицельного оборудования самолета МиГ-29, модернизируемого по типу МиГ-29СМ, сводятся к введению в состав радиолокационного прицельного комплекса Н019Э (Н019МЭ) автономного радиолокационного канала, модернизации оптико-электронного прицельно-навигационного комплекса за счет введения новой системы отображения информации, установке системы управления дополнительным вооружением. В состав пилотажно-навигационного и радиосвязного оборудования вводится многофункциональный вычислитель, спутниковая навигационная система и дополнительная радиостанция. Предусмотрено использование новой контейнерной системы РЭП. БРЭО получает мультиплексный канал информационного обмена (шина стандарта MIL STD 1553В).

Номенклатура вооружения класса "воздух — воздух" при модернизации по проекту МиГ-29СМ может

пополняться ракетами средней дальности Р-27ЭР1, Р-27ЭТ1(Т1) с радиолокационными и тепловыми головками самонаведения и РВВ-АЕ с активными радиолокационными головками самонаведения. Модернизированная система управления вооружением обеспечивает применение высокоточного оружия класса "воздух — поверхность": управляемых ракет Х-29Т(ТЕ), Х-31А, Х-31П и корректируемых бомб КАБ-500Кр и КАБ-500-ОД. При использовании подвешенного контейнера целеуказания или внешнего подсвета цели возможно применение управляемых ракет Х-29Л, Х-25МЛ и корректируемых бомб с лазерными системами наведения. Предусмотрена возможность адаптации МиГ-29СМ к стандартам НАТО и ИКАО.

Модернизация по всем проектам предполагает также проведение диагностики и ремонтных работ. Помимо решения технических проблем, главное их назначение — перевод истребителей на обслуживание по техническому состоянию. Также в ходе ремонта и модернизации у самолетов может быть усилена конструкция планера, увеличены емкости внутренних топливных баков, усовершенствованы или заменены некоторые самолетные системы. В качестве опции предусмотрено оснащение системами дозаправки в воздухе различных типов.

Надо отметить, что история появления МиГ-29 в ВВС Перу — весьма характерный пример того, как в 90-е годы осуществлялись сделки в области продажи вооружений, в том числе таких сложных в эксплуатации и обслуживании, как боевые самолеты. После окончания скоротечного конфликта с Эквадором в 1995 г. правительство страны задумалось о модернизации вооруженных сил, важнейшим направлением которой должно было стать приобретение современных боевых самолетов. В результате у Белоруссии были закуплены 16 МиГ-29С и пара МиГ-29УБ, а также 10 Су-25 и 8 Су-25УБ. Однако Белоруссия не имела возможности проводить послепродажное обслуживание этой авиатехники. В результате техсостав перуанских ВВС вынужден был самостоятельно решать технические проблемы. Для преодоления этой нездоровой ситуации в 1998 г. было принято решение о приобретении у России еще трех самолетов — на этот раз новых МиГ-29СЭ с пакетом услуг по поддержанию технического состояния. С тех пор прошло уже 10 лет и вполне естественно, что парк перуанских МиГ-29 нуждается в обновлении.

Надо отметить, что Латинская Америка в настоящее время является весьма привлекательным регионом для сделок в области экспорта, ремонта и модернизации российского оружия. Об этом не раз заявляли, в частности, и представители РСК "МиГ". Однако, за исключением контракта с Перу, о новых проектах РСК "МиГ" в регионе ничего не известно. Довольно обширным парком самолетов этой марки обладает Куба — туда были поставлены 16 МиГ-29 и МиГ-29УБ. Сейчас в боеготовом состоянии лишь три машины. Однако сложное экономическое положение "Острова Свободы" вряд ли позволит ему в ближайшее время заняться обновлением боевой авиации. Несколько туман-

ным представляется и политическое будущее страны.

Заказчиков на новые самолеты марки "МиГ" в Латинской Америке пока также нет. Вслед за Перу в конце 90-х к МиГ-29 проявлял интерес Эквадор, однако после того, как между Эквадором и Перу было подписано соглашение о границе, Эквадор обязался не проводить дополнительных закупок вооружений. Отказу от покупки российских самолетов поспособствовал и коррупционный скандал, связанный с тогдашним руководителем "Росвооружения" Евгением Ананьевым. Несмотря на то, что МиГ-29 интересовались военные Чили, подыскивавшие замену устаревшим американским истребителям. Однако выбор был сделан в пользу продукции авиапрома США. На такое решение, по всей видимости, повлияли лоббистские усилия Вашингтона. Кроме того, пример Чили еще раз подтверждает, что в

современных условиях смена поставщика боевых самолетов требует коренной ломки всей системы технического обслуживания боевой авиатехники, на которую трудно согласиться без действительно веских причин. Примером такой кардинальной смены ориентиров может служить Венесуэла. Уго Чавес решил заменить свои F-16 на российские Су-30 после того, как США ввели эмбарго на поставку авиационных запчастей в Венесуэлу. Однако будем надеяться, что в небе Латинской Америки еще найдется место для российских самолетов, в том числе и марки "МиГ".

Илья КЕДРОВ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
20.08.08*

ОАО "ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ" И ОАО "АВИААГРЕГАТ" ПОДПИСЫВАЮТ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Сегодня открытое акционерное общество "Объединенная авиастроительная корпорация" и открытое акционерное общество "Авиаагрегат" подписали соглашение о сотрудничестве.

Соглашение подписали президент, председатель правления ОАО "ОАК" Алексей Иннокентьевич Федоров и генеральный директор ОАО "Авиаагрегат" Геннадий Алексеевич Кулаков.

Предметом соглашения является передача производства гидроцилиндров на мощности "Авиаагрегата" для использования на самолетах, производимых ульяновским ЗАО "Авиастар-СП". Согласно плану, потребность только "Авиастар-СП" до 2015 года должна составить более 1500 гидроцилиндров в год.

Данное соглашение является для ОАО "ОАК" пилотным и начинает программу по переводу ряда действующих производств предприятий корпорации на аутсорсинг для снижения общепроизводственных издержек и повышения эффективности производства. Планами ОАО "ОАК" на 2008–2009 годы предусмотрено проведение активной работы по аутсорсингу, что позволит в целом высвободить более 3 тыс. основных производственных рабочих и более 500 тыс. квадратных метров площадей на всех предприятиях корпорации, задействовав эти ресурсы для выполнения производственной программы ОАО "ОАК".

Передача производства на аутсорсинг позволит значительно снизить себестоимость гидроцилиндров, а также позволит ОАО "Авиаагрегат" проводить свою политику технического перевооружения и развития производственной инфраструктуры на срок до 2015 года. Планами ОАО "ОАК" и ОАО "Авиаагрегат" предусмотрено расширение соглашения и включение в него других предприятий корпорации до 2010 года. Таким образом, ОАО "ОАК" начинает формирование новой системы партнерских отношений, которые в перспективе будут обеспечивать консолидацию всех

компетенций жизненного цикла комплектующих изделий, от их разработки до производства и послепродажного обслуживания, на основе новой модели сотрудничества.

Деятельность ОАО "ОАК" по снижению издержек, повышению качества и надежности комплектующих развивается также в направлении повышения эффективности работы с другими поставщиками. В рамках этого направления была проведена работа по определению механизмов, позволяющих добиться снижения себестоимости комплектующих и материалов. По результатам проведения переговоров с 10 % поставщиков, которые формируют около 17 % стоимости комплектации воздушного судна, только за счет заключения долгосрочных договоров может быть достигнута экономия до 1,5 млрд рублей в течение четырех лет.

В работе с поставщиками корпорация заинтересована в отходе от простой контрактации комплектующих при увеличении количества крупных, стратегических поставщиков и их постепенном развитии в комплексные интегрированные структуры, поставляющие предприятиям ОАО "ОАК" крупные комплекты изделий. Стратегия корпорации в области развития поставщиков заключается в установлении более тесных отношений с предприятиями, включая сертификацию производства, привлечение инвестиций в развитие производства, возможное участие в управлении и разделении рисков предприятий-поставщиков.

В этой связи на состоявшемся 15 августа заседании правления ОАО "ОАК" был принят ряд решений по программе оптимизации цен на покупные комплектующие изделия и основные материалы. В частности, решено организовать совет руководителей подразделений материально-технического снабжения предприятий корпорации. В его функции будет входить обеспечение информационного взаимодействия, обмен опытом и разработка единых принципов управления цепочками поставок, проведение консультаций с представителями вертолетостроительной и дви-

гательственной отрасли по вопросу импортозамещения наиболее критичных для отраслей покупных комплектующих изделий, а также организация совместной работы с государственной корпорацией "Ростехнологии" по предприятиям, входящим в ее структуру.

ОАО "ОАК" создано в соответствии с указом Президента РФ от 20 февраля 2006 г. № 140 "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация". Регистрация корпорации как юридического лица состоялась 20 ноября 2006 г.

Приоритетными направлениями деятельности ОАО "ОАК" и входящих в корпорацию компаний являются разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиационной техники гражданского и военного назначения.

Уставный капитал корпорации составляет 104,97 млрд рублей. В собственности Российской Федерации находится 90,9 % акций. В ОАО "ОАК" входят следующие юридические лица: ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина", ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ОАО "ТАВИА".

История ОАО "Авиаагрегат", ставшая неотъемлемой частью истории авиации и авиационной промышленности, началась в июне 1932 года в городе Ступи-

но. Решение о создании предприятия под названием "Авиакомбинат № 150", явившегося прообразом ОАО "Авиаагрегат", было принято Народным комиссариатом тяжелой промышленности СССР в связи обострением международной обстановки и необходимостью развития авиационной промышленности. В 1941 г. завод был перебазирован в г. Куйбышев.

ОАО "Авиаагрегат" является ведущим предприятием России по проектированию и производству шасси для самолетов различных типов. На предприятии изготавливались в разное время шасси для таких самолетов, как Ту-124, Ту-134, Ту-154, Ан-24, Ил-86, Ту-160 и многих других.

С 1991 г. в рамках конверсионной программы предприятие освоило новое для себя направление — выпуск широкого спектра гидроцилиндров для различных машин и механизмов, поглощающих аппаратов АПЭ-120-И.500 для нужд РЖД и вязкостных муфт для автомобилей УАЗ, ГАЗ.

ОАО "Авиаагрегат" — динамично развивающееся предприятие, располагающее мощной производственной и экспериментальной базой, современными технологическими процессами и высокопроизводительным оборудованием, обеспечивающими качество и надежность выпускаемой продукции.

Предприятие находится на подъеме своего производства. Начато освоение шасси к самолетам Ан-148, Ил-112В, "476". Стабильно увеличивается выпуск шасси для самолетов Ту-204, Ту-214 и Ил-96.

*источник: компания «ОАК»
21.08.08*

ТУПОЛЕВ — ЭПОХА В ИСТОРИИ АВИАЦИИ И СТРАНЫ

12 августа в Казани открывается Международная выставка "Авиакосмические технологии и оборудование. Казань-2008". Символично, что этот представительный форум, который пройдет под знаком возрождения отечественного авиастроения, проводится в год 120-летия Андрея Николаевича Туполева, благодаря которому отечественная авиация получила всемирное признание.

ВЗГЛЯД НАЗАД?

Оглядываясь назад, задумываешься над тем, в какие годы и при каких экономических и технологических возможностях создавал образцы авиационной техники этот человек, которого мы по праву называем выдающимся авиационным конструктором и ученым. Проектируя постоянно усложняющиеся самолеты, Туполев прямо и косвенно способствовал ускорению развития почти всех отраслей народного хозяйства, повышению уровня образования, что способствовало

выводу нашей страны в число мировых научно-технических держав. Ведь по положению авиастроения можно достаточно объективно оценить общий уровень развитости страны. И Россия по-прежнему, несмотря ни на что, считается одним из центров авиастроения. Этот имидж она получила как одно из великих наследий нашего общего, недавно единого государства, которое по крупицам создавалось нелегким трудом его лучших представителей — патриотов родины и романтиков неба.

Так в чем заключалась формула успеха советской авиации? Его главной составляющей была, конечно, воля государства, позиционировавшего страну устремленной к прогрессу, а авиация считалась одним из его символов. Государство уважало и считалось с устремлениями граждан, многие из которых хотели видеть страну авиационной державой, а свою судьбу — связанной с авиацией. Наконец, государство осознавало, что без авиации невозможно обеспечить обороноспособность страны и решить вопросы транспортного сообщения на одной шестой части Земли.

Воли государства и личности, объединенные общей идеей, творили чудеса, и роль такой творческой личности, как Туполев, оказалась во многих

вопросах определяющей. Он не только предлагал и реализовывал конкретные проекты (под руководством авиаконструктора создано свыше 100 типов военных и гражданских самолетов, 70 из которых строились серийно), но и определял направление развития авиации. За всем этим – колоссальный труд, нечеловеческое порой напряжение, испытания судьбы, непростой выбор многих решений, которые позволили сохранить и честь, и достоинство человека с фамилией Туполев, а марку "Ту" сделать одной из самых известных в мире.

Не покидает чувство, что Андрей Николаевич еще с нами. Самолеты "Ту" и поныне продолжают составлять всю российскую стратегическую авиацию, а в гражданской встречаются чаще других. К сожалению, сегодня все чаще на слуху марки иностранных самолетов, которые на авиарынке отодвигают отечественного производителя от авиакомпаний и российских пассажиров. И в полную силу встает вопрос: а выживет ли при такой динамике отечественное авиастроение? Чего-то здесь не хватает: либо воли государства, либо Туполевых. Поэтому россияне чаще слышат о миллиардах тонн нефти и кубометрах природного газа, добытых и проданных за рубеж, чем о поднятых в небо новых самолетах или о производстве серийных. Статуса авиационной державы при таком положении не удержать. По поступающей из СМИ информации возникает ощущение неких больших движений в нашем авиастроении. Больших, но... виртуальных. А вот реальных, хорошо продуманных и целенаправленных действий нет.

Как возродить отечественную авиационную промышленность, как вдохнуть в общество надежду на возвращение стране положения одного из главных центров мирового авиастроения, вернуть людям, и особенно молодежи, гордость за собственную авиацию? Думается, вспомнив путь Андрея Николаевича Туполева, историю страны того периода, можно получить ответы на эти и другие вопросы.

ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ И УМЕНИЕ ПОДБИРАТЬ КОЛЛЕКТИВ

В Императорском Московском техническом училище (ИМТУ), куда Туполев поступил в 1908 году, Андрей Николаевич слушал лекции самого Николая Егоровича Жуковского. Под руководством "отца русской авиации" он участвовал в постройке планера, на котором вскоре самостоятельно совершил свой первый полет. Еще будучи студентом, Туполев спроектировал аэродинамическую трубу, которая эксплуатировалась до 1923 года. В 1918-м Андрей Николаевич получает звание инженера-механика. О его дипломном проекте Жуковский скажет: "Гидроплан, представленный нашим инженером Туполевым (а он уже работал в должности заместителя руководителя расчетно-испытательного бюро. – А. К.), представляет выдающееся исследование". В 1921 году сотрудники ЦАГИ выбирают Туполева заместителем Жуковского на должность, которая официально называлась "товарищ директора". Как важна преемственность во всем! Ее нарушение отбрасывает общество на десятилетия назад. Туполеву суждено было стать своеобразным "передаточным звеном", принявшим, развившим и передавшим далее самые лучшие традиции своего учителя. Непосредственная работа с Жуковским выра-

ботала у Туполева стремление к прочной связи теории и практики, любовь к глубоко продуманному эксперименту. Эти качества со временем стали все глубже и органичнее входить в стиль его работы. Андрей Николаевич научился за сложными математическими выкладками видеть прежде всего физический смысл, поэтому он мог дать глубокую научную оценку эксперименту и предложить правильное решение.

Эстафету, принятую от Жуковского, Туполев нес достойно, и вокруг него появлялись люди, имена которых впоследствии стали известными стране. Туполева считали своим учителем многие авиационные конструкторы, и в их числе Петляков, Сухой, Мясищев, Путилов, Чижевский, Архангельский, Миль, Голубков, Незваль и многие, многие другие.

Лидер по природе, инженер от бога, вооруженный блестящим образованием, Туполев умел объединять вокруг себя талантливых людей. Его уважали рабочие, так как он сам легко управлялся с рубанком и рейсмусом, молотком и надфилем. Он пользовался авторитетом у инженеров за способность понять суть разрабатываемой ими конструкции, помочь в случае надобности. Ученые разных специальностей общались с ним с удовольствием как с инженером широчайшего кругозора и уважали за то, что он был прост и не стеснялся попросить совета, если чего-нибудь не знал. Тон его разговора был одинаков как с первым лицом государства, так и с простым рабочим. Как многие люди того поколения, он не терпел некомпетентности, с которой нещадно боролся. К тому же, как вспоминают соратники, не боялся признаться в своих ошибках и исправлял их немедленно.

ВИДЕНИЕ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ЗАДАЧИ АВИАСТРОЕНИЯ

Время требовало поиска новых конструкторских решений. Для Туполева раньше, чем для многих, стало очевидно, что только переход от деревянных конструкций к металлическим позволит выйти на большой ресурс, высокий уровень нагрузок, тем более что постоянно росли массы летательных аппаратов, их скорости, требовательность к маневренности. Созданная во главе с Туполевым комиссия по металлическому самолетостроению постепенно переросла в опытное конструкторское бюро. Выработался оригинальный подход к решению возникавших сложных проблем, заключавшийся в последовательном поиске сначала менее, а потом более сложных решений. Например, до постройки в 1925 году первого серийного цельнометаллического самолета АНТ-3 Андрей Николаевич вначале сконструировал цельнометаллические азросани и глиссер, на которых было "вживую" испытано поведение нового металла, затем – опытный самолет смешанной конструкции (дерево и металл) АНТ-1. Это позволило окончательно утвердиться во взгляде: металл – основа будущего авиационного прома страны.

