



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 7 (55), июль 2009 г.

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

БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода –
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	29
ОБЗОР ПРЕССЫ	47
ИНТЕРВЬЮ	81
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

РЕКЛАМА В БЮЛЛЕТЕНЕ КЛУБА

Уважаемые читатели!

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

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

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



РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ
Заполните ЗАЯВКУ, чтобы оформить подписку на Бюллетень Клуба авиастроителей

подробности
на
стр. **93**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Общий объем оборонзаказа в 2010 году будет больше по сравнению с 2009 годом, все приоритеты будут сохранены — Иванов	3	ММП им. Чернышева не может в полной мере финансировать создание РД-1700	10
ОАК по итогам 2008 г. не будет выплачивать дивиденды	3	УОМЗу повысили котировальный список	10
Путин проведет встречу с руководством СП компании Boeing и корпорации "ВСМПО-Ависма"	4	Объем производства НПО "Сатурн" в 2009 году вырос на 28 проц., подписано более 150 контрактов — губернатор Ярославской области	11
Гендиректор "Оборонпрома" вновь возглавил совет директоров УМПО	4	У Минобороны РФ нет денег для строительства самолетов Як-130	11
ТАНТК им. Бериева привлечет кредит ВТБ объемом до 530 млн рублей	4	Чистая прибыль НПО "Сатурн" от использования изобретений составила в 2008 году более 20 млн рублей	11
РосОЭЗ планирует создание особых экономических зон с минимальными госинвестициями	5	Сбербанк предоставил Пермскому моторному заводу кредит на 1,2 млрд рублей	11
Высокотехнологичное сотрудничество России и США	5	"ИФК Техник" продемонстрировала новые возможности тестирования оборудования	12
"Пермские моторы" и "ЛУКОЙЛ-Пермь": первые шаги к сотрудничеству	5	"Ростехнологии" презентовали в Смоленске проект "Авиация общего назначения"	12
Планируется провести совещание по повышению роли фундаментальной науки	6	"Сухой" вошел в число 100 крупнейших мировых производителей оружия по итогам 2008 г.	13
Проводится конкурс научно-технических работ "Молодежь и будущее авиации и космонавтики"	6	Украина назвала три варианта возобновления производства "Русланов"	13
Александр Рыбас назначен генеральным директором головной организации ФГУП "ГНПП "Базальт"	6	Первый образец вертолета Ка-62 должен быть изготовлен к началу 2010 года — управляющий директор ААК "Прогресс"	13
Третий летный экземпляр регионального самолета "Сухой Суперджет 100" будет представлен на московском авиасалоне "МАКС-2009"	6	Заказ для "Сухого"	14
Кого поддерживаем?	7	Новейшие технологии	14
Инновационный путь развития авиапрома обсудят в Воронеже	7	Михаил Погосян возглавил совет директоров "Сокола"	14
Подписан контракт на участие Иркутского авиационного завода в конвертации аэробусов А320 из пассажирских в грузовые	7	ОАО "Вертолеты России" открывает сервисный центр в Африке	15
Допэмиссия "Оборонпрома"	8	В Коми прошли испытания пожарного беспилотника	15
Первый опытный военно-транспортный самолет Ил-112 будет выпущен в Воронеже в декабре 2010 года — руководитель завода	8	Издана книга об истории и сегодняшнем дне комсомольского завода "Сухого"	16
"Гидромаш" покажет на "МАКС-2009" шасси для истребителя	8	"Малой авиации" нужна государственная программа	16
В Ступине будут изготавливать детали для самолетов Sukhoi Superjet	9	Поставить на крыло	17
Третий самолет "Сухой Суперджет 100" совершил первый полет	9	ОСКБЭС МАИ приступило к проектированию планера МАИ-227	17
Пермские ГТУ в очередной раз подтвердили свою надежность	10	Дан старт конкурсу "Молодежь и будущее авиации и космонавтики"	17
		В. Ливанов: необходимо объединение ОАК-ГС и ОАК-ТС	18
		ВАСО снижает энергопотребление	18

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за июль 2009 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ОБЩИЙ ОБЪЕМ ОБОРОНЗАКАЗА В 2010 ГОДУ БУДЕТ БОЛЬШЕ ПО СРАВНЕНИЮ С 2009 ГОДОМ, ВСЕ ПРИОРИТЕТЫ БУДУТ СОХРАНЕНЫ — ИВАНОВ

Общий объем оборонзаказа в 2010 году будет немного больше по сравнению с 2009 годом, сообщил вице-премьер РФ Сергей Иванов в пятницу на встрече с президентом России Дмитрием Медведевым. "Общий объем гособоронзаказа в 2010 году будет несколько выше по сравнению с 2009 годом", — сказал Иванов.

По его словам, при формировании гособоронзаказа на 2010 год государство будет исходить из семи приоритетных направлений, в том числе связанных с выполнением обязательств по долгосрочным контрактам, а также мер по усилению контингента в южном регионе России, закупки новых вооружений и техники.

"Все это позволит сохранить боеспособность Вооруженных сил на достаточно высоком уровне", — добавил Иванов. "Мы все приоритеты сохраняем. Деньги, которые необходимы, правительством согласованы, будут выделены по всем тем направлениям, которые есть", — добавил он.

Что касается финансирования в сфере предоставления жилья военным, то президент еще раз подчеркнул, что в следующем году запланированы значительные средства на эти цели и на этом экономить нельзя.

источник: АРМС-ТАСС
27.07.09

ОАК ПО ИТОГАМ 2008 Г. НЕ БУДЕТ ВЫПЛАЧИВАТЬ ДИВИДЕНДЫ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) не будет выплачивать дивиденды по итогам 2008 года из-за отсутствия чистой прибыли, говорится в сообщении компании. "В связи с отсутствием чистой прибыли акционерами ОАК было принято решение не выплачивать дивиденды по акциям", — отмечается в сообщении.

Помимо этого собрание акционеров утвердило годовой отчет АО за 2008 г. и годовую бухгалтерскую отчетность, в том числе отчет о прибылях и убытках.

Также был избран новый состав совета директоров, в который вошли: Сергей Иванов, Валерий Безверхний, Владимир Дмитриев, Александр Зелин, Андрей Клепач, Андрей Костин, Игорь Левитин, Денис Мантуров, Юрий Петров, Михаил Погосян, Василий Попик, Владислав Путилин, Алексей Федоров, Сергей Чемезов. Акционеры также одобрили ряд сделок между ОАК, Внешэкономбанком, ВТБ и

ОАО "Ильюшин Финанс Ко". Как сообщалось ранее, ОАК по итогам 2007 г. направила на выплату дивидендов по обыкновенным акциям порядка 10 % чистой прибыли, или 121 млн рублей.

В ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" входят компания "Сухой", корпорация "Иркут", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК), ОАО "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК), ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Гагарина", "ОАК — Транспортные самолеты", Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. Чкалова", ОАО "ТАВИА".

источник: AVIAPORT.RU
01.07.09

ПУТИН ПРОВЕДЕТ ВСТРЕЧУ С РУКОВОДСТВОМ СП КОМПАНИИ BOEING И КОРПОРАЦИИ "ВСМПО-АВИСМА"

Председатель Правительства РФ Владимир Путин проведет встречу с руководством компании Boeing и корпорации "ВСМПО-Ависма" — соучредителями предприятия Ural Boeing Manufacturing (UBM). Об этом сообщила пресс-служба Правительства РФ.

Сегодня же крупнейший в мире производитель титана "ВСМПО-Ависма" и американская авиастроительная компания Boeing запустят совместное предприятие по обработке титановых изделий для самолета Boeing 787 Dreamliner.

Соглашение о создании СП Ural Boeing Manufacturing с общим объемом инвестиций 70 млн долл. на мощностях ВСМПО на Урале было подписано в августе 2007 года, а оборудование должно было начать работать год назад. UBM будет осуществлять обработку титановых штамповок для использования в производстве самолета Boeing 787 Dreamliner.

СП будет осуществлять первичную механическую обработку титановых штамповок, поставляемых с расположенного в непосредственной близости от UBM титанового производства "ВСМПО-Ависма". Образующаяся при этом титановая стружка будет сразу же отправляться в "ВСМПО-Ависма" на переработку, что позволит создать уникальную технологическую цепь замкнутого цикла. Готовая продукция будет использоваться при производстве самолета Boeing 787 Dreamliner и российских авиалайнеров.

Официальное открытие предприятия состоится 7 июля 2009 года. Ожидается, что на проектную мощность оно выйдет к 2010 году.

ВСМПО является крупнейшим в мире производителем титановой продукции с вертикально интегрированным технологическим процессом. В 2005 году ВСМПО приобрело компанию "Ависма" — крупнейшего мирового производителя губчатого титана, используемого в качестве основного компонента при выплав-

ке титановых сплавов. С 1997 года корпорация "ВСМПО-Ависма" поставляет примерно 25 % титана, используемого компанией Boeing для производства гражданских самолетов.

Компания Boeing — один из лидеров на рынке авиакосмических технологий и крупнейший производитель гражданских и военных самолетов. Компания является одним из крупнейших экспортеров США по объемам продаж, поставляя свою продукцию заказчикам более чем из 90 стран. Самолеты Boeing эксплуатируются ведущими российскими авиакомпаниями.

Boeing является крупнейшим западным партнером России по развитию экспорта российских интеллектуальных услуг. В 1992 году компания открыла в Москве свой научно-технический центр, через который российские научно-исследовательские центры и компании выполняют заказы в области гражданской авиации. С 1998 года в Москве работает конструкторский центр Boeing. Являясь крупнейшим конструкторским подразделением этой компании за пределами США, он выполняет работы по различным программам, включая создание модели Boeing 787 Dreamliner. Отделения центра находятся в семи городах Российской Федерации.

С 2001 года Boeing участвует в программе создания регионального самолета "Сухой Суперджет 100".

В апреле 2001 года компания Boeing подписала соглашение о долгосрочном сотрудничестве с Росавиакосмосом, в июне 2007 года — с ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). В период с 1993 по 2009 год объем заказов Boeing в России составил более 5 млрд долл. В ближайшие 30 лет компания намерена инвестировать еще 27 млрд долл.

*источник: АРМС-ТАСС
07.07.09*

ГЕНДИРЕКТОР "ОБОРОНПРОМА" ВНОВЬ ВОЗГЛАВИЛ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ УМПО

Председателем совета директоров ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) вновь избран гендиректор ОАО ОПК "Оборонпром" Андрей Реус. Он возглавляет этот орган управления УМПО с июня 2008 года. Действующий состав совета директоров сформирован по итогам годового собрания акционеров УМПО, состоявшегося 26 июня.

27,98 % акций УМПО владеет ОАО "НПО "Сатурн", 19,92 % — ООО "Меком-Люкс", 13,09 % — ООО "Союз АДС". В номинальном держании ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания" находится 41,45 % акций. Башкирии принадлежит бессрочное право "золотой акции".

*источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
14.07.09*

ТАНТК ИМ. БЕРИЕВА ПРИВЛЕЧЕТ КРЕДИТ ВТБ ОБЪЕМОМ ДО 530 МЛН РУБЛЕЙ

ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева" (ТАНТК им. Бериева), входящее в НПК "Иркут", привлечет кредит банка ВТБ в размере до 530 млн рублей, сообщается в материалах компании. Кредит предоставляется по поставке не более 20 % сроком до 31 декабря 2010 года. Заем привлекается для пополнения оборотных средств.

ОАО "ТАНТК им. Бериева" специализируется на проектировании, изготовлении и техническом обслу-

живании самолетов и образцов авиационной техники, в том числе гидросамолетов и самолетов-амфибий. Банк ВТБ по итогам первого квартала 2009 года занял 2-е место по размеру активов в рейтинге "Интерфакс-100", подготовленном Интерфакс-ЦЭА.

*источник: ИА «Интерфакс»
01.07.09*

РОСОЭЗ ПЛАНИРУЕТ СОЗДАНИЕ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН С МИНИМАЛЬНЫМИ ГОСИНВЕСТИЦИЯМИ

Глава Федерального агентства по управлению особыми экономическими зонами (РосОЭЗ) Андрей Алпатов допускает возможность проведения новых конкурсов по созданию особых экономических зон с минимальным использованием средств федерального бюджета.

Как сообщил Алпатов журналистам в кулуарах Байкальского экономического форума, сейчас РосОЭЗ совместно с Минэкономразвития прорабатывает новый инструментарий создания таких зон, в которых основной объем инвестиций придется не на государство, а на регионы и частные инвестиции. "Мы ожидаем заявок от "Ростехнологий" на создание зон в

Самаре и Екатеринбурге, а также от ОАК – в Жуковском (Московская область)", – отметил Алпатов. Он добавил, что ОАК сейчас готовит материалы для создания портовой зоны в Жуковском, однако официально заявку в РосОЭЗ не подавала.

Алпатов добавил, что когда у РосОЭЗ будут на руках обоснованные заявки с расчетами необходимых региональных и частных инвестиций, тогда можно будет реально обсуждать запуск механизмов создания зон на новых условиях.

*источник: РИА «Новости»
09.07.09*

ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ И США

Министр промышленности и торговли Российской Федерации Виктор Христенко в рамках церемонии официального открытия российско-американского совместного предприятия "Боинг-Урал" встретился с министром торговли США Гэри Локом (Gary Locke).

Министры согласились, что создание СП "Боинг-Урал" демонстрирует достижение реальных видимых результатов в сотрудничестве в области высоких технологий. При всей чувствительности темы авиастроения, удалось добиться реальной синергии "Боинга" и "Российских технологий", имеются хорошие перспективы для развития сотрудничества с ОАК по проекту "Сухой Суперджет 100".

Министры подчеркнули, что сотрудничество России и США позволит компаниям двух стран выйти на новые позиции в мировой авиакосмической индустрии. Такой подход подтверждает наличие серьезных перспектив в высокотехнологическом сотрудни-

честве – двигателестроении, вертолетостроении, фармацевтике и биотехнологиях.

Глава Минпромторга России Виктор Христенко отметил растущее негативное влияние на мировую торговлю нетарифных ограничений, подчеркнув при этом необходимость "недопущения использования таких инструментов, как, например, технические регламенты и стандарты безопасности, в качестве торговых барьеров". По словам министра, создание механизмов взаимных консультаций по вопросам технических регламентов и стандартов должно способствовать развитию торговли, улучшению инвестиционного климата.

В заключение министры договорились активизировать двустороннее сотрудничество в интересах поддержки совместных промышленных проектов.

*источник: организация «Минпромторг»
09.07.09*

"ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ" И "ЛУКОЙЛ-ПЕРМЬ": ПЕРВЫЕ ШАГИ К СОТРУДНИЧЕСТВУ

24 июля Пермский моторостроительный комплекс посетила группа руководителей ООО "ЛУКОЙЛ-Пермь". Нефтедобытчики познакомились с производством, технологиями и новыми разработками моторостроителей.

Руководство двух крупнейших предприятий Пермского края расценивает первую встречу как начало плодотворного сотрудничества и реализации совместных проектов.

"Во время визита мы стремились показать нашим коллегам, что комплекс производит эффективное и высококонкурентное оборудование для нефтяных и газовых компаний", – рассказывает Александр Иноземцев, генеральный конструктор ОАО "Авиадвигатель".

Нефтедобытчики посетили цеха сборки авиационных двигателей и газотурбинных установок для промышленного применения ОАО "Пермский моторный завод", а также познакомились с новейшими технологиями, применяемыми на производстве. "У предприятия есть заинтересованность в сотрудничестве с "Пермскими моторами". В настоя-

щее время мы ищем наиболее эффективные решения в вопросе утилизации попутного нефтяного газа, чтобы в 2011 году выйти на уровень 95 %. Одно из таких решений – использование продукции Пермского моторостроительного комплекса", – сказал Александр Лейфрид, генеральный директор ООО "ЛУКОЙЛ-Пермь".

В компании "ЛУКОЙЛ-Пермь" постоянно ищут и внедряют самые современные разработки и технологии. И в первую очередь поиск инновационных решений ведется на предприятиях Пермского края. Ведь если соотношение "цена – качество" оказывается в пользу региональных производителей, то нет смысла вкладывать деньги в иногородние или иностранные фирмы. Только совместными усилиями промышленности Пермского края может добиваться успеха, особенно во время кризиса, считают нефтяники.

*источник: компания «ОАО "Пермский моторный завод"»
28.07.09*

ПЛАНИРУЕТСЯ ПРОВЕСТИ СОВЕЩАНИЕ ПО ПОВЫШЕНИЮ РОЛИ ФУНДАМЕНТАЛЬНОЙ НАУКИ

Совещание научного совета при Совете безопасности РФ по повышению роли фундаментальной науки в модернизации авиационной промышленности планируется провести в июле-августе текущего года, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

"Такое совещание давно назрело. Необходимо значительно усилить роль фундаментальной науки в развитии авиационной промышленности. Необходимо внедрять многие важные по результатам исследования, проведенные в научно-исследовательских институтах (НИИ) Российской академии наук (РАН), которые будут способствовать развитию авиапрома",

— пояснил собеседник. Для этого необходимо, чтобы отечественные отраслевые государственные научные центры, НИИ и научные центры Академии наук имели долгосрочные совместные планы работ, которые сейчас практически отсутствуют. "Крайне необходимо координировать научно-исследовательские и фундаментальные исследования, необходимо организовать совместные работы отраслевыми научными центрами и НИИ и РАН", — считает собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
06.07.09*

ПРОВОДИТСЯ КОНКУРС НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РАБОТ "МОЛОДЕЖЬ И БУДУЩЕЕ АВИАЦИИ И КОСМОНАВТИКИ"

Московский авиационный институт (государственный технический университет) при поддержке ведущих организаций авиационной и космической отраслей промышленности России проводит в июне — декабре 2009 года конкурс научно-технических работ и проектов молодых ученых и специалистов "Молодежь и будущее авиации и космонавтики" по всем направлениям развития техники и технологии отрасли, сообщает пресс-служба МАИ.

К участию в конкурсе приглашаются молодежные коллективы, молодые ученые, специалисты, аспиранты, студенты, возраст которых на момент представления проекта на конкурс не превысил 35 лет. Заявку на участие в конкурсе необходимо подать до 30 августа

2009 года. Работа конкурса организована по следующим направлениям: авиационная техника; двигатели и энергетические установки; системы управления, информатика и электроэнергетика; системы радиолокации, радионавигации, связь и оптоэлектроника; робототехника, интеллектуальные системы и авиационное вооружение; ракетная и космическая техника; экономика и менеджмент в авиационной и космической отраслях промышленности; материалы аэрокосмического применения.

*источник: сайт CNews
09.07.09*

АЛЕКСАНДР РЫБАС НАЗНАЧЕН ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ГОЛОВНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ФГУП "ГНПП "БАЗАЛЬТ"

Приказом госкорпорации "Ростехнологии" от 10 июля 2009 года создан совет руководителей предприятий холдинга НПО "Базальт". Руководителем совета назначен генеральный директор головной организации холдинга ФГУП "ГНПП "Базальт" А. Л. Рыбас. Приказом госкорпорации "Ростехнологии" от 14 июля 2009 года Рыбас Александр Леонидович перепутвержден в должности генерального директора ФГУП "ГНПП "Базальт".

В связи с этим заместитель начальника департамента корпоративного управления и развития госкорпорации "Ростехнологии" И. В. Рой провел сове-

щание с руководством ГНПП "Базальт" по актуальным вопросам нового этапа развития головной организации холдинга НПО "Базальт", касающимся, прежде всего, финансового оздоровления предприятий интегрированной структуры, организации разработок перспективных средств ближнего боя и авиационных бомбовых средств поражения, а также оптимизации кооперативных связей и производства.

*источник: АРМС-ТАСС
16.07.09*

ТРЕТИЙ ЛЕТНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА "СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ 100" БУДЕТ ПРЕДСТАВЛЕН НА МОСКОВСКОМ АВИАСАЛОНЕ "МАКС-2009"

На КНААПО (Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Гагарина) завершается сборка третьего летного образца нового российского регионального самолета "Сухой Суперджет 100".

"Третий летный экземпляр будет представлен на МАКСе", — сообщил генеральный директор КНААПО Александр Пекарш, представляя секретарю Совбеза РФ Николаю Патрушеву, полпреду Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Виктору

Ишаеву и губернатору Хабаровского края Вячеславу Шпорту производственные площадки предприятия, на которых производятся боевые самолеты семейства "Су" и новый российский региональный самолет "Сухой Суперджет 100". "До 13–14 августа планируется перегнать самолет в Москву для участия в салоне", — добавил Н. Патрушев.

*источник: ИА «Интерфакс»
02.07.09*

КОГО ПОДДЕРЖИВАЕМ?

Министерство промышленности и торговли России придумало, как еще можно поддержать отечественный авиапром. Чиновники предложили субсидировать часть процентной ставки по кредитам, взятым российскими лизинговыми компаниями в 2008–2011 гг. на закупку самолетов отечественного производства (проект постановления размещен на сайте министерства). Изначально льготный период был на год меньше – 2009–2011 гг. Размер субсидирования – 90 % от ставки рефинансирования ЦБ (сейчас ставка 11,5 %).

Вроде мера и правильная. Но кому это поможет? Российский авиапром не строит и 10 гражданских самолетов в год. Так, одна из крупнейших авиализинговых компаний страны – "Ильюшин Финанс" – в 2008 г. приобрела восемь лайнеров Ту-204, Ан-148,

Ил-96, в этом планирует 12, говорит представитель ИФК. "ВТБ-лизинг" и пермская компания "Авиализинг" специализируются на региональном самолете Sukhoi SuperJet 100, серийное производство которого еще не началось. А Финансовая лизинговая компания, имеющая контракты и на "тушки", и на SSJ100, находится на грани банкротства.

Российские перевозчики в основном летают на иномарках. А вот тут чиновники не спешат. Вице-премьер Сергей Иванов обещал полугодовую отсрочку таможенных платежей при ввозе иностранной авиатехники еще в 2008 г. Долгожданные поправки в Таможенный кодекс еще только рассматриваются.

*источник: газета «Ведомости»
07.07.09*

ИННОВАЦИОННЫЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ АВИАПРОМА ОБСУДЯТ В ВОРОНЕЖЕ

26 июля в Воронеже состоится совещание под руководством Председателя Правительства РФ Владимира Путина, на котором должны быть определены основные направления инновационного развития авиационной промышленности, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в общественной организации "Межрегиональное общество авиастроителей".

"На совещании речь пойдет не только о вопросах финансирования авиапрома, но и о конкретных вопросах, важных для деятельности авиационной промышленности. Подготовкой этого весьма важного совещания занимается ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК)", – отметил собеседник. На совещании в первую очередь должно быть принято решение по корректировке Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России в 2002–2010 годах и на период до 2015 года (ФЦП-2015) на период 2011–2020 годов (ФЦП-2020)". "Совещание должно подтвердить необходимость разработки ФЦП-2020 с обеспечением развития авиапрома на новой технической и технологической базе и с соответствующим финансированием", – добавил он.

Кроме того, необходимо решить вопросы организации разработки самолета МС-21. При разработке этого самолета опять предусматривается преобладающая роль зарубежных фирм по созданию двига-

телей, бортового оборудования и систем, авионики. Необходимо, чтобы координация всех работ по созданию двигателей, бортового оборудования и систем, авионики была возложена на российские корпорации. Сейчас создано шесть госкорпораций, объединяющих предприятия и организации авиационной промышленности по отраслям. При этом отсутствуют какие-либо нормативные документы по их взаимодействию и по координации деятельности этих корпораций со стороны государственного органа исполнительной власти, подчеркнул собеседник.

Он добавил, что на сегодня в стране отсутствует орган, который координировал бы действия гражданской авиации и авиационной промышленности. Ранее такую координацию осуществляла Военно-промышленная комиссия (ВПК). Для нее это было одним из основных вопросов. ВПК всегда определяла приоритетные направления работ по гражданскому самолетостроению – какие самолеты разрабатывать, – так как гражданская авиация всегда имела как бы двойное назначение.

Собеседник особо подчеркнул, что в области взаимодействия промышленности и эксплуатантов воздушных судов в первую очередь должны реализовываться интересы страны в целом.

*источник: AVIAPORT.RU
16.07.09*

ПОДПИСАН КОНТРАКТ НА УЧАСТИЕ ИРКУТСКОГО АВИАЦИОННОГО ЗАВОДА В КОНВЕРТАЦИИ АЭРОБУСОВ А320 ИЗ ПАССАЖИРСКИХ В ГРУЗОВЫЕ

Подписан контракт на участие Иркутского авиационного завода – филиала научно-производственной корпорации "Иркут" – в производстве оборудования для конвертации самолетов А320 Airbus из пассажирских в грузовые, сообщили в дирекции предприятия. Предполагается, что авиастроители Иркутска будут выпускать грузовые люки для лайнеров. "Мы видим здесь для себя неплохую нишу", – отметил генеральный директор завода Александр Вепрев. Соглашение о сотрудничестве в переоборудовании аэробусов из пассажирских в грузовые Airbus и веду-

щие российские авиакомпании "МиГ" и "Иркут" заключили в мае 2006 г. Между тем сибирские самолетостроители, согласно контракту, подписанному сторонами в декабре 2004 г., уже осуществляют серийные поставки компонентов для аэробусов А320 – ниш передней стойки шасси и килевых балок. В 2008 г. поставлено 28 комплектов, в нынешнем планируется изготовить около 120.

*источник: АРМС-ТАСС
27.07.09*

ДОПЭМИССИЯ "ОБОРОНПРОМА"

ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" полностью разместило допэмиссию акций общей номинальной стоимостью 7 миллиардов 512 миллионов 289 тысяч рублей.

Речь идет об акциях 12 заводов, в частности 100 % ОАО "Кумертауское авиационное производственное предприятие", 3,9 % ОАО "Роствертол", 37 % ОАО "НПО "Сатурн", 14,25 % ОАО "Пермские моторы", 45,03 % ОАО "Авиадвигатель", 60 % ОАО "СТАР", 14,95 % ОАО "Инкар", 38 % ОАО "Моторостроитель", 38 % ОАО "НПО "Поволжский авиационный технологический институт", 60 % ОАО "Самарский научно-технический комплекс им. Кузнецова", 50 % ОАО "Самарское конструкторское бюро машиностроения" и 26,66 % ОАО "Металлист-Самара".

Кроме того, "Оборонпрому" переданы по 25 % акций ОАО "Завод Электрон" и ОАО "Казанский оптико-механический завод", которыми владело мини-

стерство земельных и имущественных отношений Татарстана. "Рособоронэкспорт" передал корпорации 25 % акций ОАО "Казанский вертолетный завод" и 40,6 % акций ЗАО "Р.Е.Т. Кронштадт", корпорация "МиГ" — 49 % акций ОАО "Камов", 50 % + 1 акцию ОАО "Московское машиностроительное предприятие им. Чернышева", 100 % акций ОАО "Климов" и 25 % акций ОАО "Красный октябрь" (Санкт-Петербург). Допэмиссия "Оборонпрома" проводится в соответствии с указами Президента РФ от 11 августа 2007 года и 16 апреля 2008 года, говорится в сообщении "Оборонпрома". В дальнейшем на базе этих активов будет формироваться 100-процентная "дочка" "Оборонпрома" — Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК).

источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
01.07.09

ПЕРВЫЙ ОПЫТНЫЙ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-112 БУДЕТ ВЫПУЩЕН В ВОРОНЕЖЕ В ДЕКАБРЕ 2010 ГОДА — РУКОВОДИТЕЛЬ ЗАВОДА

Первый опытный военно-транспортный самолет Ил-112 будет выпущен Воронежским акционерным самолетостроительным обществом (ВАСО) в декабре 2010 г., сообщил гендиректор предприятия Виталий Зубарев. По его словам, к этому времени новая машина, созданная по заказу Минобороны РФ, "должна быть готова к началу сертификационных полетов". Это "плотный, жесткий по срокам график, но коллектив завода намерен его выполнить", отметил Зубарев. Самолет Ил-112 предназначен для перевозок широкой номенклатуры разнообразных грузов мас-

сой до 6 т на дальность до 6 тыс. км. Этот легкий оперативно-тактический ВТС нового поколения предназначен для замены парка Ан-26. Ил-112 превосходит аналоги по дальности и скорости полета, по возможности эксплуатации с коротких ВПП, в любых географических и климатических условиях, днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях.

источник: АРМС-ТАСС
28.07.09

"ГИДРОМАШ" ПОКАЖЕТ НА "МАКС-2009" ШАССИ ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЯ

Нижегородское ОАО "Гидромаш" представит в рамках авиационно-космического салона "МАКС-2009" в подмосковном Жуковском шасси для истребителя корабельного базирования МиГ-29КУБ. Об этом корреспонденту "Росбалта" сообщили на нижегородском предприятии.

Шасси для истребителя — главный объект экспозиции ОАО "Гидромаш". Кроме того, предприятие представит на авиационно-космическом салоне титановые узлы системы управления спойлерами (приспособление для местного срыва воздушного потока, обтекающего летательный аппарат. — "Росбалт") самого большого в мире пассажирского самолета Airbus A380.

Напомним, что в период с 18 по 23 августа 2009 года в подмосковном наукограде Жуковском традиционно пройдет Международный авиационно-космический салон "МАКС-2009".

В настоящее время МАКС заслуженно занимает ведущее место в ряду крупнейших мировых авиасалонов. Главная цель проведения МАКСа — демонстрация российских высоких технологий и открытости внутреннего рынка России для совместных проектов с зарубежными партнерами. МАКС проводится под

патронажем председателя Правительства Российской Федерации, его традиционно открывает президент России. Это является гарантией высокого уровня организации и представительности.

По официальным данным, в международном авиационно-космическом салоне "МАКС-2009" участвовала 781 компания из 48 стран мира. Лидером среди стран-участников традиционно является Россия — 538 участников.

Нижегородское ОАО "Гидромаш" — ведущее российское предприятие по разработке, производству и испытаниям шасси, гидроцилиндров и гидроагрегатов для всех типов летательных аппаратов. Авиационные шасси, выпускаемые предприятием, установлены на различных модификациях пассажирских самолетов Яковлева и Туполева. Здесь были спроектированы и изготовлены шасси для космического корабля многоразового использования "Буран".

"Гидромаш" активно сотрудничает с ведущими западными фирмами: "Либхерр Аэроспейс", "Либхерр Гидравликбаггер", "Юнгхайнрих", "Мессье Дауги".

источник: ИА «РосБалт»
27.07.09

В СТУПИНЕ БУДУТ ИЗГОТАВЛИВАТЬ ДЕТАЛИ ДЛЯ САМОЛЕТОВ SUKHOI SUPERJET

В прокатном цехе № 420 ОАО "Ступинская металлургическая компания" состоялась приемка рабочей комиссией модернизированной линии резки алюминиевого листа. Здесь будет производиться продукция для гордости российского авиапрома – среднемагистральных самолетов Sukhoi Superjet.

Еще до запуска в серийное производство этот самолет побил рекорд востребованности на отечественном и зарубежных рынках.

Ввод в эксплуатацию модернизированной линии открывает перед предприятием вполне конкретные перспективы. У прокатчиков появилась возможность выпускать алюминиевый лист шириной 230 сантиметров и длиной 950 сантиметров – именно такие параметры заданы компанией "Сухой" на обшивочные листы самолета нового поколения. Современные электрические компьютерные устройства обеспечивают экономичность и надежность обновленного оборудования, а также позволяют наладить оптимальный режим работы. Погрешность резки листа составляет всего пять миллиметров, что существенно повышает выход годного листа и соответствует весьма строгим мировым стандартам.

Нельзя не отметить деловую сметку и инженерный талант специалистов ОАО "СМК". Они приняли решение реконструировать и модернизировать ста-

рую линию резки, приспособив ее под выполнение новых параметров. Задача была выполнена в рекордные сроки. Все работы были проведены без остановки производственных процессов в цехе. Этому достижению предшествовала серьезная работа специалистов и работников ряда подразделений компании.

Затраты на техническое перевооружение линии резки составили около 11 миллионов рублей. Это в разы меньше той суммы, которую предприятию пришлось бы выплатить за аналогичное новое оборудование.

Благодаря грамотному подходу к делу инженерной службы предприятия ОАО "СМК" удалось избежать необоснованных трат, а также обеспечить себе новые возможности по обретению серьезных заказчиков из числа ведущих авиастроительных компаний. Присутствующий на приемке линии заместитель главы администрации Ступинского муниципального района В. А. Пахомов отметил, что в нынешних условиях, которые диктует мировой экономический кризис, такие достижения ценны вдвойне.

*источник: организация «Правительство
Московской области»
21.07.09*

ТРЕТИЙ САМОЛЕТ "СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ 100" СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Третий самолет "Сухой Суперджет 100" (бортовой номер 95004) совершил первый полет. Как сообщили в ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), разработчике "Суперджета", полет состоялся 25 июля на заводском аэродроме в Комсомольске-на-Амуре. Самолет находился в воздухе 1 ч 21 мин.

Полет был направлен на проверку всех самолетных систем и должен был подтвердить безопасность проведения, а также соответствие самолета программе дальнейших испытаний. Первый полет 3-го летного "Суперджета" уже в значительной степени напоминает полеты, которые впоследствии будут проводиться на серийных самолетах перед передачей их заказчикам. Третий летный "Сухой Суперджет 100" предназначен для испытаний по пассажирской кабине, а также испытаний авионики, поэтому он будет первым самолетом, на котором будет установлен полный комплект оборудования пассажирской кабины, а также сертификационный пакет авионики, в том числе опции, предусмотренные для того, чтобы наиболее полно удовлетворить нужды авиакомпаний.

В ходе испытаний этот самолет выполнит летную программу в Италии – определение уровня шума на местности, проверка системы инструментальной посадки, системы точной навигации и в условиях магнитных полей высокой интенсивности. Экипаж "Суперджета 100" (95004) состоял из двух летчиков-испытателей ГСС – командира Николая Пушенко и Сергея Коростиева. По завершении нескольких доводочных полетов и покраски SSJ100 (95004) проследует через Новосибирск в летно-исследовательский комплекс ГСС в подмосковном Жуковском и присое-

динится там к программе сертификационных испытаний двух других самолетов.

Первые два летных "Суперджета 100" в настоящее время уже налетали в ходе программы испытаний более 700 ч и совершили 270 полетов. На сегодняшний день завершены испытания на безопасность от флаттера, в условиях естественного обледенения, в значительной степени – на больших углах атаки и т. д. Сейчас проходят испытания на летно-технические, взлетно-посадочные характеристики, а также характеристики устойчивости и управляемости. Программа на подтверждение летно-технических характеристик охватывает значительный объем полетов, уже выполнен определенный объем испытаний на подтверждение взлетно-посадочных характеристик – минимальная скорость отрыва от полосы, определение эволютивных скоростей (минимальные скорости, при которых самолет сохраняет управляемость при отказе одного двигателя) и отчасти – оценка характеристик набора высоты.

"Сухой Суперджет 100" должен заменить эксплуатируемые сейчас самолеты типа Ту-134. Поставки самолетов первому заказчику ожидаются в конце 2009 г. Первые четыре самолета поделат между собой армянская "Армавиа" и ОАО "Аэрофлот".