В 1923 году был построен экспериментальный двухместный цельнометаллический самолет АНТ-2 и возглавляемый Туполевым коллектив уверенно приступил к проектированию одномоторного самолета-разведчика АНТ-3 (Р-3). Под названием "Пролетарий" он завоевал мировую известность, когда Михаил Громов в 1926 году совершил на нем полет по столицам Западной Европы. Но главный итог этой работы изме-

рялся, конечно, не только высотой и дальностью полета этих машин. Росла уверенность, что авиация молодой Страны Советов находится на правильном пути.

А теперь вдумайтесь: возглавляемый Туполевым коллектив ежегодно выдавал новый проект, и каждый обязательно содержал новизну, свое неповторимое "я". Большинство проектов воплощалось в конструкции, проходили летные испытания и получали путевку в небо. И это при скудности площадей, не самой современной производственной базе и очень скромном жаловании. Однажды руководство страны обратилось к солидной английской фирме с просьбой спроектировать многомоторный самолет, иностранные специалисты потребовали два миллиона и два года срока. Туполев со своей командой выполнил этот проект за девять месяцев и, разумеется, значительно дешевле. Так появился на свет АНТ-4 (ТБ-1) — первый в мире тяжелый цельнометаллический бомбардировщик. Было выпущено более двухсот ТБ-1. Чтобы построить такое количество самолетов, уже нельзя было обойтись только импортными материалами. Требовался собственный алюминий, и в стране начались добыча бокситов и производство высокопрочных сплавов. На авиацию заработала металлургия страны. Последние ТБ-1 шли уже и с отечественными двигателями. То есть во многом благодаря усилиям Туполева страна обрела практическую независимость от импорта конструкционных материалов, двигателей, оборудования и всего того, что необходимо для получения сложного технического комплекса, который называется веским словом "самолет".

В 1925 году Туполев принял заказ на проектирование первого истребителя ЦАГИ — АНТ-5 (И-4). Эту работу он доверил ученику — Павлу Сухому, впоследствии создавшему свое конструкторское бюро. И-4 строился большой серией и сыграл важную роль в становлении отечественной истребительной авиации, а ОКБ им. П. О. Сухого и сегодня — визитная карточка авиационной России... В 1926 году Туполев начинает работу над проектом четырехмоторного АНТ-6 (ТБ-3). Руководство проектом доверяется другому блестящему ученику — Владимиру Петлякову. ВВС и промышленность смогли "вытянуть" этот дерзкий проект только к 1929 году.

Самолет получил мировое признание, а несколько этих машин под названием Г-2 были приспособлены под нужды гражданского воздушного флота. Тоже характерная для Туполева черта. Понимая, что в стране, мягко говоря, нет лишних ресурсов, он проектировал самолеты на два флота — военный и гражданский. Этой традиции он придерживался всю жизнь, сэкономив стране миллиарды рублей... Одними из лучших в мире считались советские гидросамолеты. Истоки этого успеха в значительной степени связаны с именем Туполева. Идеи своего дипломного проекта он в 1931 году реализует в концептуальной конструкции летающей лодки АНТ-8 (МДР-2). Позже он построил летающий крейсер АНТ-22 (МК-1), на котором в 1933-м был установлен мировой рекорд. Успехи современного Бе-200 обязаны той традиции... В 1931 году взлетают АНТ-9 (ПС-9) — первый советский пассажирский самолет, который уже мог составить конкуренцию иностранным машинам, и пятидвигательный АНТ-14 — один из самых больших самолетов своего времени.

Вдохновленное успехами руководство ВВС пытается сформировать техзадание на проектирование

самолета взлетной массой 70 тонн. Но Туполев не поступает своим принципом — глубоко и всесторонне разбираться в любом новом вопросе, выработать по нему собственную точку зрения и только после этого принимать решение. Переход за один шаг от взлетной массы 17 тонн на 70 оказался невозможен. Туполев принимает решение сначала спроектировать промежуточный вариант массой 32 тонны. Так родился АНТ-16 (ТБ-4)... В 1934 году завершается постройка самого большого по тому времени самолета АНТ-20 "Максим Горький" (ПС-124). Гибель первого экземпляра АНТ-20, разбившегося в 1934 году, и второго, потерпевшего катастрофу в 1942-м (он был построен с другим вариантом силовой установки на Казанском авиационном заводе), для Туполева была сродни гибели собственных детей... В 1930-е годы Туполев проектирует и строит один из самых знаменитых своих самолетов — АНТ-25, на котором был совершен беспримерный по тем временам беспосадочный перелет на другой континент. Одновременно он приступает к проектированию истребителя АНТ-29, а также первого в стране истребителя с убирающимся шасси АНТ-31, ведет работы по дирижаблестроению, продолжает проектирование аэросаней. Также, используя свое положение главного инженера авиационного управления Наркомата тяжелой промышленности, Туполев, внимательно следивший за всем новым в мировом авиационном деле, настоял на приобретении лицензии на производство американского самолета ДС-3 "Дуглас" и закупке для него всей плазмово-шаблонной технологии. Этот самолет под названием Ли-2 эксплуатировался в СССР до 60-х годов.

НАДЕЖНОСТЬ КОНСТРУКЦИЙ И ПРОЧНОСТЬ ХАРАКТЕРА

Невероятно насыщенным во многих смыслах для Андрея Николаевича оказался 1937 год. 5 мая его АНТ-7 первым из советских самолетов пролетел над Северным полюсом. 21 мая четырехмоторные гиганты АНТ-6 высадили на льды участников первой дрейфующей станции "Северный полюс-1". Экипажи Чкалова и Громова на АНТ-25 соединили СССР и США по кратчайшему пути — через Северный полюс. На его самолетах был установлен ряд мировых авиационных рекордов. Казалось, для машин Туполева уже не было невозможных расстояний. Так, вариант АНТ-25 с дизельным двигателем, по расчетам, мог преодолеть 25 тысяч километров, и на нем планировался облет Земли по 55-й параллели. Тщательная отработка конструкций, использование новых материалов и технологий положительно сказывались на скоростных характеристиках туполевских машин. Так, бомбардировщик АНТ-40 (в серии получивший обозначение "скоростной бомбардировщик", в различных вариантах — СБ, СБ-1, СБ-2) по скорости превосходил многие истребители своего времени. К началу войны было изготовлено 6656 СБ и они составляли 94 % всей бомбардировочной авиации страны.

Все, казалось бы, шло прекрасно. Но 21 октября 1937 года Туполев по доносу был арестован прямо в своем рабочем кабинете. С бортов его самолетов стиралась аббревиатура "АНТ". Так, знаменитый АНТ-25 на некоторое время стал "ЦАГИ-25". Когда Туполеву после года заключения в Бутырке предложили "работу по специальности" в спецтюрьме ЦКБ-39, он поставил

условие: только в том случае, если он убедится, что его жена Юлия Николаевна не в заключении, а дети находятся под ее опекой. Его характер был непоколебим. Опыт боевого применения бомбардировщиков во время войны в Испании привел Туполева к мысли о необходимости создания пикирующего бомбардировщика. Итогом работы стал пикировщик Ту-2, который по скорости, бомбовой нагрузке, маневренности и оборонительному вооружению не имел себе равных в классе. Концепцию Туполева по пикирующему бомбардировщику реализовал и его ученик Владимир Петяков, создавший свое КБ, а его знаменитый Пе-2 был построен на Казанском авиационном более чем десятилетиями "тиражом".

ОТ СОЗДАНИЯ ЯДЕРНОГО ЩИТА К РЕАКТИВНЫМ СКОРОСТЯМ

Сразу после Великой Отечественной войны встал задача создания надежного щита от страшного оружия — ядерного. После "атомного дождя" над Японией один за другим появлялись американские планы ядерной бомбардировки крупных городов СССР, времени на создание ядерного щита было чрезвычайно мало, а самолет-носитель для ответного удара требовался срочно.

Еще в 1944 году Туполев начал проектирование дальнего бомбардировщика АНТ-64. Но было очевидно, что вскормленная войной авиационная индустрия США ушла далеко вперед и на создание машины с необходимыми летно-техническими характеристиками потребуется слишком много времени. Руководство страны воспользовалось вынужденной посадкой на Дальнем Востоке нескольких американских стратегических бомбардировщиков Б-29, которые по условиям мирного договора с Японией СССР не мог вернуть США, и поручило Туполеву, как самому подготовленному конструктору, воспроизвести этот самолет. Туполев выполнил задание — получить точную копию Б-29, вплоть до самого маленького лючка. Так родился Ту-4. Было сэкономлено время, огромные средства и, что очень важно, накоплен необходимый опыт в проектировании тяжелых самолетов. Но и тут Туполев остался верен себе, запустив одновременно и пассажирский вариант самолета — Ту-70.

После войны Туполев выходит с предложением, и ему поручается создать скоростной реактивный бомбардировщик среднего радиуса действия. Тогда многие вопросы эксплуатации и особенностей летных характеристик тяжелых реактивных самолетов еще были неясны. И в этом новом направлении генеральный конструктор снова шел очень последовательно. Андрей Николаевич одновременно с проектированием нового самолета дает задание на установку реактивных двигателей на бомбардировщик Ту-2. Такой экспериментальный самолет, названный Ту-77, был построен, всесторонне испытан и послужил основой для проектирования и постройки реактивного бомбардировщика Ту-14, который был принят на вооружение ВВС. А далее последовали знаменитые Ту-95, Ту-16, позже — сверхзвуковой Ту-22.

Во всех ведущих странах в конце 40-х — начале 50-х годов начиналась работа над пассажирскими самолетами с турбореактивными двигателями. Первой в списке шла английская "Комета", которая начала регулярные полеты в 1952 году, но затем из-за кон-

структивных недоработок была снята с эксплуатации. Туполев принимает решение строить реактивный пассажирский самолет на базе тщательно испытанного в широкой эксплуатации бомбардировщика Ту-16. При этом Туполеву приходится преодолевать огромное сопротивление тех, кто не хотел трогать существующей инфраструктуры аэропортов. В 1954-м утверждается проект лайнера, и всего через год реактивный пассажирский самолет Ту-104 уже приземляется в Хитроу — главном аэропорту столицы Великобритании. Одновременно начинается реконструкция под новую технику всех отечественных аэропортов. За 104-м последовал созданный на базе бомбардировщика Ту-95 (этот самолет и по сию пору остается основной рабочей лошадкой российской стратегической авиации) турбовинтовой межконтинентальный лайнер Ту-114. Занятно, но когда в 1957 году этот самолет с советской правительственной делегацией на борту совершил посадку на американской авиабазе Эдвардс, там не нашлось трапа соответствующей высоты и советские руководители и их жены были вынуждены спускаться по обыкновенной стремянке.

Работа по реактивной пассажирской авиации наращивала обороты, с конвейеров сходили ближние и среднемагистральные самолеты Ту-110, Ту-124, Ту-134, Ту-154. 31 декабря 1968 года в воздух поднялся первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144, главным конструктором которого был Алексей Андреевич Туполев, впоследствии ставший преемником Андрея Николаевича на посту генерального конструктора. Помимо "большой авиации" под руководством Туполева разрабатывались также крылатые ракеты, беспилотные разведчики, велись исследования по гиперзвуковому аппарату. В 1955 году начались работы над бомбардировщиком с ядерной силовой установкой, позже — над самолетами с силовыми установками, работающими с альтернативными видами топлива.

ОРИЕНТИРУЯСЬ НА ЛЕГЕНДУ

Труд Андрея Николаевича задал высокий технический уровень отечественной авиации и технологических процессов серийного производства самолетов. Каждая новая его конструкция обычно содержала в себе ряд технических новшеств, заставляя серийные заводы "подтягиваться" на новый технологический уровень производства. Андрей Николаевич, как правило, первым ставил вопросы о внедрении технологических новинок и твердо добивался их реализации. При этом у него было сильно развито чувство "пропорциональности" введения нового. Ведь если новшеств окажется в избытке, то хорошая сама по себе конструкция будет долго осваиваться серийными заводами и может потерять актуальность.

Необходимо отметить, что влияние Туполева на авиационную промышленность проявилось также в его непосредственном участии в планировании строительства и реконструкции отдельных серийных авиационных заводов, в том числе и КАПО им. С. П. Горбунова, на котором он неоднократно бывал. До последнего дня своей жизни (22 декабря 1972 года) Андрей Николаевич не покидал поста генерального конструктора. Надо отметить, он всегда очень переживал за всех тех, кто ушел из жизни на его самолетах. Причин было много — авиация развивалась, многое

было неизвестно, проявлялся и человеческий фактор... Но Андрей Николаевич всегда в первую очередь спрашивал за происшествия и гибель людей с себя. О том, как создавались самолеты Туполева, ходят целые легенды. Вся его жизнь — яркий пример служения авиации, Отчизне. КБ Туполева, ЦАГИ, которые создавались Андреем Николаевичем, живы. А значит, есть надежда, что название "Ту" вновь будет сверкать на обшивке новейших самолетов.

Казань бережно хранит все, что связано с именем Андрея Николаевича Туполева. Это и Ту-144, стоящий рядом с учебным зданием № 6 КГТУ-КАИ и используемый для профориентации школьников и подготовки студентов, и бомбардировщик Ту-22МЗ на постаменте около заводоуправления КАПО им. С. П. Горбунова

и филиала ОАО "Туполев", и музей Туполева при КГТУ-КАИ. Но самое главное — это память людей, и в первую очередь тех, кто продолжает дело великого конструктора XX века. Что может быть прекраснее авиационной техники, что может сравниться с делом, которое называется "создание летательных аппаратов", обеспечивающих главное — безопасность России, а также позволяющих людям в считанные часы переноситься за тысячи километров... Страна ждет своих новых Туполевых.

Анатолий КРЕТОВ

*источник: газета «Время и деньги»
10.08.08*

ПОЛЕТ ОТ СОЛНЦА

Беспилотный аппарат продержался в воздухе более трех суток.

Британские конструкторы вплотную приблизились к созданию беспилотного летательного аппарата (БПЛА), способного без дозаправки неделями летать по заданному маршруту, поднимаясь при необходимости до 18-километровой высоты. Вчера стало известно, что экспериментальный аппарат Zephyr-6, созданный в компании QinetiQ, установил новый мировой рекорд продолжительности полета. Работающий исключительно на энергии солнца, накапливаемой батареями на 18-метровых крыльях, Zephyr-6 продержался в воздухе 82 часа и 37 минут, сообщает BBC.

Правда, официально этот рекорд не будет зафиксирован Международной федерацией авионавтики (FAI), поскольку британская компания, сконструировавшая и построившая этот БПЛА, в эту организацию не входит и заявки не подавала. "Мы больше концентрировались на полете, а не на рекорде", — заявил представитель компании Даглас Миллард. Впрочем, для инженеров и владельцев QinetiQ куда важнее другая оценка: фирма, работающая на оборонную отрасль, в первую очередь продемонстрировала возможности Zephyr-6 экспертам из Пентагона и британского военного ведомства. В современных конфликтах беспилотники-шпионы играют все более существенную роль, а американцы давно подумывают о смене стоящего сейчас на вооружении аппарата Global Hawk, способного работать в автономном режиме лишь до 30 часов (такой рекорд, во всяком случае, был установлен в 2001-м). Британцы считают, что могут предложить союзникам куда более совершенный аппарат.

Особенность Zephyr-6 — его относительно легкий вес. 30-килограммовую машину можно запустить, словно авиамодель, — с рук. В радиусе до 18 километров она управляется по радио с земли вручную, а затем включается установленная на беспилотнике спутниковая навигация. Большой размах крыльев позволяет за световой день скамулировать достаточное количество энергии для того, чтобы аппарат продолжал полет и ночью, выполняя все свои функ-

ции (преимущественно военного значения — разведка, рекогносцировка, связь и т. д.). Причем, как показали последние испытания на базе ВМС США "Юма", расположенной в штате Аризона, Zephyr-6 сохраняет работоспособность в довольно широком температурном диапазоне. Как показали датчики, в момент старта на солнце температура достигала 46 градусов Цельсия, при этом на предельных высотах опускалась до минус 70. Вот только сконструированный из легких композитных материалов БПЛА достаточно хрупок не только на глаз — в прошлом году аналогичные испытания пришлось прервать после 33 часов, поскольку аппарат оказался вблизи грозового фронта. Правда, в одной из попыток он все же проработал в воздухе более 50 часов.

Теперь же, когда Zephyr-6 удалось проработать в небе более трех суток, инженеры QinetiQ обещают в обозримом будущем еще больше увеличить сроки автономной работы БПЛА. "Мы считаем, что аппарат очень близок к готовности — мы ориентируемся на то, чтобы ввести его в полноценную эксплуатацию в течение двух лет", — оценил результаты последних испытаний один из создателей БПЛА на солнечных батареях Крис Келлехер. В интервью BBC он заявил, что дальнейшие работы по совершенствованию аппарата будут направлены на то, чтобы "спроектировать здоровую и надежную систему, способную работать в течение многих месяцев". Пытаясь заинтересовать потенциальных заказчиков, г-н Келлехер даже заявил, что Zephyr-6 может оказаться даже полезнее спутника-шпиона, который, двигаясь по орбите, не способен постоянно следить за определенной территорией. БПЛА же с практически неисчерпаемым запасом энергоресурса будет находиться в заданной точке столько, сколько нужно. "Постоянство — наше основное преимущество", — заверил представитель компании QinetiQ.

Федор СЕРЕБРЯНСКИЙ

*источник: газета «Время новостей»
25.08.08*

"ОБОРОНПРОМ" ОБОГАТИЛСЯ УБЫТОЧНЫМ ЗАВОДОМ

"Прогресс" вошел в вертолетный холдинг.

Объединенная промышленная корпорация (ОПК) "Оборонпром" объявила вчера о приобретении контроля над Арсеньевской авиационной компанией (ААК) "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина. В результате размещения по закрытой подписке дополнительного выпуска своих акций на сумму 916,5 млн руб. ОПК получила контрольный пакет акций ААК (50 % плюс одна акция), ранее принадлежавший государству в лице Федерального агентства по управлению федеральным имуществом. Одновременно ОПК получила 3,98 % акций "Роствертола", также принадлежавших государству. Передача ценных бумаг обоих предприятий была предусмотрена указом президента России Владимира Путина, вышедшим 11 августа 2007 года.

Указ очертил условия завершающего этапа консолидации вертолетостроительной отрасли страны в рамках холдинга с контрольным государственным участием. Ранее на основании президентского указа от 29 ноября 2004 года в собственности или под управлением "Оборонпрома" были собраны контрольные или близкие к ним пакеты акций основных конструкторских бюро и серийных предприятий отрасли: Московского вертолетного завода им. М. Л. Миля, ОАО "Камов", Улан-Удэнского авиационного завода, Казанского вертолетного завода, московского машиностроительного завода "Вперед", Ступинского машиностроительного производственного предприятия, а также корпорации "Оборонительные системы", занимающейся разработкой и производством зенитно-ракетного вооружения. Для управления вертолетным направлением своего бизнеса ОПК создала 100-процентную "дочку" — ОАО "Вертолеты России". Из "столпов" отрасли вне сферы полного контроля ОПК остался только один вертолетный завод (правда, крупнейший в России) — "Роствертол". С учетом того пакета, о приобретении которого было объявлено вчера, ОПК владеет теперь 18,76 % его акций.

Расположенная в Приморском крае ААК "Прогресс" выделяется своими технологическими, но не финансо-

выми достижениями. Компания производит боевые вертолеты Ка-50 и Ка-52, противокорабельные ракеты "Москит", легкие вертолеты Ми-34, занимается ремонтом вертолетов Ми-24. Львиная доля продукции предприятия приходится на военные заказы. Согласно отчету ААК за 2007 год из общей стоимости выпущенной продукции — 1882 млн руб. — гражданская составила немногим более 45 млн. Вероятно, с такой структурой производства связаны финансовые проблемы предприятия. Последние годы, включая и 2007-й, оно отработало с убытком (по итогам прошлого года он составил 5,9 млн рублей). Почти половина капитала ААК принадлежит негосударственным собственникам: 41,57 % акций — юридическим лицам и 8,43 % — физическим, как указывает годовой отчет, утвержденный на последнем собрании акционеров предприятия 27 июня.

Структура собственности "Оборонпрома" после размещения последней дополнительной эмиссии сложилась следующим образом: доля Российской Федерации — 55,45 %, "Рособоронэкспорта" — 28,3 %, Республики Татарстан — 13,7 %, "Роствертола" — 2,53 %.

Внесение государственных активов в вертолетный холдинг на этом не закончено. Согласно президентскому указу от 11 августа прошлого года после акционирования ФГУП "Кумертауское авиационное производственное предприятие" в уставный капитал "Оборонпрома" будет внесено 100 % акций этого завода. "Рособоронэкспорт" внесет в "Оборонпром" в счет его допэмиссии 25 % акций Казанского вертолетного завода и 40,6 % акций ЗАО "Р.Е.Т. Кронштадт".

Кроме того, ФГУП "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" должно внести в уставный капитал ОПК находящиеся в его хозяйственном ведении 49 % акций ОАО "Камов", став, таким образом, еще одним акционером "Оборонпрома".

Михаил КУКУШКИН

источник: газета «Время новостей»
20.08.08



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **93**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

СТАВКА НА ПАРТНЕРСКИЕ ПРОГРАММЫ

Система поддержания летной годности авиационных двигателей была сформирована еще во времена СССР, когда сложилась четкая схема взаимодействия разработчика, производителя, ремонтных и эксплуатирующих организаций. Утрата пристального внимания со стороны авиационных властей, разрушение устоявшихся связей между предприятиями и формирование новых отношений, зачастую построенных на извлечении сиюминутной прибыли, — все эти факторы привели к критической ситуации.

Еще со времен Советского Союза обслуживание поставленной авиатехники вызывало многочисленные нарекания у эксплуатантов, а к середине нынешнего десятилетия можно было говорить о реальной угрозе безопасности полетов.

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) в ежегодном докладе о состоянии безопасности полетов за 2006 год в государствах — участниках этой авторитетной организации отметил, что система поддержания летной годности воздушных судов и авторского надзора в эксплуатации практически не работает. "Не проводится оценка влияния возникающих отказов и неисправностей на летную годность ВС, не осуществляется в полной мере контроль за разработкой корректирующих действий и их реализацией в виде доработок конструкции и технической документации" — таков лишь краткий перечень отступлений от существовавшей схемы. Особую же тревогу вызвало то обстоятельство, что "на рынке комплектующих изделий и запасных частей отсутствует эффективная система противодействия производству и сбыту контрафактной продукции". Как следствие, МАК рекомендовал ввести в национальные законодательства меры ответственности за поставку контрафактного, фальсифицированного и некачественного авиационно-технического имущества, а также за подделку документации на это имущество. Он также предложил разработать систему мер, обеспечивающих действенность авторского надзора и ответственность разработчика авиационной техники за установление технических ресурсов в процессе эксплуатации и ремонта, за соответствие технической документации установленным стандартам, обеспечение в полном объеме системы авторского надзора за состоянием авиационной техники и поддержанием ее летной годности в период эксплуатации.

Увы, приходится признать, что на государственном уровне решить эту проблему пока не удалось. В России до сих пор не завершена разработка рекомендованных мер, а эффективность авторского надзора зависит преимущественно от заинтересованности и настойчивости руководства организаций — держателей сертификата типа. Поэтому сегодня представляет интерес обзор ситуации, сложившейся с поддержанием летной год-

ности и послепродажным обслуживанием одного из наиболее массовых изделий отечественного двигателестроения, семейства двигателей ТВЗ-117. Именно в этом сегменте в полной мере проявились проблемы, присущие любой двигателестроительной программе, однако видна и позитивная динамика.

КРУПНЕЙШИЙ РЫНОК РОССИЙСКИХ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

Начало десятилетия для отечественной авиационной промышленности было крайне тяжелым периодом, следствием чего стало существенное сокращение рыночной доли, занимаемой отечественными производителями в большинстве сегментов. Однако благодаря наличию уникального продукта — семейства вертолетов Ми-8/Ми-17 и их модификаций — вертолетостроители смогли сохранить свое присутствие на всех континентах, поставляя винтокрылые машины в десятки стран и поддерживая их эксплуатацию на протяжении длительного времени.

Важнейшим фактором рыночного успеха вертолета, безусловно, является его надежная и безотказная силовая установка, в составе которой находятся двигатели ТВЗ-117. По оценкам разработчика, ОАО "Климов", с 1972 года было выпущено более 25 000 двигателей ТВЗ-117 и модификаций, из этого числа сегодня эксплуатируется не менее 8500 единиц. География присутствия вертолетов "Ми" и "Ка", на которых установлены эти моторы, охватывает более чем 80 стран в Европе, Азии, Америке, Африке и Австралии. Причем наибольшее количество машин летает в России, СНГ и азиатском регионе. Для сравнения, один из наиболее массовых двигателей для гражданской авиации Д-30КУ/КП/КУ-154 имеет почти в три раза меньший парк. С учетом технического состояния двигательного парка, емкость рынка капитальных ремонтов составляет более чем 1,7 млрд руб. В 2007 году, по данным разработчика, было отремонтировано не менее 700 двигателей ТВЗ-117 различных модификаций.

Держателем сертификата типа на двигатель является "Климов", это же предприятие обладает авторскими правами на ремонтную и эксплуатационную документацию. В связи с этим компания осуществляет авторский надзор и техническое сопровождение изготовления и ремонта двигателей. На рынке капитальных ремонтов двигателей ТВЗ-117 работает несколько предприятий: ОАО "Климов" (Санкт-Петербург), ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (Екатеринбург), 12 АРЗ (Хабаровск), 218 АРЗ (Гатчина), 150 АРЗ (Калининград), ОАО "Мотор Сич" (Украина), ЛАРЗ (Украина), Гянджинский АРЗ (Азербайджан). При этом в 2007 г. 27 % всего объема ремонтов пришлось на ОАО "УЗГА", 20 % выполнил 218-й АРЗ, 17 % — "Мотор Сич". Доли остальных участников рынка составили 6–8 %. Существуют также предприятия, ранее ремонтировавшие климовские двигатели, на которых техническое сопровождение и авторский надзор за изготовлением и ремонтом не осуществляются или приостановлены. В частности, по тематике ремонта двигателей ТВЗ-117 по

состоянию на 28 марта 2008 г. это было ОАО "810 AP3": работа с ним приостановлена ввиду отсутствия договора на техническое сопровождение. В 2007 году за использование контрафактной продукции и нарушение технологий у екатеринбургского предприятия "УЗГА" было отозвано конструкторское сопровождение со стороны "Климова", и только после серии судебных слушаний на заводе был восстановлен порядок и прекращено использование контрафактной продукции. В настоящее время предприятие вернулось к нормальной работе. Наведя порядок в части соблюдения авторских прав на российском рынке, "Климов" совместно с "Оборонпромом" занялся созданием авторизованных ремонтных площадок в регионах, где эксплуатируются двигатели ТВЗ-117. Первый проект, находящийся сегодня в стадии реализации, — организация капитального ремонта вертолетных двигателей в рамках концепции ОАО "ОПК "Оборонпром" по созданию сервисных центров международного уровня в партнерстве с чешской компанией "ЛОМ ПРАГА". Акцент на Европу сделан не случайно — здесь работает около 550 двигателей ТВЗ-117, да и у чешского предприятия давние и крепкие отношения с Россией.

Держателем контракта является корпорация "Оборонпром", в то время как "Климов", передав партнеру необходимый объем документации для организации сервисного обслуживания, займется подготовкой персонала и будет осуществлять конструкторско-техническое сопровождение, в том числе и авторский надзор один раз в два года. Реализация соглашения состоит из двух этапов, на первом будет организовано оказание сервисных услуг для силовых установок вертолетов гражданского назначения, а затем и военного.

МИРОВАЯ ПРАКТИКА: ПРИБЛИЖЕНИЕ К ЗАКАЗЧИКУ

Ведущие авиадвигателестроительные компании мира уже давно отработали схему работы с клиентами, в которой ведущее место отводится авторизованным и сертифицированным сервисным центрам, зачастую (но не всегда) принадлежащим этим компаниям, либо являющимися совместными предприятиями с участием компании-разработчика. Комплексные сервисные центры обычно размещаются в крупных аэропортах или в местах, географическое местоположение которых оптимально для обслуживания того или иного типа авиатехники. Для работы в таких центрах компании нанимают местный квалифицированный персонал, проводят обучение. Например, в китайском сервисном центре General Electric работают местные инженеры и технические специалисты с опытом работы в авиационной отрасли Китая. В сервисном центре Singapore Aero Engine Services Ltd. (СП компаний Rolls-Royce, SIAEC и HAESL) работает 550 специалистов (90 % — граждане Сингапура), в том числе в бригаде обслуживания двигателей в эксплуатации.

Главными принципами работы сервисных подразделений мировых производителей авиадвигателей являются оперативность и гибкость. Как правило, все они работают 7 дней в неделю, 24 часа в сутки. На обработку заявки затрачивается от 4 до 12 часов, ответ дается в тот же или на следующий день, в зависимости от сложности заказа. Даже длительные операции, такие как капитальный ремонт двигателя, проводятся в предельно сжатые сроки. Например, сервисный центр Singapore Aero Engine Services предлагает полный цикл

капремонта двигателя всего за 60 дней. Причем в этот срок включается доставка мотора на предприятие и обратно. Оперативность в работе достигается, в том числе, за счет оптимизации времени обработки заявок и снижения бюрократических проволочек. Сбор информации о работе двигателей осуществляется в электронной форме — производители двигателей создают специальные онлайн-порталы, на которых ведут мониторинг технического состояния двигателя, учет его наработки. Портал компании Rolls-Royce (www.aeromanager.com) содержит всю необходимую информацию о двигателях, возможность отправки запроса на ремонт, поиск запчастей, лизинг, подбор оборудования для ремонта, запрос на поставку запчастей, информацию о статусе запроса, прайс-лист, отслеживание стадии выполняемого ремонта.

По данным Центрального института авиационного моторостроения, ежегодная емкость мирового рынка сервисных услуг составляет не менее \$ 10 млрд, а к 2020 г. достигнет \$ 20 млрд. Основные доходы от производства и сервисного обслуживания авиадвигателей делят Rolls-Royce, General Electric, Honeywell, Pratt & Whitney и Safran Group. Успех продукции этих компаний во многом связан с качественным сервисным обслуживанием их двигателей, своевременными поставками запчастей и оперативным ремонтом. Причем активно идет процесс взаимодействия и между конкурирующими компаниями. С 2007 года компания Pratt & Whitney по соглашению с General Electric производит и поставляет в качестве более дешевой альтернативы оригинальным запчастям несколько десятков типов запчастей, которые раньше производила только компания GE.

Для российских двигателестроительных компаний важно усвоить опыт мировых лидеров и выработать собственную модель, которая бы отвечала требованиям заказчиков. С учетом ограниченных ресурсов, сегодня производители не в состоянии самостоятельно развернуть широкую сеть сервисных центров. Необходимо делать ставку на партнерские программы и жесткий контроль в рамках конструкторско-технического сопровождения и авторского надзора.

*Александр ПРОХОРОВ,
Андрей ЮРГЕНСОН*

*источник: AVIAPORT.RU
24.08.08*



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ –

**современный высокотехнологичный
способ донести философию и
конкурентные преимущества
бизнеса до потенциальных клиентов
и партнеров.**

WWW.KSAN.RU

СВОЯ НИША

В новой структуре оборонно-промышленного комплекса России не нашлось места мощному авиаремонтному предприятию.

Старая Русса ассоциируется прежде всего с бальнеологическим курортом, действующим здесь вот уже 180 лет, и именем Федора Достоевского, создавшего в одной из тихих местных усадеб "Братьев Карамазовых" и "Бесов". О наличии же в провинциальном городке крупного авиаремонтного завода почти с семидесятилетней историей знают немногие и в самой Новгородской области. Тому есть причина: более полувека предприятие функционировало в статусе авиационной воинской части, обеспечивая потребности военного ведомства страны, — здесь ремонтировали самолеты Ан-12, Ил-76, Ил-78 и самолетные двигатели всевозможных модификаций.

Сегодня завод с незатейливым названием "123 АРЗ" имеет правовую форму акционерного общества со 100-процентным государственным капиталом и статус градообразующего предприятия. Он формирует более 40 % доходов муниципальной казны и является работодателем для 40 % трудоспособного населения Старой Руссы. Предприятие крепко стоит на ногах, востребовано на рынке, поэтому получить работу на АРЗ у большинства местных жителей считается большой удачей. А всем лучшим в себе, перефразируя известное высказывание, бывшая авиамастерская, доросшая до авиазавода, обязана лишь себе самой.

РЫНОЧНЫЕ МЕТАМОРФОЗЫ

Пятнадцать лет назад 123 АРЗ был преобразован в федеральное государственное унитарное предприятие (ФГУП) и выведен из прямого подчинения Минобороны РФ. По мнению генерального директора завода, заслуженного военного специалиста РФ Андрея Сахарова, это первое серьезное преобразование не принесло особой пользы предприятию, находившемуся в кризисе.

"Парадокс в том, — рассказывает Сахаров, — что министерство по положению об этом ведомстве имело только несколько правовых функций: назначение директора, утверждение программы деятельности завода и согласование кандидатуры главного бухгалтера. Остальные стратегические вопросы (крупные сделки, банковские кредиты и т. д.), согласно правительственному постановлению, должно было решать Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом (ФАУФИ). Но в реальности получилось так, что Минобороны позиционировало себя вышестоящим федеральным органом с правами собственника, фактически таких прав не имея, а ФАУФИ просто забывало, что является собственником завода в лице государства. В таком неприкаянном состоянии мы работаем и по сегодняшний день".

Правда, в 1999 году государство вроде бы начало выстраивать свою политику в отношении предприятий оборонки. Постановлением Правительства РФ утвер-

ждена Концепция управления госсобственностью, предполагавшая две организационно-правовые формы — акционерное общество (если рыночные условия уже обеспечивали предприятию возможность самостоятельного существования) и казенное государственное предприятие. Однако Министерство обороны, говорит Сахаров, и поныне не приняло решения об изменении правового статуса своих бывших предприятий, хотя со времени обнародования Концепции федеральное правительство успело разработать и принять аж две программы реформирования оборонно-промышленного комплекса.

Увы, ни в федеральной программе на 2001–2006 годы (она определяла, сколько нужно создать вертикально интегрированных структур, какие предприятия в них должны войти), ни в федеральной программе на 2007–2015 годы старорусский завод не значится. Его просто "потеряли".

По мнению Андрея Сахарова, реальная возможность "вливать" в эти программы 123 АРЗ была — обе неоднократно корректировались. Но министерство так и оставило завод за бортом федеральных целевых программ. В итоге из предусмотренных программными документами средств на развитие оборонного производства в стране, освоение новых технологий и перевооружение завод так и не получил ни единого целевого федерального рубля. И должен был выкарабкиваться самостоятельно.

ВЕРХИ НЕ МОГУТ

В конце 2006 года старорусские авиаремонтники расстались со статусом ФГУП — завод стал открытым акционерным обществом со стопроцентным государственным капиталом. Собственником акций осталась все та же структура — ФАУФИ.

Минобороны теперь никаких функций не имело, тем не менее продолжало слать директивы, давать указания. Игнорировать их было невозможно: из семи человек в совете директоров АО "123 АРЗ" шесть представляли интересы Минобороны.