На данный момент имеется 122 твердых заказа на "Суперджет 100". Акционерами ГСС являются ОАО "Компания "Сухой" – 75 % минус 1 акция и "Уорлдс уинг" (дочерняя компания итальянской "Алениа аэронавтика") – 25 % плюс 1 акция.

*источник: АРМС-ТАСС
27.07.09*

ПЕРМСКИЕ ГТУ В ОЧЕРЕДНОЙ РАЗ ПОДТВЕРДИЛИ СВОЮ НАДЕЖНОСТЬ

В июле 2009 года наработка лидерного двигателя ПС-90ГП-1 из состава газотурбинной установки ГТУ-12ПГ, изготовленной ОАО "Пермский моторный завод", достигла 50 000 часов с начала эксплуатации на компрессорной станции КС-42 "Федоровская" ОАО "Сургутнефтегаз" (Федоровское нефтегазоконденсатное месторождение, ХМАО). После первого капитального ремонта данный двигатель наработал уже 26 500 часов, притом, что согласно техническим условиям на ПС-90ГП-1 его межремонтный ресурс составляет 25 000 часов.

Лидерный двигатель ПС-90ГП-1 был поставлен ОАО "Сургутнефтегаз" в июне 2001 года, капитальный ремонт прошел в 2005 году. В настоящее время парк газотурбинных установок ГТУ-12ПГ в ОАО "Сургутнефтегаз" насчитывает 19 штук, из них 6 ГТУ применяются для привода ГПА и 13 — для привода ГТЭС. Кроме того, в целях обеспечения бесперебойной эксплуатации ГПА и ГТЭС ОАО "Сургутнефтегаз" дополнительно закупило 4 резервных двигателя ПС-90ГП-1.

Высокие показатели надежности газотурбинных установок пермского производства обеспечиваются в первую очередь благодаря тесному сотрудничеству разработчика продукции — ОАО "Авиадвигатель", завода-изготовителя — ОАО "Пермский моторный завод" и эксплуатирующих организаций. В структуре ОАО "ПМЗ" уже много лет функционирует Управление поддержки заказчика, специалисты которого, напрямую работая с эксплуатантами, в кратчайшие сроки решают все технические проблемы.

По состоянию на 08.07.2009 ОАО "ПМЗ" изготовило 103 газотурбинные установки ГТУ-12П (включая резервные двигатели ПС-90ГП-1). Суммарная наработка парка ГТУ-12П с начала эксплуатации превысила 1 700 000 часов.

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
15.07.09*

ММП ИМ. ЧЕРНЫШЕВА НЕ МОЖЕТ В ПОЛНОЙ МЕРЕ ФИНАНСИРОВАТЬ СОЗДАНИЕ РД-1700

Загруженность ОАО "Московское машиностроительное предприятие им. В. В. Чернышева" (ММП им. Чернышева) выполнением контракта на изготовление авиадвигателей для истребителей МиГ-29К/КУБ для ВМС Индии не позволяет предприятию в полном объеме участвовать в финансировании создания авиадвигателя РД-1700 разработки Тушинского машиностроительного конструкторского бюро "Союз" (ТМКБ "Союз"), сообщил "АвиаПорту" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе. "Сегодня ММП им. Чернышева находится в весьма сложном финансовом положении, что препятствует полномасштабному финансированию работ по РД-1700. ММП им. Чернышева занято в выполнении контракта на поставку в Индию палубных самолетов МиГ-29К/КУБ, изготавливая двигатели РД-33МК, что является первостепенной по значимости программой", — уточнил собеседник.

Летные испытания РД-1700 проводятся на учебно-тренировочном самолете МиГ-АТ с одним опытным РД-1700 и "штатным" двигателем Larzac. ММП им. Чернышева является основным инвестором в создании РД-1700, изготавливая опытную партию двигателей за собственный счет, напомнил собеседник. По его сведениям, работы по испытаниям РД-1700 не прекращены, но ведутся весьма низкими темпами. "В частности, для установки на МиГ-АТ в этом месяце должен был быть поставлен двигатель для возобновления испытаний, но срок поставки пролонгирован", — сказал собеседник.

Двигатель РД-1700 с тягой 1700 кг создается для легких боевых самолетов и беспилотных летательных аппаратов.

*источник: AVIAPORT.RU
13.07.09*

УОМЗУ ПОВЫСИЛИ КОТИРОВАЛЬНЫЙ СПИСОК

ФГУП "Производственное объединение "Уральский оптико-механический завод" (УОМЗ) сообщило о заключении договора листинга с ММВБ, согласно которому размещенный предприятием в середине 2007 года облигационный заем в 1 млрд рублей был включен в организованный биржей котировальный список "Б". Ранее, как пояснила "Ъ" пресс-секретарь ММВБ Мария Алексеева, оборот облигаций УОМЗа на бирже осуществлялся вне котировального списка. Напомним, всего предприятие разместило 1 млн облигаций номинальной стоимостью 1 тыс. рублей. Срок погашения займа наступает в июне 2010 года. Однако в декабре 2008 года в рамках оферты УОМЗ выкупил 98,45 % облигаций на общую сумму 987,6 млн рублей с учетом накопленного купонного дохода по облигациям.

По словам начальника бюро ценных бумаг завода Татьяны Трухониной, включение облигаций компании в список "Б" может позволить привлечь новых инвесторов. "В частности, теперь облигации УОМЗа могут приобретать пенсионные фонды", — отметила она. По словам начальника аналитического отдела ИФК "Уником партнер" Сергея Калиберды, как правило, повышение котировального списка облигаций производится для проведения нового выпуска облигаций. "Также это позволяет уменьшить установленную доходность облигаций по сравнению с той, которую бы потребовал рынок, будь облигации в более низком списке", — отметил он.

*источник:
газета «Коммерсантъ — Екатеринбург»
02.07.09*

ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА НПО "САТУРН" В 2009 ГОДУ ВЫРОС НА 28 ПРОЦ., ПОДПИСАНО БОЛЕЕ 150 КОНТРАКТОВ — ГУБЕРНАТОР ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ

Научно-производственное объединение "Сатурн" показывает хорошие результаты работы. "Объем производства предприятия по всей группе вырос на 28 проц. по сравнению с 2008 годом, а по товарной группе головной компании производство увеличилось на 49 проц.", — сообщил губернатор Ярославской области Сергей Вахруков в ходе рабочей встречи с премьер-министром РФ Владимиром Путиным.

"У предприятия хорошие перспективы для дальнейшей работы — уже существует более 150 заказов и реальных контрактов", — отметил губернатор. "Двигок SaM146 для "Суперджета" реально работает, и главное сейчас — запустить серийное производство", — полагает Вахруков. Он также напомнил, что, в частности, одно из перспективных направлений работы — заказы от авиастроительного завода в Комсомольске-на-Амуре.

Вахруков также высказал мнение, что решение правительства об увеличении уставного капитала

предприятия на 5,2 млрд руб. значительно облегчило ситуацию. "Допэмиссия, надеюсь, будет осуществлена уже в сентябре, и будет значительно легче", — сказал он.

Научно-производственное объединение "Сатурн", находящееся в городе Рыбинске Ярославской области, является ведущей двигателестроительной компанией РФ, которая специализируется на разработке и производстве газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота и энергогенерирующих установок. В компании работает почти 25 тыс. человек, более 4 тыс. из которых заняты научно-исследовательскими и опытно-конструкторскими разработками. На заводе запущено производство двигателей для среднемагистрального самолета "Суперджет 100".

источник: ИТАР-ТАСС
23.07.09

У МИНОБОРОНЫ РФ НЕТ ДЕНЕГ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА САМОЛЕТОВ ЯК-130

Российское военное ведомство не оплачивает в срок работы по строительству учебно-боевых самолетов Як-130 и двигателей для них, сообщил в субботу журналистам глава компании "Мотор Сич" (Запорожье) Вячеслав Богуслаев.

"Сегодня у нас на складах скопилось 22 комплекта двигателей АИ-222-25 для самолетов Як-130. Еще около десятка комплектов — на заводе "Салют" (в Москве), где эти двигатели собираются. Дело в том, что у Минобороны России нет денег и они не платят за поставляемые двигатели", — сказал Богуслаев.

По его словам, в связи с задержкой программы строительства новых учебно-боевых самолетов Як-130 Минобороны РФ приняло решение ускорить ремонт старых учебно-тренировочных самолетов L-39, которые во времена СССР серийно строились в Чехословакии. Между тем, по мнению Богуслаева, альтернативы самолету Як-130 как учебно-боевому нет. "Он очень востребован в мире", — сказал Богуслаев.

источник: газета «Московский комсомолец»
26.07.09

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ НПО "САТУРН" ОТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИЗОБРЕТЕНИЙ СОСТАВИЛА В 2008 ГОДУ БОЛЕЕ 20 МЛН РУБЛЕЙ

Чистая прибыль НПО "Сатурн" от использования изобретений и инноваций в сфере технологий в 2008 году составила 20,4 млн руб. Как сообщили АРМС-ТАСС в пресс-службе "Сатурна", реализация в производстве 325 рационализаторских предложений дала экономический эффект в размере 121,5 млн руб.

Всего в 2008 году в изобретательстве и рационализации приняли участие 656 работников НПО. Ими подано более 620 рационализаторских предложений и свыше 70 заявок на оформление результатов интеллектуальной деятельности.

Федеральная служба по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам наградила "Сатурн" дипломом в номинации "100 лучших изобретений России". В частности, за разработку технических решений, используемых в "Газотурбинной установке для выработки электроэнергии", и за более совершенный "Способ расстановки лопаток ротора турбомшины".

источник: АРМС-ТАСС
22.07.09

СБЕРБАНК ПРЕДОСТАВИЛ ПЕРМСКОМУ МОТОРНОМУ ЗАВОДУ КРЕДИТ НА 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ

Западно-Уральский банк Сбербанка России предоставил ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ) кредит в размере 1,2 млрд рублей, сообщила пресс-служба банка.

Средства будут направлены на погашение облигационного займа ПМЗ, уточняется в сообщении.

Также в пресс-релизе говорится, что в начале 2009 года Сбербанк открыл Пермскому моторному

заводу кредитную линию на сумму 1 млрд рублей. Предприятие направило эти средства на финансирование производственных затрат по контракту с ОАО "Ильюшин Финанс Ко".

источник: ИА «Интерфакс»
21.07.09

"ИФК ТЕХНИК" ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛА НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ТЕСТИРОВАНИЯ ОБОРУДОВАНИЯ

ЗАО "ИФК Техник" продемонстрировало новые возможности, открывающиеся в связи с организацией лаборатории авиационного радиоэлектронного оборудования (АиРЭО), сообщил корреспондент "АвиаПорта" с места событий.

Лаборатория АиРЭО – совместный проект ЗАО "ИФК Техник" и лизинговой компании "Ильющин Финанс Ко", стартовавший в начале 2009 г. Размещается лаборатория в Москве, на территории ОАО "Авиазапчасть".

Лаборатория получила сертификат соответствия № 2021090223 Федерального агентства воздушного транспорта в мае текущего года. Состояние элементов производства и системы качества технического обслуживания в "ИФК Техник" "соответствует требованиям ФАП-145 к организациям по ТОиР АТ применительно к производству работ заявленной в сертификате сферы деятельности", говорится в документе.

Создание лаборатории АиРЭО дает "ИФК Техник" возможность выполнять диагностирование и проводить ремонтно-восстановительные работы АТИ по второму уровню радиоэлектронного оборудования самолетов Ту-204 и Ил-96. В обширном списке диагностируемых блоков – агрегаты комплексной информационной системы сигнализации, системы электронной индикации, многофункциональные индикаторы, электромеханизмы, блоки противообледенительной системы, системы электроснабжения, системы запуска и контроля ВСУ, системы управления самолетом, топливной системы и многое другое. Сегодня продолжается активная работа по введению в действие дополнительных адаптеров интерфейса и дальнейшему расширению списка диагностируемых комплексов, в том числе для самолета Ан-148. Выйти на расчетную номенклатуру и количество диагностируемых блоков планируется к концу 2009 г.

Лаборатория АиРЭО позволит "ИФК Техник" существенно сократить сроки диагностики и восстановительного ремонта, а также уменьшить их стоимость. Если раньше блоки оборудования для диагностики приходилось отправлять на заводы, то теперь "ИФК Техник" способна выполнять эти работы самостоятельно. Заводы, по сути, являлись монополистами и диктовали свои сроки и цены. "ИФК Техник" – организация намного более мобильная, она способна провести диагностику за 24 часа вместо нескольких месяцев.

"РОСТЕХНОЛОГИИ" ПРЕЗЕНТОВАЛИ В СМОЛЕНСКЕ ПРОЕКТ "АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

Госкорпорация "Ростехнологии" представила в Смоленске на заседании координационного совета по научно-технической и промышленной политике при администрации Смоленской области инвестиционный проект "Авиация общего назначения", сообщил корреспондент Интерфакса, присутствовавший на презентации.

По словам представителя ГК "Ростехнологии" в Смоленской области Николая Царева, инвестпроект "Авиация общего назначения" стал результатом совместной работы нескольких предприятий региона. Его официальная презентация состоится в рамках

Лаборатория оснащена наземной автоматизированной системой контроля и диагностики НАСКД-200 производства ЗАО "БЕТА ИР" и двумя наземными автоматизированными системами контроля бортового оборудования самолетов и вертолетов НАСК-2000 (НАСК-2000-1 и НАСК-2000-2) производства ОАО "Ульяновское конструкторское бюро приборостроения". Эти системы обеспечивают отображение, документирование, накопление, хранение и анализ результатов контроля, оперативное взаимодействие оператора с контрольно-измерительной аппаратурой и электронную технологию передачи результатов контроля в информационные системы высшего уровня. Открытая архитектура системы позволяет наращивать ее возможности и увеличивать количество проверяемого оборудования различных ВС.

ЗАО "ИФК Техник" работает на рынке авиационных услуг с 16 июня 2004 г. За период деятельности организация зарекомендовала себя в качестве оперативного и ответственного поставщика авиационно-технического имущества для предприятий, работающих в РФ, странах СНГ и дальнем зарубежье. Основной сферой деятельности "ИФК Техник" является посредническая деятельность в сфере организации ТОиР, обеспечение авиазапчастями ВС отечественного производства, материально-техническое обеспечение ремонта, консультационное сопровождение эксплуатации воздушных судов, поставка различного АТИ. Система качества "ИФК Техник" позволяет гарантированно обеспечить качество изделий на всех этапах прохождения через его структуры, в том числе и собственными гарантийными обязательствами на работы, выполняемые своими силами. С 2004 г. ОАО "ИФК Техник" не имело никаких претензий со стороны заказчиков. Организацию всегда отличали стабильность в работе, постоянство в выборе партнеров, связей и высокая ответственность за качество и сроки поставки АТИ. Сегодня "ИФК Техник" является официальным поставщиком АТИ (сертификат № АТИ 210108.011, получен 21 февраля 2008 года, зарегистрирован в реестре СДС ОГА (АТИ) 21 февраля 2008 года, № 08011, срок действия – до 21 февраля 2010 года).

источник: AVIAPORT.RU
22.07.09

авиасалона "МАКС" в августе текущего года. В рамках проекта будет осуществляться строительство и реконструкция взлетно-посадочных полос, вертолетных площадок, создание инфраструктуры обеспечения полетов малой авиации, производство и поставка легких многоцелевых самолетов, производство и монтаж метрологического, светосигнального оборудования и автоматизированных рабочих мест диспетчеров, а также создание сервисного окружения.

источник: ИА «Интерфакс»
23.07.09

"СУХОЙ" ВОШЕЛ В ЧИСЛО 100 КРУПНЕЙШИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ОРУЖИЯ ПО ИТОГАМ 2008 Г.

Компания "Сухой" вновь вошла в список 100 крупнейших мировых производителей оружия, опубликованный авторитетным американским еженедельником Defence Week.

Рейтинг рассчитывался по объемам продаж. В него включено девять российских оборонных предприятий. Два из них — производители самолетов марки "Су" — компании "Сухой" и "Иркут".

Высшую позицию среди отечественных оборонных предприятий в списке Defence Week занял концерн ПВО "Алмаз-Антей" (16-е место). За ним следует компания "Сухой" (40-е), корпорация "Тактическое

ракетное вооружение" (55-е), НПК "Иркут" (56-е), холдинг "Вертолеты России" (64-е), НПК "Уралвагонзавод" (80-е), КБ приборостроения (84-е), Уфимское моторостроительное производственное объединение (89-е) и концерн "РТИ системы" (99-е).

Первое место заняла американская корпорация Lockheed Martin, второе — английская BAE Systems и третье — американский авиастроительный концерн Boeing (\$ 31,1 млрд).

*источник: компания «АХК "Сухой"»
28.07.09*

УКРАИНА НАЗВАЛА ТРИ ВАРИАНТА ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА "РУСЛАНОВ"

Украина рассматривает три варианта возобновления производства тяжелых грузовых самолетов Ан-124 "Руслан". Об этом заявил председатель совета директоров украинской компании "Мотор-Сич" Вячеслав Богуслаев, сообщает "Корреспондент.net". При этом возобновить производство "Русланов" правительству Украины будет рекомендовано начиная с 2010 года.

Первый вариант производства "Русланов" подразумевает выпуск самолетов в том виде, в котором они собирались во времена СССР. В случае реализации второго варианта, Ан-124, собираемые на Украине, будут оснащаться новой авионикой (авиационная электроника). Третий вариант предусматривает установку на самолет новых двигателей. Какой из предложенных сценариев станет наиболее предпочтительным, пока неизвестно.

Ан-124 "Руслан" является крупнейшим в мире серийным транспортным самолетом. Он был спроектирован в конструкторском бюро имени Антонова на Украине в 1982 году. Модификации Ан-124-100 и

Ан-124-100М-150 выпускались в Киеве и Ульяновске. Грузоподъемность "Руслана" составляет около 150 тонн, которые самолет может перевозить на расстояние до 3 тысяч километров.

В начале июля 2009 года стало известно, что в России в скором времени возобновится выпуск Ан-124-100 "Руслан". Точные сроки возобновления производства "Русланов" пока не названы. Сейчас ульяновский авиастроительный завод "Авиастар-СП" занимается подготовкой документации, которая позволит правительству России включить финансирование проекта в бюджет 2010 года.

Как ожидается, возобновление выпуска Ан-124-100 поможет компании "Авиастар-СП" создать более 2,3 тыс. новых рабочих мест. Кроме того, благодаря реализации этого проекта бюджеты всех уровней смогут получить дополнительные 4 миллиарда рублей.

*источник: LENTA.RU
27.07.09*

ПЕРВЫЙ ОБРАЗЕЦ ВЕРТОЛЕТА КА-62 ДОЛЖЕН БЫТЬ ИЗГОТОВЛЕН К НАЧАЛУ 2010 ГОДА — УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР ААК "ПРОГРЕСС"

Первый образец вертолета Ка-62 должен быть изготовлен к началу 2010 года, сообщила пресс-служба ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. Сазыкина".

В пресс-службе сообщили, что на прошлой неделе Арсеньев посетила делегация руководителей промышленных корпораций по предприятиям авиастроительного комплекса во главе с министром промышленности и торговли Виктором Христенко.

Вместе с министром "Прогресс" посетили, в частности, руководитель Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров, гендиректор ОАО "ОПК "Оборонпром" Андрей Реус, бывший главком ВВС, генерал армии Владимир Михайлов.

До "Прогресса" делегация посетила авиастроительные предприятия в Казани, Иркутске и Комсомольске-на-Амуре. Управляющий директор ААК "Прогресс" Юрий Денисенко представил гостям производственную площадку, в том числе главный стапель сборки нового вертолета Ка-62.

Вертолет Ка-62 — скоростной многоцелевой вертолет, создан для гражданских эксплуатантов и пред-

назначен для перевозки пассажиров и грузов в транспортной кабине или крупногабаритных грузов на внешней подвеске. По словам управляющего директора "ААК Прогресс" Юрия Денисенко, он вполне удовлетворен итогами работы делегации.

"Мы показали, что у нас делается в серийном производстве, какие аппараты в стадии освоения; показали производство вертолетных лопастей из композитов; продемонстрировали боевые машины Ка-50 и Ка-52, стапель с заложеной хвостовой частью и фенестроном вертолета Ка-62, носовой отсек нового вертолета. В ближайшее время эти детали будут состыкованы в главном стапеле, и в начале 2010 года Ка-62 поднимется в воздух", — сказал Ю. Денисенко.

АО "ААК "Прогресс" им. Сазыкина" выпускает боевые ударные вертолеты Ка-50 ("Черная акула"), Ка-52 ("Аллигатор"), ракеты ЗМ-80, ЗМ-82, противокорабельные ракетные комплексы "Москит".

*источник: ИА «Интерфакс»
06.07.09*

ЗАКАЗ ДЛЯ "СУХОГО"

Минобороны РФ закупит 48 многоцелевых истребителей Су-35. Поставки могут начаться в 2011 году, а к 2015 году все истребители должны быть приняты на вооружение.

Официальное заявление о подписании контракта с компанией "Сухой" должно прозвучать в рамках Международного авиационно-космического салона (МАКС-2009). Он пройдет с 18 по 23 августа в подмосковном Жуковском.

Впервые о том, что Вооруженные силы получат новые боевые самолеты, премьер-министр Владимир Путин заявил в начале мая в Комсомольске-на-Амуре. Путин отметил необходимость дополнительно загрузить мощности Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения им. Ю. А. Гагарина, крупнейшего в России профильного предприятия, входящего в холдинг "Сухой".

По данным Центра военно-политического прогнозирования Института политического и военного анализа, численность российской фронтовой авиации на сегодня составляет около 1,4 тыс. самолетов, а истребителей — 700–800. Планируемая поставка, пояснили корреспонденту "Газеты" в "Сухом", станет началом модернизации военно-воздушного парка. В течение 14 лет Военно-воздушные силы вообще не получали новых самолетов. Последний новый истребитель — Су-27 — был поставлен в 1993 году. И только в 2007 году армия получила первый новый истребитель-бомбардировщик Су-34.

НОВЕЙШИЕ ТЕХНОЛОГИИ

Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение (КнААПО) реализует ряд важных проектов в области военного и гражданского авиастроения. В настоящее время КнААПО — крупнейший и один из самых современных авиастроительных заводов России. Здесь проведены глубокая реконструкция и глобальное техническое перевооружение, что позволило внедрить в производство новейшие технологии. Только в 2008 году в период освоения производства пассажирского самолета "Сухой Суперджет 100" на заводе было введено в эксплуатацию 45 современных станков и обрабатывающих центров зарубежного производства.

"На заводе активно внедряются LEAN-технологии: в 2009 году почти три десятка проектов должны воплотиться в жизнь в цехах объединения", — отмеча-

ет в сообщении. LEAN-технология (бережливого производства) является одним из признанных в мировой практике инструментов повышения эффективности деятельности предприятий, увеличения производительности труда, снижения издержек, повышения качества продукции. Для сохранения лидирующих позиций в области производства авиатехники в условиях обостряющейся конкуренции на мировом рынке авиастроения руководством объединения разработана и реализуется политика в области качества на период до 2010 года. Ведется системная работа по развитию персонала.

Су-35 — сверхманевренный многофункциональный истребитель поколения "4++" (последняя ступень перед новейшим, пятым поколением). По своим характеристикам самолет будет превосходить все современные истребители, стоящие на вооружении, за исключением самолетов пятого поколения, которые пока есть на вооружении только у американцев (F-22, а также F-35, испытания которого завершаются).

В "Сухом" не сомневаются, что новинка будет достойным конкурентом американским сверхновым истребителям. Член совета директоров "Объединенных стратегических консультантов" Виктор Муравьев к конкурентам Су-35 на мировом рынке боевых самолетов также относит Boeing F-15E, европейские Dassault Rafale и Eurofighter EF-2000 Typhoon.

Как рассказали в "Сухом", заказов на Су-35 из-за рубежа пока не поступало. В то же время ведутся переговоры о поставках истребителей в страны Юго-Восточной Азии, Африки, Ближнего Востока и Южной Америки. "Самолет прежде всего должен поступить на вооружение российской армии, а уже потом зарубежные армии будут оценивать успешность его эксплуатации", — сказал представитель компании.

*источник: газета «Газета»
08.07.09*

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
22.07.09*

МИХАИЛ ПОГОСЯН ВОЗГЛАВИЛ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ "СОКОЛА"

Председателем совета директоров ОАО "Нижегородский авиационный завод "Сокол" (входит в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", ОАК) избран генеральный директор ОАО "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (РСК "МиГ"), генеральный директор ОАО "Компания "Сухой", первый вице-президент по координации программ ОАК Михаил Погосян.

Как сообщается на официальном сайте авиазавода, заместителем председателя совета директоров

избран первый заместитель генерального директора РСК "МиГ" Сергей Коротков. Ранее совет директоров "Сокола" возглавлял исполнительный вице-президент ОАК Валерий Безверхний.

*источник:
газета «Коммерсантъ — Нижний Новгород»
06.07.09*

ОАО "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" ОТКРЫВАЕТ СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР В АФРИКЕ

ОАО "Вертолеты России" начинает обслуживать вертолеты российского производства в Африке на базе открытого в Республике Судан сервисного центра технического обслуживания и ремонта вертолетов в рамках авиационного комплекса Safat, г. Хартум. Партнером по созданию сервисного центра стала промышленная компания SMT Engineering Co., которая в 2004 году заключила с ОАО "Новосибирский авиаремонтный завод" (ОАО "НАРЗ") генеральное соглашение об организации сервисного центра. В рамках церемонии открытия комплекса представители ОАО "НАРЗ" и ОАО "Вертолетная сервисная компания (ВСК)", входящего в холдинг "Вертолеты России", провели переговоры с руководством промышленной компании SMT Engineering Co. и Safat Aviation Co.

"Совместное обслуживание и ремонт вертолетов, поставка запасных частей, подготовка и повышение квалификации персонала, технические консультации, дальнейшее оснащение специальным оборудованием — в этом заключается наше дальнейшее совместное развитие сервисного центра", — заявил генеральный директор ОАО "ВСК" Аким Носков.

В Судане эксплуатируются вертолеты российских компаний, а также компаний из Болгарии, Польши и других стран — всего более 130 вертолетов марки "Ми" различных модификаций. Помимо сервисного обслуживания вертолетов российского производства в рамках комплекса Safat осуществляется производство легкомоторных самолетов, а также техническое обслуживание самолетов типа "Ан", "МиГ", "Су". Safat располагает складским хозяйством и учебным комплексом с тренажерами.

В разных странах ОАО "Вертолеты России" создаст совместные предприятия и сотрудничает с местными сервисными центрами по обслуживанию, ремонту и модернизации российской вертолетной техники.

Холдинг заботится о своих партнерах, сокращая их финансовые затраты, исключив необходимую ранее транспортировку вертолетов для обслуживания и ремонта в Россию.

В настоящий момент ОАО "Вертолеты России" совместно с ОАО "ОПК "Оборонпром" прорабатывает вопрос по созданию регионального сервисного центра по техническому обслуживанию и ремонту в ЮАР для обеспечения эксплуатации вертолетов Ми-8/17 в Африке в регионе южнее Сахары.

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

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

*источник:
компания «ОАО "Вертолеты России"»
21.07.09*

В КОМИ ПРОШЛИ ИСПЫТАНИЯ ПОЖАРНОГО БЕСПИЛОТНИКА

На минувшей неделе в Емве состоялись испытания дистанционного беспилотного летательного аппарата, создателями которого являются ученые-проектировщики Федерального космического агентства (Роскосмос). Об этом сообщает газета "Княжпогостские вести".

Двухметровый беспилотный самолет предназначен для обнаружения лесных пожаров, разрывов в газовых и нефтяных магистралах. С его помощью даже планируется проводить поиск мест падения ступеней космических ракет. Весит самолет всего около 20 килограммов. Дальность полета рассчитана на 70 километров, а по кругу радиус действия доходит до 350 километров. Как стало известно portalu WOOD.RU из статьи в газете "Республика", летательный аппарат оснащен GPS-навигатором, видеокамерой и фотоаппаратом.

При необходимости на летательный аппарат навешивают тепловизор — прибор, реагирующий на малейшее изменение температуры, приборы для забора воздуха и многое другое. Самолет может

работать как в режиме онлайн, так и в записывающем. В первом случае оператор видит на мониторе то, что "видит" самолет, во втором — бортовое оборудование сохраняет все на цифровом носителе, и вся информация просматривается после приземления. В самолете отсутствует шасси, он приземляется прямо на брюхо, благо прочная обшивка это позволяет.

Приехавшие из Москвы авторы проекта испытывали свое детище в новых для него климатических условиях северной тайги. Подобные запуски уже проводились в Казахстане, горном Алтае, Подмосковье. Княжпогостский район Коми был выбран для очередных испытаний тоже неслучайно. После окончания полевых испытаний авторы проекта вернулись в Москву, а команда специалистов будет еще какое-то время проводить запуски. Это необходимо для получения данных, после обработки которых беспилотник будут доводить до ума.

*источник: сайт «Беспилотная авиация»
01.07.09*

ИЗДАНА КНИГА ОБ ИСТОРИИ И СЕГОДНЯШНЕМ ДНЕ КОМСОМОЛЬСКОГО ЗАВОДА "СУХОГО"

"Флагман российского авиапрома" — так называется книга о Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Ю. А. Гагарина (КНААПО). Она выпущена хабаровским издательским домом "Приамурские ведомости" и посвящается 75-й годовщине предприятия.

Юбилейное издание рассказывает об истории предприятия и его людях, первых выпущенных самолетах, вкладе в победу в Великой Отечественной войне, когда здесь было собрано для армии 2757 бомбардировщиков дальней авиации ДБ-ЗФ (Ил-4). Авторы книги подробно останавливаются на послевоенном периоде. В это время предприятие наладило производство транспортно-пассажирского самолета Ли-2. В течение нескольких десятилетий 355 самолетов этой марки эксплуатировались гражданским и военно-воздушным флотом страны. Позднее здесь производились первые реактивные истребители МиГ-15, МиГ-17 и их модификации. В 50-х годах МиГ-17Ф впервые был поставлен на экспорт. С тех пор боевые машины, построенные комсомольскими авиастроителями, стоят на вооружении военно-воздушных сил 22 стран.

Этапным моментом в развитии завода стало начало совместной работы с ОКБ Сухого в 1956 г., результатом которой стали тысячи истребителей и бомбардировщиков, поступивших на вооружение военно-воздушных сил страны. В 1976 г. предприятие приступило к освоению истребителя 4-го поколения Су-27, который стал базовым вариантом самолетов семейства "Су". Су-27 и его модификации Су-27СК, Су-27СКМ, Су-30МК2, Су-33 стали основной продук-

цией завода. Эти машины и сегодня составляют основу парка боевой авиации ВВС России и ряда зарубежных стран.

В разделе "КНААПО сегодня — полет в будущее" рассказывается о сегодняшнем дне объединения, активно участвующего в реализации приоритетных проектов Объединенной авиастроительной корпорации и компании "Сухой" — разработка и производство многофункционального истребителя Су-35, боевого авиационного комплекса пятого поколения и регионального пассажирского самолета Sukhoi Superjet 100. Книга издана на русском и английском языках и богато иллюстрирована уникальными архивными фотографиями.

Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина — крупнейший и один из самых современных авиастроительных заводов России. На предприятии проведена глубокая реконструкция и глобальное техническое перевооружение, что позволило внедрить в производство новейшие технологии. Кроме участия в приоритетных программах холдинга, завод выпускает одноместные и двухместные модификации самолетов семейства Су-27 — Су-27СМ/СКМ, Су-30МК2, истребители палубного базирования Су-33, Су-27КУБ. Проводится ремонт и модернизация самолетов, стоящих на вооружении авиации ВВС и ВМС России. КНААПО — сертифицированный поставщик корпорации Boeing.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
20.07.09*

"МАЛОЙ АВИАЦИИ" НУЖНА ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА

"Нужна государственная программа по разработке и производству самолетов для "малой авиации". Выпуск такой авиатехники возможен в Комсомольске-на-Амуре — на авиационном производственном объединении имени Гагарина, имеющем опыт подобных работ", — заявил на региональном совещании Парламентской ассоциации "Дальний Восток и Забайкалье", состоявшемся сегодня в Хабаровске, председатель Законодательного собрания Камчатского края Борис Невзоров, передает корреспондент РИА "Восток-Медиа".

Руководители представительных органов власти, обсуждавшие проблемы авиационного транспортного обслуживания жителей отдаленных районов Дальнего Востока, одобрительно восприняли предложение камчатского коллеги. По их мнению, прямое обращение в Правительство РФ с таким "депутатским наказом" положительного результата не даст, требуется рассчитанная не на один год кропотливая работа по лоббированию этого проекта с помощью исполнительных органов власти региона, полномочного представителя Президента РФ в ДФО, депутатов и сенаторов Федерального Собрания, представляющих Дальний Восток.

Основная проблема "малой авиации" — износ парка воздушных судов и инфраструктуры авиапред-

приятий. Стоимость новой техники — запредельная, воспользоваться системой лизинга авиакомпании местных авиалиний не могут по причине своей нерентабельности, так как фактически все затраты по обслуживанию аэропортовых комплексов, которые являются федеральной собственностью, на них же и возложены. По словам Бориса Невзорова, через несколько лет еще работающие в северных районах старые самолеты Ан-2 и Ан-24 выйдут из строя, населенные пункты, разбросанные на огромных территориях, останутся без связи с "большой землей", так как автомобильных дорог там нет. А морское пассажирское сообщение с прибрежными поселками и островами практически прекратилось. Уже недалек тот день, когда парк "малой авиации" начнет комплектоваться самолетами исключительно иностранного производства.

Госпрограмма, считает Борис Невзоров, помогла бы сохранить в стране производство "малой" авиатехники, дополнительно загрузить предприятия, в том числе и комсомольский авиационный завод, решить проблему авиатранспортного сообщения в северных районах Дальнего Востока и Сибири.

*источник: ИА «Восток-Медиа»
02.07.09*

ПОСТАВИТЬ НА КРЫЛО

Компания Boeing и корпорация "ВСМПО-Ависма" открыли в Верхней Салде (Свердловская область) совместное предприятие, на котором будут обрабатывать детали из титановых сплавов для новейших американских и российских самолетов.

СП Ural Boeing Manufacturing (UBM) создано на паритетных началах Boeing и "ВСМПО-Ависмой" (корпорация закрывает 35 % потребности Boeing в титане) в августе 2007 года. Общий объем инвестиций — 65 млн долларов: американская компания внесла долю в уставный капитал оборудованием, российская — до конца года отдаст деньгами. Станки поставила MAG Cincinnati (США).