Интересы акционерного общества и министерства далеко не всегда совпадали. "Представьте ситуацию: завод получает от министерства заказ. Министерство направляет в Руссу технику, не соответствующую требованиям, прописанным в федеральных авиационных правилах. Это значит, что ремонт самолета будет стоить дороже, а завод понесет убытки, — рассказывает Андрей Сахаров. — Как руководитель акционерного общества согласно духу и букве действующего законодательства я такого допустить не могу, просто не имею права, поэтому наши специалисты начинают вести претензионную работу в рамках закона и контракта. Но руководящее ведомство меня просто одергивает, а потом присылает директиву: претензионную работу прекратить, переписку с Рособоронзаказом согласовывать с таким-то чиновником. А чиновник — член совета директоров завода, но будет действовать как сотрудник своего ведомства". Отношения Министерства обороны с предприятиями, выполняющими его заказы, небезо-

блачны. Не так давно состоявшееся в Великом Новгороде совещание оборонщиков и тыловиков с представителями Рособоронзаказа отчасти пролило свет на эти взаимоотношения. Данные, которые привел директор Рособоронзаказа Сергей Маев, стали холодным душем для всех участников встречи.

Так, при размещении государственного заказа 2008 года в Федеральную службу по оборонному заказу поступило 311 жалоб на действия (или бездействие) государственных заказчиков, конкурсных, аукционных и котировочных комиссий. 247 поступивших в Рособоронзаказ жалоб (88 %) — на государственного заказчика, то есть Министерство обороны РФ, 24 жалобы — на МВД РФ, 12 — на МЧС России и т. д.

По данным Федеральной службы по оборонному заказу, количество нарушений в сфере гособоронзаказа в первом квартале удвоилось по сравнению с тем же периодом прошлого года.

ТРИ ПЯТИЛЕТКИ АРЗ

При всем этом Минобороны не намерено брать на себя какую-либо ответственность за обеспечение "низов" должным объемом заказов.

"В 1995 году, — рассказывает коммерческий директор завода Сергей Давыдов, — оборонный заказ составлял 89 % наших объемов, сторонний — 11 %. Спустя четыре года картина кардинально изменилась: гражданский заказ составлял 84 %, а оборонный — лишь 16 %. Сумма бюджетных средств, выделяемых заводу на оборонный заказ, стала корректироваться в сторону уменьшения по три-четыре раза в год. Об авансах, положенных нам на освоение оборонного заказа, и говорить не приходится".

Неудивительно, что на АРЗ пришли к решению формировать портфель заказов таким образом, чтобы в нем было поровну оборонных и гражданских заказчиков. В 1995 году, в самый пик кризиса, руководство предприятия разработало свой первый пятилетний план — стратегию выживания, предполагавшую в числе прочих мер и оптимизацию производственных затрат.

Оптимизацию начали со структурирования предприятия: закрыли убыточные направления, передали муниципалитету социальные объекты. Крупные (самолетный, двигательный) цеха объединили, подчистили и вспомогательные службы. В итоге на заводе осталось девять цехов вместо 18, значительно сократилось число управленцев. К началу 2001 года задачи, поставленные на первую пятилетку, были выполнены. Весной 2001 года утвержден следующий пятилетний план, над которым трудились ведущие специалисты всех заводских служб. План получил более оптимистическое название — "Концепция развития завода на 2001–2006 годы", и главной его идеей стало техническое перевооружение АРЗ, поскольку изношенность основных фондов предприятия приближалась к 80 %.

За пять лет в развитие производства было вложено более 600 млн рублей. Завод все еще оставался ГУПом, но вопросы модернизации и развития производства решались только за счет собственных финансовых ресурсов. 123 АРЗ закупил более 500 единиц общепромышленного, стандового, технологического оборудования, создал информационную сеть управления производством. Чтобы энергоемкое производ-

ство не зависело от конъюнктуры внешнего рынка, построили автономную теплоэлектростанцию. Заводской модульной станции немало подвигился Анатолий Чубайс, но теперь завод намерен выделить ТЭК в самостоятельное направление бизнеса: потребность в тепловой и электрической энергии у предприятий Старой Руссы очень высока.

"Когда в 1980 году я пришел на завод, тут ремонтировали 101 самолет Ан-12 и 600 двигателей в год, — вспоминает Сахаров. — Сейчас ремонтируют десять военных "грузовиков" Ил-76 и около ста двигателей в год. Но это совсем другие самолеты и двигатели".

План на 2006–2010 годы и вовсе амбициозен: расширение спектра услуг по ремонту авиационной техники и ее компонентов, техническое развитие производства, высокий уровень экономики завода и достойное наполнение социального пакета. Тем не менее задачи вполне реальные.

На протяжении последних семи лет 123 АРЗ демонстрирует динамичный рост: оборот предприятия вырос с 320 млн до 1,2 млрд рублей, а стоимость чистых активов — с 340 до 705 млн рублей. В минувшем году на госзаказ пришлось 746,2 млн рублей, или 59 % оборота. Заработная плата выросла до 11,5 тыс. рублей, она пока отстает от среднероссийской и среднеобластной, но заметно опережает среднеродскую, не дотягивающую до 10 тыс. рублей. За семь лет и в социальную сферу вложено немало — свыше 100 млн рублей. Предприятие оплачивает сотрудникам 50 % стоимости оздоровительной путевки, а в отдельных случаях — и 95 %. Налажена внутренняя ипотека, с 2002 года по ипотечной программе 50 семей купили новое жилье, еще 50 — улучшили жилищные условия.

СУДИТЕСЬ, ДА НЕ СУДИМЫ БУДЕТЕ

Старорусский завод часто обращается в суды с исками, ответчиком по которым выступает Министерство обороны РФ.

"Был период, — вспоминает Андрей Сахаров, — когда Минобороны РФ не платило нам года полтора за выполненный оборонный заказ ни рубля, подталкивая завод к краю финансовой пропасти".

Тогда министерство задолжало заводу 140 млрд рублей (неденоминированных), а завод федеральному бюджету — 10 млрд. УФНС по Новгородской области без промедления включило все фискальные механизмы, и АРЗ ничего не оставалось, как терпеливо проходить все судебные инстанции. На суды ушло несколько лет, но завод все-таки отсудил у Минобороны свыше 100 млрд рублей, а остальные, уже в миллионах, вернул в 2003 году.

"Когда мы решили судиться с министерством, — продолжает Сахаров, — от меня стали шарахаться коллеги: ты с министерством судишься, последствий не боишься? А почему бы и нет? Мы же не судились с наскаком, прежде писали письма, выставляли претензии. К слову, иногда и этого было достаточно, именно так разрешилась ситуация с Минобороны в прошлом и нынешнем году. Мы обратились с жалобой в Рособоронзаказ, он направил министерству предписание нарушение устранить. Но иной раз другого выхода, кроме суда, просто нет". Судился АРЗ и с УФНС по Новгородской области. Тяжба вылилась в многолетнее противостояние, в которое оказались вовлечены Кон-

ституционный суд РФ и Страсбургский суд.

"Задолженность Министерства обороны поставила завод в очень трудное финансовое положение, — рассказывает заместитель генерального директора по экономике и финансам Татьяна Чирикова. — Мы попросили муниципальную власть отсрочить нам уплату налога на прибыль в местный бюджет. Муниципалитет пошел нам навстречу. Вопрос об отсрочке уплаты муниципалитету дополнительных платежей как сам собой разумеющийся даже не обсуждался. Но УФНС по Новгородской области, проведя очередную проверку муниципального налогового подразделения, рассудила иначе: завод виновен в нарушении налогового законодательства! Мы же дополнительные платежи по ставке ЦБ РФ за несвоевременную уплату аванса налога на прибыль считали неконституционными".

Цена вопроса составила 8 млн рублей. Отстаивая свою точку зрения на протяжении шести лет, заводу пришлось пройти за это время три судебных круга.

"Поначалу мы проиграли все суды, — вспоминает главный бухгалтер завода Ольга Бурова. — Конституционный суд РФ первый раз дал нам надежду, а через полгода отказал в рассмотрении ходатайства. Следующей инстанцией был Страсбургский суд, и мы отправили в Страсбург все документы, но тут КС РФ сообщает, что наше дело подлежит пересмотру. Мы начали новый судебный круг, но теперь уже требовали от УФНС по Новгородской области возврата процентов за шестилетнее пользование незаконно взысканными заводскими миллионами".

В начале 2007 года усилия ведомственных юристов увенчались успехом, на заводской счет поступило 1,7 млн рублей: были выплачены проценты и вся сумма судебных издержек. Ныне отношения Региональной налоговой службы и завода практически дружеские. В минувшем году 123 АРЗ перечислил в бюджеты всех уровней почти 250 млн рублей налоговых и обязательных платежей, получив от УФНС благодарственное письмо. Факт, сам по себе для Новгородской области беспрецедентный!

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ — САМОЛЕТЫ

Крылатые машины, выстроившиеся на площадке самолетного цеха, похожи на огромных птиц, преодолевших долгий и трудный путь. Все диагнозы внутренним системам самолета ставят в цехе, где летающая машина уже не кажется такой огромной. А в окружении стапелей, по которым снуют специалисты с замысловатыми приборами, самолет и вовсе выглядит обычной техникой. В самолетном цехе Ил-76 проведет 175 дней — таков технологический срок его ремонта. Ил-78 — 180 дней. А с легким и компактным чешским самолетом Л-410 управятся за 66 дней.

"Еще совсем недавно, — рассказывает Андрей Сахаров, — у нас были проблемы с инженерными кадрами: для выпускника академии небольшой провинциальный городок малопривлекателен. — Выход мы, конечно, нашли. На заводе трудится много династий. Зная отцов, мы сделали ставку и на детей, отправляя их в вузы Москвы, Петербурга, Великого Новгорода. И сейчас за счет предприятия высшее образование получают около 30 молодых работников завода. Так мы создали кадровый резерв".

Однако возникла другая проблема: стал нарастать дефицит квалифицированных рабочих — клепальщи-

ков, сварщиков, электриков и т. д. Тогда завод договорился с руководством местного колледжа о комплектации спецгрупп. В этих группах преподают заводские технологи и инженеры.

Четыре года назад бюро "Веритас Русь" сертифицировало 123 АРЗ по международному стандарту ИСО 9001-2000. В мае предприятие получило сертификат системы добровольной сертификации "Военный регистр". Получена также лицензия Центра по лицензированию, сертификации и защите государственной тайны ФСБ РФ, разрешающая проводить мероприятия по оказанию услуг в области защиты государственной тайны. Имея сертификаты и лицензии, 123 АРЗ предлагает клиентам комплексный ремонт, от мотора до последнего винтика, в то время как другие предприятия аналогичного профиля ремонтируют лишь отдельные агрегаты. В этом серьезное преимущество старорусского завода, и его, безусловно, уже успели оценить "оперативные" министерства типа МЧС, МВД и ФСБ, с которыми теперь налажен партнерский контакт.

В конце минувшего года и начале нынешнего завод инспектировали комиссии начальника вооружения ВВС и главкома ВВС. Военные спецы интересовались организацией контроля качества авиационной техники, двигателей. Никаких изъятий в организации контроля качества на 123 АРЗ не было выявлено.

"За многие годы, — рассказывает Сергей Давыдов, — мы создали банк потенциальных клиентов. Помимо Минобороны, МВД, МЧС и ФСБ РФ в числе наших основных заказчиков значится около 40 гражданских компаний".

Ужесточение требований к российским авиаперевозчикам при пересечении европейского воздушного пространства обернулось благом для авиаремонтного завода — началась активная модернизация техники. У предприятия образовался новый рынок услуг: замена двигателей, модернизация самих машин. Рушане опять-таки благодаря своевременной сертификации попали на этот рынок вовремя. Сегодня он, убеждены маркетологи, высококонкурентен и задача завода — удержать свой сегмент.

Существенное место в портфеле 123 АРЗ занимает иностранный заказ. Правда, на этом рынке завод работает через государственного посредника, "Рособорон-экспорт", ремонтируя все те же военные "грузовики" российского производства для Ливии, Алжира, Ирана и, конечно, для ближнего зарубежья.

НЕ ОСТАТЬСЯ НА ОБОЧИНЕ

Угроза кризиса и банкротства осталась в прошлом, но руководство 123 АРЗ все равно далеко от безмятежного настроения. Оборонно-промышленный комплекс России все еще в переходном периоде, при этом государственные оборонные корпорации создаются по неизвестному сценарию. У директора крупнейшего и единственного в своем роде завода (такую технику и в таких объемах, как в Старой Руссе, больше нигде в стране не ремонтируют) нет никакой ясности, что будет с предприятием завтра. Сахаров считает, что место старорусских авиаремонтников — в объединенной государственной авиастроительной корпорации. В нее должны влиться все крупные российские предприятия, связанные с самолетостроением и поддержанием технического уровня авиации.

Обжегшись на государственных программах, за бортом которых оказался завод, генеральный директор не может себе позволить остаться в стороне от интеграционных процессов, активно идущих в оборонно-промышленной отрасли. Да, в статусе акционерного общества со стопроцентным государственным капиталом завод востребован на рынке и финансово успешен. Больше того, аналитики просчитали, что и сегодняшнего сектора рынка авиаремонтных услуг пред-

приятию хватит на 10–15 лет стабильной работы. Но генеральный директор предприятия в Старой Руссе убежден, что это слишком близкий горизонт. Если, конечно, наша "оборонка" намерена делать ставку на интеграционные процессы.

*источник: журнал «Эксперт – Северо-Запад»
03.08.08*

САМОЛЕТОСТРОЕНИЕ ИДЕТ НА АУТСОРСИНГ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и самарское ОАО "Авиаагрегат" подписали соглашение о сотрудничестве, по которому производство гидроцилиндров для подъема шасси самолетов ульяновского "Авиастар-СП" будет перенесено на самарский завод. Фактически дан старт программе по переводу предприятий ОАК на аутсорсинг.

На "Авиастар-СП" надеются, что передача производства гидроцилиндров на "Авиаагрегат" позволит снизить себестоимость их производства в два раза.

Президент ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексей Федоров и гендиректор самарского ОАО "Авиаагрегат" Геннадий Кулаков в минувший четверг подписали соглашение о сотрудничестве, по которому на "Авиаагрегат" будет передано производство гидроцилиндров для подъема шасси для самолетов ульяновского ЗАО "Авиастар-СП".

Заключенное соглашение — пилотный проект для ОАК. Фактически корпорация начинает программу по переводу производства комплектующих всех предприятий ОАК на аутсорсинг для снижения издержек и повышения эффективности выпуска продукции. Перенос производства гидроцилиндров в Самару должен снизить их себестоимость. Как говорится в информационном сообщении корпорации, по результатам проведения переговоров с 10 % поставщиков, чья продукция формирует около 17 % стоимости комплектации воздушного судна, только за счет заключения долгосрочных договоров может быть достигнута экономия до 1,5 млрд рублей в течение четырех лет. "В работе с поставщиками корпорация заинтересована в отходе от простой контрактации комплектующих при увеличении количества крупных, стратегических поставщиков и их постепенном развитии в комплексные интегрированные структуры, поставляющие предприятиям ОАК крупные комплекты изделий", — отмечается в сообщении.

ОАО "Авиаагрегат" (Самара) занимается проектированием и производством шасси для самолетов различных типов. В настоящее время ОАО "Авиаагрегат" осваивается серийное производство газовых амортизаторов и вязкостных муфт для автомобилей УАЗ, ГАЗ и др. Совладельцы, по данным "СПАРК-Интерфакс", по состоянию на 21 марта 2008 года: Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом — 61 %, граждане России — 32,8 %, в частности гендиректор

"Авиаагрегата" Александр Кулаков — более 20 %, самарский бизнесмен Алексей Леушкин — 6,87 %, остальное — юридические лица. Финансовые показатели ОАО не раскрываются.

Менеджер департамента корпоративных коммуникаций ОАК Максим Сысоев пояснил, что пока подписанное соглашение касается только перевода производства на "Авиаагрегат" номенклатуры гидроцилиндров, которые ранее изготавливались непосредственно на "Авиастар-СП". Отметим, что, по данным ОАК, до 2015 года потребность "Авиастар-СП" в гидроцилиндрах составит более 1,5 тыс. гидроцилиндров в год. "Завод отдает от 20 до 30 позиций гидроцилиндров, за счет чего высвобождается несколько сот производственных рабочих", — говорит господин Сысоев. По его словам, за счет передачи производства гидроцилиндров специализированному предприятию себестоимость их производства снизится в два раза. "Это только начало, в дальнейшем соглашение будет расширяться за счет других заводов ОАК, — пояснил господин Сысоев. — Унифицированность определенных авиационных агрегатов, узлов и иных комплектующих дает возможность корпорации быть консолидатором их поставок для авиастроительных заводов, что за счет больших объемов заказов и их консолидации в одном месте может дать большую экономию средств".

До этого "Авиаагрегат" не поставлял на "Авиастар-СП" гидроцилиндры, а делал для завода только шасси. По словам генерального директора самарского предприятия Геннадия Кулакова, заказы ульяновского завода по гидроцилиндрам составят не более 5 % от общего объема этой продукции, выпускаемой на предприятии. "Главное в соглашении, что мы даем ОАК гарантию проектирования, производства и обслуживания продукции после продажи на уровне выше мировых стандартов", — подчеркнул господин Кулаков.

"Авиаагрегат" получает гарантированную загрузку своих мощностей, что позволит ему планомерно проводить техническое перевооружение предприятия, — говорит ведущий эксперт УК "Финанс Менеджмент" Дмитрий Баранов. — А ОАК, выводя комплектующее производство на аутсорсинг, получает возможность более эффективно строить свою производственную политику, концентрируясь на сборке самолетов".

*Ольга ВАРЛАМОВА,
Сергей ТИТОВ*

*источник: газета «Коммерсантъ — Волгоград»
25.08.08*

ФЕДОРОВ ВЕРНУЛСЯ НА "МИГ"

Топ-менеджеру предстоит вновь выводить предприятие из финансового кризиса.

В четверг совет директоров РСК "МиГ" возглавил президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров. С 2004 по 2007 год он уже возглавлял эту компанию и смог вывести ее из многолетнего кризиса, в частности решив проблему долгов. Теперь ему предстоит та же задача. По неофициальным данным, задолженность РСК уже превысила 1,5 млрд долл., причем значительная их часть возникла из-за отказа Алжира от самолетов МиГ-29СМТ.

По оценкам нескольких топ-менеджеров российских авиастроительных предприятий, общий долг РСК "МиГ" на сегодняшний день превышает 1,5 млрд долл. В самой "МиГ" эту сумму не уточняют, но, как говорится в материалах, распространенных компанией, около 70 % ее долговой нагрузки составляют заимствования, связанные с выполнением текущих контрактов с Индией и другими государствами, а также с инвестициями в перспективные программы и технологическое перевооружение. Немногим более 20 % задолженности образовалось из-за отказа Алжира от покупки самолетов МиГ-29СМТ.

Тем не менее такое положение не считают в корпорации критическим. "По мере наращивания поставок серийной техники начиная с осени 2008 года эта часть кредиторской задолженности будет пропорционально уменьшаться", — отмечается в сообщении компании. Также говорится о том, что комиссия Минобороны дала положительное заключение по характеристикам МиГ-29СМТ. Напомним, несколько месяцев назад Алжир отказался от 34 истребителей МиГ-29 (цена контракта — 1,3 млрд долл.). По словам источника РБК daily в авиапроме, Министерство обороны сможет рассчитаться за эти самолеты не ранее середины 2009 года. По его словам, в ближайшее

время компания вряд ли сможет контрактами исправить свое финансовое положение. "Этому бы мог помочь контракт на поставку Индии 126 новейших многоцелевых истребителей, но шансы победить в данном конкурсе невелики. Это больше политический контракт, нежели военный и экономический", — отмечает источник РБК daily.

Тем не менее, по мнению гендиректора РСК "МиГ" Анатолия Белова, компания в ближайшие десять лет поставит заказчикам от 300 до 350 боевых самолетов. По его словам, успешно выполнена программа модернизации истребителей МиГ-29 ВВС Словакии. Компанией проводятся работы по модернизации истребителей МиГ-29 в Сербии и других странах.

В 2008 году подписаны контракты на модернизацию парка МиГ-29 ВВС Индии и Перу. РСК "МиГ" оценивает рынок модернизации в 7–8 млрд долл. на период до 2020 года.

Как говорил ранее президент ОАК Алексей Федоров, "первым, что сделает ОАК на предприятии, станет временное зондирование РСК "МиГ". "Приток средств минимальный, а затрат производится много. Среди контрактов, на которые нужны деньги, — поставка самолетов МиГ-29К для Индии", — сказал он РБК daily. По его словам, в 2009 году финансовое положение РСК "МиГ" исправится.

На сегодняшний день компания разрабатывает план по выходу из сложившегося финансового положения и финансовому оздоровлению. Среди мер — вывод предприятия из Москвы, распродажа непрофильных активов, сдача в аренду неиспользуемых площадей на Ленинградском проспекте.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
15.08.08*

"АЭРОФЛОТ" РЕКОМЕНДУЕТ

Сертифицировать в России региональные лайнеры западного производства.

Из-за задержек с поставками заказанных "Аэрофлотом" самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) и выводом из парка старых советских лайнеров авиакомпания может столкнуться с проблемой дефицита провозных мощностей. Для того чтобы этого не произошло, компания обратилась к поставщику самолетов Superjet 100 "Гражданским самолетам "Сухого" (ГСС; внучатая структура Объединенной авиастроительной корпорации, ОАК) с предложением о промежуточном решении данной проблемы: аренде и

ввозе производителем лайнеров производства Bombardier или Embraer.

ГСС должны были поставить первый самолет SSJ 100 "Аэрофлоту" в ноябре 2008 года, однако поставки лайнеров были отложены как минимум на конец 2009 года. У производителя уже есть более 100 твердых контрактов на SSJ 100, в том числе твердый контракт на 30 самолетов и опцион еще на 15 с "Аэрофлотом".

"Аэрофлот" в качестве промежуточного решения проблемы выступил с предложением взять в лизинг у ОАК равнозначные самолеты иностранного производства — Bombardier или Embraer, говорит РБК daily заместитель гендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков. "Привлекаемые из дочерних структур самолеты

типа Boeing 737 решат только часть проблемы, нужны дополнительные мощности", — говорит он РБК daily. Он напомнил, что в 2008 году должны были быть поставлены два самолета Superjet 100, в 2009-м — уже семь. Они могли быть заменены на равнозначное количество иностранных самолетов, которым потом на смену должны прийти новые российские SSJ. "Но проблема в том, что самолеты не сертифицированы", — отмечает представитель перевозчика. По его словам, до сих пор ответа на поставленный вопрос "Аэрофлот" не получил.

Другим вариантом решения проблемы может стать временный лизинг напрямую авиакомпанией региональных лайнеров западного производства при условии того, что все понесенные затраты компенсирует производитель. Несмотря на проблемы с самолетами и формальной возможностью отказа от них, "Аэрофлот" заинтересован в поставке SSJ, уверяет Лев Кошляков. Обеспокоенность авиакомпании вызывает тот факт, что до прихода SSJ "Аэрофлот" должен был использовать парк самолетов Ту-134. Однако из-за высокой стоимости авиационного топлива процесс вывода неэффективных лайнеров ускорился.

На лизинг лайнеров западного производства у ГСС нет средств. Как сообщалось ранее в материалах компании, чистый убыток компании в первом полугодии 2008 года составил 170,02 млн руб., что уже в 2,1 раза превышает показатель аналогичного периода прошлого года. По неофициальным данным, ГСС и АХК "Сухой" сейчас начали вести переговоры с Министерством экономического развития и Минфином о выделении бюджетных средств на поддержание компании в период задержки поставки лайнеров. Решением проблемы также занимается и Объединенная авиастроительная корпорация. "Мы думаем, чем заменить SSJ, это будет соизмеримое предложение.

Мы ищем любые меры, которые бы позволили заказчику исполнить свои обязательства, не поставив его в затруднительное положение", — говорит РБК daily президент ОАК Алексей Федоров.

Гендиректор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Александр Рубцов о временном лизинге лайнеров для "Аэрофлота" ничего не слышал. "Этот вопрос не поднимался на правлениях ОАК и ИФК", — говорит он РБК daily. По его словам, если задержка составит менее года, то ввозить новый тип судов ни перевозчику, ни производителю будет невыгодно. "Краткосрочный лизинг очень дорог, а обучение одного экипажа в среднем стоит 100 тыс. долл.", — отмечает гендиректор ИФК.

Представители авиастроительных компаний, выпускающих современные региональные самолеты в размерности 70–100 кресел, открыто указывают на то, что сертификация их продукции сдерживается тем, что они станут конкурентами SSJ, отмечает руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. "Реально предпосылок для отказа в сертификации ERJ 170, 190 (Embraer) и CRJ 700, 900, 1000 (Bombardier) нет, эти машины полностью соответствуют европейским и американским нормам, которые во многом гармонизированы с AP-25", — отмечает Олег Пантелеев. По его словам, если судьба контракта с "Аэрофлотом" (учитывая возможность его расторжения со стороны авиакомпании) будет под угрозой, то пойти на условия авиаперевозчика — меньшее из зол для ОАК. Тем более что на стороне авиакомпании — возможность предъявления требований по компенсации потерь от задержки.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
14.08.08*

РСПП ПОДДЕРЖАЛ СЕРГЕЯ ЧЕМЕЗОВА

Предприниматели настаивают на снижении НДС.

Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) официально поддержал вчера предложение Союза машиностроителей России снизить как можно быстрее ставку налога на добавленную стоимость (НДС) минимум до 12 %. Позиция Союза машиностроителей была сформулирована накануне в письме на имя премьера Владимира Путина. Его подписал глава ГК "Ростехнологии" и Союза машиностроителей Сергей Чемезов (см. "Газету" от 14 августа).

Уточнять свое отношение к проблеме НДС, казалось бы, не раз уже озвученное, РСПП понадобилось в связи с сомнениями вице-президента союза Игоря Юргенса в необходимости уменьшения НДС. «Мы уважаем позицию Юргенса, который заявил о нецелесообразности снижения НДС. Но хочу акцентировать, что она не отражает позицию РСПП по данному вопросу, а выражает его личное мнение», — сообщил вчера первый исполнительный вице-президент РСПП Александр Мурычев.

"Значительное снижение НДС способно обеспечить структурные изменения в экономике за счет стимулирования инвестиций на развитие производств с высокой добавленной стоимостью. Важно, что эта мера носит не отраслевой характер, а стимулирует определенный вид деятельности — переработку", — отмечается в официальном заявлении РСПП. По мнению предпринимателей, снижение НДС критически важно для стимулирования высокотехнологичных отраслей с длинным циклом производства.

"Что касается необходимости обеспечения сбалансированности бюджета, то, по оценкам многих экспертов, одновременная реализация комплекса предложений по налоговой реформе возможна", — отмечается в документе. Следует отметить, что Юргенс не столько выступил против снижения НДС, сколько поставил под сомнение возможность сбалансированности бюджета при снижении налогового бремени в условиях обсуждаемых в настоящее время предложений по резкому наращиванию как социальных, так и военных расходов. Кстати, именно цифры увеличения госрасходов в ближайшие годы традиционно являются

ся одним из основных аргументов Министерства финансов против снижения НДС. Предприниматели рассчитывают, что точка в споре о снижении НДС и сроках реализации этого предложения будет поставлена в середине сентября при обсуждении концепции долгосрочного социально-экономического развития до 2020 года на одном из заседаний правительства (еще ранее, 25 августа, этот документ рас-

смотрят на совещании под председательством первого заместителя председателя правительства Игоря Шувалова).

Галина ЛЯШЕНКО

источник: газета «Газета»
15.08.08

НАЛОГОВЫЙ ВЫЧЕТ ОТ ЧЕМЕЗОВА

У сторонников снижения НДС появился влиятельный союзник. Руководитель «Ростехнологий» Сергей Чемезов требует снизить НДС до 12 %, иначе инновационного будущего стране не видать.

В распоряжении «Ведомостей» оказалось письмо Союза машиностроителей России, подписанное его председателем Чемезовым. Обращаясь к председателю правительства Владимиру Путину, Чемезов отмечает, что процесс принятия решения по снижению этого налога слишком затянулся. Для машиностроителей снижение НДС — вопрос выживания, а для России — независимости и суверенитета, пишет он.

«У летчиков есть такое понятие — точка принятия решения, — объясняет ситуацию Чемезов. — После прохождения этой точки остановить взлет самолета уже невозможно». Никакого инновационного общества без снижения НДС не получится, доказывает он, в машиностроении налоги чрезмерно высоки: НДС — это 40 % всех отчислений и эти выплаты съедают почти 130 % прибыли отрасли.

Добывающим отраслям легче, сетует Чемезов, для них НДС — это всего 12 % отчислений и 18 % от прибыли. Инвестиции в основной капитал у добывающих отраслей тоже обходятся дешевле, сравнивает он, у них на инвестиции уходит 2/3 прибыли, а у машиностроителей — в 1,2 раза превышают ее объем. А это уже вопрос национальной безопасности, говорит Чемезов: «Проигрывая конкурентную войну <...> мы становимся все более зависимыми от поставщиков — крупных транснациональных корпораций, а значит — от других государств по отношению к России».

НДС надо снизить «минимум до 12 %», предлагает Союз машиностроителей. Тогда, по расчетам Союза, предприятия отрасли сохранят более 300 млрд руб. (в условиях 2008 г.).

Идея снижения НДС до 12 % возникла в администрации президента еще два года назад (вопрос тогда курировал замглавы администрации Игорь Шувалов). Владимир Путин в одном из последних выступлений в качестве президента пообещал бизнесу снижение налога, бизнес встретил инициативу на ура.

Резко против выступил Минфин: бюджет не выдержит выпадающих доходов, которые последуют от снижения НДС, настаивал министр финансов Алексей Кудрин. Выпадающие доходы будут компенсированы за счет роста ВВП и собираемости других налогов, убеждено Минэкономразвития. Шувалов в мае стал вице-премьером и уже в июне собрал совещание

по этому вопросу, выслушав позиции сторон — Минфина и Минэкономразвития, — поручил представить в правительство доклады с расчетами. Минфин пока расчеты не представил. Сейчас вопрос о снижении НДС стоит на контроле у вице-преьера Игоря Шувалова, сообщил чиновник из его аппарата.

Чемезов, вступивший в эту битву, — сильный лоббист для сторонников снижения налога: цифры о потерях в отрасли в письме точь-в-точь совпадают с данными из июльского доклада Минэкономразвития. Представитель Минфина сказал, что министерство пересчитывает риски от снижения налога в связи с изменением параметров макроэкономического прогноза. Когда пересчет будет закончен, представитель Минфина сказать не смог.

Экономисты и бизнесмены много спорят о том, есть ли смысл снижать НДС, чтобы подхлестнуть рост экономики, но даже противники снижения признают, что машиностроителям это выгодно. Наибольшую выгоду от снижения НДС получают именно предприятия с длительным производственным циклом, подтверждает Илья Соколов из Института экономики переходного периода (в целом институт идею снижения НДС не поддерживает, предлагая снизить налог на прибыль). Замруководителя аппарата Союза машиностроителей Сергей Иванов объясняет, что снижение НДС обсуждалось в Союзе на протяжении трех месяцев со всеми подразделениями в 62 регионах и поддержано ОАО «ГАЗ», ОАО «РЖД», ОАО «Ижмаш», ОАО «Атомэнергомаш», ОАО «Трансмашхолдинг», не говоря уже о самих «Ростехнологиях», которые возглавляет Сергей Чемезов.

«В госкорпорацию вошло почти 500 предприятий, и для их развития было бы очень полезно снижение налога», — говорит представитель «Ростехнологий».

Евгения ПИСЬМЕННАЯ,
Надежда ИВАНИЦКАЯ

источник: газета «Ведомости»
14.08.08



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

ЧТО ДЕЛАЕТ ГЕНЕРАЛЬНОГО КОНСТРУКТОРА СЧАСТЛИВЫМ ЧЕЛОВЕКОМ

Интервью с техническим директором — генеральным конструктором НПО "Сатурн" доктором технических наук, профессором Михаилом Кузменко.

В результате глобальных изменений в мире конца XX века, перехода нашей страны к новой системе хозяйствования авиапром России оказался на грани катастрофы. Больше всего пострадали предприятия самого высокотехнологичного звена — газотурбинного двигателестроения. Некоторые из них не выдержали натиска рыночной стихии и перестали существовать. Но есть и примеры другого рода. Наиболее яркий из них продемонстрировало НПО "Сатурн", совершившее в этот сложный период настоящую техническую революцию. Одним из ее творцов является технический директор — генеральный конструктор "Сатурна" доктор технических наук, профессор Михаил Кузменко. Ему исполнилось 60 лет. Это стало дополнительным информационным поводом поговорить с Михаилом Леонидовичем о делах и проблемах современного газотурбостроения в России, основываясь на опыте и достижениях НПО "Сатурн".

— Михаил Леонидович, в чем же состоит суть технической революции "Сатурна"? Каковы ее основные принципы, направления и результаты?

— Во второй половине 1990-х годов нам стало ясно, что больше нельзя жить той жизнью, которой мы жили раньше. Те двигатели, которые мы делали тогда, в скором времени будут никому не нужны. То производство, которое мы имели, оказалось совершенно устаревшим, еще точнее, оно стало просто архаическим. Те разработки, которыми мы пользовались, тоже никому не нужны. Новое время требовало и нового поколения разработок. Мы поняли, что нужен огромный скачок, т. е. переход от двигателей 3 поколения к 5. Это принципиально. Мы осознали такую необходимость. Поняв, что надо делать, мы сформулировали стратегию развития. В ее основе три составляющие: авиадвигатели для военной авиации, для гражданской авиации, а на их основе — промышленные ГТД и агрегаты. Все это должно быть достаточно гармонично увязано, чтобы задействовать механизм оптимизации использования ресурсов, снижения издержек.

Газотурбинные двигатели универсальны. Достижения, полученные в рамках одной программы, можно совершенно логично использовать в других проектах. Допустим, сделав суперсовременный военный двигатель, мы можем на базе отработанных на нем технических решений и технологий создать новые образцы промышленных ГТД. Таким образом, от каждого отдельного вложения средств можно получить многократный эффект. Подобная техническая политика важна для обеспечения стабильности компании в условиях меняющейся конъюнктуры рынка. Крупные и успешные мировые фирмы именно так и живут.

Классический пример — "Дженерал Электрик". И у нас сформировалась многоопорная конструкторско-производственная структура, которая позволит объединению иметь более сбалансированную систему как в экономическом плане, так и в интеллектуальном. Мы станем более живучими в насыщенной конкурентной среде. Вот такую систему мы начали строить во второй половине 1990-х годов и доведем дело до конца. Целенаправленная работа в этом направлении уже дала свои хорошие результаты. И уверен, что мы сумеем их приумножить.

— И войти в пятерку мировых грандов, занимающихся газотурбинными двигателями?

— Таких фирм действительно немного. Две в Америке — "Дженерал Электрик" и "Пратт энд Уитни" и столько же в Европе — "Роллс-Ройс" и "Снекма". Эти компании обладают гигантскими ресурсами и колоссальным опытом, огромным человеческим потенциалом. Именно они поднимают планку достижений при создании газотурбинной техники и в ходе эксплуатации в течение всего жизненного цикла. Но это требует очень больших затрат.

Говорить о том, что мы сегодня готовы выйти на уровень этих фирм, пока рано. Хотя без решения этой задачи жить нельзя. Задача поставлена. Мы должны быть и будем мощной конкурентоспособной фирмой. Без этого просто не выжить. Много уже сделано. И главное в этом деле заключается прежде всего в человеческом факторе в политике руководства объединением.

Когда мы начинали, не было объективных предпосылок для того, чтобы "Сатурн" стал лидером. Это абсолютная истина. В то время были мощные школы

по разработке и производству аналогичной продукции — пермская, самарская, ленинградская, московская, украинская. Но они по-разному повели себя в сложной ситуации. Мы же поставили перед собой задачу не просто выжить, а перейти на качественно более высокий уровень и занять достойное место в своем секторе машиностроительной индустрии. Мы смогли понять, что важнейший фактор выживания заключается в формировании фирмы нового типа. И это помогло нам стать тем, чем мы сегодня являемся, — безусловным лидером российского двигателестроения.