UBM специализируется на первичной механической обработке титановых штамповок производства "ВСМПО-Ависмы". В частности, на нем будут производить хорды для усиления конструкции крыльев лайнера. "Образующаяся титановая стружка снова пойдет на переработку, что позволит создать замкнутый цикл", — отметили в пресс-службе "ВСМПО-Ависмы". Окончательная обработка деталей планируется на заводе Boeing в Портленде (США) и на дру-

гих металлообрабатывающих предприятиях субподрядчиков. На проектную мощность в десять самолетоккомплектов в месяц (на каждый самолет необходимо четыре хорды) предприятие со штатом не более 120 человек планирует выйти в 2010 году. Первые поставки начнутся в сентябре. Как рассказал советник президента корпорации Владислав Тетюхин, стоявший у истоков проекта, в этом году будет выпущено не более 30 деталей: "Это очень ответственная работа, и сначала мы будем делать ее в спокойном темпе".

Прежде всего СП будет обрабатывать штамповки для Boeing 787 Dreamliner. По словам председателя совета директоров UBM Джона Берна, у Boeing уже сформирована книга заказов на 860 этих пассажирских лайнеров. Также детали будут поставляться для российского Sukhoi SuperJet 100.

*источник: журнал «Эксперт — Урал»
13.07.09*

ОСКБЭС МАИ ПРИСТУПИЛО К ПРОЕКТИРОВАНИЮ ПЛАНЕРА МАИ-227

Отраслевое специальное конструкторское бюро экспериментального самолетостроения Московского авиационного института (ОСКБЭС МАИ) начало проводить научно-исследовательские работы и проектные проработки перспективного планера МАИ-227 для учебно-тренировочных полетов, сообщил "АвиаПорту" главный конструктор МАИ ОСКБЭС Вадим Демин.

В настоящее время проводятся исследовательские и небольшие проектные работы по созданию перспективного планера типа БРО-11, БРО-16, но с существенно более высоким аэродинамическим качеством. Отличительной особенностью двухместного планера МАИ-227 станет возможность демонтажа одной кабины и превращения планера в одноместный. Таким образом, планер предназначен как для первоначального обучения пилотированию, так и

для самостоятельных полетов, пояснил собеседник. Специалисты МАИ, занимающиеся так называемой "малой авиацией", часто сталкиваются с вопросами о возможности возрождения планерного спорта, необходимости проектирования и производства современных планеров. "В современных планерах испытывают значительную потребность специализированные школы-интернаты, есть школы с авиационным уклоном, а в оставшихся аэроклубах практически вообще летать не на чем", — с сожалением констатировал В. Демин. Планер, созданный на современных технологиях, нашел бы хороший спрос при цене порядка семи-восьми тысяч евро, отметил главный конструктор.

*источник: AVIAPORT.RU
01.07.09*

ДАН СТАРТ КОНКУРСУ "МОЛОДЕЖЬ И БУДУЩЕЕ АВИАЦИИ И КОСМОНАВТИКИ"

Московский авиационный институт (государственный технический университет) при поддержке ведущих организаций авиационной и космической отраслей промышленности России проводит в июне — декабре 2009 года конкурс научно-технических работ и проектов молодых ученых и специалистов "Молодежь и будущее авиации и космонавтики" по всем направлениям развития техники и технологии отрасли, сообщает пресс-служба МАИ.

К участию в конкурсе приглашаются молодежные коллективы, молодые ученые, специалисты, аспиранты, студенты, возраст которых на момент представления проекта на конкурс не превысил 35 лет. Заявку на участие в конкурсе необходимо подать до 30 августа

2009 года. Работа конкурса организована по следующим направлениям: авиационная техника; двигатели и энергетические установки; системы управления, информатика и электроэнергетика; системы радиолокации, радионавигации, связь и оптоэлектроника; робототехника, интеллектуальные системы и авиационное вооружение; ракетная и космическая техника; экономика и менеджмент в авиационной и космической отраслях промышленности; материалы аэрокосмического применения.

*источник: STRF.ru
09.07.09*

В. ЛИВАНОВ: НЕОБХОДИМО ОБЪЕДИНЕНИЕ ОАК-ГС И ОАК-ТС

Необходимость и целесообразность объединения двух структур ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) — "ОАК — Гражданские самолеты" и "ОАК — Транспортные самолеты" — обусловлена рядом факторов, сообщил "АвиаПорту" вице-президент ОАК по транспортной авиации Виктор Ливанов.

Одним из них является то, что авиационные заводы ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) и ульяновское ЗАО "Авиастар-СП" выполняют ряд программ как гражданского, так и военного характера, отметил собеседник. "Авиастар-СП", кроме производства нескольких модификаций самолетов семейства Ту-204, занято или готовится к производству ряда самолетов военно-транспортной авиации (например Ан-124, "изд. 476"), ВАСО выпускает гражданские самолеты Ил-96 и Ан-148 и готовится к серийному выпуску легкого военно-транспортного самолета Ил-112В.

"В силу этого представляется, что управлять авиазаводами с продукцией различного назначения надо из одного центра, который смог бы балансировать мощности заводов и их производственную загрузку, строить объективную финансовую модель развития и

производства", — пояснил В. Ливанов. Он обратил внимание на тот факт, что на сегодня практически ни у одного крупного ОКБ, кроме ОАО "ОКБ Сухого", нет собственных сил на создание нового самолета. Поэтому второй важной задачей в области гражданской и транспортной авиации является грамотное объединение имеющихся инженерных ресурсов, в первую очередь на решение двух самых главных задач авиапрома — создание перспективного российского самолета МС-21 и среднего военно-транспортного самолета по программе МТА на базе российского проекта Ил-214.

"Откладывать решение вопроса объединения нельзя. Задача состоит в том, чтобы быстро разработать план действий по созданию единого центра управления заводами и созданию единого инженерного центра. Предстоит громадная организационная работа, причем работа очень тонкая. Все организационные вопросы могут быть принципиально решены в конце 2010 г., но первые шаги надо делать уже сегодня", — подчеркнул В. Ливанов.

*источник: AVIAPORT.RU
13.07.09*

ВАСО СНИЖАЕТ ЭНЕРГОПОТРЕБЛЕНИЕ

На заседании президиума госсовета РФ, которое состоялось на днях в Архангельске, Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО) совместно с ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) презентовало программу энергосбережения на авиазаводе. Пилотным проектом стало проведение энергоаудита в ОАО "ВАСО". На предприятии заменяется компрессорное оборудование, начата модернизация энергетической инфраструктуры. Комплекс мероприятий, рассчитанных до

2012 года, оценивается в 120 млн рублей со сроком окупаемости до четырех лет. В результате начиная с 2010 года ВАСО будет экономить на оплате электроэнергии и тепла по 85,5 млн рублей в год. Также на авиазаводе может быть построена собственная энергетическая установка стоимостью 260 млн рублей со сроком окупаемости около семи лет.

*источник: газета «Коммерсантъ — Воронеж»
06.07.09*

ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ЗАО "АВИАСТАР-СП" И САМАРСКИМ УНИВЕРСИТЕТОМ

Решение кадровых вопросов является одним из приоритетных направлений действующей администрации ульяновского самолетостроительного предприятия ЗАО "Авиастар-СП". Так, в середине июля был сделан еще один важный шаг в этом направлении — подписано соглашение о дальнейшем сотрудничестве между Самарским государственным аэрокосмическим университетом имени академика С. П. Королева (СГАУ) и ЗАО "Авиастар-СП".

На эту встречу прибыл практически весь ректорат Самарского университета: ректор В. А. Соيفер, проректор по учебной работе Ф. В. Гречников, проректор по учебной и воспитательной работе Г. А. Резниченко, завкафедрой конструкции и проектирования летательных аппаратов В. А. Комаров и др.

Руководство завода в лице исполнительного директора С. Г. Дементьева и ряда других руководителей довело до гостей основные направления деятельности предприятия и планы на 2010–2011 гг. Также было отмечено, что средний возраст персонала пред-

приятия — более 45 лет. Поэтому остро стоит проблема привлечения молодых квалифицированных кадров, а также переобучения рабочего персонала и инженерно-технических работников. Выделены средства на приобретение техники, оборудования. Освоить новые технологии необходимо за максимально короткий срок и, как следствие, нужно повышать уровень существующего персонала путем обучения и освоения новых подходов к совмещению теории и практики.

Основным направлением сотрудничества между СГАУ и ЗАО "Авиастар-СП" станет расширение взаимодействия в подготовке кадров, в том числе целевой подготовке, причем всех уровней квалификации, в интересах обновления и развития кадрового потенциала авиационного завода.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
20.07.09*

70 МИРОВЫХ РЕКОРДОВ УСТАНОВЛЕНО НА САМОЛЕТАХ ОКБ СУХОГО

70 мировых рекордов в период с 1959 по 2005 г. было установлено на самолетах, разработанных в ОКБ Сухого. Из них 30 действуют до сих пор. Эти данные приводит в своем исследовании сотрудник издательства дома "Авиамир XXI век" и историк авиации Андрей Симонов.

Наибольшее число рекордов было поставлено на истребителе Су-27 – 51 (из них 13 принадлежит легендарному летчику-испытателю Виктору Пугачеву), на фронтовом бомбардировщике Су-34 – восемь, на истребителе Су-9 и бомбардировщике Су-24 – шесть и четыре соответственно. Рекорды были зафиксированы в достижении максимальной скорости и даль-

ности на замкнутом маршруте, высоте горизонтального полета, времени набора высоты и максимальной весе поднятого на высоту груза.

ОКБ Сухого отмечает 29 июля 70-летний юбилей. За годы своего существования оно внесло весомый вклад в становление и развитие авиационной промышленности России, укрепление обороноспособности страны. Сегодня ОКБ Сухого входит в число признанных мировых лидеров в области проектирования самолетов.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
27.07.09*

ВАСО ПОСЕТИЛ ПОСОЛ УКРАИНЫ В РОССИИ

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" 20 июля посетил чрезвычайный и полномочный посол Украины в России Константин Грищенко. Его визит в Воронеж состоялся на следующий день после начала летных испытаний регионального самолета Ан-148.

"Российско-украинский проект Ан-148 – это реальное совместное дело, – заявил господин Грищенко в ходе осмотра цехов. – Уверен, что мы выйдем на очень активный график создания этих самолетов." Гендиректор авиазавода Виталий Зубарев отметил, что после первого подъема Ан-148 в небо появилась твердая убежденность: ускоренными темпами ВАСО перейдет на серийное производство этого типа самолетов и в ближайшие годы будет выпускать по

36 машин. Виталий Зубарев также проинформировал посла Украины о первом полете Ан-148: "Это была первая опытная отработка. Ан-148 пробежался с нужной скоростью по полосе, продемонстрировал возможности рулежки и взлетел, после чего пробыл в воздухе 41 минуту. До авиасалона МАКС-2009 необходимо совершить 21 испытательный полет, и только после этого машина будет передана заказчику – ГТК "Россия". Сегодня в самолете Ан-148 хвостовая часть фюзеляжа, средняя часть фюзеляжа, центральная часть крыла и само крыло, шасси, двигатели произведены на Украине".

*источник: компания «ВАСО»
22.07.09*

СБЕРБАНК ВЫДАЕТ "ВСМПО-АВИСМЕ" \$ 165 МЛН

Сбербанк России открывает корпорации "ВСМПО-Ависма" две невозобновляемые кредитные линии с общим лимитом \$ 165 млн сроком на 5 лет и 1 год соответственно.

Российская титановая компания планирует использовать полученные средства для финансирования инвестиционных затрат и рефинансирования задолженностей перед другими банками. Сейчас Сбербанк также финансирует потребности корпорации в оборотном капитале и модернизации производства. Выдача этих займов осуществляется банком в рамках поддержки предприятий российской цветной металлургии.

ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма" – крупнейший в мире производитель титановой продукции,

занимает около 20 % мирового титанового рынка, основной поставщик титана отечественным потребителям. Главным акционером является госкорпорация "Ростехнологии" (более 60 % акций).

ОАО "Сбербанк России" – крупнейший банк в России, Центральной и Восточной Европе, на долю которого приходится около 30 % активов российской банковской системы, основной кредитор национальной экономики. Учредителем и главным акционером Сбербанка является Центральный банк Российской Федерации (свыше 60 % голосующих акций).

*источник: ИА Finam.ru
20.07.09*

"СОКОЛ" ЗАНЯЛ 100 МЛН РУБЛЕЙ У ПЕТЕРБУРГСКОГО БАНКА

Международный банк Санкт-Петербурга выдал кредит 100 млн руб. нижегородскому авиастроительному заводу "Сокол". Об этом говорится в сообщении банка. Средства предоставлены предприятию на один год под гарантию правительства Нижегородской области. Кредит будет направлен на пополнение оборотных средств "Сокола".

Это уже второй кредитный договор между нижегородским заводом и петербургским банком: в феврале 2009 года "Сокол" получил кредит в 65 млн руб.

*источник: газета «Коммерсантъ»
16.07.09*

"ПОЛЕТ" ОТМЕТИЛ 68-ЛЕТИЕ

Омское аэрокосмическое объединение отметило очередной день рождения. По этому случаю во время торжественного собрания девяти работникам завода вручили документы о присвоении им звания "Заслуженный ветеран объединения".

Днем рождения завода считается 24 июля 1941 года. Именно тогда первый директор предприятия, прославленный летчик, Герой Советского Союза № 1 Александр Ляпидевский издал приказ об объединении эвакуированных заводов №№ 166, 81 и 156 в один с присвоением ему номера 166. С этого момента началась история авиапредприятия на Омской земле.

В годы войны "Поле" поставлял на фронт бомбардировщики Ту-2 и истребители Як-9. В 50-е годы выпускал бомбардировщик Ил-28, а затем — реактивный пассажирский лайнер Ту-104. В 1958 году предприятие приступило к производству баллистических ракет и ракеты-носителя "Космос-3М", выпуску различных космических аппаратов, освоило с нуля про-

изводство сверхмощных ракетных двигателей для многоразовой космической системы "Энергия-Буран" и ракеты-носителя "Зенит". В 90-е годы "Поле" возобновил авиационное производство, наладив серийный выпуск самолетов Ан-74 и Ан-3Т.

В конце 2007 года производственное объединение "Поле" вошло в состав ФГУП "ГКНПЦ им. М. В. Хруничева" в качестве филиала. В настоящее время ПО "Поле" приступило к реализации национального космического проекта по выпуску семейства ракет-носителей "Ангара", производит большую номенклатуру изделий для ракет "Протон" и "Рокот", обеспечивает запуски космических аппаратов с использованием ракет-носителей "Космос-3М", разрабатывает и изготавливает космические аппараты различного назначения.

*источник: ИА «Омск-Информ»
27.07.09*

ПРОДОЛЖАЮТСЯ ЛЕТНЫЕ СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТОВ SUKHOI SUPERJET 100

На 21 июля 2009 года общее количество выполненных полетов на первом летном самолете Sukhoi Superjet 100 № 95001 составило 176 полетов; на втором летном SSJ100 № 95003 — 100 полетов. Общий налет на самолете SSJ100 № 95001 — 476 часов 47 минут, на самолете SSJ100 № 95003 — 227 часов 04 минуты.

Сертификационные летные испытания самолеты проходят на базе Летно-испытательного комплекса

"Гражданских самолетов "Сухого" в Жуковском, оснащенного полным комплексом оборудования и соответствующими программными продуктами, необходимыми для обработки полетных данных, сообщает пресс-служба ГСС.

*источник: сайт CNews
23.07.09*

КАПО ПРОДОЛЖИТ ОБСЛУЖИВАТЬ ТУ-160

ОАО "Казанское авиационное производственное объединение имени С. П. Горбунова" (КАПО) продолжит обслуживать самолеты Ту-160, сообщил в Казани вице-премьер России Сергей Иванов. "Других предприятий в Российской Федерации, способных осуществлять ремонт, техобслуживание и модернизацию этих самолетов, нет и не предвидится", — отметил он.

Напомним, в четверг КАПО передало на вооружение ВВС России очередной отремонтированный Ту-160. "Мы планируем, что до конца года еще два стратегических бомбардировщика будут отремонтированы и переданы ВВС", — сообщил вчера представитель

фирмы "Туполев". По его словам, на КАПО в настоящее время находятся в различной стадии ремонтных работ четыре Ту-160.

Ту-160 — сверхзвуковой стратегический ракетосец-бомбардировщик с изменяющейся стреловидностью крыла — был разработан в КБ А. Н. Туполева и является самым крупным в истории авиации сверхзвуковым самолетом.

*источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
20.07.09*

КАПО ИМ. ГОРБУНОВА ВОЙДЕТ В КОРПОРАЦИЮ В ОКТЯБРЕ

Процесс вхождения ОАО "Казанское авиационное производственное объединение имени С. П. Горбунова" (КАПО) в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК) будет закончен в октябре, сообщил журналистам в Казани вице-премьер России Сергей Иванов. Он отметил, что в настоящее время завершён процесс инвентаризации и акционирования предприятия, "теперь осталось довести до конца чисто бюрократические процедуры, которыми занимается Росимущество". Г-н Иванов напомнил, что в нынешнем году Правительство РФ выделило в устав-

ный капитал КАПО более 4 млрд руб. за счет дополнительной эмиссии акций. "Это позволит предприятию войти в ОАК без больших обременений по долгам", — отметил он.

ОАО "Казанское авиационное производственное объединение имени С. П. Горбунова" создано в 2008 году на базе одноименного ФГУП. Сегодня 100 % акций предприятия принадлежит Росимуществу.

*источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
19.07.09*

МИ-34 ВЫБРАН ДЛЯ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ ВЕРТОЛЕТЧИКОВ

Вертолет Ми-34 на совещании в Федеральном агентстве воздушного транспорта был предварительно выбран в качестве вертолета первоначального обучения для Омского летно-технического училища и Санкт-Петербургской академии гражданской авиации, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области вертолетостроения.

На прошедшем совещании рассматривались четыре типа вертолетов: отечественные Ми-34 и "Ансат" и два типа зарубежных вертолетов: Robinson R44 и Eurocopter EC 120. "Было принято решение остановить свой выбор на отечественном вертолете Ми-34", — уточнил собеседник.

Сегодня продолжает действовать предварительное соглашение о приобретении 20 вертолетов Ми-34. "О сроке возможного заключения контракта на поставку указанных вертолетов говорить пока преждевременно, так как еще ведется разработка вертоле-

та в вариантах с поршневым двигателем и с газотурбинным двигателем (ГТД)", — сказал собеседник.

Если для вертолета Ми-34СМ с поршневым двигателем пока нет альтернативного типа силовой установки — планируется установка двигателя М9ФВ производства Воронежского механического завода, то по силовой установке вертолета с ГТД окончательный вариант пока не выбран — рассматриваются двигатели АИ-450 и Argius. Легкий вертолет Ми-34 является одной из приоритетных разработок ОАО "Вертолеты России". Планируется вывести его на рынок с поршневым двигателем в 2010 г., а с ГТД — в 2011 г. По маркетинговым исследованиям 2008 г., потребность в вертолетах Ми-34 на период 2010–2017 г. составляет 355–402 машин в различных вариантах.

*источник: AVIAPORT.RU
03.07.09*

"ИРКУТ" СТАЛ АКЦИОНЕРОМ "СОКОЛА"

ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" вошло в состав акционеров ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол". Об этом говорится в материалах завода. "Иркут" стал владельцем 22 % уставного капитала нижегородского предприятия. Запись об этом была внесена в лицевой счет 25 июня 2009 года. До этого "Иркут" не входил в число акционеров "Сокола". Полученные "Иркутом" 22 % уставного капитала нижегородского предприятия соответствуют 7,38 % обыкновенных акций обще-

ства, чьим собственником прежде являлось московское ООО "ХФЛ Финанс". После передачи акций "Иркуту" компания "ХФЛ Финанс" перестала быть одним из акционеров авиастроительного завода. В "Иркуте" сообщили, что эта сделка являлась залоговой и связана с финансовыми обязательствами "Сокола".

*источник:
газета «Коммерсантъ — Нижний Новгород»
13.07.09*

АК ИМ. ИЛЬЮШИНА ПЛАНИРУЕТ ПРОДЕМОНСТРИРОВАТЬ НА МАКС-2009 МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ ИЛ-76МД-90

ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина) на предстоящем в августе Международном авиационно-космическом салоне (МАКС) продемонстрирует модернизированный самолет Ил-76МД-90 с пилотажно-навигационным комплексом "Купол-3", сообщил "АвиаПорту" генеральный директор — генеральный конструктор компании Виктор Ливанов.

Кроме того, планируется демонстрация тяжелого транспортного самолета Ил-96-400Т и опытного самолета Ил-114 со специальным оборудованием компании "Радар-ММС", добавил собеседник.

Отвечая на вопрос о состоянии переговоров с некоторыми зарубежными странами о поставке военно-транспортных самолетов (ВТС), В. Ливанов сказал,

что с Китаем продолжаются переговоры по поставке Ил-76МД, а с Индией идут переговоры по модернизации имеющегося парка Ил-76. Переговоры с Венесуэлой по поставке самолетов Ил-76 и заправщиков Ил-78 практически приостановлены в связи с мировым кризисом. Тем не менее продолжают работы по выполнению контракта с Индией на поставку трех самолетов дальнего радиолокационного дозора и наведения типа А-50ЭИ на базе Ил-76 с двигателями ПС-90А-76. Этот контракт выполняется совместно с Израилем (первая машина поставлена Индии), дополнил глава АК им. Ильюшина.

*источник: AVIAPORT.RU
14.07.09*

ГЛАВНЫЙ ПО SSI

Совет директоров "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС) досрочно прекратил полномочия президента Виктора Субботина, сообщила компания. Вместо него назначен Владимир Присяжнюк, занимавший пост старшего вице-президента, технического директора ГСС. Субботин перешел в АХК "Сухой" на дол-

жность заместителя гендиректора по программам гражданской авиации и продолжит курировать проект Sukhoi SuperJet 100, говорится в пресс-релизе.

*источник: газета «Ведомости»
16.07.09*

СУДЬБА ТУ-334 МОЖЕТ РЕШИТЬСЯ В ИЮЛЕ

На двух важных совещаниях в текущем месяце с участием высоких руководителей может быть в принципе решен вопрос о дальнейшей судьбе сертифицированного еще в 2003 г. и поменявшего три производственные площадки пассажирского самолета Ту-334, заявил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения. Вице-премьер Сергей Иванов 17 июля посетит Казань, где на базе Казанского авиационного производственного объединения (КАПО) проведет совещание по ходу реализации производственных программ КАПО (самолеты Ту-214, модернизация Ту-160 и Ту-22М3) и перспективам развития этого авиационного завода. "Указанное совещание явится как бы подготовительным в ряде встреч, проводимых в преддверии главного события — совещания в Воронеже 26 июля, на котором должны быть определены основные направления инновационного развития авиационной промышленности", — отметил собеседник. Планировавшийся ранее государствен-

ный контракт на поставку шести самолетов Ту-334 для государственных нужд "плавно перерос" в конкурс с участием самолетов Ан-148, Ту-334 и Superjet 100, результаты которого до сих пор не известны. "Скорее всего, решение будет приниматься вне зависимости от этого конкурса", — сказал источник.

Самым главным фактором выбора самолета для госнужд является его отечественное оборудование, двигатели, производство, полагает он. "Самолет Sukhoi Superjet 100 имеет слишком много импортных комплектующих, включая двигатель (разработан и производится совместно с французами), самолет Ан-148 имеет недостаточный объем внутренних помещений, а самолет Ту-334 отличается значительными внутренними объемами, позволяющими устанавливать спецоборудование", — отметил собеседник.

источник: AVIAPORT.RU
16.07.09

ГК "ВОЛГА-ДНЕПР" РАССЧИТЫВАЕТ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА АН-124 "РУСЛАН" НА УЛЬЯНОВСКОМ АВИАЗАВОДЕ

Группа компаний "Волга-Днепр" рассчитывает на возобновление производства тяжелого самолета Ан-124 "Руслан" на Ульяновском авиазаводе, причем в проекте может принять участие американская сторона. Как сообщил на пресс-конференции старший вице-президент группы Сергей Шкляник, "Волга-Днепр" надеется на скорое возобновление производства этого самолета и рассчитывает, что "проект получит в 2009 г. импульс для развития".

В свою очередь, президент "Волга-Днепр" Алексей Исайкин напомнил, что в ходе недавнего визита американского президента в Москву обсуждался вопрос о совместном проекте по производству Российской и США сверхтяжелого грузового самолета. В связи с этим не исключается вероятность участия американской стороны в проекте по возобновлению производ-

ства "Руслана" в Ульяновске. "Появится международная составляющая этого проекта, он будет еще более выгодным", — отметил А. Исайкин.

На данный момент, по его словам, "Волга-Днепр" готова заказать до 40 Ан-124, авиакомпания "Полет" — 15 машин, АНТК "Антонов" — 10 машин, кроме того, прорабатывается возможность заказа со стороны Минобороны России.

Производство Ан-124 в Ульяновске было начато в 1980-х годах. В дальнейшем, в 1990-е годы, производство этого самолета было свернуто. Сейчас ОАК прорабатывает вопрос о возобновлении производства этого самолета.

источник: АРМС-ТАСС
16.07.09

ГИДРОМЕТЦЕНТР РОССИИ ПОЛУЧИТ ИЛ-114

Конкурс на поставку "Гидрометеорологическому научно-исследовательскому центру Российской Федерации" (ГУ "Гидрометцентр России") нескольких самолетов Ил-114-100 пройдет в два этапа, сообщил "АвиаПорту" генеральный директор — генеральный конструктор ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина) Виктор Ливанов.

Конкурс на поставку самолетов был разделен на два этапа в силу того, что заказчик не мог сразу оплатить разработку и постройку самолетов, так как Гидрометцентр получает финансирование в соответствии с госбюджетом. "Первоначально был проведен конкурс на разработку рабочей конструкторской документации по размещению оборудования с завершением этих работ в декабре текущего года", — уточнил собеседник. Эскизный проект самолета был разработан АК им. Ильюшина, утвержден и передан в Гидрометцентр, а сейчас ведется разработка рабочей

конструкторской и технической документации (РКД). После утверждения госбюджета на следующий год будет объявлен новый конкурс — на постройку самолетов. "Таким образом, при утверждении госбюджета на 2010–2011 гг. и будет ясно, сколько будет построено машин — одна или две, в зависимости от выделенных средств. Как только будет объявлен конкурс на постройку самолетов, АК им. Ильюшина будет участвовать в нем", — сказал В. Ливанов.

Ранее сообщалось, что два самолета Ил-114-100 будут поставлены заказчику в качестве летающих лабораторий для исследований атмосферы. Это машины из производственного задела Ташкентского авиационного производственного объединения имени В. П. Чкалова.

источник: AVIAPORT.RU
13.07.09

В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ОЖИДАЕТСЯ УСТАНОВКА НА ВЕРТОЛЕТЕ МИ-2 ДВИГАТЕЛЕЙ АИ-450М

Российские вертолеты Ми-2 в ближайшее время могут быть оснащены двигателями АИ-450М производства украинской компании "Мотор Сич".

"В ближайшие месяцы ожидается поставка на ОАО "Роствертол" первых двух турбовальных двигателей АИ-450М производства "Мотор Сич". После поставки они будут установлены на вертолет Ми-2, а затем последует этап предварительных летных испытаний вертолета с новым двигателем", — сообщил Интерфаксу-АВН источник в оборонно-промышленном комплексе. По его словам, в настоящее время специалисты компании "Роствертол", Казанского вертолетного завода, компании "Мотор Сич" и запорожского моторостроительного КБ "Прогресс" ведут переговоры по установке АИ-450М на российские вертоле-

ты. Источник отметил, что решение об установке украинских двигателей на вертолеты Ми-2 вызвано неэкономичностью двигателей ГТД-350, которыми сейчас оснащаются эти машины. "ГТД-350 отличаются большим расходом топлива — до 227 кг/час, в то время как расход топлива двигателей АИ-450 составит всего 165–170 кг/час", — сказал он.

В связи с этим, уточнил собеседник агентства, МВЗ им. Миля разработал две базовые модификации вертолета Ми-2 — Ми-2А с двигателями "Арриус" и Ми-2М с АИ-450. Программа испытаний Ми-2М предусматривает выполнение примерно 80 полетов, сказал собеседник агентства.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
23.07.09*

АМЕРИКАНЦЫ ОЦЕНИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ "ВСМПО-АВИСМА"

Генеральный консул США в Екатеринбурге Тим Сэндаски высоко оценил перспективы развития совместного предприятия "Урал Боинг Мануфэктуринг" на базе корпорации "ВСМПО-Ависма". Он отметил, что "открытие этого современного завода в Верхней Салде имеет важное историческое и экономическое значение для развития региона. Открытие нового высокотехнологичного производства в это непростое время, безусловно, свидетельствует о стабильном развитии региона и его инвестиционной привлекательности". Как сообщили сегодня, 15 июля, корреспонденту "УралПолит.Ru" в департаменте информационной политики губернатора Свердловской области, Тим Сэндаски также выразил признательность Эдуарду Росселю за оказанную поддержку в создании совместного предприятия авиастроительного концерна "Боинг" и корпорации "ВСМПО-Ависма".

Напомним, глава области и Тим Сэндаски 7 июля побывали в Верхней Салде, где приняли участие в торжественном открытии "Урал Боинг Мануфэктуринг". Губернатор, выступая на открытии, отметил, что это событие имеет огромное значение не только для Урала, но и для России в целом и для США.

Корпорация "ВСМПО-Ависма" — мировой лидер по производству титана. Уральское предприятие — первый поставщик титана для Airbus Industrie и второй — для компании "Боинг". Запуск нового совместного производства проходил на фоне исторического визита президента США Барака Обамы в Россию. В этот же день премьер Владимир Путин встретился с главой американского государства и провел встречу с руководством компании "Боинг" и корпорации "ВСМПО-Ависма" — соучредителями предприятия "Урал Боинг Мануфэктуринг".

Церемония открытия нового производства в Верхней Салде прошла в режиме прямой двусторонней видеосвязи с Москвой. За происходящим в Свердловской области из Москвы наблюдали министр промышленности и торговли России Виктор Христенко, его американский коллега министр торговли США Гэри Лок, генеральный директор "Ростехнологий" Сергей Чемезов и президент компании "Гражданские самолеты Боинг" (подразделение компании "Боинг") Скотт Карсон.

*источник: сайт «УралПолит.Ru»
15.07.09*

"ИРКУТ" ПРОДЕМОНСТРИРУЕТ НА МАКС-2009 ВСЮ ЛИНЕЙКУ БЛА

ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (НПК "Иркут") на предстоящем Международном авиационно-космическом салоне "МАКС-2009" продемонстрирует практически всю линейку разработанных и разрабатываемых комплексов дистанционного зондирования земли с беспилотными летательными аппаратами (БЛА), сообщил "АвиаПорту" информированный источник.

НПК "Иркут" продемонстрирует семейство БЛА массой от 3 до 850 кг — "Иркут-2М", "Иркут-3", "Иркут-10", "Иркут-850". "Новинкой может стать БЛА "Иркут-200", который в самое ближайшее время должен выйти на этап летно-конструкторских испытаний", — уточнил собеседник. Комплексы с БЛА "Иркут-2М" и "Иркут-10" являются серийными и поставляются по-

купаемым как в России, так за рубежом, производство "Иркут-3" в настоящее время находится в стадии подготовки, "Иркут-850" пока остается в единственном экземпляре с полностью отработанной системой управления, сказал источник.

В то же время привязные аэростаты разработки НПК "Иркут", вероятно, не будут показаны на МАКС-2009. "Привязные аэростаты "Иркут-1А" на МАКС-2009, скорее всего, продемонстрироваться не будут — сейчас выполняется заказ на поставку нескольких комплексов с "Иркут-1А", — отметил собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
15.07.09*

ПЕРВЫЙ ПРОИЗВЕДЕННЫЙ В ВОРОНЕЖЕ СЕРИЙНЫЙ САМОЛЕТ АН-148 ПОДНЯЛСЯ В НЕБО

В воскресенье, 19 июля, после завершения наземных испытаний, первый собранный на ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) региональный Ан-148 поднялся в небо.

"В воскресенье проводили штатные пробежки Ан-148. После второй пробежки самолет поднялся в воздух. 41 минуту он находился в воронежском небе. Попробовали самолет на устойчивость", — рассказал генеральный директор ВАСО Виталий Зубарев. Ан-148 успешно приземлился. По словам Виталия Зубарева, замечаний к нему нет. Управлял самолетом в первом полете совместный российско-украинский экипаж.

Теперь летно-испытательная база ВАСО приступает к серии испытательных полетов. Самолету предстоит совершить 21 полет — 6 по программе серийного производства (так называемых предьявительских), 9 сертификационных и 6 приемо-сдаточных. Возможно, будут совершены дополнительные полеты на авиакосмический салон "МАКС-2009", который в августе состоится в Москве. По словам генерального директора ВАСО, лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) может передать самолет заказчику уже в августе на авиасалоне "МАКС".

Первый серийный Ан-148 производится в Воронеже по заказу лизинговой компании "Ильюшин

Финанс Ко." для ГТК "Россия". В настоящее время сформирован пакет заказов из более чем 60 самолетов Ан-148 на сумму более 1 млрд долларов.

ИФК — дочерняя структура ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). Компания финансирует поставки практически всех российских самолетов производства ОАК, а также занимается лизингом самолетов Ил-96, Ту-204, Ан-148. Основными заказчиками поставляемой техники, помимо российских компаний, являются компании Кубы, Венесуэлы, Ирана.

ВАСО специализируется на выпуске дальнемагистральных лайнеров Ил-96 и региональных Ан-148, а также готовит серийное производство военно-транспортных самолетов Ил-112. Через входящие в ОАК компании — ОАО "ОАК — Транспортные самолеты" и ОАО "Ил" — корпорации принадлежит 57,07 % акций ВАСО.

Ан-148 — ближнемагистральный пассажирский самолет, рассчитанный на перевозку 70—90 пассажиров. Максимальная дальность полета — 5 тыс. км, крейсерская скорость — 820—870 км/ч.

источник:

*компания «ОАО "Ильюшин Финанс Ко."»
19.07.09*

УОМЗ ПОСТАВИТ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ МАЛАЙЗИЙСКИХ СУ-30

Екатеринбургское ФГУП "ПО "Уральский оптико-механический завод" будет поставлять в Малайзию запасные части для истребителей-перехватчиков Су-30МКМ. Как сообщил "Уралинформбюро" заместитель гендиректора предприятия по внешнеэкономической деятельности Вениамин Элинсон, контракт на несколько миллионов долларов США представители завода намерены подписать в Куала-Лумпуре 20 июля 2009 года.

С 2003 года УОМЗ является самостоятельным субъектом военно-технического сотрудничества. Это позволяет объединению без участия "Рособоронэкспорта" осуществлять поставку запчастей за рубеж и

проводить все виды ремонта оптико-электронных систем собственного производства.

По итогам 2008 года доходы УОМЗ от военно-технического сотрудничества составили около 30 миллионов долларов США. В структуре производства объединения военная техника, ее ремонт и сервисное обслуживание составляют 75 %.

Су-30МКМ (модернизированный, коммерческий, малайзийский) — версия российского истребителя-перехватчика Су-30 для Малайзии.

источник: сайт «УралИнформБюро»

15.07.09

ВРУЧЕНЫ ПРЕМИИ ИМЕНИ П. О. СУХОГО 2009 Г.

12 авиастроителей стали лауреатами премии им. П. О. Сухого 2009 года. Церемония награждения состоялась в компании "Сухой" и была приурочена к отмечающемуся 29 июля с. г. 70-летию ОКБ Сухого.

Премия I степени с вручением золотого знака лауреата и диплома была присуждена заместителю генерального директора компании "Сухой" Сергею Короткову и генеральному директору НИИ приборостроения им. В. В. Тихомирова Юрию Белому. Десять инженеров и конструкторов ОКБ были удостоены премий II и III степени.

Премия им. П. О. Сухого была учреждена в начале 2003 г. Ею отмечаются заслуги в области развития авиационной науки, разработки и создания авиа-

ционной техники, организации летных испытаний и серийного производства самолетов.

Первыми лауреатами премии за создание семейства истребителей Су-27 стали в 2003 г. генеральный конструктор ОКБ Сухого Михаил Симонов, бывший генеральный директор авиационного завода "Сухого" в Комсомольске-на-Амуре, где было освоено серийное производство этого истребителя, Владимир Авраменко, главный конструктор Су-27 и Су-30МК Алексей Кнышев и легендарный летчик-испытатель Владимир Ильюшин.

источник: компания «АХК "Сухой"»

22.07.09

ТЮМЕНСКАЯ БЭЛЛА СРАЗИЛА ИТАЛЬЯНСКИХ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Итальянский авиастроитель посетил Тюмень на прошлой неделе. Сальваторе Дибартоло является вице-президентом компании "Гражданские самолеты Сухого" и представителем итальянского авиастроительного концерна Alenia Aeronautica. Целью данного визита было знакомство с уникальной разработкой тюменских инженеров — безаэродромным самолетом БЭЛЛА. Помимо итальянского гостя во встрече принимали участие представители компании "Тюменьэкотранс" и департамента инвестиционной политики и государственной поддержки предпринимательства Тюменской области.

Автору изобретения и главному конструктору, кандидату технических наук Александру Филимонову удалось найти принципиально новую концепту-

альную схему летательного аппарата, сочетающего в себе лучшие качества дирижабля, самолета, вертолета и судна на воздушной подушке. Представитель итальянского авиастроительного концерна высоко оценил достижения тюменских коллег и пригласил их на авиасалон "МАКС-2009", который состоится в Жуковском 18–23 августа, для дальнейшего обсуждения реализации инновационного проекта.

Важно отметить, что строительство этих летательных аппаратов можно наладить на базе тюменских машиностроительных предприятий, сообщает департамент инвестполитики и господдержки предпринимательства Тюменской области.

*источник: сайт «Всплук.Ру»
27.07.09*

ГСС ПОЛУЧИЛИ В 2008 Г. \$ 114,7 МЛН ЧИСТОГО УБЫТКА ПО МСФО

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) по итогам 2008 г. получило чистый убыток по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) в размере \$ 114 млн 713 тыс. против чистой прибыли в размере \$ 3 млн 622 тыс. в 2007 г., говорится в сообщении компании. Как отмечается в сообщении, выручка за 2008 г. увеличилась в 9,5 раза и составила \$ 5 млн 956 тыс. Операционный убыток составил \$ 44 млн 783 тыс. против операционной прибыли в 2007 г. \$ 2 млн 700 тыс. Совокупный объем активов за год увеличился на 27,3 % и составил \$ 859 млн 826 тыс.

Чистый финансовый долг за год увеличился на 66 %, до \$ 784 млн 787 тыс. Как отмечается в сообщении, основное влияние на результаты деятельности компании в 2008 г. оказало сокращение объема правительственных грантов в 2008 г. по сравнению с 2007 г., а также ослабление курса российского рубля. "Сокращение правительственных грантов в 4 раза с \$ 66,6

млн в 2007 г. до \$ 16,7 млн в 2008 г. негативно отразилось на уровне операционной прибыли", — говорится в сообщении.

Также в сообщении отмечается, что результатом снижения курса рубля для компании стали дополнительные расходы по обслуживанию и погашению обязательств, выраженных в иностранной валюте, а также расходы в форме отрицательных курсовых разниц от переоценки данных обязательств. "Процентные расходы компании выросли в 16,5 раза и составили \$ 14 млн 402 тыс., расходы от переоценки составили \$ 80 млн 369 тыс.", — говорится в сообщении компании.

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" реализует проект создания семейства российских региональных самолетов Sukhoi Superjet 100.

*источник: AVIAPORT.RU
10.07.09*

СТАВРОПОЛЬЕ ПРЕДСТАВИТ НА ФОРУМЕ "СОЧИ-2009" ПРОЕКТ АВИАЦИОННОГО ТЕХНОПАРКА В ПЯТИГОРСКЕ

Ставропольский край представит на Международном экономическом форуме "Сочи-2009" проект авиаконструктора Александра Бегака по созданию авиационного технопарка в Пятигорске, сообщили агентству "Интерфакс-Юг" в пресс-службе краевого Минэкономразвития.

Представитель пресс-службы сообщил, что решение о включении инновационного проекта А. Бегака в перечень инвестпроектов, которые регион представит на форуме "Сочи-2009", было принято руководством краевого Минэкономразвития на днях, после посещения главой министерства Юрием Ягудаемым авиационной лаборатории пятигорского изобретателя, летчика-испытателя А. Бегака.

"Проект авиаконструктора А. Бегака, инновационные идеи которого уже оценены в масштабах страны, будет представлен на форуме в Сочи впервые", — отметил собеседник агентства.

По его словам, проект подразумевает организацию в Пятигорске высокотехнологичного авиационного технопарка с созданием авиакомплекса и нано-

аэродрома для разработки и апробирования новых инновационных проектов в области малой авиации.

"А. Бегак предлагает также наладить серийное производство одного из своих последних изобретений — наносо самолета "Сталкер", который может применяться в сельском хозяйстве для проведения авиационных работ", — сообщил представитель пресс-службы министерства. Он уточнил, что стоимость сконструированного А. Бегаком самолета "Сталкер" составляет 1 млн рублей, за час он способен обрабатывать площадь до 100 га.

"Изобретатель намерен представить прототип серийного самолета на форуме в Сочи с обоснованием его экономической выгоды", — добавил собеседник агентства.

Перечень остальных инвестпроектов, которые Ставропольский край представит на форуме "Сочи-2009", в настоящее время уточняется.

*источник: ИА «Интерфакс»
13.07.09*

К 2015 Г. ИНДИЯ БУДЕТ ИМЕТЬ 230 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30

ВВС Индии в рамках программы модернизации парка истребителей планируют к 2015 г. увеличить парк истребителей Су-30 более чем в два раза и довести их число до 230, сообщает Flight International.

Министр обороны Индии А. К. Энтони заявил верхней палате парламента, что "Су-30 — один из самых совершенных истребителей в мире" и что ВВС Индии "чувствуют, что именно такая машина наилучшим образом подходит для индийских условий".

Сегодня в парке ВВС Индии насчитывается 98 истребителей Су-30. В 1996 г. Индия подписала контракт стоимостью \$ 1,46 млрд на поставку 40 истребителей и о лицензионном производстве самолетов в Индии корпорацией Hindustan Aeronautics Limited (HAL). HAL также модернизирует самолеты Су-30 так называемых "первых фаз", доводя их до стандарта Су-30МКИ. Первый самолет Су-30МКИ, собранный в Индии, был выкачен из сборочного цеха корпорации в ноябре 2004 г. Пока нет ясности, сможет ли HAL обеспечить выпуск дополнительного числа самолетов, поскольку сегодня истребители МиГ-21, учебно-тренировочные самолеты ВАЕ Hawk и даже Су-30 выходят из цехов с задержками. Однако официальные представители корпорации утверждают, что готовы открыть дополнительные сборочные линии, если это решение будет подкреплено обязательствами ВВС Индии.

Увеличение числа Су-30 позволит ВВС Индии избавиться от устаревших моделей боевых самолетов, в основном российского производства, которые страдали из-за отсутствия надлежащего технического обслуживания, что привело к ряду летных происшествий. В частности, Энтони отметил, что с 1 апреля 2006 г. произошло 22 аварии истребителей "МиГ". В первые шесть месяцев текущего года в ВВС Индии произошло восемь катастроф самолетов всех типов, в том числе один Су-30 разбился в апреле. Эта авария во время обычного тренировочного полета стала первой для самолетов этого типа в Индии за 12 лет, с тех пор как самолеты поступили в эксплуатацию. Один пилот остался жив, второй умер через несколько часов. Энтони также заявил, что тендер на поставку 126 средних многоцелевых истребителей вошел в стадию "полевой оценки претендентов". Контракт, вероятно, будет подписан в 2010/11 финансовом году. ВВС Индии надеются получить первые самолеты уже в 2012 г., но источники в промышленности утверждают, что если контракт будет подписан в 2011 г., то самолеты поступят в ВВС не ранее 2014 г., сообщает Flight International.

*источник: AVIAPORT.RU
13.07.09*

ОАО "ОАК" И ОАО "ИФК" ПОДПИСАЛИ ДОГОВОР О ПОСТАВКЕ САМОЛЕТОВ ТУ-204СМ

3 июля 2009 года ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) и лизинговая компания ОАО "Ильёшин Финанс Ко." (ИФК) подписали договор о поставке 5 среднемагистральных пассажирских самолетов Ту-204СМ. Поставки самолетов будут осуществлены в 2011 году.

Согласно подписанному договору, ОАО "ОАК" является не только поставщиком, но и разработчиком данной модификации самолета, беря на себя риски, связанные с проведением НИОКР и сертификацией модификации Ту-204СМ.

Конечным получателем самолетов станет авиакомпания Iran Air Tour, соглашение с которой на поставку самолетов было подписано в ходе проведения авиасалона "МАКС-2007".

Появление стартового заказчика на самолеты Ту-204СМ, лизинговой компании ИФК, позволяет ОАО "ОАК" продолжать работы по созданию данной моди-

фикации самолета. Разработка конструкторской документации на самолет должна завершиться до конца этого года. В 2010 году планируется начать сертификационные полеты.

В ноябре 2008 года Министерством промышленности и торговли ОАО "ОАК" было определено победителем конкурса по проведению НИОКР по разработке новой модификации самолета Ту-204. Опытно-конструкторские работы по глубокой модернизации самолета Ту-204 (Ту-204СМ) выполняются в рамках данных государственных контрактов.

Среднемагистральный самолет Ту-204СМ является новейшей модификацией серийно производимого на ульяновском авиазаводе "Авиастар-СП" сертифицированного самолета Ту-204.

*источник: компания «ОАК»
08.07.09*

ЛУЧШИМ ТОКАРЕМ КОМСОМОЛЬСКОГО ЗАВОДА "СУХОГО" СТАЛА ДЕВУШКА

Ирина Пронина, работница одного из цехов входящего в холдинг "Сухой" Комсомольского-на-Амуре производственного объединения им. Ю. А. Гагарина, стала победителем ежегодного конкурса "Золотые руки". В состязании за звание лучшего токаря и фрезеровщика, посвященном отмечаемому 18 июля 75-летию крупнейшего в России авиастроительного предприятия, приняли участие 20 молодых рабочих. Токарь четвертого разряда Ирина Пронина была

единственной станочницей, представлявшей прекрасный пол. Она окончила политехнический техникум по специальности "Технология машиностроения". Лучшим фрезеровщиком завода стал работающий в одном цехе с ней Евгений Кавецкий.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
13.07.09*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" ОТКРЫЛАСЬ "ШКОЛА МАСТЕРОВ"

На территории ЗАО "Авиастар-СП" открылась "Школа мастеров". Основанием послужил приказ генерального директора Михаила Шушпанова "Об организации обучения". А целью — необходимость соответствия работы мастера новым требованиям технологии и оборудования на предприятии, так как он является одной из ключевых фигур в производственной цепочке по строительству авиалайнеров.

Главной направленностью подобранного пакета лекций является система менеджмента качества. Такую дополнительную подготовку до конца текущего года пройдут все заводские мастера, которых сегодня насчитывается 180 человек. Они разделены на девять групп. Работники производства окончательной сборки и агрегатно-сборочного производства объединены в единую группу. Им предстоит освоить спецдисциплины, связанные с производством летательных аппаратов. Для других "учащихся" упор будет сделан на технологию машиностроения.

Совместно с преподавателями авиационного колледжа обучение ведут специалисты "Авиастара". Им отведена особая роль — ознакомить мастеров с

актуальной на сегодняшний день темой "Бережливое производство". Коллектив отдела совершенствования производственной системы разработал спецпрограммы, которые установлены на компьютерах слушателей "Школы мастеров" для практического применения. Занятия проводятся три раза в неделю по четыре академических часа. Следует отметить их неформальность: по окончании каждого курса состоятся настоящие экзамены, результаты которых будут учитываться в дальнейшей карьере выпускников. К примеру, при назначении на новую должность, определении денежного вознаграждения, включении в кадровый резерв предприятия и т. д. По планам организаторов школы, специалистов дирекции по персоналу, она станет постоянно действующей. В дальнейшем к обучению планируется привлечь отраслевые отделы, другие структуры предприятия. Пока что самое начало — в компьютерном классе проходят обучение первые две группы заводских мастеров.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
20.07.09*

В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ НАЧНУТСЯ ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА АН-148-200

Авиационный научно-технический комплекс имени Антонова ведет работы по переоборудованию второго опытного самолета Ан-148 в удлиненную версию Ан-148-200. "Можно ожидать, что в конце этого года самолет Ан-148-200 будет построен, но летные и сертификационные испытания этой машины начнутся в начале следующего года", — сообщил Интерфаксу-АВН заместитель генерального директора, технический директор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" Юрий Островский.

Ан-148-200 рассчитан на перевозку до 99 пассажиров в одноклассном салоне на дальность до 2500 км. Стартовым заказчиком самолета стала авиакомпания "Аэросвит" (Украина), подписавшая соглашение на поставку пяти самолетов Ан-148-100 и пяти Ан-148-200.

*источник: ИА «Интерфакс»
06.07.09*

FTD: РОССИЯНАМ НЕ ДАЮТ КРЕДИТЫ НА КОНВЕРТАЦИЮ АЭРОБУСОВ

Финансовый кризис срывает бизнес-план российско-немецкой компании Airbus Freighter Conversion, поведали обозреватели немецкой газеты Financial Times Deutschland.

AFC была основана в 2007 году как совместное предприятие двух европейских компаний (Airbus и авиазавода EADS в Дрездене) и двух российских (НПК "Иркут" и Объединенной авиастроительной корпорации). Российской стороне принадлежат 50 % СП. В июле прошлого года руководство AFC подписало контракт на конвертацию 30 пассажирских лайнеров A320/A321 в грузовые версии для нидерландской AerCar. Как опция в договоре рассматривалось увеличение общего количества самолетов до 48.

"Однако из-за проблем с банковскими кредитами финансирование проекта рухнет. Представитель AFC сообщил, что сорвалась запланированная на 30 июня встреча с банковским консорциумом по вопросу о кредитах, которые так и не были выданы", — пишет FTD. Изначально средства должны были быть перечислены еще в прошлом году, однако банки начали в одностороннем порядке менять условия.

"Это непонятно, ведь министерство экономики Германии и власти Саксонии уже выделили на проект \$ 112,9 млн", — негодуют немецкие журналисты. По их мнению, напряженность в переговорах обусловлена падением спроса на грузовые самолеты, вызванным мировым экономическим кризисом.

AFC планировала выпустить первый прототип конвертированного самолета уже в 2011 году, а запуск серийного производства начать в 2012 году. Для того чтобы превратить пассажирский самолет в грузовой, авиастроители хотели демонтировать салон, прорезать грузовой люк, укрепить полы и установить специальное погрузочно-разгрузочное оборудование.

При создании СП стороны внесли \$ 30 млн из собственных капиталов, а оставшиеся деньги планировали получить из кредитов. "В конце концов мы достигнем соглашения с банками", — не сдаются в AFC. "Однако точная дата неизвестна", — горюют в Financial Times Deutschland.

*источник: ИА Infox
21.07.09*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Концерн EADS удовлетворен решением по транспортному самолету A400M	29
Airbus начал строить новый завод в Китае	29
British Airways сдвигает срок поставки A380 на два года	30
Второй A319 завода Airbus-Tianjin сегодня будет передан Hainan Airlines	30
Airbus заплатит China Southern компенсацию в размере 250 миллионов долларов	30
Британцы не намерены отказываться от аэробуса A400M	30
Airbus в первом полугодии заключил контракты на поставку 68 самолетов	31
Выкачен первый A380 в окраске авиакомпании Air France	31
Первый Airbus A330-200 прибыл в Испанию на конвертацию в заправщик	31
Boeing нашел способ сделать "Лайнер мечты" прочнее	31
Alaska Airlines и Horizon Air откладывают поставки самолетов Boeing и Bombardier	32
Boeing уволит тысячу сотрудников военного подразделения	32
Boeing передала SAC первый самолет C-17	32
Первый самолет G222 для Афганистана взлетит в июле	32
Boeing передаст ВВС Австралии первые два самолета ДРЛОиУ к 30 ноября	33
Turboop завершил основные летные испытания	33
Boeing показала новый внешний вид F/A-XX	34
Boeing продемонстрировала первый австралийский истребитель F/A-18F	34
"Лайнер мечты" впервые совершил самостоятельную рулежку	34
Boeing получила 750 млн долл. на поддержку бомбардировщиков B-52	35
Boeing покупает Vought	35
Израиль готов купить истребители F-22 в случае разрешения экспорта	35
Boeing получила контракт на модернизацию самолетов AWACS	36
Boeing передала ВМС США 400-й истребитель F/A-18E/F	36
Южная Корея изменила планы разработки истребителя-невидимки	36
Разработка истребителя F-35 отстала от графика на два года	37
Ан-148 будет собираться по лицензии в Иране	37
Южная Корея хочет избавиться от американских истребителей	37
Поставка ВВС Индии самолетов LCA "Теджас" может быть перенесена на более поздний срок	38

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

КОНЦЕРН EADS УДОВЛЕТВОРЕН РЕШЕНИЕМ ПО ТРАНСПОРТНОМУ САМОЛЕТУ A400M

Концерн EADS удовлетворен решением министров обороны европейских стран по военному транспортному самолету Airbus A400M, говорится в сообщении компании. Министры обороны ряда европейских стран провели встречу во Франции. Обсуждая программу A400M, министры констатировали, что этот самолет, несмотря на возникшие проблемы с его доводкой, все еще интересен в качестве будущего военно-транспортного самолета.

Министры обороны также приняли решение до конца текущего года вступить в переговоры с компанией AMSL (Airbus Militar Sociedad Limitada) и обсудить перспективы самолета A400M.

EADS и Airbus готовы обсуждать возникшие проблемы и надеются найти удовлетворяющее обе стороны решение, говорится в сообщении.

Airbus A400M — четырехмоторный турбовинтовой военно-транспортный самолет. Первый полет

был запланирован на январь 2008 года, а ввод в эксплуатацию — на 2009 год. Впоследствии дата первого полета была перенесена на июль 2008 года, а затем — на сентябрь. В сентябре разработчик объявил о задержке первого полета на неопределенное время до завершения доработки двигателей.

Первый экземпляр A400M был продемонстрирован 26 июня 2008 г. в г. Севилья.

По состоянию на февраль 2009 года заказано 192 самолета, в том числе для ВВС Германии — 60, Франции — 50, Испании — 27, Великобритании — 25. Кроме того, заказаны самолеты для ВВС Турции, Бельгии, Люксембурга, ЮАР и Малайзии.

*источник: AVIAPORT.RU
27.07.09*

AIRBUS НАЧАЛ СТРОИТЬ НОВЫЙ ЗАВОД В КИТАЕ

Консорциум Airbus приступил к строительству завода для производства запчастей в Харбине, который станет еще одной производственной площадкой концерна в КНР, наряду с открытым в 2008 году сборочным предприятием в Тяньцзине, сообщает газета "Чайна дейли".

Завод, строительство которого обойдется в 350 миллионов долларов, будет производить запчасти для дальнемагистрального широкофюзеляжного лайнера A350 XWB (Extra Wide Body), конкурирующего с Boeing 777, и для семейства ближнемагистральных узкофюзеляжных самолетов A320.

Новое предприятие должно приступить к работе к концу 2010 года. Завод расположится на площади 30 тыс. квадратных метров и создаст около тысячи новых рабочих мест. Доля консорциума Airbus в предприятии составит 20 %. Строительство нового завода Airbus стартовало через неделю после другого

знакового события — ввода в эксплуатацию первого лайнера A320, собранного за пределами Европы на производственной линии в городе Тяньцзинь.

Линия окончательной сборки в Тяньцзине была открыта осенью 2008 года для производства одного из самых востребованных в мире самолетов — A320, выполняющего полеты на небольшие расстояния. До конца текущего года линия планирует произвести еще 10 новых лайнеров.

В настоящее время Китай является одним из самых крупных и быстрорастущих авиационных рынков. По прогнозам специалистов, в ближайшие 20 лет стране понадобится около 3,4 тыс. авиалайнеров различных категорий.

*источник: РИА «Новости»
01.07.09*

BRITISH AIRWAYS СДВИГАЕТ СРОК ПОСТАВКИ А380 НА ДВА ГОДА

Британский перевозчик British Airways переносит срок поставки широкофюзеляжных двухпалубных лайнеров Airbus A380 на два года, сообщает Air Transport Intelligence News.

Перевозчик заказал 12 таких лайнеров, первый из которых ожидается весной 2012 года, накануне лондонских Олимпийских игр. В течение пяти месяцев он получит еще пять машин. Однако еще шесть контрактных лайнеров будут поставлены с отсрочкой на два года – до осени 2016 года.

Кроме того, перевозчик рассчитывает вывести из эксплуатации в течение 2010 года еще шесть лайнеров, включая три Boeing 757-200 летом 2010 года и три Boeing 747-400 зимой того же года. Эти измене-

ния в составе флота призваны привести провозные емкости перевозчика в соответствие со спросом.

Авиакомпания планирует провести сокращение провозных емкостей за летний сезон 2009 года на 3,5 % по отношению к прошлому году, в то время как ранее было запланировано сокращение емкостей на 2,5 % летом и на 5 % зимой. В мае менеджмент перевозчика заявлял о намерении оставить на земле 16 самолетов, включая восемь Boeing 757-200 и восемь Boeing 747-400.

источник: AVIAPORT.RU
04.07.09

ВТОРОЙ А319 ЗАВОДА AIRBUS-TIANJIN СЕГОДНЯ БУДЕТ ПЕРЕДАН HAINAN AIRLINES

Прошел ровно месяц после выпуска первого самолета А320 для компании Sichuan Airlines, а компания Airbus-Tianjin готова 23 июля передать второй самолет А319 авиакомпании Hainan Airlines. Согласно плану, третий самолет А320, уже находящийся на последней стадии покраски и установки двигателей, после проведения всех испытаний будет доставлен

авиакомпании China Eastern уже через неделю. До конца 2009 года компания планирует выпустить и передать заказчикам всего 11 самолетов, а к концу 2011 года – производить по 4 самолета ежемесячно.

источник: сайт Asia Sky Gate
23.07.09

AIRBUS ЗАПЛАТИТ CHINA SOUTHERN КОМПЕНСАЦИЮ В РАЗМЕРЕ 250 МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ

Компания Airbus по техническим причинам в очередной раз отложила до 2011 года поставку первого самолета А380 авиакомпании China Southern, в связи с чем заплатит компенсацию в размере 250 миллионов долларов США. Согласно первоначальному плану, поставка самого вместительного самолета в мире была запланирована на 2007 год. Руководство China Southern не отрицает, что в связи с кризисом на

рынке авиационных перевозок и значительным спадом количества пассажиров не понесла больших потерь от задержки получения самолета А380. Тем более что на сумму компенсации China Southern в состоянии закупить еще один самолет А380.

источник: сайт Asia Sky Gate
14.07.09

БРИТАНЦЫ НЕ НАМЕРЕНЫ ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ АЭРОБУСА А400М

Великобритания не намерена отказываться от европейских военно-транспортных самолетов А400М, несмотря на повышение их стоимости и задержки с поставками. Как сообщает Reuters, об этом заявил министр по стратегическим оборонным закупкам Пол Драйсон (Paul Drayson). Лондон будет настаивать на скорейших поставках военно-транспортных самолетов, но, однако, придерживаться жесткой позиции по поводу их цены.

Драйсон, в частности, заявил в интервью агентству, что британцы разочарованы задержками поставок транспортников и хотели бы получить их как можно быстрее. А400М, по словам британского министра, является очень важным самолетом для его страны. Лондон считается одним из крупнейших заказчиков нового транспортника производства Airbus. Британцы заказали 25 самолетов, стоимость каждого из которых составляет более 100 миллионов евро. Вместе с тем ранее в британских СМИ неоднократно появлялась информация, что страна может пересмотреть свое участие в проекте, поскольку нуж-

дается в срочном обновлении парка военно-транспортной авиации.

Reuters также отмечает, что в июле семь заказчиков А400М намерены обсудить с материнской компанией Airbus – концерном EADS – вопрос по поводу оплаты издержек, связанных с задержками поставок машин. Airbus утверждает, что оригинальный контракт, подписанный в 2003 году, является слишком ограничивающим для комплексного военного проекта. Производитель также отчасти возлагает ответственность за задержки на политические факторы.

Напомним, что европейские СМИ впервые сообщили о задержках с поставками самолетов в январе 2009 года. Согласно последним выводам экспертов, заказчики могут не получить их до 2014–2015 гг. Кроме этого, как сообщалось, по сравнению с 1998 годом стоимость одной машины возросла со 110 до 145 миллионов евро.

источник: LENTA.RU
14.07.09

AIRBUS В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ ЗАКЛЮЧИЛ КОНТРАКТЫ НА ПОСТАВКУ 68 САМОЛЕТОВ

Airbus объявил, что в первом полугодии 2009 года заключил контракты на поставку 68 самолетов. Из них заказы на 58 самолетов были получены в июне. Конкурент европейского концерна — американская компания Boeing — в первом полугодии 2009 года получила заказ на поставку только одного самолета, так как из-за кризиса авиакомпания вынужде-

ны были отменить заказы на 84 самолета. Всего же Airbus и Boeing поставили с января по июнь 254 и 246 самолетов соответственно.

*источник: газета «Коммерсантъ»
09.07.09*

ВЫКАЧЕН ПЕРВЫЙ A380 В ОКРАСКЕ АВИАКОМПАНИИ AIR FRANCE

Первый самолет Airbus A380 (MSN33) в окраске авиакомпании Air France выкачен из ворот завода компании Airbus в Гамбурге, сообщает Flightglobal со ссылкой на Air Transport Intelligence News.

Самолет начнет выполнять регулярные рейсы из Парижа (аэропорт Шарль де Голль) в Нью-Йорк с ноября текущего года.

Самолет A380 авиакомпании Air France рассчитан на перевозку 538 пассажиров. На верхней палубе разместятся салон бизнес-класса на 80 пассажиров и

салон экономкласса на 106 пассажиров. На нижней палубе будет салон экономкласса на 343 пассажира (по девять кресел в ряду).

Air France заказала 12 самолетов этого типа. Четыре из них планируется ввести в строй с зимы 2009 г. по весну 2010 г. Все 12 машин будут оснащены двигателями GP7200.

*источник: AVIAPORT.RU
13.07.09*

ПЕРВЫЙ AIRBUS A330-200 ПРИБЫЛ В ИСПАНИЮ НА КОНВЕРТАЦИЮ В ЗАПРАВЩИК

Первый Airbus A330-200 прибыл в Испанию для конвертации в самолет-заправщик по программе FSTA (Future Strategic Tanker Aircraft), которую проводят BBC Великобритании, сообщает Flight International. Конвертация будет проходить на заводе концерна Airbus в Гетейфе неподалеку от Мадрида. Переделка будет заключаться в установке под крыльями первых двух самолетов двух контейнеров системы дозаправки Cobham 905E и дополнительного оборудования. Работы будут производиться в ангаре, специально построенном для конвертации A330 в заправщик KC-30A для BBC Австралии.

Первый самолет A330-200, предназначенный для конвертации, был построен на заводе Airbus Military в Тулузе. Он выполнил свой первый пролет 4 июня. Самолет прибыл в Гетейф в окраске BBC Вели-

кобритании, но с временным испанским регистрационным номером.

Еще 12 самолетов будет конвертировать британская компания в Борнмуте (Bournemouth) с 2011 г. Все 14 самолетов FSTA BBC Великобритании будут базироваться на авиабазе Брайз Нортон (Brize Norton) в Оксфордшире. Они должны заменить заправщики Lockheed TriStar и Vickers VC10. Последнюю машину BBC планируют получить в 2016 г.

Контракт на 27 лет стоимостью \$ 20,8 млн на сервисное обслуживание английских заправщиков получил консорциум AirTanker.

*источник: AVIAPORT.RU
14.07.09*

BOEING НАШЕЛ СПОСОБ СДЕЛАТЬ "ЛАЙНЕР МЕЧТЫ" ПРОЧНЕЕ

Американский авиастроительный концерн Boeing объявил, что нашел техническое решение того, как следует усилить конструкцию фюзеляжа лайнера Boeing 787 Dreamliner ("Лайнер мечты"), говорится в финансовом отчете компании. В связи с найденным решением будет скорректировано расписание поставок лайнера заказчикам.

Отчет был опубликован спустя месяц после того, как Boeing в очередной раз сообщил об отсрочке первого полета "Лайнера мечты". Перенос даты первого полета, который был намечен на первую половину 2009 года, был связан с тем, что компания пришла к выводу о необходимости дополнительного усиления конструкции самолета. Как сообщает AFP, в течение второго квартала 2009 года Boeing получил заказы на 13 самолетов Boeing 787 Dreamliner, при этом заявки на 41 самолет были отменены. Сейчас в портфеле

компании есть заказы на 850 "Лайнеров мечты", размещенные 56 компаниями из разных стран мира.

Boeing 787 Dreamliner является первым полностью новым самолетом компании после выпуска Boeing 777 в 1995 году. Вместительность салона лайнера составляет 210–330 человек в зависимости от модификации. Максимальная дальность полета "Лайнера мечты" составит 14,2 тысячи километров. Корпус самолета практически полностью собирается из композитных материалов.

По итогам второго квартала 2009 года чистая прибыль Boeing составила 998 миллионов долларов, что на 17 % больше, чем в первом квартале прошлого года.

*источник: LENTA.RU
22.07.09*

ALASKA AIRLINES И HORIZON AIR ОТКЛАДЫВАЮТ ПОСТАВКИ САМОЛЕТОВ BOEING И BOMBARDIER

Американская авиакомпания Alaska Airlines и ее дочерняя компания Horizon Air согласовали с производителями перенос сроков поставки самолетов Boeing 737 и Bombardier Q400, говорится в сообщении Flight International.

Базирующаяся в Сиэтле Alaska перенесла поставку четырех Boeing 737-800 с 2011 на 2012–2013 гг., сохранив опцион на поставку еще четырех машин в 2014–2015 гг. Ранее авиакомпания разместила твердый заказ на 21 Boeing 737-800 с опционом еще на 40 машин. План по поставке семи лайнеров в 2010 году

остался неизменным. Horizon Air также отложила поставку заказанных ранее самолетов, перенесла поставку восьми турбовинтовых Bombardier Q400 с 2009–2011 гг. на 2012–2013 гг. Всего авиакомпания заказала 11 машин с опционом на 10 лайнеров, что позволит ей с учетом поставки в 2009 году трех Q400 довести флот этих самолетов до 40 штук, в дополнение к 18 реактивным лайнерам Bombardier CRJ700.

источник: AVIAPORT.RU
15.07.09

BOEING УВОЛИТ ТЫСЯЧУ СОТРУДНИКОВ ВОЕННОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

Американский авиастроительный концерн Boeing в ближайшее время уволит тысячу сотрудников своего военного подразделения Integrated Defense Systems (IDS), сообщает CNN. Поводом для сокращения штата сотрудников стало уменьшение финансирования со стороны Пентагона.

По данным компании, увольнения коснутся сотрудников, занятых в программах Ground-Based Midcourse Defense и Future Combat Systems, ведущих разработки противобаллистических систем безопасности и модернизации армейских вооружений. Все сотрудники, которые потеряют работу, в течение ближайших дней получат письменное уведомление.

В январе 2009 года Boeing объявил о намерении уволить 4500 сотрудников, что составляет 6,6 процента от всего штата рабочих, занятых на производстве гражданских лайнеров. Большая часть увольне-

ний была запланирована на второй квартал текущего года и должна была затронуть рабочих в штате Вашингтон. Причиной увольнений, по заявлению компании, стало обеспечение конкурентоспособности в условиях мирового кризиса.

Концерн Boeing основан в 1916 году. В состав компании входят два основных подразделения: Boeing Commercial Airplanes и Integrated Defense Systems. В начале января Boeing опубликовал статистику, согласно которой количество заказов на самолеты в 2008 году сократилось до 662. Чистая прибыль компании по итогам прошлого года составила 2,7 миллиарда долларов.

источник: LENTA.RU
15.07.09

BOEING ПЕРЕДАЛА SAC ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ C-17

Компания Boeing (США) передала первый военно-транспортный самолет (BTC) C-17 Globemaster III многонациональным силам стратегических воздушных перевозок SAC (Strategic Airlift Capability), говорится в сообщении компании.

Торжественная церемония передачи самолета состоялась 14 июля на заводе компании Boeing в Лонг Бич (штат Калифорния). Самолет отправится к месту своей постоянной дислокации, на авиабазу Папа (Рапа) в Венгрии, в этом месяце. SAC должна удовлетворить потребности десяти стран НАТО в стратегиче-

ских военно-транспортных перевозках. Группа SAC объединяет десять стран: Болгарию, Эстонию, Венгрию, Литву, Нидерланды, Норвегию, Польшу, Румынию, Словению и США, а также участников организации "Партнерство ради мира" — Швецию и Финляндию. Эти страны в течение 30 лет будут делить бремя эксплуатационных расходов и затрат на покупку трех самолетов C-17.

источник: AVIAPORT.RU
15.07.09

ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ G222 ДЛЯ АФГАНИСТАНА ВЗЛЕТИТ В ИЮЛЕ

Первый тактический транспортный самолет G222 для Афганистана взлетит в июле, сообщает Flight International. Самолет отремонтирован на заводе компании Alenia Aeronautica недалеко от Неаполя и выкачен из цеха в начале июля.

Начало поставок самолетов Национальной гвардии Афганистана запланировано на сентябрь текущего года. Всего до середины 2011 г. планируется поставить 18 самолетов G222. При этом две машины будут переданы в варианте с VIP-салонном. Эти машины построены в 1979–1985 гг. Они служили в ВВС Ита-

лии, а теперь им на смену пришли военно-транспортные самолеты C-27J.

Ремонт и модернизацию самолетов компания Alenia Aeronautica выполняет в соответствии с контрактом, заключенным с ВВС США в сентябре 2008 г. Стоимость контракта составляет \$ 287 млн.