— А как насчет перспективы?

— Да, мы работаем на перспективу. Одним из самых главных инструментов реализации технической политики на перспективу является формирование по существу нового конструкторского бюро. Это сегодня довольно масштабная структура, включающая целый ряд единиц — в Рыбинске, Перми, Санкт-Петербурге, Москве и Московской области. В КБ работают не просто высококвалифицированные, а зачастую уникальные специалисты.

ОАО "НПО "Сатурн", как и планету Солнечной системы, окружает ореол знаний. Организован приток молодежи, которую готовит по заявке предприятия и с учетом наших высоких требований Рыбинская государственная авиационная технологическая академия. Отбираются светлые головы из вузов других городов. Иными словами, создано все, чтобы действовал главный инструмент в этой системе — мозг, который представлен конструкторским бюро. Он дает пищу всему остальному. Это важнейшее наше завоевание.

Мы давным-давно обеспечили 100-процентную компьютеризацию рабочих мест инженерного состава. Сегодня работаем в формате, который полностью эквивалентен тому, что есть у "Снекмы". Мы разговариваем на совершенно эквивалентном техническом языке с французскими коллегами при выполнении современных методов анализа, расчета и т. д. Аналитический потенциал поистине огромен. Создана сеть, объединяющая все элементы — КБ и производства. Это обеспечивается мощными кластерами. Сегодня вводим в строй еще один — самый мощный в промышленности России и СНГ. Все это позволяет в полном масштабе проводить аналитическое проектирование, переводя его на качественно новый уровень.

Финансовые вложения в эту структуру огромные. Благодаря этому не только эффективность работы, но и скорость решения поставленных задач выходят на гораздо более высокий уровень.

— Как это можно увидеть?

— Это особенно хорошо видно на примере авиадвигателя АЛ-55И для ВВС Индии. Три года назад мы, если говорить старым языком конструкторов, начинали с осевой линии, с абсолютного нуля. Иными словами, только решали: что будет представлять собой двигатель? Какие он будет иметь характеристики? Как его оптимизировать?

И вот прошло всего 3 года, а у нас уже имеется 11 готовых двигателей. На летающей лаборатории на МиГ-АТ выполнено 7 полетов. Установленный ресурс в 100 часов подтвержден испытаниями. При этом все заявленные характеристики подтвердились. Это пример наших возможностей — мы можем работать быстро и качественно. Если же говорить о том, что

реализовано по всей тематике объединения, то надо отметить, что за 10 лет создано более двух десятков машин. Каждый год — два новых изделия! Мы создали целую гамму промышленных двигателей мощностью от 2,5 до 110 МВт. Сделали два двигателя для ВМФ. Один из них прошел государственные испытания, другой еще испытывается.

— Поспеет ли за столь стремительным ходом событий производство?

— В объединении происходит революционная перестройка производства. Оборудование, которому 30–40 лет от роду, себя изжило и заменяется. У современных станков, устанавливаемых на "Сатурне", производительность многократно выше. Это гигантский скачок. Мы стремимся к безлюдным технологиям. Такие технологии обеспечивают прежде всего стабильно высокое качество выпускаемого продукта. То есть, стремясь получить качественный товар, мы должны защитить себя от субъективного фактора. Характерной отличительной чертой развитой промышленности в мире является именно безлюдная технология.

Конструкторы, выполняя так называемое аналитическое проектирование, воспроизводят с помощью информационных технологий самолетный двигатель и самолет к этому двигателю. Оптимизируют силовую установку летательного аппарата, выкристаллизуемая в ней непосредственно двигатель с конкретными параметрами и характеристиками.

Затем все это направляется в производство, которое сегодня реально уже не может работать по бумажной технологии. Оно работает в другом, значительно более высоком измерении. На другом оборудовании. И вот по такой безбумажной технологии "Сатурн" работает уже несколько лет.

Нового оборудования для переоснащения производства требуется все больше и больше. У предприятия возникает другая проблема — где взять ресурсы. Все, что зарабатываем, мы вкладываем в развитие, но все равно, без государственной поддержки становление подобных центров разработки и производства абсолютно нереально. Насколько нас поддержит государство, настолько будут значимы конечные результаты.

— А как насчет государственной поддержки?

— До сих пор такая поддержка была. В частности, по программе SaM146 помимо собственных средств нашей компании вложения государства были очень большими. Без такой поддержки эта программа не достигла бы столь высокой степени реализации. Но не надо думать, что двигатель уже создан и больше вложений не требуется. Впереди еще много работы по сертификации, дорогостоящим испытаниям, созданию системы послепродажного обслуживания.

Сложнее ситуация с программой двигателя для перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА). Не по нашей вине реальная работа слишком затягивается. По сути дела страна не перешла к настоящей работе по созданию перспективного двигателя. Еще находимся на стадии каких-то предварительных этапов, НИРов, демонстраторов, даже не демонстраторов, а их элементов. Мое личное мнение таково: идет банальное разбазаривание государственных средств. А их надо вложить в одно серьезное дело, чтобы получить продукт, по которому все было бы ясно и согласованно.

— Но ведь НПО "Сатурн" уже несколько лет назад было определено головным предприятием по созданию двигателя для ПАК ФА и вы создали кооперацию, не так ли?

— Так, но все это сейчас пересмотрено. Тогда еще не было ни столь модных сейчас конкурсов, ни других атрибутов рынка. Анализировалась реальная ситуация и возможности, ставилась задача, формировалась кооперация, начиналась работа. И создавались такие двигатели, которых не было за рубежом, скажем, как для истребителя-перехватчика МиГ-31.

Что касается упомянутой Вами кооперации, то напомним, что 22 декабря 2006 года в НПО "Сатурн" состоялось заседание Технического совета генеральных конструкторов и технических директоров организаций и предприятий — разработчиков перспективного изделия. В заседании приняли участие представители Минобороны России, Минпромэнерго, Федерального агентства по промышленности, ОКБ Сухого, а также генеральные директора отраслевых институтов и предприятий. Созданная кооперация позволяла обеспечить сохранение и развитие потенциала российского двигателестроения, а также консолидировать интеллектуальные, материальные, конструкторские и технологические ресурсы страны.

Данная структура, закрытая для иностранных инвесторов и партнеров, должна была сконцентрировать и реализовать все новейшие разработки в интересах оборонно-промышленного комплекса, которые в дальнейшем могли бы воплотиться в новые двигатели для самолетов военного дивизиона Объединенной авиастроительной корпорации страны.

Другой целью кооперации была концентрация всех источников государственного финансирования перспективного изделия по линии различных федеральных целевых программ. С тех пор прошло почти два года, а намного ли страна продвинулась вперед на пути реализации одной из наиболее приоритетных задач ВВС РФ? Пусть это оценивают другие. Я же как инженер скажу о сугубо технической стороне дела. У нас в России имеется не так много точек консолидации для приложения усилий. Предприятий, вокруг которых можно объединить всех, кто будет нужен для конкретной работы. В настоящее время я утверждаю, что есть одно место, где можно сделать перспективный двигатель. Одно-единственное. Оно называется НПО "Сатурн". Вот и все.

Не только потому, что здесь работает Кузменко или Ласточкин. А потому, что такие возможности были созданы в ходе кропотливой, целеустремленной и вполне осознанной работы. Достижения наши видны невооруженным глазом.

— Как их оценить?

— Очень просто. Возьмите и посмотрите, что мы делали и каковы наши результаты. Все очень просто оценивается: труд, время, результаты этого труда. Вместо этого идут рассуждения о том, что кто-то стал якобы великим моторостроителем, создателем того-сего. Но кроме рассуждений есть конкретные результаты работ. Выложите все это на бумагу и увидите объективную реальность. Это можно сделать без меня. Словом, та кооперация, под которой все участники поставили свои подписи, не работает, потому что ей официально не дали темы для работы. Тема эта, прежде всего, — перспективный двигатель.

— Появится ли она в обозримом будущем?

— Гадать не буду. Моя задача состоит в том, чтобы создать условия для того, чтобы все это реализовывалось. С одной стороны — знать и понимать, что нужно делать, формировать облик этой машины. С другой — фактически организовать процесс реализации. Мы в меру наших сил и возможностей "Сатурна" все это стараемся делать и делаем. Мы сознательно собирали мощный инженерный коллектив. Мы сознательно оснащали его необходимыми инструментами. Сознательно перестраивали производство. Сознательно создавали кооперацию, оптимизировали в ней взаимодействие, выискивая резервы.

Главный резерв нашей промышленности — это специализация. Совершенно очевидно, что нам не нужно столько головных КБ и заводов. Но иметь хорошего производителя, скажем, лопаток турбинных, редуктора или компрессора совсем не мешало бы. Этот производитель работал бы не только на себя, но и на мировой рынок. Думаю, что одно из генеральных направлений развития отечественного машиностроения заключается в этом. Именно в создании специализированных производств сверхвысокой эффективности и нацеленных на достижение максимального качества своей продукции при минимальных издержках. Такие производства должны работать не только в замкнутой системе своей страны, но и в системе мирового рынка. А следовательно, они должны готовить себя и быть способными конкурировать на равных на таком рынке с кем угодно.

Почему детали авиационных двигателей поставляют китайская фирма или фирма какой-то другой страны, а не российская?

— Каково Ваше мнение по вопросу международной кооперации? Не кажется ли Вам, что "Сатурн" не только удержался в рынке, но и оказался в лидерах в немалой степени потому, что понял раньше других преимущества международной кооперации, в частности со "Снежкой"?

— Нет, я не думаю, что раньше других начинали. Пожалуй, трудно найти такое предприятие, которое бы не начинало в те годы искать сотрудничества с зарубежными партнерами. Но не все довели это дело до логического конца. Нам же на "Сатурне" удалось не просто сотрудничать, а вывести это сотрудничество на уровень равноправного партнерства. Мы проанализировали ситуацию и поняли, что в ближайшее время по целому ряду обстоятельств невозможно будет создать нужный на рынке конкурентоспособный двигатель с серьезным сбытом не только внутри страны, но и за границей. Нужно сертифицировать производство, материалы, тип и т. д. Самим это не одолеть.

Еще больше усилий, чем создание самого двигателя, требуется для формирования системы послепродажного обслуживания. Никто в нашей стране не в состоянии был сделать это должным образом. За что и имели нарекания от зарубежных заказчиков. Вот в таких условиях руководство "Сатурна" и сформулировало установку на сотрудничество. Причем мы начали создавать условия для равноправного сотрудничества. Но оно не дается само по себе, а его надо завоевать. Сделали ставку на качество продукции. А это, в свою очередь, потребовало полной перестройки производства. Мы определили, какие участки надо перестраивать в первую очередь, какое

оборудование поменять и т. д. Пришли к выводу, что оборудование нужно полностью новое, причем специализированное, работающее независимо от всего остального. Причем оно должно быть сверхпроизводительным. Все это связано с гигантскими затратами как на само оборудование, так и на подготовку квалифицированного персонала, о чем мы уже говорили. Но без этих затрат, естественно, ничего не сделаешь.

— В каком состоянии находится сейчас программа двигателя SaM146?

— Главным результатом этого года стало то, что мы начали летать. Сделано 14 полетов. Самое главное сегодня — обеспечить программу поставок. А параллельно с этим продвигаться по пути инженерных сертификационных испытаний. Это требуется для того, чтобы без всяких скидок сертифицировать двигатель по европейским нормам годности.

— Какая часть сертификационного пути уже пройдена?

— Прошли много, но до половины еще не дотянули. Все идет по графику, но главное в другом — в том, что в техническом отношении двигатель состоялся. Он нормально работает. Летает в широком диапазоне условий. Уже дошел до 4,5 часа полета. Это очень серьезно. Мы уже подтвердили наработку свыше 1 тысячи циклов. Впереди огромный объем работ, разных по характеру и срокам. Например, принципиально важно, что увенчались успехом испытания по воздействию на лопатки вентилятора при попадании в двигатель крупной птицы. Результаты получились весьма хорошие. Это одна из гарантий безопасности в эксплуатации. Я бы назвал эти испытания не только сверхсложными, но и сверхважными, поскольку связаны они с проектированием лопатки, с проектированием корпуса двигателя с учетом тяжелых последствий возможного обрыва лопатки.

Сверхсложные расчеты наших инженеров оказались им по силам и подтвердились. Мы аналитически предсказали ситуацию. Правильно построили конструкцию двигателя и его элементов. Это, повторюсь, исключительно важная работа, которая позволила понять, то ли мы делаем или не то. Ведь могло оказаться, что все сделано хорошо, а двигатель не выдерживает попадания птицы. И тогда пришлось бы его перепроектировать, переделывать.

— Имеются ли резервы у двигателя SaM146 в плане установки его на самолет "Суперджет" вместимостью более 95 пассажиров?

— Да, до некоторой степени это предусмотрено, но не до бесконечности. Двигатель рассчитан для работы на семействе самолетов "Суперджет" пассажироместимостью на 75, 95, 100, 110 и более мест. Словом, запасы есть как по тяге, так и связанные с использованием чрезвычайных режимов, в разных условиях и т. д. Мы провели такие испытания, в частности, по высоким температурам.

— Можно ли использовать этот двигатель на самолетах других типов?

— Думаю, что на этот вопрос целесообразно отвечать чуть позже. Надо подождать сертификации. После этого будем обязательно смотреть и предлагать его рынку.

— Не может ли случиться так, что двигатель будет готов и востребован заказчиками, а производство не сможет удовлетворить спрос?

— Сфера производства, конечно, болезненная для

всех, ступивших в конкурентную рыночную среду. Удержаться и утвердиться в ней безболезненно невозможно. Это связано с тем, что производство, которое было во времена СССР, умерло. А новое, отвечающее запросам времени, с новым типом оборудования, с новой организацией труда, с новой логистикой и прочими вещами еще не возникло. И многим переболеть этим еще предстоит. "Сатурн" тоже переболел, но, думаю, не до конца. Главное, мы поняли, что надо делать. А у некоторых еще существуют иллюзии, что дай заводу, простоявшему 15 лет, немного денег, и он заработает на полную мощность, производя самолеты, ракеты или танки. От подобных иллюзий, к сожалению, кое-кто все еще не избавился. Такой завод может угробить сколько угодно денег, но не даст желаемого результата. Абсолютно в этом уверен.

Чтобы этого не случилось, нужно принимать специальные меры организационного плана. Для решения проблемы проводить осознанную политику. Нужно время и серьезные затраты, чтобы все это решить. Так просто это не делается. К тому же все это должно быть поддержано системой заказов, обеспечивающих гарантированную работу завтра и послезавтра. Если у меня сегодня нет серьезных заказов, а эту проблему сегодня испытывают практически все, то нечего и ждать серьезного результата.

— Если говорить по изделиям, например по АЛ-55И, заказ имеется?

— Индусы его возьмут. Но вот что печально: создан интереснейший двигатель, а в России к нему большого интереса не проявляют.

— Но ведь на МиГ-АТ он может быть установлен.

— Ну и что? Полетает он на лаборатории, потом мы его снимем. Тем все и закончится. А меня интересует прежде всего моя родина, понимаете? В конце концов, мне хотелось бы, чтобы эти двигатели эксплуатировались здесь. Хорошо, что его могут взять индусы или еще кто-то. Я отношусь к ним с большим уважением. Но неплохо бы его использовать и на своих летательных аппаратах. Речь идет не только об этом двигателе, а о системе двигателей, которые могут быть созданы на его базе. Они могут закрыть огромный сегмент двигателей для учебно-тренировочных, учебно-боевых самолетов.

— На SaM146 заказы вроде бы есть.

— Но представьте: будем мы делать в год 120 двигателей SaM146. С точки зрения объемов производства это мизер. Сравните со "Снежкой". Она делает тысячи двигателей в год. И это не самая большая компания на мировом авиадвигательном подиуме. Поэтому масштаб серийного производства должен быть совершенно другим. В этих условиях неизбежной становится работа по производству двигателей разного назначения. То есть в области газотурбинных технологий мы диверсифицируем производство и стремимся иметь гарантированные заказы по линии энергетики, газовой промышленности, судостроения, чего-то еще.

— Что скажете по 117С?

— Все нормально, идут испытания. Су-35 — это претеча самолета 5 поколения. Причем у него больше возможностей более высокого уровня по сравнению с тем, что есть. Во всяком случае, характеристики двигателя мы обеспечиваем. Мы очень интенсивно работаем и не останавливаемся на достигнутом. Эта очень важная для нас работа велась, ведется и будет продолжена. Приоритет ее — один из самых высоких.

— Может ли 117С использоваться для модернизации самолетов семейства Су-27?

— Конечно, может. Но нам должны сказать, что, к примеру, в течение ближайших 5 лет у нас будут покупать по 100 двигателей в год. Минобороны должно дать заявку. Тогда мы берем под нее кредиты, готовим производство, закупаем оборудование. Без гарантированного заказа такие вещи не делают. Мы уже вложили миллиарды рублей из средств предприятия в эту программу. Но больше уже не в состоянии.

Совершенно очевидно, что одно предприятие за собственные средства не может сделать всего, что нужно стране.

— Насколько существующий двигатель 117С приближен к перспективному? Сколько в него вложено новых технологий, технических решений, которые могут быть использованы в двигателе 5 поколения?

— Ни в процентах, ни в штуках это не выразишь. Есть вещи, где одно другим не заменишь. Есть некоторые показатели качества, которые недостижимы при модернизации. До определенного предела этот двигатель удовлетворяет. Но требования растут. И в конце концов необходимо нарисовать новое полотно.