источник: AVIAPORT.RU
08.07.09

BOEING ПЕРЕДАСТ ВВС АВСТРАЛИИ ПЕРВЫЕ ДВА САМОЛЕТА ДРЛОИУ К 30 НОЯБРЯ

Первые два самолета ДРЛОИУ, разработанные Boeing в рамках программы "Веджтейл" на базе авиалайнера Boeing 737, планируется поставить ВВС Австралии к 30 ноября, а состояния полной боеготовности они достигнут через 2 года, сообщает агентство ААР. Как сообщил директор проекта "Веджтейл" вице-маршал авиации Крис Дибл, первые самолеты будут поставлены ВВС Австралии в начальной конфигурации. Установленное на них оборудование позволит проводить обучение персонала и выполнять задачи обнаружения и управления мирного времени. Некоторые функции разработанной Northrop Grumman многоцелевой РЛС с антенной решеткой с электронным сканированием MESA, установленной на борту самолетов, требуют доработки, которая может занять до нескольких лет. Самолеты также не получают полнофункциональной системы радиоэлектронной борьбы.

Основными вопросом доработки РЛС является обеспечение возможности обнаружения низколетящих целей на фоне земной или водной поверхности в сложной помеховой обстановке, а также надежности ее функционирования (в настоящее время некоторые комбинации директив оператора приводят к "зависанию" бортовой ЭВМ).

Оба самолета должны быть модернизированы к версии полной боеготовности в 2010 году. Планируется, что модификация к финальной версии и поставка оставшихся четырех самолетов будет выполнена с марта по сентябрь 2010 года. После завершения их передачи к полнофункциональной версии будут модернизированы первые два самолета. Достижение самолетами начальной боеготовности запланировано на конец 2011 года, а полной готовности — до конца 2012 года.

Контракт стоимостью 3,5 млрд австралийских долларов (3,3 млрд долл. США) на поставку 4 самолетов Boeing 737-700, оборудованных системой ДРЛОИУ, наземных систем поддержки, летного тренажера и оборудования для обучения персонала был подписан Boeing с правительством Австралии 20 декабря 2000

года. Соглашение также включало опцион, предусматривающий переоборудование двух дополнительных самолетов, который был реализован в 2006 году.

Первоначально поставка первых двух австралийских самолетов ДРЛОИУ была запланирована на ноябрь 2006 года, а оставшихся — до конца 2008 года. Однако дата поставки неоднократно переносилась из-за проблем с интеграцией новейших опытных подсистем, включая РЛС MESA и аппаратуру радио- и радиотехнической разведки. В настоящее время программа отстает от графика на 3 года. Однако, согласно последней информации, большая часть недостатков к настоящему времени устранена и самолет готов к начальному развертыванию в составе ВВС Австралии. Согласно контракту, австралийская версия Boeing 737 ДРЛОИУ будет оснащена самым современным БРЭО, навигационным оборудованием, аппаратурой радио- и радиотехнической разведки, усовершенствованной кабиной экипажа и сможет использоваться для осуществления управления воздушными боевыми операциями с использованием 10 усовершенствованных консолей управления оператора. Установленная система контроля включает радиолокационную, навигационную, связную и вычислительную подсистемы.

РЛС MESA с интегрированной системой опознавания "свой — чужой" представляет собой неподвижную установку с антенной решеткой электронного сканирования, обеспечивающую круговой обзор (360 град.) и возможность обнаружения воздушных и надводных целей. Система построена по принципу открытой архитектуры и может быть модернизирована в будущем. Самолет обладает возможностью дозаправки в воздухе, что значительно увеличивает время выполнения боевых задач и обеспечивает непрерывное обнаружение целей, поддержку и управление действиями СВ и ВВС.

*источник: АРМС-ТАСС
15.07.09*

ТУРНООН ЗАВЕРШИЛ ОСНОВНЫЕ ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Серийные истребители Turphoon, предназначенные для отработки решений по дальнейшему совершенствованию самолета, так называемые самолеты IPA (Instrumented Production Aircraft), закончили основную программу летных испытаний, говорится в сообщении компании Eurofighter.

Самолет IPA7 завершил испытания по интеграции на самолет управляемых бомб Paveway IV. Испытания проходили на испытательной базе концерна EADS в Манчинге (Manching). Самолет летал с шестью бомбами, четырьмя ракетами MRAMM и двумя ракетами SRAAM.

Также самолет IPA7 использовался в испытаниях авионики, которые в основном проходили на IPA6. В частности, он выполнил пять полетов на испытания системы предупреждения MAW (Missile Approach Warning) при участии самолетов люфтваффе F-4 Phantom и Tornado. Аналогичную систему планирует-

ся испытать на английских штурмовиках Harrier в августе текущего года.

На самолете IPA6 была закончена серия полетов на испытания наשלемного прицела и ИК-системы переднего обзора (FLIR).

Самолет IPA1, принадлежащий Великобритании, выполнит 15 сбросов бомб Paveway IV. На сегодняшний день выполнено три успешных сброса. Это необходимо, чтобы убедиться, что бомбы не сталкиваются друг с другом при отделении от самолета. Turphoon с полной боевой нагрузкой взлетал с базы компании BAЕ Systems в Вартоне (Warton) и сбрасывал бомбы в акватории Ирландского моря. Испытания проводили летчики компании BAЕ Systems и ВВС Великобритании.

*источник: AVIAPORT.RU
08.07.09*

BOEING ПОКАЗАЛА НОВЫЙ ВНЕШНИЙ ВИД F/A-XX

Подразделение Phantom Works компании Boeing обнародовало новое изображение концепции пилотируемого самолета "шестого поколения" F/A-XX, сообщает Flight International.

Такая машина, по мнению разработчика, способна заменить парк истребителей F/A-18E/F после 2025 г. Самолет выполнен по схеме "бесхвостка", имеет два двигателя, два члена экипажа размещаются тандемом, что соответствует предварительным требованиям ВМС США, которые еще не обрели официальную форму. Специалисты компании Boeing утверждают, что самолет может быть и беспилотным, но это будет зависеть от достигнутого уровня

технологий и характера задач, возлагаемых на самолет. Новый облик самолета существенно отличается от рисунка F/A-XX, опубликованного в июне 2008 г. Воздухозаборники перекечевали с верхней поверхности под наплыв крыла, фонарь кабины обрел более привычную на сегодня форму. Изменилась и аэродинамическая схема самолета: вместо летящего крыла (по конфигурации в плане близкой к бомбардировщику B-2 или X-47) – бесхвостка без вертикального оперения.

источник: AVIAPORT.RU
13.07.09

BOEING ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛА ПЕРВЫЙ АВСТРАЛИЙСКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ F/A-18F

Компания Boeing (США) продемонстрировала первый истребитель F/A-18F Super Hornet, предназначенный для Военно-воздушных сил (ВВС) Австралии, говорится в сообщении компании.

Самолет поступит в ВВС Австралии в июле, что на три месяца опережает график работ. Оставшиеся 23 самолета Block II, оснащенные РЛС с активной фазированной решеткой Raytheon APG-79, поступят в Австралию в 2010–2011 гг.

Правительство Австралии объявило о намерении приобрести 24 многоцелевых истребителя F/A-18F в марте 2007 г., став первым зарубежным заказчиком самолетов этого типа. Общая сумма контракта оценивалась в \$ 5,6 млрд. Кроме собственно самолетов стоимостью \$ 2,9 млрд, Австралия приобретет 6 запасных двигателей, 24 РЛС и 30 комплексов оборудования радиоэлектронной борьбы.

ВВС Австралии намерены заменить самолетами F/A-18F тактические бомбардировщики F-111, которые будут сняты с вооружения до 2010 г. Грузоподъемность самолета по сравнению с первыми моделями возросла на 2000 кг и достигла 8000 кг. В состав вооружения самолетов войдут управляемые бомбы

JDAM, способные поражать цель в любую погоду при любой видимости. Важнейшей составной частью истребителя является РЛС APG-79 с активной фазированной антенной решеткой APG-79, которая позволяет использовать F/A-18 в качестве платформы дальнего радиолокационного обнаружения и наведения. РЛС обеспечивает самолету возможность поражения воздушных и наземных целей на большой дальности, облегчает понимание пилотом ситуации в бою, а также повышает выживаемость и облегчает техническое обслуживание.

К 2012 г. эскадрилья F/A-18F ВВС Австралии, которая будет базироваться в Эмберли (Квинсленд), должна быть полностью боеготова. Эти машины планируются эксплуатировать как минимум до 2030 г.

В начале года Австралия инициировала исследование возможности переоборудования части заказанных самолетов в вариант самолета радиоэлектронной борьбы EA-18G. Окончательное решение будет принято до 2012 г.

источник: AVIAPORT.RU
10.07.09

"ЛАЙНЕР МЧТЫ" ВПЕРВЫЕ СОВЕРШИЛ САМОСТОЯТЕЛЬНУЮ РУЛЕЖКУ

Новый лайнер Boeing 787 Dreamliner ("Лайнер мечты") впервые произвел рулежку по взлетно-посадочной полосе на собственной тяге. Об этом сообщает AFP. До этого "Лайнер мечты" мог передвигаться исключительно при помощи буксиров. По словам представителя Boeing Джима Проулкса (Jim Proulx), Dreamliner проехал по взлетно-посадочной полосе, проверяя рулевую тягу и тормозные системы, после чего вернулся в ангар. Испытательные полеты "Лайнера мечты" Boeing регулярно откладывает. Последний раз это произошло 23 июня 2009 года. При этом конкретные сроки первого полета компания не назвала. В первый раз о переносе срока первого полета и задержках поставок Dreamliner американский холдинг объявил в ноябре 2007 года.

Boeing 787 Dreamliner является первым полностью новым самолетом компании после выпуска Boeing 777 в 1995 году. Вместительность салона лайнера

составляет 210–330 человек в зависимости от модификации. Максимальная дальность полета "Лайнера мечты" составит 14,2 тысячи километров. Корпус самолета практически полностью собирается из композитных материалов, что позволит снизить вес лайнера и значительно увеличить экономию топлива.

Первым авиаперевозчиком, который должен получить "Лайнер мечты", станет японская компания All Nippon Airways. Первоначально предполагалось, что поставки нового самолета начнутся в мае 2008 года, однако впоследствии они были перенесены на ноябрь-декабрь 2008 года, а затем – на начало 2009 года. В конце 2008 года Boeing отложил начало поставок Dreamliner на первый квартал 2010 года.

источник: LENTA.RU
08.07.09

BOEING ПОЛУЧИЛА 750 МЛН ДОЛЛ. НА ПОДДЕРЖКУ БОМБАРДИРОВЩИКОВ В-52

Компания Boeing объявила о заключении с ВВС США 10-летнего контракта, предусматривающего обеспечение технической поддержки бомбардировщиков В-52. Общая стоимость соглашения составляет 750 млн долл. В рамках контракта на реализацию программы инженерной поддержки ESP (Engineering Sustainment Program) специалисты Boeing обеспечат проведение технического обслуживания, поддержку программного обеспечения, систем связи, БРЭО, энергетических систем, ремонт и модернизацию бомбардировщиков В-52, что позволит удовлетворять текущим и перспективным потребностям ВВС США. Новое соглашение является продолжением аналогичной программы, реализуемой Boeing в настоящее время.

Стратегический бомбардировщик В-52Н разработан компанией Boeing и принят на вооружение в 1952 году. Все самолеты, находящиеся на вооружении ВВС США, были изготовлены на предприятии Boeing в г. Уичита. До последнего времени в составе ВВС США находилось 94 бомбардировщика В-52. В

конце прошлого года было принято решение снять с вооружения часть самолетов для увеличения финансирования и повышения эффективности поддержки оставшихся 76 бомбардировщиков. Вывести все бомбардировщики В-52Н из состава ВВС планируется в 2035–2040 гг.

В-52Н представляет собой самолет длиной 48,5 м и с размахом крыла 56,4 м, оборудованный восемью двигателями TF33-P-3/103 компании "Пратт энд Уитни". Максимальный взлетный вес – 219,6 т, дальность действия – 7652 морские мили, практический потолок – 15 151 м, экипаж – 5 чел. Самолет может нести боевую нагрузку весом 31,5 т, включая КР AGM-86B ALCM-B или AGM-129A ACM, ТКР AGM-86C CALCM, ядерные АБ В-83 и В-81, ПКР AGM-84 "Гарпун", УАБ GBU-10/10A, GBU-10C/D/E, GBU-10G/H/J, GBU-12B/C/D, GBU-31 JDAM, AGM-154 JSOW, морские мины и др.

*источник: АРМС-ТАСС
21.07.09*

BOEING ПОКУПАЕТ VUGHT

Компания Boeing вчера объявила о достигнутом соглашении на приобретение производственных мощностей компании Vought Aircraft Industries в Южной Каролине.

Такой шаг должен помочь ускорить работы по самолету Boeing 787, для которого Vought выпускает хвостовую часть фюзеляжа из композиционных материалов, и дать возможность компании Boeing иметь собственное производство больших конструкций из композиционных материалов. В дальнейшем предполагается, что Vought будет работать и по другим

программам компании Boeing, в частности по самолетам 737, 747, 767, 777, С-17 и конвертоплану V-22. Vought Aircraft Industries получит в результате сделки около \$ 580 млн. Кроме того, Boeing обещает заключить новые соглашения с компанией Vought, касающиеся работ по самолетам 737, 777 и 787. Завершение сделки ожидается в третьем квартале текущего года.

*источник: AVIAPORT.RU
08.07.09*

ИЗРАИЛЬ ГОТОВ КУПИТЬ ИСТРЕБИТЕЛИ F-22 В СЛУЧАЕ РАЗРЕШЕНИЯ ЭКСПОРТА

Военно-воздушные силы Израиля рассмотрят возможность закупки истребителя пятого поколения F-22 Raptor в том случае, если его экспорт будет разрешен Конгрессом США.

Об этом, как сообщает The Jerusalem Post, заявил неназванный источник в военном ведомстве страны. По словам собеседника издания, решение Израиля будет зависеть от стоимости самолетов, их доступности и сроков поставок.

В настоящее время израильтяне ведут переговоры с США о возможной закупке других многоцелевых истребителей пятого поколения – F-35 Lightning II. Оба этих самолета разработаны и производятся корпорацией Lockheed Martin, но экспорт F-35 при этом не запрещен. Тем не менее израильские военные отдадут предпочтение F-22, поскольку эта машина способна летать на больших высотах и нести больше вооружения.

Переговоры между США и Израилем по поводу покупки истребителей F-35 пока проходят не совсем успешно. Потенциального покупателя не устраивает стоимость самолетов и несогласие производителя

на их доработку с использованием комплектующих израильского производства.

Вместе с тем, согласно последним сообщениям, предварительное соглашение по последнему вопросу уже достигнуто. Израилю, как ранее утверждали местные СМИ, также удалось добиться разрешения на то, чтобы техническое обслуживание F-35 было возложено на национальную армию, а не на производителя.

Отметим, что в настоящее время американское руководство рассматривает возможность снятия запрета на экспорт истребителей F-22. Помимо Израиля, на их закупку претендует Япония, стремящаяся нарастить свой военный потенциал для защиты от ракетных угроз КНДР. Однако в этом случае Токио придется оплатить разработку экспортной модификации самолета, а его стоимость значительно превысит цену базового варианта.

*источник: LENTA.RU
03.07.09*

BOEING ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ САМОЛЕТОВ AWACS

Американская компания Boeing анонсировала подписание контракта LRIP (Low-Rate Initial Production) стоимостью \$ 44 млн с ВВС США на модернизацию парка самолетов дальнего радиолокационного обнаружения и управления AWACS, говорится в сообщении компании.

Контракт официально открыл дорогу к производству модернизации флота самолетов AWACS в серию Block 40/45.

Согласно контракту компания Boeing должна обеспечить поставку аппаратных средств, запасных частей, наземных систем, осуществлять послепродажную и логистическую поддержку для первого модернизированного самолета. Собственно модернизацию самолета проведет персонал логистического центра авиабазы ВВС США в Тинкере (штат Окла-

хома). Первый самолет должен быть модернизирован в третьем квартале 2011 г.

Модернизация оставшихся пяти самолетов будет определена в следующем контракте.

Программа модернизации самолетов AWACS до модификации Block 40/45 станет самым крупным усовершенствованием в истории самолета. Она должна не только увеличить возможности системы, повысить ее эффективность, но и снизить стоимость жизненного цикла. Boeing продемонстрировала удовлетворение требований ВВС США к модернизации в ходе летных испытаний, которые закончились в июле 2008 г.

источник: AVIAPORT.RU
24.07.09

BOEING ПЕРЕДАЛА ВМС США 400-Й ИСТРЕБИТЕЛЬ F/A-18E/F

Компания Boeing в июне передала ВМС США 400-й истребитель F/A-18E/F Super Hornet, говорится в сообщении компании. Первоначальной боеготовности истребители F/A-18E/F ВМС США достигли в сентябре 2001 г. Сегодня в серийном производстве находятся истребители второй серии (Super Hornet Block II), оснащенные РЛС с активной фазированной решеткой APG-79 производства компании Raytheon. Этот вариант самолета дебютировал в 2005 г.

"Именно эти самолеты в 21 веке составляют основу морской авиации США, они несут службу каждый день во всех уголках мира", — приводятся в сообщении слова вице-президента программ F/A-18 и EA-18 Боба Гувера.

Block II F/A-18E/F Super Hornet является многофункциональным истребителем, способным перехватывать воздушные цели, выполнять тактические

ударные операции днем и ночью с применением высокоточного оружия, осуществлять прикрытие ударных самолетов, подавлять средства ПВО противника, наносить удары по морским целям, выполнять разведку, играть роль самолета-заправщика, вести разведку и управлять действиями воздушных сил.

Индустриальная бригада Hornet Industry Team включает в себя компании Boeing, Northrop Grumman, GE Aircraft Engines и Raytheon.

На следующей неделе должна состояться первая экспортная поставка самолета этой модели. Он будет передан ВВС Австралии. Компания Boeing ведет переговоры еще с рядом стран о поставках самолетов F/A-18E/F.

источник: AVIAPORT.RU
27.07.09

ЮЖНАЯ КОРЕЯ ИЗМЕНИЛА ПЛАНЫ РАЗРАБОТКИ ИСТРЕБИТЕЛЯ-НЕВИДИМКИ

Южная Корея решила пересмотреть планы разработки перспективного истребителя пятого поколения KF-X для своих ВВС. Как сообщает Defense News, вместо этого Сеул обратился к зарубежным компаниям за помощью в совместном производстве около 250 самолетов типа F-16 после 2010 года. Они должны полностью заменить старые американские истребители F-4D. В апреле 2009 года исследовательский центр Конкукского университета получил заказ правительства Южной Кореи проанализировать осуществимость планов разработки истребителя KF-X. В рамках этого проекта планировалось выпустить около 120 совместных самолетов, которые должны были получить более совершенные технологии невидимости, чем европейские Dassault Rafale и Eurofighter Typhoon, но уступать по этому показателю американскому F-35 Lightning II.

В мае центр обратился к зарубежным производителям с запросом о намерении правительства заменить F-4 и F-5 на другой самолет, в конструкции которого использовались бы базовые "стелс"-технологии,

а также радиолокационные станции с активной фазированной антенной решеткой южнокорейского производства. Технологии производства нового самолета также должны быть частично переданы зарубежным партнерам.

По данным Defense News, Сеул обратился с предложением о сотрудничестве к четырем компаниям — Boeing, Eurofighter, Lockheed Martin и Saab. При этом, согласно требованиям заказчика, стоимость самолета должна составить около 50 миллионов долларов, а также потенциальные партнеры Южной Кореи должны представить свои предложения по поводу разделения бюджета проекта и передачи технологий. Южнокорейские исследователи планируют завершить свою работу в октябре 2009 года. По ее результатам до конца года военное ведомство страны примет решение относительно перспектив проекта KF-X.

источник: LENTA.RU
24.07.09

РАЗРАБОТКА ИСТРЕБИТЕЛЯ F-35 ОТСТАЛА ОТ ГРАФИКА НА ДВА ГОДА

Разработка многоцелевого истребителя F-35 Lightning II отстает от графика на два года, что может привести к увеличению ее стоимости. Об этом сообщает CQPolitics со ссылкой на источники в Конгрессе. Парламентарии настаивают, чтобы военные предоставили больше информации о программе, поскольку, по их мнению, в период дебатов по поводу судьбы другого истребителя пятого поколения, F-22, эти данные скрывались Пентагоном.

Комиссия военного ведомства США пришла к выводу, что производство нового самолета начнется не раньше 2016 года, тогда как изначально планировалось, что истребители будут выпускаться серийно уже в 2014 году. При этом, по данным счетной палаты США (Government Accountability Office, GAO), подобная задержка может привести к подорожанию программы еще на 7,4 миллиарда долларов.

Как сообщил в интервью изданию директор оборонных исследований Американского института предпринимательства в области исследований социальной политики (The American Enterprise Institute) Том Донелли (Tom Donnelly), задержки поставок F-35 могут сказаться на всем авиапарке Пентаго-

на. Этот истребитель, по словам аналитика, в перспективе должен занять место многих других самолетов, включая F-15, F-16 и F-18.

Отставание программы разработки нового истребителя также может иметь международные последствия, поскольку на его поставки рассчитывают многие союзники Вашингтона. По словам представителя Ассоциации военно-воздушных сил США (The Air Force Association) Дугласа Бирки (Douglas Birkey), эти самолеты ожидают Великобритания, национальная гвардия и корпус морской пехоты США, а также многие другие покупатели, авиапарки которых быстро стареют.

Напомним, что истребитель F-35 позиционируется Пентагоном как альтернатива более дорогому самолету F-22 Raptor. Производство последнего, по инициативе Белого дома и военного ведомства США, должно прекратиться, хотя против этого возражают многие конгрессмены.

*источник: LENTA.RU
24.07.09*

АН-148 БУДЕТ СОБИРАТЬСЯ ПО ЛИЦЕНЗИИ В ИРАНЕ

Новый пассажирский самолет Ан-148, разработанный на Украине, будет собираться по украинской лицензии в Иране, сообщил журналистам председатель совета директоров ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев.

Лицензионное производство самолета Ан-148 налаживается и в России на Воронежском авиастроительном заводе (ВАСО).

"Ранее мы подписали контракт на лицензионное производство на иранском авиазаводе в городе Исфahan самолетов Ан-148. Иранская сторона согласно данному соглашению хочет, чтобы до организации самостоятельного серийного производства на территории Ирана укомплектовали 50 самолетов двигателями "Мотор Сич", — сказал Вячеслав Богуслаев. Он напомнил, что в Иране по украинской лицензии уже собираются самолеты Ан-140.

"Мы считаем, что в Иране уже нормально научились делать самолеты по нашей лицензии — на заводе в Исфahане уже выпущено 14 Ан-140 и до конца 2009 года будет собрано еще две машины. На пер-

вые 10 самолетов "Мотор Сич" поставляет готовые двигатели, а на конечном этапе Иран будет выпускать самолет полностью самостоятельно из готовых комплектов, поставляемых из Украины", — пояснил Богуслаев.

По его словам, иранские партнеры отличаются также большой корректностью и скрупулезностью в перечислении денежных средств. "Мы довольны ими как партнерами, переводят деньги аккуратно и регулярно", — сказал Богуслаев.

Ан-140 предназначен для перевозки 52 пассажиров на региональных авиалиниях с большими пассажиропотоками, максимальная скорость — до 540 километров в час, наибольшая дальность с максимальной загрузкой — 2 тысячи километров. Предполагается, что Ан-140 должен заменить в России и в других странах СНГ устаревшие Ан-24 и Як-40.

*источник: РИА «Новости»
26.07.09*

ЮЖНАЯ КОРЕЯ ХОЧЕТ ИЗБАВИТЬСЯ ОТ АМЕРИКАНСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Представители Южной Кореи сообщили, что у них есть намерения как можно быстрее полностью заменить старые американские истребители F-4D. Для этого они даже готовы пересмотреть планы разработки и скорейшего производства истребителей пятого поколения KF-X для своих ВВС.

Для осуществления своей затеи Сеул обратился к зарубежным компаниям за помощью. Ожидается, что они совместно изготовят 250 самолетов типа F-16

после 2010 года. Напомним, что весной этого года исследовательский центр Конкукского университета принял заказ от правительства Южной Кореи на разработку истребителя KF-X.

*источник: сайт «Новости Америки»
26.07.09*

ПОСТАВКА ВВС ИНДИИ САМОЛЕТОВ LCA "ТЕДЖАС" МОЖЕТ БЫТЬ ПЕРЕНЕСЕНА НА БОЛЕЕ ПОЗДНИЙ СРОК

С большой долей вероятности разработанный национальной индийской промышленностью легкий боевой самолет LCA "Теджас" не будет сертифицирован к декабрю 2010 года, сообщает "Флайт интернэшнл". Дата достижения самолетом начальной боеготовности также будет перенесена на более поздний срок. Согласно заявлению представителей Агентства авиационных разработок (Aeronautical Development Agency, ADA), являющегося разработчиком "Теджас", первый полет третьего и самого современного самолета, изготовленного в рамках мелкосерийного производства LSP-3, сможет состояться не ранее сентября. К этому сроку он должен быть оснащен цифровым компьютером управления полетом, а также получить последнюю версию программного обеспечения для многорежимной РЛС израильского производства.

Продолжаются проблемы с установленным на борту самолета "Теджас" двигателем. Для оснащения первой эскадрильи самолетов LCA ВВС Индии заключили контракт на поставку партии из 20 силовых установок F404-GE-IN20 компании "Дженерал электрик", однако для серийной версии планируется закупка двигателя, обладающего минимальным весом и тягой не менее 90 kN, которая должна обеспечивать высокие боевые характеристики самолета, в том числе на малых высотах. Недавно ВВС Индии отклонили предложение французской компании "Снекма" о совместной с Индийским научно-исследовательским центром газотурбинных двигателей (Gas Turbine Research Establishment, GTRE) доработке двигателя "Кавери".

LCA представляет собой одноместный однодвигательный сверхзвуковой легкий многоцелевой боевой самолет, предназначенный для завоевания пре-

восходства в воздухе, а также поражения наземных и надводных целей. Его длина составляет 13,2 м, размах крыла — 8,2 м, взлетный вес — 8500 кг, полезная нагрузка — 4500 кг. Самолет имеет стеклянную кабину, оснащен наплемной системой целеуказания DASH компании "Элбит" и прицельно-навигационной системой "Лайтнинг" израильской компании "Рафаэль". Программа разработки самолета LCA с целью замены истребителей МиГ-21 началась в 1983 году. Первоначально ее стоимость оценивалась в 5,6 млрд рупий. На текущий момент стоимость проекта возросла почти в 10 раз и составляет 54,89 млрд рупий. Первый полет самолет LCA TD-1 совершил 4 января 2001 года. Первый сверхзвуковой полет состоялся в августе 2003 года.

В 2005 году индийские ВВС заключили с компанией HAL контракт на поставку первых 20 серийных самолетов, включая 16 истребителей и 4 учебно-боевых самолета общей стоимостью около 20 млрд рупий (около 505 млн долл.). В общей сложности на вооружение ВВС страны планируется принять около 150 самолетов "Теджас". Мелкосерийное производство "Теджас" началось в 2007 году.

На текущий момент в программе летных испытаний участвует семь самолетов. Как сообщает ADA, на 16 июля LCA "Теджас" выполнили 1147 успешных испытательных полетов, включая вылеты демонстраторов технологий (TD1-233, TD2-305), опытных образцов (PV1-206, PV2-125, PV3-146) и образцов, изготовленных на этапе мелкосерийного производства (LSP1-52, LSP2-80).

источник: АРМС-ТАСС
21.07.09

НЕМЕЦКИЙ ЦЕНТР АЭРОКОСМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ ПРЕДСТАВИЛ САМОЛЕТ ANTARES DLR-H2

Немецкий центр аэрокосмических исследований представил широкой общественности свою новую разработку — легкий самолет Antares DLR-H2. Особенность самолета в том, что он оборудован электроприводом, питающимся от водородного топливного элемента. Разработчики особо подчеркивают, что это первый пилотируемый летательный аппарат с элект-

троприводом, способный осуществить весь полетный цикл, включая взлет, пребывание в воздухе и посадку. Демонстрация самолета состоялась на аэродроме в Гамбурге.

источник: газета «Известия»
08.07.09

TRIP LINHAS AEREAS ПОЛУЧИЛА ЧЕТВЕРТЫЙ EMBRAER 175

Авиакомпания TRIP Linhas Aereas (Бразилия) получила четвертый самолет Embraer 175, говорится в сообщении бразильской компании Embraer.

Машина поставлена в лизинг компанией ECC Leasing Company Limited в соответствии с лизинговым соглашением, подписанным в июне 2008 г. Соглашение предусматривает поставку пяти машин (три уже поставлены) и опцион еще на 10 самолетов. Кроме того, в соглашении оговорено право на покупку еще 15 самолетов этого типа.

Авиакомпания TRIP Linhas Aereas начала работу 10 лет назад. Теперь это одна из крупнейших региональных авиакомпаний не только в Бразилии, но и в

Южной Америке. Контролируется группами Caprioli и Aguiá Bransa. Одним из инвесторов компании выступает крупнейший в мире региональный перевозчик SkyWest, Inc (США), парк которого насчитывает 450 самолетов. Он владеет 20 % акций TRIP Linhas Aereas.

В авиакомпании TRIP Linhas Aereas работает около 1500 человек, парк самолетов состоит из 27 машин. Маршруты авиакомпании связывают 73 города Бразилии. Прибыль компании в прошлом году составила \$ 322 млн.

источник: AVIAPORT.RU
23.07.09

CESSNA 172 ПЛАНИРУЕТСЯ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ПОД ДВИГАТЕЛИ LOM PRAHA

Самолеты Cessna 172 планируется модернизировать под использование двигателей Lom Praha, сообщил "АвиаПорту" представитель завода Lom Praha по поршневым авиадвигателям в России Александр Гомберг. "Авторы проекта остановили выбор на самолетах Cessna 172 в связи с их очень большой распространенностью на рынке. Фирма планирует брать ремонтные машины без двигателей, модернизировать их и продавать такие самолеты. Производственная площадка по переоборудованию Cessna 172 будет находиться в Подмоскowie", — сказал собеседник.

Он дополнил, что в связи со сложностью доставки и чрезмерной дороговизной авиационного бензина для поршневых авиадвигателей Lycoming и Teledyne Continental Motors эксплуатация в России самолетов и вертолетов с этими двигателями имеет определенные трудности. Проведенные опытные работы по установке на самолете Cessna 172 двигателей Lom Praha вместо американского мотора Lycoming привели к некоторым неожиданным результатам. С двигателем Lom Praha летные характеристики Cessna 172 становятся даже выше, чем с более мощным Lycoming, из-за лучшего

обтекания носовой части фюзеляжа, стало лучше работать крыло в районе центроплана.

Переоборудованные Cessna 172 с двигателями Lom Praha будут продаваться с сертификацией единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС) или в виде комплекта для самостоятельной сборки (KIT). Относительно стоимости двигателя Lom Praha российского производства А. Гомберг сказал, что такой двигатель будет на 10–20% дешевле двигателей Lycoming и Teledyne Continental Motors. На рынке такой двигатель мощностью 160 л. с. стоит около \$ 50 тыс.

"Отремонтированная Cessna 172 с новым двигателем Lom Praha и винтом изменяемого шага по цене может уложиться в 100 тысяч евро", — полагает собеседник. По крайней мере один образец переоборудованного самолета Cessna 172 с двигателем Lom Praha существует — его сделали в США. Потом фирма Lom Praha разработала всю документацию на него, самолет получил экспериментальный сертификат в Чехии и был продан в Россию.

источник: AVIAPORT.RU
16.07.09

ПРИБРЕТЕНИЕ СЕМИ НОВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СТАЛО БЫ "НЕПРОСТИТЕЛЬНЫМ РАСПЫЛЕНИЕМ СРЕДСТВ" — ПРЕЗИДЕНТ США

Приобретение семи новых истребителей F-22 стало бы "непростительным распылением средств". Так президент США Барак Обама прокомментировал решение американского сената исключить данную статью расходов в размере 1,75 млрд долл. из проекта военного бюджета.

"В то время, когда мы ведем две войны и сталкиваемся с серьезным дефицитом, [строительство истребителей] стало бы непростительным распылением средств. Каждый зря потраченный доллар в нашем военном бюджете — это средства, которые мы не можем использовать для поддержки наших войск, для подготовки к будущим угрозам и для защиты американского народа", — сказал Обама. Официальный представитель Пентагона Джефф Моррелл в свою очередь отметил, что если бы данная статья расходов

была оставлена, это привело бы к "снижению наших возможностей по приобретению того, что нам действительно необходимо".

В Белом доме тем временем не отрицают, что представители администрации, в том числе и вице-президент США Джозеф Байден, активно лоббировали идею отказа от создания новых F-22. То же касается и министра обороны Роберта Гейтса. По данным корпорации "Локхид Мартин", на строительстве F-22 задействованы 25 тыс. человек и еще 70 тыс. человек имеют не прямое отношение к этому проекту. Прежде всего речь идет о рабочих местах в штатах Джорджия, Техас и Калифорния.

источник: АРМС-ТАСС
22.07.09

ПЕРВАЯ КИТАЙСКАЯ CESSNA 162 SKYCATCHER ГОТОВИТСЯ К ВЗЛЕТУ

В конце 2007 года китайская ShenFei Company и американская компания Cessna Aircraft подписали контракт на производство в городе Шеньян (КНР) самолетов Cessna 162 SkyCatcher. По условиям контракта американская сторона должна предоставить всю техническую документацию для производства, осуществить техническую поддержку и обеспечить контроль качества. Китайская сторона в свою очередь отвечает за производство, сборку и испытания. До конца 2009 года планируется закончить сертификацию самолета, после чего он пойдет в массовое производство. Годовое производство планируется на уровне 500 самолетов на общую сумму порядка 40 миллионов долларов США.

Cessna 162 SkyCatcher представляет собой 2-местный легкий спортивный самолет, весящий всего 600

кг и предназначенный для тренировок и личного использования. Стоимость его составляет порядка 110 тыс. долларов США, что сопоставимо со стоимостью автомобиля.

Потребность в подобных самолетах в мире растет с каждым годом. Первый самолет, произведенный в городе Шеньян, уже куплен частным лицом из США. В этом году заказ на Cessna 162 SkyCatcher по всему миру составил 1100 единиц, 70 % из которых — заказы из США. Китай также закупает малогабаритные самолеты, но не для частных лиц, а для проведения учебных полетов в летных школах.

источник: сайт Asia Sky Gate
09.07.09

АВСТРАЛИЯ ПРЕДЛОЖИЛА ТИТАНОВУЮ РУДУ ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ F-35

Правительство Австралии предложило горнодобывающим компаниям и научно-исследовательским организациям найти возможность использования добываемой на территории страны титановой руды для производства элементов истребителя F-35 Lightning II, сообщает Jane's. Австралия располагает примерно 40 процентами мировых запасов титана, но он не всегда может использоваться в авиационной отрасли.