Занимаемся мы этим или нет? Да, занимаемся. И продолжаем заниматься самостоятельно. Очень интенсивно. Мы анализируем ситуацию каждый день. В этом проекте занято много специалистов. Но хочу отметить, что государственный старт этой программе и некоторым другим не дан. Уровень заказов мог бы быть солиднее. Нельзя дожидаться того, когда государству придется заняться чем-то в спешном порядке. Я глубоко убежден, что без решающего государственного участия подобные программы не могут быть реализованы. Нигде в мире. Слишком дорого стоят такие вещи. Речь идет о миллиардах долларов.

— К какому двигателю больше всего тяготеет сердце генерального конструктора Михаила Кузменко?

— Если быть справедливым, то в хорошей семье не может быть более любимых и менее любимых детей. Все они дороги родителям, хотя в характере каждого имеются свои особенности.

— Это если по справедливости, а если по душе?

— Пожалуй, двигатель Д-30-Ф6 для МиГ-31. Работа над ним совпала со становлением меня как инженера, руководителя. Было невероятно интересно работать. Это была даже не работа, а какое-то захватывающее постижение самого себя, всего мира: от чертежной доски до станка, стенда, летающей лаборатории, живого самолета. Потом годы испытательной работы. Думаю, что это наиболее ценный и неизгладимый образ в моей душе.

А сегодня хочется сделать двигатель по новым технологиям. Я не буду называть его поколением, имея в виду экологию, экономию. Но твердо уверен, что люди будут всегда стремиться летать дальше, выше, быстрее. У техники больше возможностей, чем у олимпийцев. И в этом плане у нее ограничений не существует.

— Что бы Вы посоветовали тем, кто хочет стать настоящим инженером и только начинает этот путь?

— Работать и работать. Принимать на себя дела, обязанности. Искать и не сдаваться, пытаться вновь и вновь отыскивать наиболее оптимальные технические решения. Не отчаиваться, когда что-то не выхо-

дит, когда, как вирус в компьютер, прокрадывается в систему ошибка. Влезть в дело, отыскать и исправить ее, не надеясь, что это делает за тебя кто-то другой. Главное — в энергичном желании наилучшим образом решать конкретные технические задачи. Инженерный труд — это труд созидательный. Инженер — это мастер по созданию всего, что имеется вокруг нас на Земле, в воздухе, во Вселенной. Будь то дом, дорога, водопровод, электростанция, самолет, ракета, космический корабль. Все это плоды инженерного труда. Так вот, тот, кто все это делает, и является настоящим инженером, созидателем.

— У героя одного фильма спросили: "Что такое счастье?" Ответ был таким: "Счастье — это когда тебя понимают". А как ответит на этот вопрос генеральный конструктор авиационных двигателей?

— Конечно, я с этим соглашусь. Но добавлю с поправкой на специфику моего труда и особенностей современной эпохи: очень важно, чтобы творческий труд, воплощенный в авиационном двигателе, стал товаром. Не просто чтобы он ощутил радость полета, а затем навечно остался на Земле. Для меня очень важно, чтобы двигатель стал массовым. Чтобы он как можно больше служил людям.

И, конечно, я счастлив от общения с моими товарищами. Счастлив работать на предприятии, которое было в состоянии за короткие сроки сделать то, что сделано. Я убедился, что даже в тяжелых условиях при большом желании и воле можно очень многого добиться. Разговоры о том, что у нас в России все погибло, — это бред. Да, много утеряно, но не погибло. У нас очень много людей, не просто хорошо знающих свое дело, но уникальных. Да, тяжело тем, кто занят в сфере высоких технологий. А что легко дается? Просто ли детей воспитывать?

А радость и счастье — от того, что твои двигатели работают, летают и востребованы. Они, как твои дети, выросли, ушли в самостоятельную жизнь.

* * *

Напомним в заключение, что за 10 лет, пока Михаил Кузменко стоит за штурвалом технического директора — генерального конструктора корабля под названием "НПО "Сатурн", отправились в полет авиадвигатели 117С, SaM146, AL-55. Работают на земле еще более полутора десятков энергоустановок и ГТД. Это и делает генерального конструктора счастливым человеком. Дважды счастливым — в замечательный день юбилея.

НАША СПРАВКА:

В период с 2000 по 2008 год в НПО "Сатурн" были успешно завершены опытно-конструкторские работы по целому ряду изделий: порядка двадцати новых авиационных и промышленных газотурбинных двигателей, энергетических установок и газоперекачивающих агрегатов прошли государственные, межведомственные и сертификационные испытания. Подобный объем научно-исследовательских, опытно-конструкторских и производственно-технологических работ не имеет аналогов в отрасли.

Евгений НИКИТИН

источник: газета «Российская газета»
22.08.08

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

МУЛЬТИТОПЛИВНАЯ ТУРБИНА GE БУДЕТ ИСПОЛЬЗОВАНА В ШАНХАЕ

Компания GE Energy объявила о том, что ее технология использования турбин на различном топливе была выбрана для применения на электростанции комбинированного цикла в округе Баошань города Шанхай.

Заказчиком выступает компания Baoshan Iron & Steel (Baosteel). По условиям контракта стоимостью 150 млн долларов, GE осуществит поставку газовой турбины типа Frame 9E, паровой турбины SC5, газового компрессора, генераторов и сопутствующего оборудования. Ранее GE уже осуществляла поставки такого оборудования для недавно построенной станции.

Газ, получаемый при помощи технологии Corex, будет использоваться в качестве основного топлива электростанции комбинированного цикла мощностью 169 MW, подающей электричество на сталеплавильный завод и в местную электросеть. Запасным топливом будет служить очищенная нефть.

Газовая турбина Frame 9E с возможностью работы на различных видах топлива может быть переведена с одного топлива на другое без остановки работы. Установка может работать на природном газе, легком и тяжелом дистиллятном топливе, нефти, неочищенной нефти, газах со сталеплавильного производства, включая полученные при помощи технологии Corex, синтетических газах. Такое разнообразие возможностей позволит компании Baosteel использовать преимущества выбора различных видов топлива и уменьшить общие затраты на производство энергии.

Поставка газовых и паровых турбин запланирована на сентябрь и ноябрь 2009 года соответственно. Запуск расширенной версии станции в коммерческую эксплуатацию намечен на 2010 год.

*источник:
Клуб авиастроителей по материалам
www.ge.com/energy
23.07.08*

ALSTOM: КОНТРАКТ НА ПОСТРОЙКУ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ В ИСПАНИИ

Консорциум, созданный и управляемый компанией Alstom совместно с инженеринговой группой Duro Felguera, получил заказ на постройку под ключ электростанции для компании Hc Energia, подразделения португальской EDP-Energias, расположенной в Овьедо.

Электростанция комбинированного цикла мощностью 400 MW будет построена в городе Сото-де-Рибера в испанской провинции Астурия. Кроме того, компания осуществит долгосрочную поддержку. Стоимость всех работ составила 525 млн долларов.

Оформление заказа намечено на вторую половину 2008-09 налогового года.

По условиям контракта компания Alstom осуществит поставку полностью интегрированной электростанции, состоящей из одной одноосной силовой линии, включающей в себя газовую турбину GT26, теплоутилизационный парогенератор, паровую турбину и один турбогенератор.

*источник:
Клуб авиастроителей по материалам
www.alstom.com
05.08.08*

ЗАКАЗ НА ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ ДЛЯ ALSTOM ИЗ ИНДОНЕЗИИ

Компания Alstom выиграла контракт стоимостью 246 млн долларов на постройку электростанции комбинированного цикла в Индонезии.

Заказчиком выступает национальная электрическая компания PT.PLN (Persero), Alstom выполнит работы совместно с Marubeni Corporation. Электростанция будет расположена в городе Муара-Тавар на северном побережье острова Ява, в 35 км от Джакарты. Работы по проекту включают в себя расширение существующей электростанции и постройку пятого блока. Новый блок повысит общую производительность станции на 235 МВ в дополнение к установленным 1800 МВ и будет работать на природном газе.

По условиям контракта Alstom в качестве лидера

консорциума осуществит инженеринговые, надзорные работы и ввод в эксплуатацию полностью интегрированного силового блока, состоящего из газовой турбины GT13E2, теплоутилизационного парогенератора, паровой турбины COMAX, двух турбогенераторов и контрольной системы ALSPA. Alstom осуществит проектирование и производство теплоутилизационных генераторов на своей фабрике в Сурбае, столице восточной Явы. Компания Marubeni Corporation осуществит поставку остального оборудования станции, установит электрические системы и проведет строительные работы.

источник:

Клуб авиастроителей по материалам

www.power.alstom.com

06.08.08

ГАЗИФИКАЦИОННАЯ ТЕХНОЛОГИЯ SIEMENS ДЛЯ КАНАДЫ

Технология газифицирования угля компании Siemens была выбрана для использования при постройке первой канадской электростанции с уменьшенными выбросами углекислого газа.

Компания EPCOR Power Generation планирует постройку интегрированной газификационной электростанции комбинированного цикла с возможностью добычи и хранения угля в населенном пункте Дженеси вблизи Эдмонтона, штат Альберта, Канада. Образцовая станция общей установленной мощностью 270 МВ будет запущена в эксплуатацию в 2015 году.

На первой фазе проекта Siemens предоставит лицензию на технологию, а также осуществит разработку рабочих процессов и основных конструкций для станции по газификации угля, основанной на угольном газификаторе SFG-500. После завершения первоначальных инженерных работ на станции

EPCOR намеревается подписать соглашение с Siemens на поставку газификационного реактора и компонентов системы питания.

Технология газифицирования угля компании Siemens позволяет производить чистый сингаз, на котором работает газовая турбина электростанции комбинированного цикла, производящая электроэнергию для местной сети. По словам представителя компании, выбросы интегрированной газификационной электростанции существенно ниже, чем выбросы обычных электростанций, работающих на угле. Конструкция станции в Дженеси позволяет захватывать до 85 % углекислого газа, содержащегося в угле, для добычи нефти вторичным методом на существующих нефтяных месторождениях.

источник:

Клуб авиастроителей по материалам

www.powergeneration.siemens.com

18.08.08

ЕТЕС ВЫБРАЛА WOOD

Подразделение по обслуживанию газовых турбин компании Wood Group выиграло конкурс и получило контракт примерной стоимостью 36 млн долларов на постройку и ввод в эксплуатацию генерирующих мощностей станции Сан-Джакинто вблизи города Шепперд, штат Техас (США).

В связи с возрастающим спросом и ростом ожидаемых объемов заказов в 2009 году компания ЕТЕС почувствовала необходимость в постройке дополнительных силовых мощностей и выбрала Wood в качестве генерального подрядчика на постройку двух отдельных проектов общей мощностью 320 МВ.

Станция Сан-Джакинто будет построена методом скоростного проектирования и строительства с целью удовлетворения потребности в электроэнергии в сезон пиковых нагрузок 2009 года и станет первой из двух электростанций, которые планирует построить ЕТЕС на этом месте. Электростанция будет оснащена двумя газотурбинными генераторами Frame 7EA производства General Electric, которые ЕТЕС приобрела ранее. Генераторы простого цикла будут переведены на новую станцию с существующих мощностей в штате Миссисипи.

источник:

Клуб авиастроителей по материалам

www.dieselpub.com

21.08.08

WARTSILA-HYUNDAI ОСУЩЕСТВИТ КРУПНУЮ ПОСТАВКУ МОТОРОВ 50DF

Новое совместное предприятие Wartsila-Hyundai Engine Company, основанное компаниями Wartsila и южнокорейской Hyundai Heavy Industries, получило крупный заказ на 16 моторов Wartsila 50DF. Моторами будут оснащены суда, которые планирует построить Samsung Heavy Industries. Контракт также включает в себя возможность поставки еще четырех моторов для одного судна.

Моторы будут установлены на плавучем нефте-комплексе, заказчиком которого является компания FLEX LNG. Поставка первого мотора запланирована на февраль 2010 года.

Появление двухтопливных моторов Wartsila 50DF знаменует революционный промышленный переход от традиционных паровых турбин к двухтопливным электрическим моторам, обеспечивающим гораздо более экономичную эксплуатацию и более низкие выбросы. Мотор может работать на природном газе, судовом дизельном топливе или тяжелом дизельном топливе. Кроме того, мотор можно легко перевести с одного топлива на другое, не прерывая процесса работы, а мощность на выходе не зависит от вида используемого топлива.

*источник:
Клуб авиастроителей по материалам
www.dieselpub.com
06.08.08*

GE POWER: ЗАКАЗ НА ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ ИЗ ОАЭ

GE Energy получила заказ стоимостью более 500 млн долларов на поставку оборудования для одного из крупнейших в мире комплексов по переработке алюминия.

Заказчиком выступила компания Emirates Aluminium (EMAL) из ОАЭ. Производственные мощности по переработке алюминия расположены вблизи Арабского залива около Аль-Тавила, Абу-Даби. GE осуществит поставку газовых турбин типа Frame 9FA, паровых турбин C7, теплоутилизационного парогенератора и конденсаторов для электростанции, расположенной на производстве. Основным топливом электростанции будет природный газ.

После завершения первой фазы проекта завод будет обладать установленными мощностями более

чем в 2000 МВ электричества, которое будет использовано для производства 700 000 тонн алюминия в год. Общая производственная мощность после завершения второй фазы строительства составит 1,4 млн тонн алюминия и станет хорошим примером технологического прогресса в Арабских Эмиратах, а также краеугольным камнем дальнейшего развития промышленности региона.

Для осуществления инженеринговых, строительных и надзорных работ по проекту специально сформировано совместное предприятие, принадлежащее канадской компании SNC-Lavalin и австралийской Worley Parsons.

*источник:
Клуб авиастроителей по материалам
www.ge.com
30.07.08*

LAI ЗАКЛЮЧАЕТ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ КОМПОНЕНТОВ ДЛЯ ГАЗОВЫХ ТУРБИН

Компания LAI International, Inc., поставщик точного оборудования и деталей для крупных производителей, объявила о выигрыше контракта на производство компонентов для газовых турбин, изготавливаемых на высокоточном оборудовании.

По условиям соглашения компания LAI будет выполнять заказ на производство сопел первой ступени для усовершенствованной газовой турбины для энергетической компании OEM. LAI обязалась поставить более 40 подсистем к сентябрю этого года.

LAI использует комбинацию собственных конструктивных разработок для систем промышленного производства, процессно-ориентированный подход и современные методы пятиосной машинной обработки деталей для производства усовершен-

ствованных турбинных сопел. Улучшения, сделанные в конструкции сопел, уменьшают термическую деформацию, повышают эффективность и надежность системы.

"Возможность сократить производственный процесс при помощи нашей технологии Drill-to-Flow помогла ускорить запуск этого продукта, - сообщил Дарси Додж (Darcy Dodge), директор направления силовых машин компании LAI. - Этот проект также позволит компании LAI продолжить расширять свое присутствие на рынке производства энергии за счет наших производственных технологий, процессов, соответствующих стандартам Six Sigma, и улучшенных методов контроля".

*источник:
Клуб авиастроителей по материалам
www.LAIco.com
26.07.08*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2008 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

МАТЕРИАЛЫ КЛУБА

ОБРАЩЕНИЕ КЛУБА 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.

Уважаемые дамы и господа!

Клуб авиастроителей начинает подготовку к VI Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания!

Мы обращаемся к тем, кто связан с системой образования во всех регионах Российской Федерации, к руководителям предприятий авиационного 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 авиационной промышленности.

Организаторами проведения Олимпиады наряду с Клубом традиционно выступают: Академия наук авиации и воздухоплавания, Некоммерческая организация "Фонд авиационно-космических технологий", Некоммерческая организация "Фонд развития авиатехнологий", Департамент образования города Москвы, Департамент науки и промышленной политики города Москвы, Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана, Российский государственный технологический университет им. К. Э. Циолковского (МАТИ), Российский государственный гуманитарный университет (РГУ), Московский авиационный институт (МАИ), Лицей № 1550 города Москвы.

Многие региональные органы администрации уже сочли необходимым включиться в работу вместе с Клубом авиастроителей. В оргкомитет Олимпиады были направлены представители из Республики Башкортостан, Вологодской, Калужской, Орловской, Пензенской, Тамбовской и других областей РФ.

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 пять лет в Олимпиаде приняли участие дети из 30 регионов России.

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.olymp.as-club.ru), пройти тесты и предоставить реферат на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы рефератов будут опубликованы на сайте до 1 октября 2008 года.

Рефераты, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения, где проходит рейтинговое голосование болельщиков в поддержку опубликованных рефератов.

Участники, не успевшие разместить на сайте свои рефераты до 16 января 2009 года, считаются выбывшими.

С 16 января до 15 февраля 2009 года с рефератами работает жюри. 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 2009 года.

О дате и месте проведения Молодежного симпозиума оргкомитет сообщает участникам второго тура не позднее 1 апреля 2009 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.

ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ



САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:



Клуб авиастроителей
+7 (495) 685-19-30,
+7 (495) 685-26-30

WWW.AS-CLUB.RU

ПОЗДРАВЛЕНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Поздравляем АНАСТАСИЮ ЖУКОВУ, члена Клуба авиастроителей, победительницу пятой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, успешно сдавшую вступительные экзамены и зачисленную в Московский авиационный институт (МАИ) на факультет "Системы управления, информатика и электроэнергетика".

Успехов тебе, Настя!

Поздравляем АЛЕКСАНДРА СЕМЕНОВА, члена Клуба авиастроителей, призера пятой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, успешно сдавшего вступительные экзамены и зачисленного в МГТУ им. Баумана на факультет "Машиностроительные технологии".

Ситуация, когда студент, декан факультета и ректор вуза — члены одного клуба, полностью гарантирует повышенное внимание к студенту, но... вряд ли с целью поблажек! Мы уверены, что Александр не подведет!

Успехов тебе, Саша!

источник: Клуб авиастроителей

E-DITORIUM И НОВАЯ КУЛЬТУРА МЕДИАКОММУНИКАЦИЙ

Информационные, коммуникационные, аудиовизуальные и интерактивные технологии становятся фундаментом, основой для построения структуры новой образовательной среды, организации учебно-исследовательского пространства иного типа. На наших глазах идет формирование единого информационного пространства школы, которое все чаще специалисты называют "Цифровая школа", идет формирование новой медиакультуры образования.