В частности, как уточняет издание, большая часть титана, который добывается на территории Австралии, поставляется только в виде рутила, также известного как диоксид титана. Он не пригоден для коммерческого производства, включая изготовление титановых компонентов новых истребителей пятого поколения. В то же время, как сообщили в военном ведомстве страны, австралийская титановая руда могла бы помочь в развитии проекта, обеспечив производителей сырьем на протяжении всего 40-летнего жизненного цикла программы и снизив себестоимость самолетов. Последний фактор является одним

из приоритетов проекта. Поставка титановой руды также сулит большие экономические выгоды Австралии. В частности, изначальная стоимость контракта на поставку этого сырья для производства компонентов самолета оценивается примерно в 47 миллионов долларов, тогда как в перспективе проект может принести миллиарды долларов.

Отметим, что многоцелевой истребитель пятого поколения F-35 Lightning II разрабатывается американской корпорацией Lockheed Martin при участии других национальных и зарубежных компаний. Потенциальными покупателями самолета, участвующими в финансировании проекта, уже являются 11 государств, включая Австралию. Перспективный рынок этих истребителей оценивается в 3100 единиц, хотя, по последним подсчетам Вашингтона, он может быть увеличен в два раза.

*источник: LENTA.RU
10.07.09*

В ПАКИСТАНЕ НАЧАЛАСЬ СБОРКА ИСТРЕБИТЕЛЕЙ КИТАЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

На предприятиях пакистанского авиационного комплекса в городе Камра (провинция Пенджаб) началась сборка многоцелевых истребителей JF-17 Thunder китайского производства.

Выступая на церемонии, посвященной этому событию, командующий ВВС Пакистана маршал Камар Сулейман назвал реализацию этого проекта "наглядным примером развивающегося сотрудничества между двумя странами".

Пакистан и КНР подписали соглашение о сборке 43 самолетов этого типа, которые, как отметили местные СМИ, составят костяк истребительной авиации пакистанских ВВС в ближайшие годы. К концу этого года командование планирует оснастить ими одну

эскадрилью. Общее количество построенных истребителей будет зависеть от финансирования проекта.

Истребитель JF-17 Thunder имеет длину 14 м, размах крыла 8,5 м. Боевая нагрузка самолета составляет 3720 кг, максимальная дальность полета — 3000 км. Он может оснащаться различными типами управляемых ракет классов "воздух — воздух" и "воздух — земля", а также авиабомбами. Ближайшие планы модернизации самолета предусматривают возможность его оборудования системой дозаправки в воздухе.

*источник:
газета «Северный Кавказ»
09.07.09*

ИРАН: СТРАНА СТРЕМИТСЯ СТАТЬ ЭКСПОРТЕРОМ САМОЛЕТОВ

Авиационное строительство в любой стране всегда сопряжено с проблемами политики и безопасности, тем не менее директор проекта по производству широкофюзеляжных самолетов в Иране Манучехр Мантеки в интервью агентству ИСНА впервые в общих чертах рассказал о названном проекте. Об этом сообщает Iran News.

По словам М. Мантеки, Иран при производстве широкофюзеляжного самолета воспользуется помощью зарубежного партнера. Кроме того, планируются экспортные поставки самолетов иранского производства, поскольку развивать авиационное производство без экспорта не имеет смысла. М. Мантеки по политическим соображениям не назвал зарубежного партнера в рамках проекта, однако подчеркнул, что разные страны готовы сотрудничать с Ираном в данной области. Как считает М. Мантеки, Иран отстаивает в области авиационного строительства от своих региональных конкурентов и не обладает какими-то особыми преимуществами

в области производства авиационной техники, тем не менее при правильном планировании Исламская Республика может преуспеть в авиационной промышленности и со временем стать экспортером самолетов.

М. Мантеки подчеркнул, что авиационное — это межгосударственная отрасль промышленности. Ни один самолет на 100 % не строится за счет внутренних ресурсов. Даже при строительстве американских "боингов" 65 % комплектующих производится за границей. Говоря об особенностях широкофюзеляжных самолетов, М. Мантеки сказал, что пассажирские самолеты такого типа имеют как минимум 200 посадочных мест, в каждом ряду располагается от 7 до 10 пассажиров и в салонах предусматривается два прохода.

*источник: сайт Ukraine Daily
10.07.09*

В ВЕЛИКОБРИТАНИИ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО АВИАНОСЦЕВ

На судостроительной верфи BVT Surface Fleet в городе Гован 7 июля состоялась церемония вырезания первого куска стали для авианосцев Королевских ВМС Великобритании, которые станут крупнейшими кораблями в истории флота страны, сообщает Def-Pro. В перспективе они должны составить основу военно-морской и авиационной составляющей вместе с эсминцами проекта Type 45 и истребителями пятого поколения F-35.

Согласно планам разработчиков, в числе которых компании BAE Systems, Babcock International, Thales и VT Group, авианосцы проекта CVF будут иметь водоизмещение около 65 000 тонн, длину 275 метров и ширину 70 метров. Они будут оснащены газотурбинными силовыми установками и вспомогательными дизелями. Корабли смогут развивать скорость более 25 узлов и осуществлять переходы на 18,5 тыс. километров.

Ранее британские военные планировали, что авианосцы "Куин Элизабет" и "Принс оф Уэллс" войдут в боевой состав британского флота в 2014 и 2016 годах соответственно, а строительство первого из них собирались начать еще в 2008 году. В настоящее время планируется, что первый авианосец британцы получат в 2015, а второй — в 2018 году. Отметим, что, согласно последней информации британских СМИ, строительство кораблей обойдется военному ведомству на 25 % дороже, чем сообщалось в конце 2008 года. Их стоимость увеличилась примерно на 1,65 млрд фунтов и на сегодняшний день составляет около 5 млрд фунтов. Подорожание, по оценкам экспертов, произошло из-за отсрочки ввода в строй новых кораблей, инфляции и изменений дизайна.

источник: LENTA.RU
08.07.09

NORTHROP GRUMMAN ПЕРЕДАЛА САМОЛЕТ E-2D ВМС США ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШИХ ИСПЫТАНИЙ

Американская корпорация Northrop Grumman передала самолет E-2D ВМС США для дальнейших испытаний, говорится в сообщении компании.

Второй опытный самолет E-2D Advanced Hawkeye, известный как Delta Two, поступил на авиабазу ВМС США Патуксент Риве для подготовки к эксплуатационным испытаниям. Первая опытная машина E-2D Advanced Hawkeye — Delta One — прибыла на

авиабазу 30 мая и вскоре после этого начала выполнять испытательные полеты в составе эскадрильи VX20 ВМС США. Следующей фазой испытаний будут полеты с палубы авианосца.

источник: AVIAPORT.RU
10.07.09

В БЕЛОРУССИИ ПОЯВИЛСЯ "БУЛЬБОЛЕТ", НО ЧИНОВНИКИ ЗАКРЫЛИ ЕМУ ДОРОГУ В НЕБО

Белорусские изобретатели создали уникальный самолет. Вместо двух крыльев у него одно — овальное. Необычная модель, которую сами конструкторы называют "бульболетом" и "яйцепланом", пока поднялась в воздух лишь однажды.

Свой необычный самолет они собрали в обыкновенном автомобильном боксе. Сейчас его уже там нет, но схемы и рисунки по-прежнему хранятся в здании рядом.

В небольшой комнате на столе — чертежи построенного, на стенах — рисунки еще не построенного. Оба конструктора объясняют: их изобретение — это не самолет, а универсальное крыло, которое, теоретически, можно приспособить на любой фюзеляж, от легкого мотодельтаплана до тяжелого гидросамолета. Глядя на машину, язык не поворачивается сказать "самоделка". Хотя и строили его изобретатели, и почти все материалы покупали на свои.

Понятия "экспериментальная авиация" в белорусском воздушном кодексе нет. А форму этого самолета даже при большом желании традиционной никак не назовешь.

Если все-таки сравнить его с другими, серийными моделями, то этот самолет чем-то напоминает биплан, это когда два крыла — одно над другим. Такие самолеты в народе часто называют "кукурузниками". Также у него есть что-то от моноплана с винглетами, это когда кончики крыльев изогнуты вверх

или вниз. Конечно, буквально такую конструкцию крыла никто никогда не строил, а если и пытался, то это не летало.

Двухместный самолет из стали и дюралюминия, весит 1450 килограммов. Но самое главное — крыло. История авиации знает много примеров экспериментов с крыльями: обратная стреловидность, впервые опробованная на немецком "Юнкерсе-287"; летающее крыло — российский самолет "ЭКИП"; гибкое крыло — новый проект НАСА; еще одно, смонтированное на американском самолете AD-1.

Вот только с замкнутым крылом в виде эллипса почти никто не экспериментировал. Были попытки в начале прошлого века и в конце его, но все это либо совсем не летало, либо летало в виде модели. А этот самолет полетел, причем овальное крыло хорошо держит аппарат в воздухе. Внутри крыла образуется как бы воздушный тоннель и потоку некуда деться, ни вправо, ни влево, только пройти насквозь.

Но первый может так и остаться последним. Ведь если экономические препоны пусть медленно, но преодолеваются, то несовершенство летного законодательства невозможно ни обойти, ни облететь ни на одном экспериментальном самолете.

источник: телеканал «Первый канал»
13.07.09

ИЗРАИЛЬ ЗАКАЗАЛ ПЕНТАГОНУ НОВЕЙШИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ-НЕВИДИМКИ, ЧТОБЫ НЕ ОПАСАТЬСЯ ПРОДАЖИ РОССИЙСКИХ РАКЕТ ИРАНУ

Израиль, озабоченный вопросами повышения своей боеспособности перед угрозами со стороны Ирана и Сирии, передал Пентагону официальную заявку на приобретение первой эскадрильи многоцелевых истребителей пятого поколения F-35, пишет Jerusalem Post. F-35, разрабатываемый концерном Lockheed Martin с использованием технологии "стелс" (невидимка), должен поступить на вооружение в 2014 году. Ранее руководство страны заявляло, что может не опасаться продажи Сирии и Ирану российских зенитно-ракетных комплексов С-300, если на вооружении израильских ВВС будут находиться истребители F-35: компьютерная симуляция показала, что в бою С-300 проигрывают американским истребителям.

Израильяне поспешили сделать заявку несмотря на отсутствие окончательной договоренности с американской стороной по ряду главных пунктов — цене и возможности установки на истребителях израильских систем. Переговоры по ним продолжаются.

Как сообщает NEWSru Israel, стороны, судя по всему, близки к соглашению, хотя цена, названная Пентагоном на первом этапе, — 200 миллионов долларов — в 2–3 раза превышает сумму, которую ожидали услышать израильские военные. По их оценкам, каждый самолет должен был обойтись в 70–80 миллионов долларов.

Причиной подобной разницы в цене стали требования израильских ВВС установить на израильской экспортной версии самолета множество новей-

ших систем и приспособлений, изготовленных специально под F-35.

Вместе с тем источники в Lockheed Martin отмечают, что расценки военного ведомства США, очевидно, завышены, чтобы гарантировать полное обеспечение Конгрессом всего производственного процесса, включая непредвиденные ситуации.

По техническим вопросам стороны по итогам длительных переговоров также смогли прийти к взаимопониманию, пишет газета. Израиль выдвигал три основных требования: установка на F-35 систем связи, разработанных израильскими оборонными предприятиями, собственных систем радиоэлектронной борьбы и возможность самостоятельного технического обслуживания самолета. Американцы долгое время были против какой-либо модификации базовой версии самолета под нужды ВВС Израиля, а также желали оставить техобслуживание истребителей в своих руках. Теперь разногласия, похоже, будут сняты, сообщает NEWSru Israel.

В штабе израильских ВВС планируют завершить переговоры и подписать контракт до начала 2010 года. В общей сложности на первом этапе будут закуплены 25 самолетов. На втором — еще 50, часть из которых — с системой вертикального взлета и посадки.

*источник: сайт NEWSru.com
10.07.09*

"АВИАНТ" ПРОИЗВЕДЕТ САМОЛЕТЫ ПОСЛЕ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ

Внешний рынок готов к тому, чтобы выкупить 270 украинских самолетов Ан-148, но для успешной внешней торговли нужно реструктуризовать завод "Авиант". Об этом сообщил министр промышленной политики Украины Владимир Новицкий во время встречи с работниками киевского завода "Авиант" и представителями профсоюза.

"Странная сложилась ситуация, когда есть заказ на конкретные типы самолетов, которые имеют спрос в мире, но мы не можем их произвести, поэтому нужно изменить ситуацию в отрасли, и как можно быстрее", — прокомментировал он решение о реструктуризации предприятия. По мнению Новицкого, "Авиант" должен стать самокупаемым предприятием и не ограничиваться лишь дотациями из

госбюджета. Как пример он привел работу АНТК им. Антонова, к которому в июле решением Кабмина был присоединен "Авиант".

"Мобилизовав все усилия, мы должны провести реструктуризацию так, чтобы не пострадала ни социальная сфера предприятия, ни производственные возможности, ни кадровый потенциал", — резюмировал министр.

Ранее мы сообщали, что решение об объединении предприятий Кабмин принял 7 июля 2009 г. (постановление № 758-р).

*источник: сайт Openbiz.com.ua
14.07.09*

КИТАЙ ГОТОВИТСЯ К ПРОИЗВОДСТВУ НОВОГО ВЕРТОЛЕТА АС313

Новый 13-тонный вертолет АС313, самостоятельно разработанный и собранный в Китае, совершит свой первый полет в конце 2009 года. На сегодняшний день АС313 является самым тяжелым из всех вертолетов в Китае, а по качеству он соответствует всем международным стандартам.

Запланировано, что новый АС313 совершит свой первый учебный полет в декабре 2009 года, а сертификация должна быть завершена к 2010 году. АС313 обладает большим корпусом и может быть исполь-

зован для решения различных задач — как для грузоперевозок, так и для перевозки пассажиров. Предполагается, что главным образом этот вертолет будет использоваться при тушении лесных пожаров, для спасательных работ, перевозки гуманитарной помощи и перевозки туристов.

*источник: сайт Asia Sky Gate
20.07.09*

МИНИСТР ПРОМППОЛИТИКИ УКРАИНЫ ПРОВЕЛ ВСТРЕЧУ С ПРОФСОЮЗАМИ "АВИАНТА" И "АНТОНОВА"

Министр промышленной политики Украины Владимир Новицкий встретился с руководителями профсоюзов Валерием Гуслаевым (АНТК им. Антонова) и Анатолием Коротенко (авиационный завод "Авиант"), а также с председателем профсоюза работников авиастроительной отрасли Федерации профсоюзов Украины Яремой Жугаевичем, говорится в сообщении пресс-службы Минпромполитики.

Новицкий отметил, что принятое правительством решение в первую очередь обусловлено сложным финансово-экономическим положением "Авианта", а также тем, что сегодня эти предприятия находятся на одной площадке, имеют смежную территорию и единый технологический цикл. АНТК "Антонова" хорошо знает кадровый потенциал "Авианта", они даже имеют объединенную сеть, через которую осуществляется обмен конструкторской и технологической документацией.

Это решение, безусловно, даст возможность интегрировать усилия в направлении развития авиационной отрасли, выйти на новые рынки и повысить производственный потенциал предприятий, и оно предварительно согласовывалось с руководителями предприятий и профсоюзов. "Объединение этих предприятий даст возможность поставить на серийное производство ряд самолетов, которые на сегодня имеют большой спрос и потенциальных заказчиков", — сказал министр и добавил, что в настоящее время стоит задача хотя бы выйти на производство одного самолета в месяц, а не в год, как было ранее. "Поло-

жительное решение задачи правительства даст возможность стабильно работать авиационной отраслью", — подчеркнул он.

Что касается кадровых вопросов на предприятиях, то Новицкий заверил, что никаких поспешных и необдуманных шагов не будет. "Этот вопрос обсуждался с руководством заводов и профсоюзов, и было отмечено, что меры по увольнению людей будут крайними, до этого будет рассматриваться возможность привлечения людей в основном производстве и в случае необходимости их переподготовка для этого", — подчеркнул министр. Именно такой позиции, которая во время встречи была озвучена председателем первичной профсоюзной организации профсоюза авиастроителей АНТК Антонова Валерием Гуслаевым, придерживается и руководство АНТК. Ссылаясь на слова генерального конструктора Дмитрия Кивы, "мы принимаем "Авиант", как дитя, и все его сотрудники являются для нас не чужими".

В свою очередь председатель профсоюза работников авиастроительной отрасли Федерации профсоюзов Украины Ярема Жугаевич отметил, что профсоюз активно работает с Минпромполитики, где ведется работа по улучшению ситуации в отечественном авиастроении. "В последнее время ощущается значительная поддержка государством авиационной отрасли", — добавил он.

*источник: сайт «Украина промышленная»
15.07.09*

АВСТРАЛИЯ НАПРАВИТ В АФГАНИСТАН НОВЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ SUPER HORNET

Новые истребители ВВС Австралии F/A-18F Block II Super Hornet будут полностью готовы к боевому применению до конца 2011 года. В настоящее время, как сообщает The Australian, правительство рассматривает возможность их размещения на территории Афганистана. Австралийские боевые самолеты должны заменить F-16 ВВС Нидерландов, которые планируются вывести с территории страны.

Как заявил в конце прошлой недели командующий ВВС Австралии Марк Бинскин (Mark Binskin), военные не планировали в ускоренном порядке направить в Афганистан боевые самолеты. Тем не менее в настоящее время рассматривается возможность использования в интересах международного контингента как новых истребителей Super Hornet, так и более старых модификаций F/A-18. Они останутся на вооружении до начала поставок самолетов пятого поколения F-35. Скорее всего, как подчеркивает изда-

ние, выбор будет сделан именно в пользу новейших Super Hornet, поскольку они оснащены современным оборудованием и по своим параметрам ближе к боевой авиации американской армии, используемой сегодня на территории Афганистана.

Напомним, что 8 июля корпорация Boeing представила первый многоцелевой истребитель F/A-18F Block II Super Hornet для ВВС Австралии. Это событие произошло на три месяца раньше изначально запланированного срока. Самолет будет передан заказчику в июле 2009 года, а оставшиеся 23 машины австралийцы получат в 2010–2011 годах. Стоимость машин, которые заменят устаревшие тактические бомбардировщики F-111, составляет около 4,6 миллиарда долларов.

*источник: LENTA.RU
13.07.09*

МЕРПАТИ NUSANTARA ПЛАНИРУЕТ ЗАКУПКУ ШЕСТИ САМОЛЕТОВ MA-60

Индонезийская региональная авиакомпания Merpati Nusantara рассматривает возможность закупки в 2009 году шести самолетов MA-60. Спрос на внутренние воздушные перевозки в Индонезии стабильно растет, и руководство авиакомпании надеется на

положительные итоги переговоров с производителем — китайской Xi'an Aircraft Industry Company Ltd.

*источник: сайт Asia Sky Gate
08.07.09*

LOCKHEED MARTIN СОКРАТИЛА РАЗРАБОТЧИКОВ ПРЕЗИДЕНТСКОГО ВЕРТОЛЕТА

Около шестисот сотрудников американской корпорации Lockheed Martin получили 14 июля извещения об увольнении в связи с решением Белого дома закрыть программу разработки и производства президентского вертолета VH-71 Kestrel, сообщает Defense News. Сокращения в основном затронут производства в населенном пункте Овего, штат Нью-Йорк, а также авиационную станцию в Мериленде, где испытывались тестовые прототипы.

В своем заявлении по поводу грядущих увольнений руководство Lockheed Martin уточняет, что все потерявшие работу сотрудники корпорации будут получать зарплату и другие бонусы в течение 90 дней, а также дополнительную финансовую помощь со стороны нанимателя. Других увольнений в связи с закрытием программы не предусматривается, хотя, по словам представителя компании, часть сотрудников будет продолжать работу над закрытием проекта.

Напомним, что впервые о намерениях закрыть дорогостоящую программу, инициированную Джорджем Бушем-младшим, заявил в феврале 2009 года новый глава Белого дома Барак Обама. По мнению президента США, нынешний парк "первых бортов" в полной мере соответствует его потребностям. В феврале об этом решении также объявил глава Пентагона Роберт Гейтс, а в марте работы по проекту были практически полностью приостановлены. Согласно последним заявлениям военных, в перспективе американский президент может получить 2 типа машин, которые будут использоваться для разных целей. Первый вертолет планируется применять для обычных перелетов, а второй — в критических ситуациях. Какие именно это будут машины, пока неизвестно.

источник: LENTA.RU
15.07.09

ОБАМА ПРИГРОЗИЛ НАЛОЖИТЬ ВЕТО НА ВОЕННЫЙ БЮДЖЕТ 2010 ГОДА

Президент США Барак Обама пригрозил наложить вето на военный бюджет страны 2010 года в том случае, если в нем будут заложены расходы на строительство новых истребителей F-22. Он подчеркнул это в письме, отправленном в понедельник в Конгресс США. "Как определили министр обороны Роберт Гейтс и военачальники, мы не нуждаемся в этих самолетах", — отметил Обама относительно законопроекта, предусматривающего расходы на строи-

тельство семи истребителей в размере \$ 1,75 млрд. По его словам, продолжение этого проекта приведет к "распылению ресурсов, которые можно лучше использовать, если предоставить нашим войскам те вооружения, в которых они действительно нуждаются".

источник: сайт «Газета.Ru»
14.07.09

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ КИТАЙСКОГО ВЕРТОЛЕТА ГРАЖДАНСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ НОВОГО ТИПА СО ВЗЛЕТНОЙ МАССОЙ 13 ТОНН СОСТОИТСЯ В КОНЦЕ 2009 ГОДА

Как стало известно корр. на состоявшемся в г. Цзиндэчжэнь пров. Цзянси совещании по вопросу о пригодности к полету китайского вертолета гражданского назначения нового типа со взлетной массой 13 тонн (временное обозначение АС313), первый полет данного вертолета состоится в конце текущего года.

Вертолет АС313, разработанный общими усилиями компаний и института при Объединении авиационной промышленности Китая, будет использоваться в зонах жаркого или холодного климата и высокогорных районах.

В настоящее время интенсивно ведется подготовительная работа для проведения тест-полета вертолета, который намечен на декабрь 2009 года. Предполагается, что свидетельство о пригодности к полетам вертолета АС313 будет выдано в 2010 году.

По прогнозу, к 2020 году спрос на вертолеты со взлетной массой 13 тонн на китайском рынке достигнет 360 единиц.

источник: газета «Жэньминь Жибао»
15.07.09

ПЕКИН. КИТАЙСКИЙ КОНКУРЕНТ "СУПЕРДЖЕТА СУХОГО" СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНЫЙ ПЕРЕЛЕТ

Первый среднемагистральный пассажирский самолет собственной китайской разработки ARJ21-700 вчера выполнил свой первый междугородный длительный перелет в испытательном режиме из Шанхая в административный центр провинции Шэньси Сиань, преодолев более 1300 километров за 2 часа 19 минут. По словам летчика-испытателя, полет прошел нормально, сообщает Синьхуа.

Турбореактивный региональный пассажирский самолет ARJ21-700 является первым китайским лайнером, предназначенным для выхода на рынок эконо-

номически развитых стран Европы и Америки, созданным Китаем в соответствии с мировыми стандартами. Первые летные испытания самолета состоялись в ноябре 2008 года. К настоящему времени общее число заказов на самолеты ARJ21-700 со стороны отечественных и зарубежных клиентов уже достигло 208 единиц, 25 из них заказаны клиентом из США.

источник: сайт K2Kapital
16.07.09

РЫНОК САМОЛЕТОВ ДЛЯ БИЗНЕС-ИНДУСТРИИ ПЕРЕЖИВАЕТ ТЯЖЕЛЫЕ ВРЕМЕНА

Рынок коммерческих самолетов для бизнес-индустрии, который в США стремительно рос в последние годы на фоне роста прибылей компаний и повышения спроса из-за рубежа, сегодня испытывает серьезные трудности, передает Reuters.

Этот сектор может готовиться к еще большему падению спроса, поскольку корпорации урезают расходы во время экономического спада, а кредитный кризис значительно усложняет покупки подобных самолетов небольшими компаниями и индивидуальными владельцами.

Некоторые аналитики говорят, что восстановление будет медленным в условиях падения спроса и увеличения конкуренции со стороны уже бывших в

употреблении самолетов, которые сейчас наводнили рынок. "Мы не думаем, что количество поставок бизнес-лайнеров достигнет уровня 2009 года в ближайшие 10 лет", — заявил президент Brian Foley Associates Брайан Фоули (Brian Foley).

В прошлом году количество поставок таких самолетов составило 1315 единиц. За I квартал текущего года их число упало на 36 % — до 191 с 297 единиц. В компании AlixPartners LLP прогнозируют падение данного сегмента рынка в этом году на 30 % и еще на 15 % — в следующем. Падение рынка не остановится до 2011 года.

*источник: сайт K2Kapital
03.07.09*

МИНИСТР ОБОРОНЫ ИНДИИ СООБЩИЛ О РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ПРИНЯТИЯ НА ВООРУЖЕНИЕ САМОЛЕТОВ ДРЛОИУ

Как сообщил министр обороны Индии А. К. Энтони в ответе на запрос нижней палаты индийского парламента, первый самолет ДРЛОиУ Falcon был принят на вооружение ВВС Индии 26 мая 2009 года. Второй и третий самолеты должны быть поставлены в 2009 и 2010 годах соответственно.

Контракт стоимостью 1,1 млрд долл. на закупку трех БРЛС EL/M-2075 Falcon, разработанных компанией "Элта", являющейся подразделением IAI, и установку их на базе российского самолета Ил-76 Индия и Израиль заключили в марте 2004 года. Подписанный контракт содержал опцион на дополнительное приобретение от трех до пяти систем ДРЛО. По информации министра, соглашение о поставке не предусматривает передачу технологий индийской промышленности.

Закупленные ВВС Индии самолеты, оснащенные РЛС кругового обзора EL/M-2075, могут использоваться для обнаружения в любых метеоусловиях и в любое время суток воздушных и наземных целей, включая маневренные крылатые ракеты и летательные аппараты на малых высотах, для сбора информации, наблюдения и разведки на дальности свыше 400 км. РЛС EL/M-2075, установленная на обтекателе выше фюзеляжа, способна одновременно обнаруживать и сопровождать около 60 целей в секторе 360 град. Самолет, собственный вес которого составляет

46 606 кг, будет нести полезную нагрузку массой 9831 кг. Максимальный взлетный вес Falcon составит 77 564 кг, крейсерская скорость — 853 км/ч, дальность полета — 7000 км, практический потолок — 12 420 м.

Как заявил министр обороны, одновременно Организация оборонных исследований и разработок (DRDO) МО Индии ведет разработку национального проекта самолета ДРЛОиУ на базе платформы компании Embraer.

В июле 2008 года DRDO был подписан с компанией Embraer контракт стоимостью 210 млн долл. на поставку трех реактивных самолетов EMB-145 и совместную разработку на их базе трех реактивных воздушных систем ДРЛОиУ. Соглашение также включает пакет сопутствующего материально-технического обеспечения, в том числе обучение персонала, техническую поддержку, поставку запчастей и наземной аппаратуры. Embraer должна передать самолеты через 36, 42 и 45 месяцев после подписания контракта соответственно. Первый полет первого EMB-145 должен быть выполнен через 24 месяца после начала работ. Первые испытания самолета ДРЛОиУ, оборудованного индийской РЛС, состоятся в 2012 году.

*источник: АРМС-ТАСС
16.07.09*

THAI AIRWAYS РАССЧИТЫВАЕТ ОТЛОЖИТЬ ПОЛУЧЕНИЕ A380 НА 2012 ГОД

Тайская авиакомпания Thai Airways International ведет переговоры с Airbus относительно возможности переноса сроков поставки шести сверхместительных дальнемагистральных A380 на 2012 год, сообщает Flight International.

Согласно первоначальным планам, Thai Airways должна была получить первый A380 в октябре 2010 года, однако перевозчик подтвердил свое намерение отложить начало поставок на 2012 год. Это связано с ухудшением мировой экономической ситуации. Кроме того, как отмечают представители авиакомпании, перевозчик понес в 2008 году существенные

финансовые потери в размере примерно \$ 588 млн. При этом авиакомпания рассчитывает полностью решить финансовые проблемы к 2012 году.

Ранее авиакомпания рассматривала возможность полного отказа от поставок A380 и переориентации на перспективные Airbus A350-1000. Однако в дальнейшем компания не решилась сделать ставку исключительно на A350, опасаясь задержки срока реализации этой программы.

*источник: AVIAPORT.RU
15.07.09*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Экспорт спасает	47
США вытесняют Россию с рынка вооружений Индии	48
ВТО покончит с конкуренцией Airbus и Boeing	49
Птица завтрашнего дня	50
ИТ-технопарк в Смоленске поможет оформить инвестиционные проекты	52
ИФК запустит trade in	53
Запорожцы не ищут союза с Москвой	54
КАПО получит перспективу на ближайшее десятилетие	55
"Булава" лишилась отца	56
МАИ на НТТМ-2009: оригинальность идей — визитная карточка МАИ	57
Бесплольный самолет: от мечты к реальности	58
Небо made in China	59
Аудиторы Индии поразились русским ракетам	61
НПО "Сатурн" успешно продолжает сертификационные испытания двигателя SaM146	62
Ведущему авиазаводу России — 75	63
"Вертолеты России" готовятся к экспансии	64
Вертолетам повезло	65
ОАК сделала долговую петлю	66
Незавидная судьба	66
Заглянуть в будущее	67
"Колибри" для ближнего боя	69
Хиллари Клинтон завоевала Индию американским оружием	70
"Ансат": через всю Россию и обратно	71
Россия вернет "Руслана"	72
МО Индии готово подписать контракт на модернизацию истребителей Mirage 2000	73
Двигатель закипел	74
ПМЗ свое отбанковал	75
Китайский авиарынок. Потерять, чтобы остаться	76
Вертолет Ми-34 может снова войти в серию ААК "Прогресс"	78

и другие материалы

ОБЗОР ПРЕССЫ

за июль 2009 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ЭКСПОРТ СПАСАЕТ

Надежды оборонной промышленности на государственный заказ как на антикризисное средство пока не оправдываются. Даже в 2008-м, самом благоприятном году, ведущие предприятия отрасли работали в основном на экспорт.

На гособоронзаказ в области вооружений в 2009 г. в уточненном бюджете государство планирует потратить свыше 580 млрд руб. В январе и феврале, посещая такие оборонные предприятия, как РСК "МиГ" и корпорация "Тактическое ракетное вооружение", председатель правительства Владимир Путин говорил, что расходы на оборону в кризисной ситуации рассматриваются как важнейшая часть господдержки отрасли. Но, как показывает исследование Центра анализа стратегий и технологий (ЦАСТ), даже в 2008 г., когда кризис только начался, ведущие предприятия отрасли существовали в основном за счет экспорта.

Исследование не касалось заводов, производящих вооружение для российских стратегических ядерных сил и всегда финансировавшихся бюджетом. Данные по ним закрыты; по оценке ЦАСТ, выручка двух важнейших ракетных заводов – Воткинского (ракеты "Тополь М" и "Булава") и "Красмаша" (ракета "Синева") – составляла от 20 до 30 млрд руб., что сопоставимо с доходами крупнейших производителей обычных вооружений.

Прочие данные получены из открытой отчетности или предоставлены предприятиями.

Крупнейшее предприятие отрасли – концерн ПВО "Алмаз-Антей" – свыше половины выручки получил от экспорта. По словам менеджера одного из предприятий, входящих в концерн, работать с российским Минобороны с финансовой и организационной точки зрения удобнее и если бы внутренний госзаказ вырос, то это благоприятно сказалось бы на предприятии. То же самое можно сказать и про крупнейшего производителя военных самолетов в про-

шлом году – НПК "Иркут". Хотя формально "Иркут" показал, что экспорт составил менее половины выручки, но это было связано с особенностями учета: часть самолетов передавалась холдинговой компании "Сухой" для дооснащения, что отражалось как отгрузка российскому предприятию, и уже затем экспортировалась. Все истребители Су-30, произведенные "Иркутом" в прошлом году, были предназначены на экспорт.

Президент "Иркута" Олег Демченко, правда, уверяет, что гособоронзаказ уже имеет большое значение для корпорации, а в ближайшем будущем в связи со скорым началом поставок ВВС России учебно-боевых самолетов Як-130 его роль увеличится.

Производство гражданской продукции в отличие от экспорта вооружений в условиях кризиса становится грузом, который тянет военные заводы на дно, говорит чиновник Минобороны и приводит в пример "Уралвагонзавод". В прошлом году производство железнодорожных вагонов и другой гражданской техники дало ему, по данным ЦАСТ, примерно 2/3 выручки, хотя производство танков Т-90 стало рекордным в постсоветское время (175 штук). После обвального падения заказов на железнодорожные вагоны и массовых увольнений военная продукция в этом году вновь может стать основной, но завод уже стал одним из крупнейших получателей антикризисных госсубсидий, обнадеживает чиновник военного ведомства. Фактически заказ от Минобороны имел в прошлом году определяющее значение для многих производителей вооружений для Сухопутных войск, таких как ковровский Завод им. Дегтярева (пехотное вооружение) или занявший 11-е место по выручке (6,6 млрд руб.) Курганский машиностроительный завод (БМП и БМД). Это и неудивительно: только в прошлом году закупки вооружений для Сухопутных войск вышли на минимально достаточный для перевооружения армии уровень, констатирует эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Чтобы спасти в условиях кризиса и весьма вероятного сокращения экспортных заказов другие отрасли оборонной промышленности, в первую оче-

редь авиационную, государству придется значительно увеличить закупки для ВВС России самолетов и вертолетов, таких как Су-35 и Ми-8МТВ-5, говорит редактор журнала "Экспорт вооружений" Михаил Барабанов. Эти закупки критически важны для сохранения не только авиапромышленности, но и самих ВВС. Если срочно не закупить новые транспортные Ми-8, через пару лет в случае обострения обстановки на Кавказе или в других регионах российская армия

может вообще остаться без армейской авиации, что приведет к многократному росту людских потерь, предупреждает Барабанов.

Алексей НИКОЛЬСКИЙ

*источник: газета «Ведомости»
01.07.09*

США ВЫТЕСНЯЮТ РОССИЮ С РЫНКА ВООРУЖЕНИЙ ИНДИИ

Дели намерен провести конкурс среди иностранных компаний на поставку истребителей.

Госсекретарь США Клинтон, прибывшая вчера в Дели, добивается от индийцев согласия на покупку американских вооружений. Индия намерена провести конкурс среди иностранных компаний на поставку 126 истребителей для своих ВВС. Пока ведущим партнером Индии остается Россия. Но Вашингтон, опираясь на свое лобби среди индийских политиков и журналистов, доказывает, что Дели пора заменить устаревающие российские вооружения на американские.

Повестка дня переговоров Хиллари Клинтон с премьер-министром Индии Манмоханом Сингхом носит весьма обширный характер. Она включает в себя координацию действий двух держав в борьбе с исламским терроризмом в Южной Азии, а также проблему ограничения выбросов углекислого газа в атмосферу. Однако, как передало агентство Press Trust of India, темой обсуждения может стать и договоренность в области обороны, предусматривающая, что вооружения и военные или "чувствительные" технологии, которые США поставляют или намерены поставить Индии, не могут попасть в руки третьих стран.

Речь идет о так называемом соглашении конечного покупателя. По словам Клинтон, обе стороны напряженно работают над тем, чтобы это соглашение было подписано. Оно позволит США проводить мониторинг использования американского оружия и технологий индийцами.

Стремление Вашингтона поскорее заключить эту сделку нетрудно понять. Ведь Дели планирует провести тендер среди иностранных авиастроительных корпораций на поставку 126 многоцелевых истребителей. По предварительным оценкам, цена предполагаемого контракта — 10,4 млрд долл. Это будет один из крупнейших в мире контрактов в области вооружений. Как отмечает агентство Reuters, если США выигрывают конкурс, это принесет огромные деньги компаниям Lockheed Martin и Boeing.

Но США должны побить серьезных соперников, чтобы сорвать этот куш. На контракт претендуют Россия (предлагается МиГ-35), самолетостроители Евросоюза (Eurofighter), Швеция (Gripen), Франция (Rafale). Америка будет представлена двумя конкурирующими самолетами — F/A-18 компании Boeing и F-16 компании Lockheed Martin. До сих пор на рынке боевой авиатехники Индии доминировала Россия.

"Мы закупили уже 98 самолетов Су-30МКИ и планируем увеличить их число до 230 к 2015 году", — заявил в верхней палате парламента министр обороны Индии Араккапарамбил Куриан Энтони. Предполагается, что оставшуюся часть парка Су-30МКИ выпустит индийская корпорация HAL, получившая лицензию от российских производителей. Министр подчеркнул, что удовлетворен качеством российских самолетов. К сожалению, престиж российской оборонки подорван затяжкой с модернизацией и передачей Индии авианосца "Адмирал Горшков". У индийцев он уже получил название "Викрамадитья". Но конфликты из-за цены и технических характеристик, как об этом уже писала "НГ", привели к тому, что поставка состоится на несколько лет позже запланированной. Еще одним поводом для критики стали поставленные в Индию российские ракеты РВВ-АЕ. По утверждению газеты Indian Express, ссылающейся на доклад Счетной палаты Индии, почти половина из них оказались бракованными.

Эти споры дали ряду индийских журналистов повод обвинить российскую сторону в использовании тактики выкручивания рук. Они предлагают вообще прекратить закупку российских "МиГов" и "Су", поскольку с ними случаются катастрофы. По мнению обозревателя авиационного сайта Хиндола Сенгупты, лучше всего подойдет для Индии Eurofighter. Но и американский F-16 тоже достоин того, чтобы его приобрели. Госсекретарь США, по сведениям индийской прессы, собирается убеждать собеседников в Дели, что самый лучший вариант для Индии — это F-16. Впрочем, Клинтон не ограничится лоббированием интересов американского военно-промышленного комплекса. Она хотела бы также, чтобы индийцы назвали два района, где фирмы США получают эксклюзивные права на строительство атомных электростанций.

Прежде сотрудничеству между двумя державами в сфере мирного атома мешали американские законы, запрещавшие поставку в Индию ядерного топлива и оборудования для АЭС. Но после заключения ядерной сделки между правительством Манмохана Сингха и администрацией Джорджа Буша американские законодатели устранили это препятствие.

Владимир СКОСЫПЕВ

*источник: газета «Независимая газета»
20.07.09*

ВТО ПОКОНЧИТ С КОНКУРЕНЦИЕЙ AIRBUS И BOEING

Ключевые авиапроизводители Европы и США Airbus и Boeing уже до конца лета могут завершить торговую войну, которую компании ведут с 1969 года. Победу в противостоянии гигантов отрасли получит тот, чью схему взаимодействия с государством в ВТО не сочтут протекционистской и ущемляющей конкуренцию.

Пятилетнее противостояние Европы и США в вопросах поддержки авиапроизводителей Airbus и Boeing подходит к концу, сообщает Sunday Times. В течение ближайших нескольких недель Всемирная торговая организация (ВТО) огласит новые правила регулирования государственных субсидий в отрасли авиастроения.

ПРОТЕКЦИОНИСТСКИЕ СХЕМЫ

Окончание торговой схватки между ЕС и Америкой сильно повлияет на расстановку акцентов на рынке аэрокосмического производства, объем которого оценивается в триллион долларов.

Если условная победа останется за Вашингтоном, система функционирования и развития Airbus может оказаться под угрозой. Европейский авиагигант напрямую использует правительственные займы для финансового обеспечения новых проектов.

Другой сценарий подразумевает, напротив, ослабление позиций Соединенных Штатов. Текущая американская практика заключается в покровительственных мерах для Boeing, принимаемых правительством страны. Контракты ключевого авиастроителя США всегда обеспечены гарантиями со стороны государства.

Первый вариант развития ситуации может реализоваться уже в конце августа. Юрист американской компании WilmerHale Боб Новик, консультировавший Boeing, на прошлой неделе заявил, что на 95 % уверен в поддержке со стороны ВТО схемы Соединенных Штатов. Европейские займы в торговой организации сочтут субсидированием, нарушающим принципы справедливой конкуренции, полагает эксперт.

КОНКУРЕНТЫ ОТ РОЖДЕНИЯ

Если Airbus действительно проиграет в схватке с заокеанскими оппонентами, для компании это станет серьезным ударом. Сейчас производитель как раз ведет активные переговоры с правительствами нескольких государств по поводу кредитов под запуск нового проекта — лайнера A350. В самой компании от каких-либо комментариев отказались.

Boeing, напротив, получит массу преимуществ в случае ограничения европейского гиганта. Американская корпорация под руководством Джима Макнерни

в последнее время столкнулась с целым рядом проблем при разработке нового самолета Boeing 787. Уже несколько раз сроки первого официального выхода борта на маршрут откладывались. Сейчас окончательная дата запуска лайнера в серийное производство по-прежнему неизвестна.

Противостояние двух гигантов индустрии продолжается с момента появления Airbus в 1969 году. По мере развития европейской корпорации и отвоевания у американских коллег почти половины рыночной доли представители Boeing все чаще поднимали вопрос об уместности развития конкурента за счет государственных средств. В Европе в ответ на критику отмечали, что все займы выплачиваются в установленные сроки по известным заранее условиям, а косвенную поддержку Белого дома называли гораздо более "нерыночным" рычагом влияния.

МОМЕНТ ИСТИНЫ

ВТО должна принять предварительное решение и согласовать его с обеими сторонами для вынесения взвешенного и компромиссного окончательного вердикта. В случае подачи апелляции одним из участников спора дело может завершиться в первом квартале следующего года. Сейчас на обоих континентах с нетерпением ждут хороших новостей от регулятора. "Решение ВТО моментально меняет динамику рынка", — отмечает источник, близкий к организации.

В США вызывают вопросы не только кредиты на запуск новых проектов, объем которых оценивается примерно в \$ 20 млрд, но и правительственная помощь промышленной инфраструктуре Airbus — так, прямую поддержку получили заводы авиапроизводителя в Тулузе и Гамбурге, а Европейский инвестиционный банк продолжает снабжать компанию займами.

ВТО может квалифицировать схему функционирования Airbus как не соответствующую правилам организации. Такое субсидирование вполне можно назвать нарушающим конкуренцию. Однако худшим для компании итогом станет признание рассматриваемых действий субсидированием прямого экспорта.

Иван ОСИПОВ

*источник: сайт Infox.ru
26.07.09*



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

ПТИЦА ЗАВТРАШНЕГО ДНЯ

Реализация проекта МС-21 — ключевая задача российских авиастроителей.

Главная на сегодня надежда отечественного авиапрома в сегменте гражданской авиации — региональный лайнер Sukhoi Superjet 100 — вышел на финишную прямую забега за покупателями. На ведущем мировом авиакосмическом салоне Le Bourget 2009 для всеобщего обозрения был представлен летный экземпляр машины, которая уже в конце года начнет поступать заказчикам. Главная же завтрашняя надежда ОАК — ближне-среднемагистральный пассажирский самолет нового поколения МС-21 — только разрабатывается. Судя по заявлениям, сделанным в ходе парижского авиасалона, у его создателей нет сомнений, что лайнер поднимется в воздух в запланированный срок. Главный залог такой уверенности в условиях финансово-экономического кризиса — государственная поддержка. А она у МС-21 имеется.

Рассказывая о МС-21 в ходе пресс-конференции на Le Bourget, генеральный директор корпорации "Иркут" Олег Демченко заявил: "Я с уверенностью смотрю в будущее этого проекта, потому что у нас есть финансовые ресурсы. Чтобы было понятно, я зачитаю одну цитату: "На разработку и производство перспективных моделей МС-21 и Sukhoi Superjet 100 следует сосредоточить усилия ОАК и средства государственной поддержки. К сему: Путин".

Всего, по словам президента Объединенной авиастроительной корпорации Алексея Федорова, на поддержку проекта авиалайнера МС-21 государство выделило 3,5 млрд долларов бюджетных средств. В течение 2008–2009 годов будет получено 10 процентов из них. И секвестирование этой программы не предусматривается. Как отметил Федоров, такой поддержки со стороны государства не было с 90-х годов. Этот проект — ключевой как для ОАК, так и для России.

Соотношение расходования собственных и государственных средств на создание нового лайнера выглядит следующим образом: из бюджета планируется выделить 60 процентов денег, остальные 40 — средства корпорации "Иркут". По признанию Олега Демченко, ему бы очень хотелось, чтобы государство взяло на себя 90 процентов расходов на создание нового самолета, однако это вряд ли возможно.

Сроки реализации программы МС-21 жесткие. В 2015 году планируется сертифицировать самолет в России, в 2016-м — в Европе и начать продажи. А уже в 2010 году должно начаться подписание первых "мягких" контрактов с авиакомпаниями. На международном да и на российском рынке МС-21 предстоит конкурировать с продуктами двух основных производителей гражданских самолетов в мире — компаний Boeing и Airbus. В пользу российского лайнера в данном случае играет то обстоятельство, что его продажи должны стартовать на четыре года раньше, чем поступят на рынок аналогичные самолеты нового поколения

от Boeing и Airbus. Для успешного продвижения на рынке проект МС-21, по словам Алексея Федорова, предполагает широкую международную кооперацию. Сейчас объявлен тендер на основные системы самолета: авионику и двигатели. Получены заявки от зарубежных и российских компаний, и тендерная комиссия завершает их рассмотрение. Основные победители должны быть объявлены в августе, а окончательный выбор поставщиков планируется сделать до конца 2009 года. Как сказал Олег Демченко, при рассмотрении заявок на тендер предпочтение отдается фирмам, которые нашли партнеров среди российских предприятий авиаиндустрии. Формы сотрудничества возможны различные: создание совместных предприятий, работа по субконтракту.

По информации Алексея Федорова, по завершении подготовительного этапа создания МС-21 в 2010 году начнется рабочее проектирование, а затем и постройка опытных образцов. В свою очередь глава корпорации "Иркут" Олег Демченко заметил, что по МС-21 есть проработанный бизнес-план, согласно которому общий объем выпуска машин этого типа может превысить тысячу единиц. Он не сомневается, что удастся создать конкурентоспособный самолет. Однако пока неясно, насколько успешно удастся обслуживать парк МС-21 на протяжении всего жизненного цикла самолета. Надо отметить, что на "Иркуте" учли опыт АХК "Сухой" и развивают международную кооперацию не только в области комплектования самолета основными системами, но и в сфере сервисного обслуживания и маркетинга. По словам Олега Демченко, сейчас ведутся переговоры с компанией Lufthansa Technik о возможностях совместного обслуживания МС-21. Напомним, что в марте этого года Lufthansa Technik Logistik (LTL) была выбрана эксклюзивным поставщиком логистических услуг для самолета Sukhoi Superjet 100. LTL будет управлять центрами распределения запасных частей SSJ100 по всему миру. Также ОАК планирует создать совместное предприятие с иностранным партнером для продвижения самолетов МС-21 за рубежом. Аналогичное СП создано компаниями "Гражданские самолеты Сухого" и итальянской Alenia Aeronautica. Учитывая тот факт, что среди других европейских государств именно с Италией у России установились наиболее теплые отношения, а также опыт сотрудничества по проекту SSJ100, нельзя исключать, что партнером ОАК станет та же Alenia.

Говоря о других программах корпорации "Иркут", Олег Демченко сообщил, что в 2009 году завершатся поставки многофункциональных истребителей семейства Су-30МК в Алжир и Малайзию. Он не сказал, планируются ли в ближайшее время новые контракты на поставку Су-30МК, но заявил, что начались переговоры по глубокой модернизации ранее поставленных самолетов. "Прежде всего речь идет о поставке на платформу Су-30МК крылатой сверхзвуковой ракеты "БраМос", — уточнил руководитель "Ирку-

та". — В этом году мы завершим технические переговоры, и после реализации этой программы появится принципиально новый ударный самолет, которому не будет равных в мире".

Вместе с тем, как сказал Алексей Федоров, с реализацией проекта МС-21 "Иркут" в большей степени трансформируется в сторону создания гражданской авиатехники. Корпорация станет основным звеном бизнес-единицы "Коммерческая авиация", которую планируется создать в составе ОАК вместо двух независимых дивизионов гражданской и транспортной авиации, которые в соответствии с первоначальными планами должны были составлять ОАК наравне с дивизионом боевой авиации.

Формирование ОАК планируется завершить в течение 2009 года. Алексей Федоров сообщил, что процедура вхождения РСК "МиГ" в ОАК будет завершена в течение 3–4 месяцев, после чего начнется процесс слияния "Сухого" и РСК "МиГ".

Возвращаясь к проекту МС-21, надо отметить, что одна из наиболее сложных задач — создание силовой установки. Ведь машина изначально создается для продвижения как на внешний, так и на внутренний рынок, а значит, все ее составные части, в том числе и двигатели, изначально должны быть сертифицированы по европейским стандартам. Как рассказал в своем выступлении на конференции, приуроченной к празднованию 75-летия Пермского моторостроительного комплекса, руководитель ОАО "Авиадвигатель" Александр Иноземцев, заказчикам самолеты семейства МС-21 будут предлагаться с двумя вариантами двигателя: российским, созданным предприятиями ОАК, и зарубежным, который будет выбран в ходе тендера. К участию в конкурсе привлечены ведущие зарубежные компании, такие как Pratt & Whitney, SAFRAN, General Electric, Rolls-Royce. Российский же двигатель, головным разработчиком которого является пермский "Авиадвигатель", создается широкой кооперацией профильных российских компаний. Помимо самого "Авиадвигателя" в этой работе задействованы Пермский моторный завод, УМПО, НПП "Мотор", НПО "Сатурн", СНТК им. Кузнецова, ММП им. Чернышева, ММП "Салют", "Климов", институты ЦИАМ и ВИАМ, а также украинское ЗМКБ "Прогресс".

По словам Александра Иноземцева, задача перед отраслью стоит сложная. По сравнению с существующими авиамоторами на новом двигателе необходимо снизить расход топлива на 10–15 %, уменьшить стоимость жизненного цикла на 10–15 %, а также обеспечить соответствие не только нынешним, но и перспективным экологическим нормам. Планы разработчиков по продвижению мотора не менее глобальные. Семейство турбореактивных двигателей тягой 9–18 тонн для пассажирской и транспортной авиации на базе унифицированного газогенератора должно завоевать не менее 10 % мирового рынка авиационных ТРДД в классе тяг 12–16 тонн.

Выполнить эту задачу российской ОДК в одиночку, по всей видимости, не удастся. Поэтому к участию в проекте "Авиадвигатель" привлек компания Pratt & Whitney, давнего партнера и акционера пермского моторного комплекса. С Pratt & Whitney достигнуто соглашение о том, что она окажет содействие российской стороне в организации производственных процессов, в обеспечении системы качества, в сертификации двигателя по европейским и американским требованиям, будет участвовать в системе послепродажного обслуживания. Возможно также, что Pratt & Whitney примет участие в проектировании и изготовлении ограниченного числа деталей нового двигателя. Кстати, по словам гендиректора ОПК "Оборонпром", под эгидой которой создана ОДК, именно Pratt & Whitney стала бы для двигателистов наиболее "удобным" победителем тендера на зарубежный двигатель для МС-21.

Илья КЕДРОВ

источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
01.07.09



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

"МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "САЛЮТ"

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

WWW.SALUT.RU

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

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

ИТ-ТЕХНОПАРК В СМОЛЕНСКЕ ПОМОЖЕТ ОФОРМИТЬ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

Для борьбы с кризисом в Смоленске собираются создать ИТ-технопарки, центр коллективного пользования оборудованием нанотехнологий.

Об этом говорили на заседании регионального объединения работодателей "Научно-промышленный союз" и координационного совета по научно-технической и промышленной политике при администрации Смоленской области. Речь шла о проблемах и перспективах развития индустрии нашего региона, а также о том, как в период кризиса поддержать смоленского производителя.

Основные цели производственной политики Смоленщины на ближайшее время — повысить конкурентоспособность выпускаемой в области продукции, решить кадровые вопросы, а также обеспечить необходимую финансовую поддержку промышленности региона. "Внедряя современные энергосберегающие технологии, мы совместными усилиями могли бы поднять на новый уровень технического производства наши предприятия", — считает первый заместитель губернатора Александр Логотов.

Директор смоленского филиала Московского энергетического института Геннадий Бояринов предложил на базе СФ МЭИ создать виртуальный ИТ-технопарк. По мнению Геннадия Ивановича, реализация подобного проекта поможет обеспечить конкурентоспособность регионального кластера предприятий, производящих электронную продукцию. Предположительно технопарк будет представлять собой специализированные компьютерные классы для отладки сетевых программных продуктов. Чтобы обеспечить взаимодействие разработчиков и потенциальных потребителей в регионе и за его пределами, было предложено создать сервер с базами данных и виртуальный портал. ИТ-технопарк будет осуществлять первичную экспертизу инновационных предложений, предлагать услуги по их оформлению в инвестиционные проекты. Соответствующие специалисты в энергетическом институте есть. "В будущем можно создать специализированные лаборатории для разработки инновационного электронного оборудования", — констатировал Геннадий Бояринов. Его предложение было поддержано. Сопровождающее совещание по данному вопросу пройдет в департаменте экономического развития и торговли до 20 августа. Председатель совета ректоров Евгений Кодин сказал о возможном появлении в Смоленском государственном университете центра коллективного пользования оборудованием нанотехнологий. Концепция создания центра будет дорабатываться до 1 октября. Руководитель представительства ГК "Ростехнологии" в Смоленской области Николай Царев представил проект "Авиация общего назначения", направленный на развитие региональных перевозок на местных воздушных линиях с использованием малой авиации. Инвестпроект — результат совместной работы нескольких предприятий региона.

"В рамках проекта будут осуществляться строительство и реконструкция взлетно-посадочных полос, вертолетных площадок, производство и поставка легких многоцелевых самолетов и др.", — сообщил Николай Васильевич. Официальная презентация проекта пройдет на международном авиасалоне "МАКС" в августе этого года. Николай Царев предложил создать в Смоленске авиационный колледж или другое подобное учебное заведение.

Проблему подготовки кадров в регионе затронул и президент объединения "Научно-промышленный союз" Николай Антонов. По его словам, она осуществляется стихийно и у молодых специалистов после окончания образовательных учреждений недостаточна практических навыков. Господин Антонов выразил обеспокоенность по поводу профессиональных предпочтений современной молодежи: технологов и программистов в регионе раз, два — и обчелся. По данным департамента занятости, больше всего безработных на Смоленщине зафиксировано среди молодежи 20–29 лет. Статистика, надо сказать, весьма печальная. Участники заседания выразили готовность обратиться в администрацию области и Смоленскую областную думу с просьбой рассмотреть возможность закупать дорожную технику для города и области преимущественно у смоленских заводов, попытаться добиться финансовой господдержки из бюджетов всех уровней для сохранения алмазообрабатывающей отрасли и снизить проценты по банковским кредитам для системообразующих предприятий.

КСТАТИ

По официальным данным, на сегодняшний день спад промышленного производства на Смоленщине остановился.

В январе по таким видам экономической деятельности, как "Добыча полезных ископаемых", "Обработка производств" и "Производство и распределение электроэнергии, газа и воды", индекс составил 73,4 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. К июню этот показатель "подтянулся" на 8,5 % — до 81,9 %. Однако, по полученной информации, социальная и экономическая напряженность, сдерживающая развитие промышленности, в нашей области все равно сохраняется. По 220 видам продукции из 330 наблюдается сокращение производства. Уровень регистрируемой безработицы среди экономически активного населения вырос с 0,9 до 1,67 % — за период с октября 2008 года по 1 июля уволено 5103 работника. А сумма просроченной задолженности по зарплате на сегодняшний день составила 29,9 млн рублей.

*источник: газета «Рабочий путь»
27.07.09*

ИФК ЗАПУСТИТ TRADE IN

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) ищет возможности для увеличения рынков сбыта российской авиатехники.

В связи с этим компания готова заняться организацией поставок лайнеров по схеме trade in: зарубежные авиакомпании смогут приобретать российские самолеты, отдавая свои старые иномарки в зачет стоимости покупки. Старые зарубежные самолеты ИФК в Россию ввозить не будет, а будет сдавать в лизинг уже другим иностранным авиакомпаниям, не имеющим возможности приобрести новую технику.

Как рассказал РБК daily гендиректор лизинговой компании ИФК Александр Рубцов, для того чтобы в кризисное время "поддержать спрос на российскую авиатехнику среди зарубежных авиаперевозчиков" и удовлетворить потребность авиакомпаний в новой технике, лизинговая компания готова рассматривать варианты trade in старой иностранной техники. "Однако к этому ИФК будет подходить осторожно, беря только ликвидную авиационную технику", — говорит Александр Рубцов. По его словам, речь идет о подержанных самолетах, остаточная стоимость которых будет зачитываться как авансовый платеж за новые отечественные лайнеры. Как отмечает г-н Рубцов, ИФК не будет заниматься ввозом в Россию доставшихся по trade in старых самолетов, а будет отдавать их зарубежным авиакомпаниям, которые не могут позволить себе приобрести новую технику.

По словам замгендиректора ИФК Андрея Лебединца, подобная схема может быть реализована в Непале и Египте. Однако речь не идет о том, что ИФК будет забирать самолеты типа Boeing 727. В то же время Boeing 757-200 сейчас востребован на рынке, его можно конвертировать в грузовую версию и после этого отдать в лизинг другой авиакомпании. В каждом

случае индивидуально рассматривается рыночная перспектива каждого самолета и потребность в нем других перевозчиков, поясняет он РБК daily.

Многие забираемые в trade in машины могут найти место на рынке, если будут отданы в операционный лизинг, говорит глава отраслевого агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. "Это может означать, что ИФК может получать дополнительные деньги в виде лизинговых платежей. И ей будет достаточно взять кредит на переоборудование и рассчитаться по нему в течение одного-полутора лет. Лизинговая компания заинтересована, чтобы стимулировать сбыт основной продукции. Схема trade in жизнеспособна, если у потенциального партнера есть воздушные суда, которые могут быть востребованы на рынке", — отмечает эксперт.

Между тем ограничением для использования схемы trade in является низкая востребованность новых российских самолетов. Та же ИФК может похвастаться единичными контрактами: с 2005 года компания поставила на Кубу три самолета Ил-96 и четыре Ту-204. Кроме того, обсуждается возможность поставки пяти самолетов Ту-204 СМ компании Iran Air Tour. Напомним, основной продукцией, поставляемой ИФК авиакомпаниям, является самолет Ту-204. Большая часть этих самолетов эксплуатируется в авиакомпании Red Wings, и до сих пор считалось, что эта авиакомпания продолжит покупать эти лайнеры, доведя их парк до 20. Однако из-за проблем, связанных с эксплуатацией отечественной техники, Red Wings отказалась от своих планов, аннулирував опцион на покупку девяти таких машин.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
27.07.09*



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.

ЗАПОРОЖЦЫ НЕ ИЩУТ СОЮЗА С МОСКВОЙ

"Мотор-Сич" выбирает независимость.

Запорожское ОАО "Мотор-Сич" не намерено войти в состав формирующейся в России Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК). Максимум, на что согласен крупнейший на территории бывшего СССР украинский производитель вертолетных моторов, — это образовать совместную с ОДК управляющую компанию. Об этом сообщил "Времени новостей" генеральный директор, председатель правления "Мотор-Сич" Вячеслав Богуслаев.

Подобную идею г-н Богуслаев уже высказывал в начале июня на межгосударственном координационном совете по сотрудничеству между Россией и Украиной в области авиадвигателестроения. Официальной реакции с российской стороны на это предложение пока не последовало. Между тем в минувшие выходные глава "Мотор-Сич" также рассказал, что его компания наращивает свой собственный интеллектуально-конструкторский потенциал, а также стремится развивать сотрудничество с российскими предприятиями, не входящими в ОДК.

Напомним, ОДК была образована указом президента России 16 апреля 2008 года. В собственность компании переданы государственные пакеты акций российских предприятий авиадвигателестроительного профиля: НПО "Сатурн" (37 %), "Пермских моторов" (14,25 %), "Авиадвигателя" (45,03 %), ОАО "СТАР" (60 %), пермского агрегатного объединения "Инкар" (14,95 %), "Моторостроителя" (38 %), СНТК им. Н. Д. Кузнецова (60 %), Самарского конструкторского бюро машиностроения (50 %), "Металлиста-Самара" (25,66 %), НПО "Поволжский авиационный технологический институт" (38 %), а также 100 % акций ФГУП "НПО "Мотор" (Уфа) после его акционирования. Сама по себе управляющая компания ОДК, вокруг которой формируется холдинг, представляет собой 100-процентную "дочку" компании "Оборонпром", контролируемой государством.

Еще до выхода президентского указа в печати появились сведения, что Россия хотела бы видеть в составе ОДК и "Мотор-Сич", что логично, учитывая прочные технологические связи, сохранившиеся между авиастроительными предприятиями двух стран с советских времен. Достаточно сказать, что 95 % вертолетов, выпускаемых в России, комплектуются двигателями "Мотор-Сич", в которых, в свою очередь, широко представлены детали российского изготовления.

Правда, публично стороны предпочитали высказываться лишь о желательности интеграции, обходя стороной вопрос об условиях такого слияния. В июне 2008 года г-н Богуслаев высказался о вхождении в ОДК следующей обтекаемой формулировкой: "Мы готовы войти в любую организацию, где есть государственные задачи, а не бизнес-проект". Генеральный директор "Оборонпрома" Андрей Реус тогда отозвал-

ся: "Надеюсь, что "Мотор-Сич" созреет и мы начнем переговоры о совместной деятельности в рамках объединенной корпорации".

Уже в этом году тему российско-украинской интеграции в области авиастроения поднял на самый высокий уровень премьер Владимир Путин. На пресс-конференции по итогам прошедшего 29 апреля в Москве под председательством премьеров двух стран заседания комитета по экономическому сотрудничеству он отметил, что на встрече с Юлией Тимошенко они говорили о том, как можно сложить потенциалы и активы двух стран. "Надеюсь, что этот процесс будет двигаться более быстро", — сказал г-н Путин. Он не произнес названия "Мотор-Сич", однако объективно это один из первых (если не самый первый) украинских активов, интересующих российский авиапром.

Однако предложения, сделанные по этому поводу ОДК, г-на Богуслаева, по его собственным словам, не заинтересовали. "Речь (в этих предложениях. — Ред.) идет не об интеграции, а о смене собственника", — заявил он в субботу. Детальная структура собственности на "Мотор-Сич" не разглашается. Известно, что государственной доли там нет вовсе. "ОАО принадлежит частным лицам и компаниям", — сообщили "Времени новостей" в пресс-службе "Мотор-Сич", добавив, что г-н Богуслаев "не является самым крупным акционером". Согласно годовому отчету — 2008, генеральный директор лично владеет 14,983 % акций ОАО. Г-н Богуслаев также не обнаружил у российской стороны готовности приобрести активы "Мотор-Сич" по рыночной цене. "11 % наших акций находятся в свободном обращении", — сказал г-н Богуслаев. — Если бы кто-то захотел купить нас, он мог бы сделать это на бирже". Он предложил ОДК создать совместную управляющую компанию с ограниченными функциями: регулировать вопросы технологической кооперации и раздела рынка. Причем, как следует из его слов, сам "Мотор-Сич" даже не собирается в этой структуре присутствовать. "В комиссию могли бы войти по три представителя от ОДК и "Ивченко-Прогресс", — сказал г-н Богуслаев в субботу.

"Запорожское машиностроительное конструкторское бюро "Прогресс" имени академика А. Г. Ивченко" (государственное предприятие "Ивченко-Прогресс") — это структура, тесно интегрированная с "Мотор-Сич" технологически. В советские времена они составляли единый комплекс. Однако в хозяйственно-юридическом плане "Прогресс" не имеет связи с частным предприятием "Мотор-Сич" и полностью контролируется украинским государством. То есть если бы такая компания была создана, "Мотор-Сич" не нес бы ответственности за ее решения и у нее не было бы рычагов прямого влияния на "Мотор-Сич". Вчера "Времени новостей" не удалось выяснить реакцию "Оборонпрома" на это предложение.

Между тем подобную идею, только с другим составом участников управляющей компании, г-н Богуслаев уже высказывал в начале июня на состояв-

шемся в Запорожье межгосударственном координационном совете по сотрудничеству в области авиационного двигателя. Там он заявил: "Прежде чем говорить об интеграции с Россией, украинским предприятиям нужно еще год-два для того, чтобы пройти этап акционирования и выравняться с предприятиями России, и мы по этому пути идем. Именно на этот период мы предлагаем нашим российским партнерам создать управляющую компанию, куда войдут Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) с российской стороны, а также ассоциация "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД). Со стороны Украины в управляющую компанию войдут предприятия "Ивченко-Прогресс", а также "Укрспецсталь" и ряд других предприятий".

Не дожидаясь российской реакции на эти идеи, "Мотор-Сич" предпринял шаги, которые укрепляют его интеллектуальную независимость от конструктор-

ских бюро в России, где при СССР находились основные научные центры авиационного и смежных отраслей. Г-н Богуслаев в субботу объявил, что в структуре "Мотор-Сич" созданы три собственных конструкторских бюро: по поршневым двигателям, по вертолетным моторам и по наземной технике (электростанциям и газоперекачивающим станциям). Это расширяет гамму услуг, которые "Мотор-Сич" сможет самостоятельно предложить своим клиентам.

Г-н Богуслаев также пообещал в рамках нескольких проектов продолжить сотрудничество с московским АО "Салют", которое не вошло в состав ОДК.

Михаил КУКУШКИН

*источник: газета «Время новостей»
28.07.09*

КАПО ПОЛУЧИТ ПЕРСПЕКТИВУ НА БЛИЖАЙШЕЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ

Вчера в рамках подготовки к визиту вице-преьера России Сергея Иванова в Казани находилась делегация Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

В составе делегации — генеральный директор ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Алексей Федоров, руководитель ОКБ "Туполев" Игорь Шевчук, член Военно-промышленной комиссии при Правительстве России Александр Бобрышев.

"Мы приехали в Казань для подготовки визита вице-преьера Сергея Иванова, который состоится через неделю. Планируется рассмотреть ряд вопросов, связанных с оборонной промышленностью, в частности с ГЛОНАСС и той продукцией, которую изготавливает КАПО", — сообщил Алексей Федоров.

Отвечая на вопрос о перспективах получения госзаказа, в частности на производство Ту-334, глава ОАК сказал: "Сейчас КАПО и занимается выполнением госзаказа. Практически вся продукция, которую оно сегодня выпускает, — это госзаказ, или оборонный, или от других государственных учреждений".

"Мы сейчас рассматриваем, какую продукцию будут производить на КАПО через 5–10 лет. Это решение окончательно не принято. Я уверен, что мы подберем перспективу для КАПО, потому что это для нас одно из ключевых предприятий, которое занимается производством очень серьезной продукции. И мы будем его поддерживать всегда", — заверил Алексей Федоров. Ранее сообщалось, что процедура вхождения ОАО "КАПО имени С. П. Горбунова" в ОАК завершится в течение нынешнего лета.

Кроме того, вчера представители ОАК посетили КГТУ (КАИ). Гостям устроили небольшую экскурсию по музею Туполева, а также ознакомили с образцами разработок КАИ в выставочно-инновационном центре вуза. В частности, был продемонстрирован беспи-

лотный летательный аппарат — воздушный разведчик. Аппарат маленьких размеров запускается с помощью катапульты и активно используется ГИБДД, милицией, Рыбнадзором и другими службами.

По словам Алексея Федорова, Казанский государственный технический университет — один из важнейших элементов работы оборонной промышленности и авиапрома Татарстана. "Мы хотели бы ознакомиться с достижениями и степенью связи между образовательным учреждением и промышленными предприятиями, которые на сегодня существуют", — охарактеризовал цель визита генеральный директор ОАК. Отвечая на вопрос о проблеме нехватки кадров в авиационной отрасли, Алексей Федоров отметил: "За последние 1,5–2 года налицо явные улучшения. Во-первых, изменилась конъюнктура рынка труда — если раньше молодежь на инженерные специальности не очень рвалась, то сейчас проявляется больший интерес. Мы готовим новые рабочие места на наших предприятиях, и молодежь понимает, куда она пойдет работать, закончив вуз, чем будет заниматься".

"На сегодня прогресс есть, но до окончательного решения кадровой задачи в оборонке и авиапроме еще очень далеко", — уверен он. По словам А. Федорова, кадровая служба ОАК очень плотно работает с КГТУ имени Туполева. "КАИ определен одним из трех региональных центров по подготовке кадров для авиационной отрасли наряду с МАИ и Иркутским государственным техническим университетом, — сообщил он. — Эти три центра будут координировать всю систему высшего образования, которая готовит кадры для авиационной промышленности".

*источник: газета «Время и деньги»
10.07.09*

"БУЛАВА" ЛИШИЛАСЬ ОТЦА

Одиннадцатое испытание новейшей ракеты для подводных лодок "Булава" закончилось на 30-й секунде и привело к первой в российской истории отставке генерального конструктора из-за технических проблем.

Руководитель Федерального космического агентства (Роскосмос) Анатолий Перминов подписал во вторник заявление об отставке директора и генерального конструктора Московского института теплотехники (МИТ) Юрия Соломонова, сообщил официальный представитель Роскосмоса. По сведениям чиновника Минобороны, Соломонов подал заявление сразу же после неудачного летного испытания межконтинентальной баллистической ракеты для подводных лодок Р-30 "Булава".

Испытание это состоялось 15 июля, оно было уже одиннадцатым. С 2006 г., когда начались испытания "Булавы", полностью успешными были объявлены всего три.

На сей раз "Булава" взорвалась менее чем через 30 секунд полета и вскоре после старта у ракеты отказала телеметрия, поэтому установить причины неудачи будет весьма сложно, вздыхает чиновник Минобороны.

Отставка Соломонова — первый в постсоветской истории случай, когда руководитель важнейшей оборонной программы уходит из-за технических проблем, говорит член президиума Общественного совета при Минобороны Руслан Пухов.