Можно смело утверждать, что современная школа является первоосновой развития общества и экономики, именно она обеспечивает условия для развития ребенка как всесторонне развитой личности и закладывает основы для осознанного выбора профессии и приобретения соответствующих трудовых навыков.

Инновационные подходы в школьном образовании, в том числе использование современных информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), позволяют создавать условия для развития новых поколений российских граждан, формирования у них знаний и навыков, необходимых для жизни и эффективной трудовой деятельности в условиях информационного общества, таких как ИКТ-компетентность, умение мыслить глобально, способность к решению творческих задач, готовность работать в команде, гражданское сознание — всего, что так необходимо современному человеку.

Компьютеры и Интернет уже стали очевидной неотъемлемой частью как процесса обучения, так и управления учебным процессом. Без доли сомнения можно утверждать, что внедрение ИКТ в ходе информатизации российской школы в конечном счете приведет к формированию единого образовательного информационного пространства на всей территории страны.

Единое информационное пространство школы — это система, в которой задействованы и на информационном уровне связаны между собой все участники учебного процесса: администрация школы, преподаватели, учащиеся, родители, а также руководители органов управления образованием. Информационные, коммуникационные, аудиовизуальные и интерактивные технологии становятся фундаментом, основой для построения структуры новой образовательной среды, организации учебно-исследовательского пространства иного типа. На наших глазах идет формирование единого информационного пространства школы, которое все чаще специалисты называют "Цифровая школа", идет формирование новой медиакультуры образования.

Современные школьники весьма активно используют в своем образовании мультимедийные носители информации, и учитель становится не только и не столько источником знаний, сколько гидом, навигатором по знаниям, накопленным мировой цивилизацией. Школа превращается в гипермедиапортал, обеспечивающий удобный доступ к отечественным и мировым образовательным, информационным и культурным ресурсам. Центром доступа к таким ресурсам в школе является, в первую очередь, медиатека.

Как известно, в современной цифровой школе библиотеке отводится особая роль: она становится не просто медиатекой, т. е. той же библиотекой, только с наличием медианосителей (CD, DVD, видеокассет и др.) и компьютеров для выхода в Интернет, но и местом для психологической и интеллектуальной рекреации, местом творческой активности, инкубатором новой культуры. Естественные границы данного инфоцентра существенно расширяются, он интегрируется с другими обособленными ранее подразделениями, такими как школьный музей, галерея искусств, комната для школьных конференций и творческих вечеров, театральная студия и др. Школьная медиатека перестает быть только местом для хранения и выдачи книг или электронных носителей. Мощная, технологически оснащенная школьная медиатека, библиотечно-информационный центр может претендовать на то, чтобы считаться "информационным сердцем школы", площадкой для педагогических инноваций, своеобразным "е-диториумом".

Возникновение термина "е-диториум" (E-ditorium) связано с распространением новейших компьютерных технологий и совершенствованием услуг, предоставляемых сетью Интернет. В настоящее время в русском лексиконе уже сложились устойчивые словообразования: E-learning (Electronic Learning) — электронное обучение; E-portfolio (Electronic Portfolio) — электронное портфолио; E-mail (Electronic Mail) — электронная почта и т. д. Термин "е-диториум" происходит от англ. Electronic и лат. Auditorium (E-ditorium, Editorium) и имеет сегодня два значения, две дифиниции:

1. Термин, обозначающий устойчивую совокупность людей, возникающую на основе общности их информационных потребностей, интересов, а также форм, способов и каналов удовлетворения этих потребностей на базе новейших сетевых, компьютерных, коммуникационных, интерактивных и аудиовизуальных технологий.

2. Специальным образом организованное пространство (обычно в учебных заведениях), оснащенное высокотехнологичными устройствами для индивидуальной или групповой работы с информацией на электронных носителях различного вида и информационными ресурсами международных компьютерных сетей с целью обучения и рекреации.

В российском образовательном пространстве сегодня практически нет примеров системной орга-

низации пространства, подобного E-ditorium, хотя отдельные модули существуют — среди удачных примеров можно указать медиатеку школы-комплекса № 548 г. Москвы, школы "Логос-ЛВ" г. Мытищи Московской области, гимназии № 56 г. Санкт-Петербурга и некоторые другие.

Системный интегратор, работающий на рынке российского образования, компания "Полимедиа" совместно с разработчиком программного обеспечения фирмой "IC" и компанией Aquarius разработала проект медиатеки, e-ditorium'a, нового поколения. В качестве базовых центров реализации проекта были взяты медиатеки гимназии № 56 г. Санкт-Петербурга и Лицея № 1550 г. Москвы.

В последние несколько лет в данных учебных заведениях, лидерах образования в Москве и Санкт-Петербурге, проводится осознанная работа по реформированию библиотеки и созданию на ее основе центра новых медийных коммуникаций. Наряду с книжным фондом в медиатеках собраны коллекции медиаресурсов, организованы компьютерные места для работы с мультимедийными дисками и возможностью выхода в Интернет, существуют удобные места для просмотра материалов на видеокассетах, имеется пространство для индивидуальной и групповой работы, в том числе с использованием интерактивных досок. Проводится учебный процесс в виде проектной деятельности учащихся, организуются творческие встречи, презентации школьных культурно-образовательных программ. Медиатеки органично включены в учебный и воспитательный процесс школ. Однако сегодня, реализуя системный проект создания новой цифровой образовательной среды, представляется очевидным, что концепция медиатеки должна получить свое дальнейшее развитие, и административно-педагогический коллектив этих школ, постоянно находящийся в состоянии реформирования традиционных форм образования, поиска и исследования новых технологий, предрасположен к системной интеграции пространства медиатеки, в основе которого лежит смена парадигмы библиотеки как исключительно хранилища медиаданных.

Помимо непростых организационных задач существуют и технологические, от которых напрямую зависит успех практической реализации проекта E-ditorium'a. В базовом проекте E-ditorium разделен на 4 логические зоны: зона работы с традиционными печатными материалами, зона коллективной работы, зона индивидуальной работы с мультимедийными образовательными ресурсами и зона рекреации. В каждой из зон существуют ключевые устройства, трансформирующие традиционные формы работы с информацией в более продуктивные. Например, в составе оборудования для зоны коллективной работы — мультимедийный интерактивный комплекс.

С помощью данного комплекса возможно проведение открытых занятий, демонстрация образовательного контента, проведение олимпиад или творческих состязаний. Мультимедийный интерактивный комплекс SMART Board 600i2 объединяет в себе интерактивную доску SMART Board, короткофокусный проектор и аудиосистему. Сенсорная система дает возможность тактильного управления информацией, что, по ряду исследований, намного эффективнее опосредованной работы (с помощью специальных карандашей и ручек). Кроме того, тактильная работа

с информацией намного эффективнее и комфортнее, по ряду исследований, она позволяет не только развивать моторную память, но и исполнять роль инструмента, корректирующего эмоциональное состояние, организующего внутренний психологический комфорт.

Еще одним устройством, позволяющим проводить коллективную работу учащихся в e-дигиториуме, является интерактивная трибуна (кафедра), оснащенная графическим планшетом и встроенным мини-компьютером. Использование интерактивной кафедры в зоне коллективной работы позволяет проводить семинары, презентации и защиты творческих проектов. Управление работой приложений и ввод заметок осуществляются прикосновениями к экрану специальной ручки.

Изображение всех происходящих на рабочем столе компьютера процессов передается на проектор и выводится на презентационный экран, благодаря чему даже самая большая аудитория с легкостью следит за всеми действиями учащихся. Использование документ-камеры в медиатеке позволяет улучшить методику работы с традиционными печатными материалами. Любой печатный материал или трехмерный объект может быть выведен с помощью документ-камеры на интерактивную поверхность. Появляется возможность групповой работы с одним печатным материалом или объектом, внесения пометок или комментариев "электронными чернилами".

В работе творческого центра всегда возникает потребность протоколирования и медиаархивации событий: встреч с известными людьми, конференций, открытия выставок и т. д. Для этих целей e-дигиториум оборудуется мобильной системой документирования и каталогизации данных (например, Sonic Foundry Mediasite). E-ditorium превращается в открытую образовательную площадку, все выступления, лекции и презентации могут быть записаны в едином формате и выложены для общего доступа в сети Интернет на школьном сайте. Учащиеся получают возможность просмотра необходимого материала удаленно, независимо от времени и места их нахождения.

Для получения качественного образования сегодня необходимо уметь самостоятельно работать с учебным материалом на различных носителях. Это и учебные фильмы, и интерактивные мультимедийные ресурсы, и аудиокниги. Зона индивидуальной работы с мультимедийными образовательными ресурсами позволяет активизировать самостоятельную работу учащихся. С этой целью в E-ditorium'e располагаются акустические системы направленного звука.

Акустическая система направленного звука позволяет локализовать звук в пространстве, это альтернатива наушникам, которые легко могут быть повреждены и у многих вызывают неприятие ощущения с точки зрения соблюдения гигиены. Такие системы дают возможность озвучивать, например, одновременно несколько "зон" на расстоянии 1,5–2 метра друг от друга в одном помещении. Они обеспечивают качественное стереозвучание, локализованное на небольшом пространстве, при этом сохраняется тишина в помещении в целом. Сегодня подобные системы — это идеальное решение для современной медиатеки. Теперь стала возможна не только индивидуальная работа с аудио- или видеофайлами, но и совместная работа группы учащихся.

Информационным сердцем современной медиатеки и E-ditorium'a является сервер хранения медиаданных. Сервер предназначен для управления информационной системой E-ditorium'a, включая создание и управление базой данных, групповую работу на компьютерах, управление доступом к цифровым образовательным ресурсам, ресурсам сети Интернет, хранение и систематизацию медиаресурсов школы.

В качестве современного надежного хранилища учебной и методической литературы, мультимедийных ресурсов, критически важной информации и сведений об учащихся в медиатеке может быть применена универсальная школьная библиотека Aquarius с возможностью хранения до 2 Тб данных. Информация, хранящаяся на этом сервере, становится доступной всем участникам образовательного процесса. Компьютеры пользователей, подключенные по локальной сети к хранилищу, получают доступ ко всем мультимедийным ресурсам, и учащиеся получают возможность сохранять свои проекты на сервере, пополняя тем самым школьную библиотеку мультимедийных ресурсов. В 2005–2008 гг. в рамках проекта "Информатизация системы образования" (ИСО) сообществом ведущих компаний, специализирующихся в области образовательных средств мультимедиа, разработана богатая коллекция цифровых образовательных ресурсов (ЦОР), регламентированных наборов файлов, предназначенных для использования в учебном процессе. Составленная по результатам проекта Единая коллекция ЦОР открыта для свободного использования во всех школах РФ, доступна через Интернет (school-collection.edu.ru) и на локальных носителях. Коллекция включает в себя более 30 тысяч ЦОР по русскому языку, математике, физике и астрономии, химии, биологии, географии, истории, экономике, информатике и ИКТ, а также ЦОР, предназначенные для использования на различных уроках и для внеклассных занятий. Для удобства работы с ЦОР в образовательных учреждениях предусмотрена программная среда организации и поддержки образовательного процесса, примером которой может служить комплекс "1С:Образование 4. Школа 2.0" компании "1С". Система организации и поддержки образовательного процесса "1С:Образование 4. Школа 2.0" использует открытые стандарты описания ЦОР, обеспечивает синхронизацию данных с программным комплексом "1С:Управление школой", поставленным в 2008 г. во все общеобразовательные учреждения России в рамках приоритетного национального проекта "Образование".

Функциональные возможности системы: формирование локальной коллекции ЦОР и организация содержательной работы с ней; назначение учащихся групповых и индивидуальных заданий, в том числе формирование индивидуальных образовательных траекторий; контроль и самоконтроль учебной деятельности пользователей; формирование портфеля работ для каждого пользователя и группы пользователей; организация общения внутри группы в реальном времени (чат) и обмен почтовыми сообщениями; редактирование учебных материалов; осуществление импорта/экспорта ЦОР; управление списком пользователей (учителей и учащихся), составом и перечнем учебных групп (классов); ведение статистики успеваемости. Серверная часть системы устанавливается на сервер E-

ditorium'a, что позволяет иметь общешкольную коллекцию ЦОР на всех учительских компьютерах.

Для индивидуальной работы учащихся в E-ditorium'e успешно используются мобильные компьютерные классы. Мобильный класс представляет собой решение на базе 12–15 ноутбуков с использованием беспроводных технологий, укомплектованных в мобильную тележку, выполняющую роль хранилища компьютеров, сетевого оборудования и средств для подзарядки. Мобильный учебный класс позволяет учителю использовать в любом месте E-ditorium'a современные информационные технологии, обеспечивает возможность коллективной сетевой работы. В составе мобильного класса – защищенная тележка-сейф, ноутбук преподавателя, ноутбуки учащихся, проектор, принтер, сканер, точка беспроводного доступа к локальной сети и специализированное программное обеспечение для коллективной работы.

Индивидуальная работа в E-ditorium'e предполагает использование инновационного продукта – электронных книг (e-books). Это компактное и простое в управлении устройство позволяет воспринимать текст с экрана как с обычной книги. Кроме того, с помощью электронной книги можно проигрывать звуковые MP3-файлы, т. е. можно наслаждаться музыкой, слушать аудиокниги и одновременно читать текст.

Электронная книга помимо своей внутренней памяти имеет еще и слот для SD-карт. Так, например, карта емкостью 1 гигабайт позволяет хранить в устройстве свыше 5000 книг. Отдельно стоит отметить длительность работы устройства от батареи. Одного заряда аккумулятора хватает для прочтения 10 000 страниц. С применением электронных книг меняется роль библиотеки печатных изданий, теперь у каждого учащегося в портфеле может находиться вся (!) школьная библиотека и даже больше. В E-ditorium'e происходит подкачка новых книг, удаление прочитанных с устройства, просмотр новых аудиокниг для выбора дальнейшего прослушивания и, конечно, обсуждение.

Базовым элементом новой парадигмы образования XXI века является такое понятие, как грамотность чтения медиаданных, под которым понимается способность человека к осмыслению письменных текстов, видео-аудиографической информации и рефлексии на них, к использованию их содержания для достижения собственных целей, развития знаний и возможностей, для активного участия в жизни информационного общества. Специалисты сегодня выделяют и такое понятие, как медиаграмотность (Media Literacy) – способность интерпретировать, использовать, оценивать и создавать образы и видео-изображения, используя как обычные, так и новые медиа таким способом, чтобы развивать творческие способности и критическое мышление.

E-ditorium – это то место, где сегодня рождается и формируется медиаграмотность и новая культура медиакommunikаций.

*КУВШИНОВ С.В.,
вице-президент Клуба авиастроителей по
образовательным проектам*

источник: Клуб авиастроителей

АЭРОКОСМИЧЕСКАЯ ДЕКАДА

Всероссийская студенческая научно-техническая школа-семинар

1–7 октября 2008 г.

г. Алушта, Крым

Оргкомитет Всероссийской студенческой научно-технической школы-семинара "Аэрокосмическая декада" приглашает студентов принять участие в работе школы-семинара, которая будет проходить с 1 по 7 октября 2008 в Крыму на оздоровительно-учебной базе МАИ "Алушта".

"Аэрокосмическая декада" проходит при поддержке:

- УМО АРК;
- МАИ (ГТУ);
- ректората дублеров МАИ;
- ISU (France).

ФОРМАТ ШКОЛЫ-СЕМИНАРА

В работе школы-семинара принимают участие команды, состоящие из 10 студентов и 1 руководителя (научного руководителя) от каждого вуза-участника.

Всего предполагается участие более 10 команд из городов России — Москвы, Санкт-Петербурга, Самары, Красноярска, Рыбинска, Казани и других.

К участию в работе школы-семинара приглашаются также аспиранты вузов, учащиеся профильных школ и техникумов.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАБОТЫ ШКОЛЫ-СЕМИНАРА

- Прикладные информационные технологии
- САПР- и PLM/PDM-технологии
- CAE-методы и технологии в аэрокосмической отрасли
- Системы интегрированного образования
- Подготовка кадров для аэрокосмического комплекса
- CALS-технологии в производстве авиационной и космической техники
- История аэрокосмического комплекса России

Программа работы школы-семинара предусматривает:

- выступления студентов с докладами, участие в бизнес-играх, тренингах;
- мастер-классы и круглые столы по актуальным вопросам;
- культурную и спортивную программу;
- знакомство с практикой международного сотрудничества;
- знакомство с историей

аэрокосмической промышленности; — выступления представителей промышленности и обсуждение актуальных вопросов сотрудничества.

Оргкомитет вправе корректировать программу школы-семинара.

УЧАСТИЕ В РАБОТЕ ШКОЛЫ-СЕМИНАРА

Для участия в работе школы-семинара необходимо направить в адрес Оргкомитета следующие материалы:

- направление от вуза;
- представления вуза (для руководителя);
- анкетные данные.

Материалы необходимо выслать по почте. Комплект должен включать в себя как оригинальные документы (CD), так и заверенные бумажные документы. Также необходимо выслать на электронный адрес Оргкомитета все файлы в отдельных приложениях.

Оргкомитетом принимаются только групповые заявки.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Оргкомитет школы-семинара:

Адрес:
МАИ, УМО АРК,
125993, г. Москва, А-80, ГСП-3,
Волоколамское шоссе, д. 4.

тел.: +7 (499) 158-00-09,
факс: +7 (499) 158-29-77 — с пометкой "Аэрокосмическая декада"

e-mail: arc@mai.ru — тема "Декада";
aerospacedecade@gmail.com — по вопросам партнерства и организации Студенческой сессии

WWW.MAI.RU/DEP/UMOARK

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2008

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2007 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН: 7709521084, Россия, г. Москва, Сибирский проезд, д. 2, корп. 8, 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 2008 года.

Предмет оферты – платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей в 2008 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.

Счета-фактуры на поставку высылаются с каждым номером Бюллетеня.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"