Роскосмос назначил исполняющим обязанности директора и генерального конструктора МИТ заместителя Соломонова Александра Дорофеева, сообщил представитель МИТ Александр Тумаков, на 14 сентября Роскосмос объявил конкурс на замещение должности директора МИТ.

Под руководством академика Российской академии наук Соломонова в МИТ помимо "Булавы" разработаны межконтинентальная ракета наземного базирования "Тополь-М" (1990-е гг.) и ее более современная модификация РС-24, испытания которой начаты в 2007 г. В 2006 г. Соломонов говорил журналистам, что разработанные его институтом "Тополь-М" и "Булава" обеспечат ядерное сдерживание, а значит, мирную жизнь для России как минимум до 2040 г., а может быть, и до 2060 г.

Традиционным разработчиком морских ракет был миасский Государственный ракетный центр (-ГРЦ) им. Макеева. Но в 1998 г. после всего трех неудачных испытаний новой ракеты для подлодок Р-39 УТТХ "Барк" ГРЦ им. Макеева руководство России согласилось с предложением МИТ сделать ракету меньших размеров — "Булаву". Было решено оснастить "Булавой", а не "Барком" новые атомные стратегические подводные лодки проекта 955, первая из

которых — "Юрий Долгорукий" — была заложена в 1996 г. Ходовые испытания "Долгорукого" начались в прошедшем июне.

Помимо "Долгорукого" на северодвинском "Севмашпредприятии" строятся еще две лодки этого типа, к концу года планируется заложить четвертую, всего же руководство Военно-морского флота заявляло о планах строительства 6–8 лодок этого типа.

С учетом ожидаемого сокращения числа наземных межконтинентальных баллистических ракет до приблизительно 200 после 2015 г. и того, что большую их часть будут составлять моноблочные ракеты "Тополь-М", на многозарядные ракеты "Булава" через 10 лет может прийти около половины российских стратегических ядерных боезарядов, говорит чиновник Минобороны.

Решение поручить разработку новой морской ракеты ранее не работавшему по этой теме МИТ, а не ГРЦ им. Макеева вызвало неутраченную критику в адрес Соломонова и всей программы, говорит чиновник Минобороны. Многие военные считают, что выбор разработчика — главная причина неудач "Булавы", подтверждает офицер ВМФ.

Конструкторы ГРЦ им. Макеева давно привлечены к работе над "Булавой", а задержка программы вызвана общим технологическим и кадровым упадком оборонной науки и промышленности, парирует чиновник Минобороны.

По мнению военно-морского эксперта Михаила Барабанова, стратегической ошибкой стала сама программа строительства подлодок проекта 955 и разработки ракет для них, начатая в самые тяжелые для российской экономики 1990-е гг. Общая стоимость программы, включая постройку подлодок, разумеется, секретна, но она значительно превосходит стоимость для федерального бюджета строительства олимпийских объектов в Сочи (195 млрд руб.), знает Барабанов.

Из-за этой ошибки бюджет для надводного флота иссох, возникла нехватка средств для ремонта имеющихся подлодок, что привело к массовому списанию кораблей, которые могли служить еще долгие годы, продолжает он. Но сейчас, после того как на программу уже затрачены десятки миллиардов рублей, дать ей задний ход стало бы не меньшей ошибкой, уверен Барабанов: альтернативы "Булаве" нет, переделать лодку проекта 955 под макеевскую ракету "Синева", производимую для лодок более старого проекта 667 БДРМ, будет стоить не дешевле строительства новой лодки.

По мнению эксперта Центра по изучению проблем разоружения Евгения Мясникова, без "Булавы" у морской компоненты стратегических ядерных сил России нет будущего после 2020 г. А существование морской части ядерной триады (в которую входят также наземные ракеты и бомбардировщики) необходимо, так как это наименее уязвимая компо-

нента ядерных сил и именно на нее делают ставку США, Великобритания и Франция.

Что же касается Соломонова, то комиссия Минобороны, разбиравшая причины неудачных запусков "Булавы" еще в прошлом году, предлагала разделить функции генерального конструктора и гендиректора МИТ как головного предприятия по этой программе из-за большой загруженности Соломонова организационными вопросами, сообщил чинов-

ник Минобороны. В военном ведомстве надеются, что Соломонов продолжит работать над программой как ученый и конструктор, а не как администратор, говорит чиновник.

Алексей НИКОЛЬСКИЙ

*источник: газета «Ведомости»
23.07.09*

МАИ НА НТТМ-2009: ОРИГИНАЛЬНОСТЬ ИДЕЙ — ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА МАИ

24—27 июня прошла IX Всероссийская выставка научно-технического творчества молодежи — НТТМ-2009.

В торжественной церемонии открытия выставки приняли участие: министр спорта, туризма и молодежной политики Российской Федерации В. Л. Мутко, руководитель Департамента семейной и молодежной политики Москвы Л. И. Гусева, председатель Совета ректоров вузов Москвы и Московской области И. Б. Федоров, генеральный директор ОАО "ГАО ВВЦ" В. И. Малахов.

На площади в 12 000 квадратных метров свои разработки представили 1300 участников из 55 регионов России. В выставке принимали участие: молодые российские "технократы" от 6 до 27 лет, представляющие научно-исследовательские проекты и их технические решения; лучшие досуговые центры НТТМ, школы, профильные технические вузы и другие вузы России; крупнейшие государственные корпорации (Росатом, "Ростехнологии", Союз машиностроителей России и др.); российские ученые, инженеры, общественные деятели.

Самую интересную и богатую экспозицию на площади более 270 квадратных метров представил Московский авиационный институт (государственный технический университет), который являлся официальным вузом-партнером НТТМ-2009.

На стенде МАИ можно было посмотреть на действующие натурные экспонаты: автожир МАИ-208, недавно созданный в ОСКБЭС МАИ; паралет третьего поколения "Бегалет", разработку выпускника МАИ А. Бегака; разработки студентов института самолет "Питенполь" и бойцовый робот "Драк". "Питенполь" собственноручно собрал студент 5 курса факультета № 3 МАИ Владимир Илюшкин и сам летает на нем в свободное время. Также на стенде МАИ были представлены разработанные научными коллективами института макеты и интерактивные модели самолетов, вертолетов, беспилотных летательных аппаратов; макет подвесной железной дороги, функционирующей на основе сверхпроводимости; космическая программа МАИ; информационная система энерго- и ресурсосбережения; приемник, принимающий сигналы GPS и ГЛОНАСС; радары, применяющиеся в медицинских целях; спасательная система; подводный аппарат; ветряной двигатель. Посетителям стен-

да МАИ была предоставлена возможность почувствовать себя пилотами, "полетав" на авиасимуляторе; опробовать интерактивную систему дистанционного обучения, выйдя на видеосвязь с филиалом МАИ "Восход" в г. Байконуре. Были выставлены многочисленные кубки и награды авиа- и ракетомоделлистов института, чемпионов мира. МАИ был показан как широкопрофильный научно-образовательный центр, активно ведущий профориентационную работу, развивающий систему непрерывного обучения, сохранивший военную кафедру, на которой также ведется научная деятельность. Поэтому не случайно, что министр спорта, туризма и молодежной политики Российской Федерации В. Л. Мутко в первую очередь заглянул на стенд к маевцам, а затем, уже после официальной церемонии открытия выставки, вернулся, чтобы подробнее ознакомиться с заинтересовавшими его экспонатами. В третий раз Виталий Леонтьевич посетил экспозицию МАИ в последний день работы выставки, после торжественной церемонии закрытия, чтобы посидеть внутри "Бегалета".

С интересом осмотрели всю экспозицию МАИ ведущий кардиохирург России Л. А. Бокерия и выпускник МАИ, депутат Госдумы РФ, первый заместитель руководителя фракции "Единая Россия" В. В. Рязанский. Валерий Владимирович расспрашивал работающих на выставке студентов и сотрудников института о том, как действует тот или иной экспонат, кто и как долго работал над ним. Работу многих из них проверил на себе: измерил давление на дистанционном аппарате, посидел за штурвалом автожира, при помощи видеосвязи пообщался с маевскими коллегами из Байконура, "полетал" на авиасимуляторе. После этого В. В. Рязанский сказал: "Главное впечатление от выставки: МАИ жил, МАИ жив, МАИ будет жить! Я по-хорошему порадовался за студенческий коллектив, профессорско-преподавательский состав. Главное преимущество МАИ в том, что идеи не записывают на бумаге, а реализуются в конкретных разработках, в конкретных летательных аппаратах разного класса и совершенно разного предназначения. При этом поражает оригинальность решений, оригинальность идей, что всегда было визитной карточкой МАИ. Поэтому я очень рад, что сегодня побывал на выставке и пообщался с творческой молодежью. Мне представляется, что задача, которую мы сейчас решаем в государстве, — создание "умной"

экономики, перевод ее с сырьевого наполнения на уровень использования наукой и образованием — очень сложна. И главным двигателем этого процесса должна быть, безусловно, научная мысль тех, кто все это будет реализовывать. А реализовывать эту задачу будет прежде всего молодежь. Для того чтобы молодежь шире привлекалась к этой работе, мы сейчас в Госдуме принимаем закон, дающий право высшим учебным и научным заведениям создавать внутри себя хозяйствующие субъекты, которые будут существовать на принципах малых или средних предприятий с соответствующим набором льгот и преференций. Главная задача, которую они будут решать, — максимально сократить дистанцию от идеи до ее воплощения в реальной жизни".

МАИ активно участвовал и в деловой программе выставки, был организатором собственных мероприятий. Так, например, состоялись показательные выступления авиамоделлистов МАИ; часовой диалог на главной сцене выпускника МАИ, летчика-космонавта Российской Федерации А. И. Лазуткина с посетителями выставки; выступления творческих коллективов ДКиТ МАИ; презентация института заместителем проректора по учебной работе А. Л. Медведским. В круглых столах по различным тематикам приняли участие руководитель НИРС МАИ Ю. Ю. Комаров и академик РАН М. Н. Тищенко. Отдельно стоит отметить слаженную работу многочисленных студентов в ярких футболках с символикой института, работавших на экспозиции МАИ.

В финал Всероссийского конкурса проектов на НТТМ-2009 вышло 8 проектов студентов Московского авиационного института, 5 из которых были оценены Экспертным советом. 9 студентов МАИ удостоились дипломов I степени и 9 студентов — дипломов II степени. Помимо этого Владимир Илюшкин, собравший самолет "Питенполь", стал призером премии для поддержки талантливой молодежи. В рамках НТТМ-2009 прошел первый всероссийский робототехниче-

ский фестиваль — финальное мероприятие программы "Робототехника", которая ориентирована на молодых специалистов инженерно-технического профиля. На фестивале состоялись специальные конкурсные мероприятия, в рамках которых команды — участники программы "Робототехника" смогли продемонстрировать посетителям выставки свои разработки. Соревнования включали, в частности, парад, танцы и бои роботов, а также конкурс на лучший командный интернет-ресурс. В фестивале приняла участие команда факультета № 7 "ФАУСТ", успешно выступившая в нескольких номинациях. Команда заняла первые места в общем зачете по сумме очков, а также в номинациях "Цифровой прототип" (класс БК) и "Транспортировка"; вторые места в номинациях "Лучшее конструкторское решение" (класс БК) и "Суперфинал". Поздравляем с отличным выступлением на фестивале участников команды "ФАУСТ": руководителя команды профессора кафедры 704 Н. В. Кима, а также Николая Бодункова, Евгения Боровенского, Михаила Гаряинова, Ивана Крылова, Андрея Кузнецова, Александра Лебедева.

Участие МАИ в IX Всероссийской выставке научно-технического творчества молодежи является одним из мероприятий, приуроченных к празднованию 80-летия института. Плодотворная работа института на НТТМ-2009 была отмечена дипломом I степени за содействие развитию творческих возможностей талантливой молодежи и создание условий для реализации ее интеллектуального потенциала и дипломом вузу-партнеру за высокую организацию экспозиции и качественное проведение мероприятий выставки. За организацию волонтерской поддержки при проведении выставки институт также был награжден дипломом I степени.

*источник: организация «МАИ»
03.07.09*

БЕСТОПЛИВНЫЙ САМОЛЕТ: ОТ МЕЧТЫ К РЕАЛЬНОСТИ

Среди всех вариантов альтернативного авиационного привода, позволяющего обойтись без использования ископаемых энергоресурсов, самым радикальным является проект самолета, приводимого в движение солнечной энергией.

Ограниченность ископаемых энергоресурсов вынуждает самолетостроителей все активнее работать над альтернативными авиационными приводами, пишет Deutsche Welle. Все они — это уже ясно — будут электрическими, вопрос лишь в том, какой источник энергии окажется наиболее эффективным и экономичным. На лидерство претендуют топливный элемент и солнечные батареи. Солнечные батареи — это, конечно, более радикальное техническое реше-

ние, поскольку такой летательный аппарат сможет обходиться вовсе без топлива.

Главным поборником гелиопривода и основателем проекта SolarImpulse является мировая знаменитость — 50-летний швейцарец Бертран Пиккар (Bertrand Piccard).

На военном аэродроме Цюриха он представил общественности свой "Солнечный импульс" — прототип бестопливного самолета, на котором он вместе со своим соотечественником и компаньоном Андре Боршбергом (Andre Borschberg) — инженером, менеджером, профессиональным летчиком и вертолетчиком — намерен совершить беспосадочное кругосветное путешествие. "Это будет самое захватывающее приключение 21 века, — сказал Пиккар, открывая церемонию презентации. — Мы наконец-то обретем независимость от ископаемых энергоносителей. Если нам действительно удастся облететь земной шар, не

потратив ни капли горючего, на одной лишь солнечной энергии, то никто уже не посмеет утверждать, будто без ископаемого горючего невозможно обойтись и в других областях, будь то автотранспорт, отопление помещений, компьютеры и так далее".

По размаху крыльев — 61 метр — "солнечный" самолет почти не уступает аэробусу A340, а вот кабина пилота своими скромными размерами больше напоминает кабину обычного планера. Если знать, что эта гигантская машина весит всего полторы тонны, то такое соотношение размеров и массы не может не поражать. Весь проект бестопливного самолета был бы неосуществим без разработки новых сверхлегких композиционных материалов.

На гигантских крыльях этой машины конструкторы разместили в общей сложности 12 тысяч ячеек солнечных батарей. Днем они должны будут снабжать энергией электропривод самолета, состоящий из 4 электродвигателей мощностью 10 лошадиных сил каждый, а заодно заряжать литий-полимерные аккумуляторы, от которых эти двигатели питаются ночью. "Но поскольку емкости аккумуляторов на целую ночь полета все же не хватает, мы придумали такую стратегию, — объясняет Андре Боршберг. — Днем мы набираем высоту. Пока светит солнце, мы поднимаемся на

8500 метров. А когда смеркается, мы начинаем постепенно снижаться. Это продолжается 2–3 часа и позволяет сократить время использования аккумуляторов, так что их хватает до восхода солнца".

Понятно, что при такой конструкции и такой мощности привода рассчитывать на высокие скорости не приходится. Максимальная скорость представленного теперь в Цюрихе летательного аппарата составит около 70 километров в час, а длительность беспосадочного полета — 36 часов. И все это время пилотам предстоит бодрствовать.

Для трансатлантического перелета проект SolarImpulse предусматривает строительство второго, еще большего самолета, который будет рассчитан на более длительные полеты — до 5 суток. Тут его создатели намерены действовать иначе: спать минут по 50 каждые два-три часа. Чтобы такой режим сна и бодрствования был максимально безопасным, предполагается разработать специальные виброжелезы: они разбудят пилота, если самолет отклонится от курса, если изменятся погодные условия, если на борту возникнет нештатная ситуация.

источник: сайт *Energyland.info*
23.07.09

НЕБО MADE IN CHINA

Китай пытается заявить о себе как авиастроительная держава. Но потеснить конкурентов на рынке самолетостроения он сможет еще не скоро. Основная проблема — отсутствие собственных ноу-хау.

23 июня представители европейского концерна Airbus передали первый собранный в Китае авиалайнер A320 китайскому заказчику — компании Dragon Aviation Leasing. Церемония, на которой присутствовало около тысячи гостей, состоялась на заводе в китайском городе Тяньцзине (где и собираются A320). Лайнер будет эксплуатироваться местной авиакомпанией Sichuan Airlines.

Собирая иностранные самолеты, китайские авиастроители идут по дорожке, проторенной их коллегами из автомобильной промышленности. Параллельно со сборкой иномарок КНР развивает и собственный авиапром — в минувшем феврале Поднебесная запустила в серийное производство среднемагистральный самолет ARJ21-700. Считается, что он полностью разработан китайскими специалистами. "Создание крупного пассажирского самолета — мечта нескольких поколений авиаторов страны, — заявил на церемонии серийного запуска ARJ21-700 член Академии наук КНР Гу Тунцзя. — Китай планирует к 2016 году создать собственный самолет, подобный лайнерам A320, A340". Эксперты уже спорят о том, сможет ли Китай потеснить на рынке региональных самолетов канадцев и бразильцев, а на рынке больших самолетов — европейцев и американцев.

САМИ С УСАМИ

Основы самолетостроения китайцы освоили благодаря контактам с советскими авиастроителями. По словам президента фонда "Партнер гражданской авиации" Олега Смирнова, "в КНР давно модифицируют советскую военную и пассажирскую авиатехнику, так что руку на планерах они набили".

О своих амбициях авиастроители из КНР громко заявили в декабре 2007 года — тогда они показали свой первый среднемагистральный самолет ARJ21. Это региональный лайнер вместимостью до 90 мест. Его производством занимается China Aviation Industry (CAI). Почти год спустя свой первый коммерческий рейс совершил еще один китайский самолет — Xinzhou-60. Этот ближнемагистральный самолет разработан в начале 2000-х годов в Сианьской авиапромышленной компании. Они заменили самолеты "Юнь-7", которые впервые поднялись в небо в 70-х годах прошлого столетия. По данным китайской стороны, Xinzhou-60 уже проданы примерно в 10 стран Африки и Юго-Восточной Азии. Но в основном их покупают китайские же авиакомпании: еще в 2007 году "Окэр" и "Иньань" заказали по 10 самолетов этой модели. При чем CAI не планирует останавливаться на достигнутом: к 2014 году компания намерена вывести на линии среднемагистральный турбовинтовой самолет "Синьчжоу-700". Пока что китайские самолеты производятся небольшими сериями, в пределах десятков экземпляров. Но перспективы расширения производства огромны: по мнению главного операционного директора Airbus Джона Лихи, в ближайшие 20 лет Китаю понадобится около двух тысяч самолетов.

КОГДА А320 СТАНЕТ КИТАЙСКИМ?

Развивая авиапром, КНР активно использует опыт европейцев. Летом 2007 года Airbus и консорциум китайских партнеров подписали соглашение об учреждении совместного предприятия по сборке на заводе в Тяньцзине авиалайнеров А320. Европейцам принадлежит 51 % акций, а китайской стороне в лице авиастроительных корпораций "АВИК-1", "АВИК-2" и компании "Тяньцзинь чжунтянь" — 49 %.

Очевидно, опыт сборки А320 будет активно применяться китайцами при разработке большого китайского самолета, который должен быть готов через семь лет. В частности, компания ССАД ("Гуандунская компания Чангшенг по авиационному дизайну") уже заявила о своих разработках. Один проект называется CS2010 и напоминает узкофюзеляжный аэробус А320, второй носит название CS2000 и является широкофюзеляжным, похожим на Boeing 767.

По мнению г-на Смирнова, "сборка А320 позволит китайцам изучить технологические нюансы. Конечно, сегодня это по большей части сборка уже готовых комплектов, поставляемых из Европы. Но с другой стороны, этот опыт пригодится китайцам в процессе создания первого отечественного большого самолета".

Выбор китайцев не случаен. А320 — одна из самых удачных модификаций компании Airbus. При более чем 3,5 тыс. построенных самолетов А320 является вторым по популярности в мире реактивным пассажирским лайнером после Boeing 737. В дальнейшем китайцы будут модернизировать машину согласно требованиям, предъявляемым к ней со стороны международных авиационных властей.

Впрочем, есть и другие точки зрения. Аналитик ИК "Финам" Дмитрий Баранов полагает, что опыт сборки европейского самолета в Китае не представляет большого интереса и не может стать фундаментом для создания большого китайского самолета. Ведь китайцы собирают А320 по готовым чертежам, не более того. "Я не знаю деталей соглашения между Airbus и китайцами, — признается он, — но, боюсь, французы передали лишь ту часть документации, которая напрямую касается сборки самолета. А так как европейцы в целом очень бережно относятся к своей интеллектуальной собственности, технологии китайцы от них не получили".

Но в любом случае сборка А320 позволит китайцам подготовить средний технический персонал, в частности рабочих-сборщиков, которые по мере развития авиапрома смогут передавать накопленный опыт другим работникам. "Для китайцев даже тупая сборка европейских самолетов, — поясняет г-н Баранов, — есть своего рода ноу-хау, просто потому, что раньше в Китае этого не делали".

ФАКТОРЫ ТОРМОЖЕНИЯ

Но одних навыков сборки будет мало, чтобы потеснить традиционных лидеров на рынке региональных самолетов — канадскую Bombardier с бразильской Embraer, а также Boeing и Airbus. Китайцы научились у европейцев собирать планеры (силовая конструкция за исключением двигателей). Но это еще не весь самолет. Развитие китайского авиапрома зависит от успешного решения двух ключевых проблем. Первая — наличие на планерах, собираемых в

КНР, китайской авионики (электронных систем). Вторая — разработка собственных двигателей. "Производство двигателей осложняется тем, что помимо получения необходимой мощности нужно предусмотреть противоположные от мощности параметры по экологичности (шумам и топливной эмиссии) и экономике (топливной эффективности)", — поясняет Олег Смирнов. Из-за отсутствия собственных моторов китайцы вынуждены покупать готовые двигатели у иностранных производителей. А так как компаний, производящих авиационные двигатели, в мире ограниченное количество, приходится брать у Whitney MacMillan, General Motors или Rolls-Royce. В то же время китайцы поставили перед собой цель создать полностью китайский самолет. Это означает, что и двигатели будут производиться на территории Поднебесной.

Г-н Баранов пессимистично оценивает возможности китайцев. По его мнению, "без выхода на отечественную (китайскую. — Прим. "ЭК") начинку планера всерьез говорить о перспективах отрасли смешно". Но китайцы уже активно нарабатывают технологический и инженерный опыт. В перспективе это позволит китайским конструкторам самостоятельно производить необходимые компоненты.

ШАНСЫ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ЖИЗНЬ

Что же касается шансов китайцев начать экспансию на мировой рынок, это дело отдаленного будущего. Мировой рынок — явление инертное. Обычно завоевание на нем какой-то, даже незначительной ниши происходит в течение десятилетий. Самолет — это транспортное средство повышенной опасности, поэтому требования к нему предъявляются весьма высокие. Модели проходят через годы испытаний, сложную систему сертификации. Есть и психологические барьеры. "Авиакомпании привыкли работать с традиционными поставщиками авиатехники, — подчеркивает г-н Баранов. — Это устоявшиеся и пользующиеся доверием бренды. А китайцы выйдут на рынок с новым продуктом. Поэтому потребуются довольно длительное время, пока потребители станут доверять качеству китайских самолетов".

Другая сторона того же психологического фактора — это традиции в авиастроении. Россия, Америка, Европа — это регионы, где всегда была особая тяга к авиации. В течение десятилетий там создавались не только производственные мощности, конструкторские бюро и целые школы. Там аккумулировался опыт авиастроения.

У Китая всего этого просто нет. "Да, есть терпеливые, трудолюбивые китайцы, стремящиеся добиться того, чего добились другие, — говорит г-н Баранов. — Но далеко не всегда желание может преобразоваться в умение. У китайцев отсутствуют новые идеи в самолетостроении, а копирование, пусть даже качественное, есть всего лишь копирование". Это особенно заметно, когда анализируешь динамику развития китайского автопрома. Несмотря на большие деньги, вложенные в отрасль, китайские автомобили еще не пользуются доверием потребителей, а хит-парады продаж возглавляют немцы, американцы или японцы. В данном контексте сложно оценить шансы уже производимых Китаем среднемагистральных самолетов. "Китайцы не готовы конкурировать с бразильскими

Embraer и канадскими Bombardier", — считает г-н Смирнов. А Олег Баранов полагает, что о шансах китайцев вклиниться в глобальную конкуренцию можно будет говорить не раньше чем через 10 лет.

Выход на рынок китайцев тормозит и отсутствие полноценного сервиса. "Необходимо не только поставить машины заказчикам, но и обеспечить сервисное обслуживание, — поясняет г-н Баранов, — производить запасные части и узлы, сертифицировать их согласно нормам соответствующей страны-потребителя". Немаловажно, по его мнению, и то, что, как и в

автомобилестроении, китайские авиамодели, видимо, будут во многом напоминать европейские прототипы. "Если китайцы предложат рынку модифицированную копию того же A320, то перевозчики могут предпочесть оригинал", — предсказывает аналитик.

Александр ТИШАЕВ

*источник: журнал «Эксперт — Казахстан»
06.07.09*

АУДИТОРЫ ИНДИИ ПОРАЗИЛИСЬ РУССКИМ РАКЕТАМ

Российско-индийские отношения в сфере военно-технического сотрудничества рискуют дать очередную глубокую трещину.

Почти половина из сотен ракет класса "воздух — воздух" РВВ-АЕ, закупленных у России, оказались бракованными. Об этом вчера сообщило издание Indian Express, ссылаясь на официальный доклад счетной палаты Индии по результатам проверки военно-воздушных сил этой страны. Российские оружейники признают проблемы с этими ракетами в прошлом, но говорят, что сейчас их уже нет. Они считают, что теперь дело не в качестве их продукции, а в конкуренции на оружейном рынке Индии.

Авиационная ракета средней дальности РВВ-АЕ (экспортный вариант российской Р-77) разработана в начале 1980-х годов в СССР КБ "Вымпел". Способна перехватывать цели, летящие со скоростью до 3600 км/ч на высотах от 20 м до 25 км. Оснащена активной радиолокационной головкой наведения. Может переключаться в полете с одной цели на другую. Длина — 3,6 м. Стартовая масса — 175 кг. Масса боевой части — 22,5 кг. Максимальная дальность пуска — до 80 км.

Ракетами РВВ-АЕ у Индии вооружены все основные истребители российского производства — Су-30МКИ, МиГ-29 и модернизированный МиГ-21 Bison. Самолетов этих типов в ВВС Индии сейчас более 300. Видимо, поэтому в докладе счетной палаты особо подчеркнута: бракованные ракеты "оказали влияние на оперативную готовность" индийской боевой авиации. Всего министерство обороны этой страны заказало в России, начиная с 1996 года, более 2 тыс. РВВ-АЕ, примерно 1 тыс. из которых была поставлена.

Проверка показала, что порядка 50 % из них имеют дефекты. "Все цифры в этом докладе действительно основаны на данных военно-воздушных сил и подтверждены в ВВС", — сообщил Indian Express источник в Минобороны Индии. Как утверждают индийские аудиторы, многие ракеты во время испытаний не наводились на цель, другие не могли пройти наземных проверок на контрольной аппаратуре, хотя их гарантийный срок для хранения еще не истек. Офицеры индийских ВВС, опрошенные Indian Express, подтвердили, что неудовлетворительная работа ракет РВВ-АЕ — известная проблема, а кроме того, суще-

ствуют еще и трудности с запасными частями к ним. Бывший главком ВВС Индии (2001—2004 годы) маршал Шринивасапурам Кришнасвами отметил, что, когда эти авиационные ракеты были закуплены, они были лучшими в мире — таких не было ни у одной страны. Но их всесторонние проверки в Индии, по его же словам, тогда (при получении) не проводились из-за отсутствия технических возможностей. Они должны были проводиться в России.

Индийская сторона утверждает, что направила всю информацию о дефектах РВВ-АЕ российскому производителю. Это машиностроительное конструкторское бюро "Вымпел", входящее в корпорацию "Тактическое ракетное вооружение" (КТРВ). Официальный представитель КТРВ подтвердил "Ъ", что "претензии к качеству ракет РВВ-АЕ действительно возникли в ходе поставок самых первых партий — вплоть до 2003 года". Однако, по его словам, специалисты "Вымпела" в течение последних лет "разработали и внедрили целый комплекс мероприятий по повышению надежности и качества ракет".

"Последние испытания и стрельбы, проведенные на индийских полигонах, в полной мере продемонстрировали высокую боеготовность и надежность ракет РВВ-АЕ", — заявил представитель КТРВ. Как объяснил "Ъ" высокопоставленный чиновник из российского оборонно-промышленного комплекса, претензии индийцев, конечно, небезосновательны, но корень проблемы — в конкуренции на индийском оружейном рынке, откуда западные компании пытаются буквально вытеснить силой российские.

В министерстве обороны Индии существуют различные лоббистские группы, ориентированные на разных поставщиков оружия, говорит он. В случае конкретно с этими ракетами, по данным источника "Ъ", речь идет, скорее всего, о попытках одной из таких групп пролоббировать крупную закупку аналогичных ракет AIM-120 AMRAAM американской компании Hughes Aircraft Corporation, скомпрометирав публично российскую продукцию.

Иван КОНОВАЛОВ

*источник: газета «Коммерсантъ»
17.07.09*

НПО "САТУРН" УСПЕШНО ПРОДОЛЖАЕТ СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ SaM146

ОАО "НПО "Сатурн" продолжает плановую работу по выполнению серии испытаний для разработки доказательной документации в целях получения сертификата типа на двигатель SaM146.

В настоящее время идут сертификационные испытания на испытательной базе ОАО "НПО "Сатурн" в Рыбинске и на открытом испытательном стенде в Полуеве, а также на стенде ФГУП "ЦИАМ имени П. И. Баранова" в Тураево.

По словам главного конструктора проекта SaM146 ОАО "НПО "Сатурн" Георгия Конюхова, "сертификационные испытания проходят в ожидаемом режиме и графике. График выдерживается как с точки зрения подготовки самого двигателя, так и с точки зрения подготовки стендов для проведения данных испытаний". На открытом испытательном стенде в Полуеве продолжается ряд испытаний по забросу "посторонних предметов". На днях здесь успешно завершены двухэтапные испытания на заброс сертификационной пластины льда и заброс сертификационного бруска льда.

"Основной критерий при забросе плит льда состоит в том, чтобы двигатель после воздействия не потерял тягу более чем на 1,5 процента, — комментирует итоги второй серии испытаний Георгий Конюхов. — По основному критерию двигатель успешно прошел испытание. Воздействие на детали двигателя абсолютно минимально и вполне соответствует тому, что мы ожидали при проведении этих испытаний".

В настоящее время открытый стенд перестраивается для проведения следующего сертификационного испытания — на заброс крупного града. Следующим шагом станет сертификационное испытание на заброс средней птицы на вход двигателя. На закрытом испытательном стенде в Рыбинске двигатель SaM146 проходит сертификационное испытание по забросу воды. Цель испытаний — показать непогасание камеры сгорания при ливневом дожде. Двигатель установлен на стенд, сертификационный заброс будет проведен после проверки функционирования системы заброса воды и дооборудования двигателя в сертификационную конфигурацию.

На испытательном стенде ЦИА ФГУП "ЦИАМ имени П. И. Баранова" в Тураево идет выполнение второй части программы испытания двигателя SaM146 в условиях обледенения. Двигатель смонтирован, опробован, проверены стендовые системы и выполнены испытания на трех сертификационных точках (точками называют условия, в которых проходят испытания — имитируемые в термокамере высоты, скорости, температуры). Испытания продолжатся до 10 августа, их окончание завершит программу сертификационных испытаний в условиях обледенения.

В настоящее время ОАО "НПО "Сатурн" осуществляет сборку нескольких двигателей SaM146, предназначенных для завершения программы сертификационных испытаний двигателя по стандартам EASA и обеспечения сертификационных испытаний самолета. Запущено производство деталей для сборки первых серийных двигателей, которые будут установлены на самолеты первых заказчиков.

ОАО "НПО "Сатурн" поставило в ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина" 6 двигателей для оснащения трех самолетов SSJ100 для выполнения программы сертификационных зачетных испытаний. По состоянию на 22 июля наработка двигателей SaM146 в полете в составе двух самолетов SSJ100 — 1370 часов. Под зачет этих испытаний были представлены все доказательные материалы по возможности использования двигателей SaM146, установленных на SSJ, выполняющих сертификационные полеты. В ходе полетов отмечена устойчивая работа двигателей на всех режимах, соответствие параметров двигателя техническим условиям, получен расход топлива, близкий к расчетному.

10 июля 2009 года в подмосковном Жуковском в ЛИИ имени М. М. Громова завершился второй этап испытаний двигателя SaM146 на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ. За время второго этапа испытаний на летающей лаборатории было осуществлено 53 полета, суммарная наработка двигателя составила 240 часов. Общая наработка двигателей SaM146 с начала стендовых и летных испытаний по данным на 22 июля составила 4000 часов, из них в полете — 1600 часов.

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

Программа SaM146 — это равноправное сотрудничество российской компании НПО "Сатурн" и французской компании "Снекма" (Snecma) по разработке, производству и продвижению на рынок новой силовой установки SaM146 для применения на регионально-магистральных самолетах нового поколения. В апреле 2003 года двигатель SaM146 был объявлен победителем в тендере ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" на поставку силовой установки для семейства SSJ100. Реализация этого проекта осуществляется при поддержке правительств России и Франции.

Программа SaM146 построена на принципах стратегического партнерства с разделяемым риском и

доходами. С целью обеспечения единого поставщика и держателя сертификата типа на двигатель SaM146 НПО "Сатурн" и "Снекма" учредили совместное предприятие "ПауэрДжет" (PowerJet). Часть деталей для двигателя SaM146 изготавливается на открытом в 2005 году совместном российско-французском предприятии "ВолгАэро". Испытания двигателя SaM146 производятся на уникальном для Европы испытательном комплексе, состоящем из одного открытого и трех закрытых испытательных стендов.

Двигатель SaM146 имеет самую современную конструкцию, разработанную на основе опыта предыдущих программ и анализа конкурентных продук-

тов, для достижения заданной надежности и экономических показателей. Отличительными особенностями двигателя SaM146 являются высокий уровень надежности, низкие затраты на техническое обслуживание, малый расход топлива, а также полное соответствие существующим и перспективным экологическим требованиям ICAO. Сертификация двигательной установки будет проведена по европейским, российским и американским авиационным правилам, что позволит эксплуатировать самолет SSJ100 без ограничений во всех странах.

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
24.07.09*

ВЕДУЩЕМУ АВИАЗАВОДУ РОССИИ — 75

Авиационное производственное предприятие в Комсомольске-на-Амуре отмечает юбилей — заводу исполняется 75 лет.

За прошедшие годы здесь выпустили более 12 тысяч самолетов. Сейчас предприятие остается ведущим в отрасли. На нем проведено техническое перевооружение, что позволило вывести производство на мировой уровень. Именно на КНААПО выпускают новейший российский пассажирский самолет — SuperJet 100.

Оператор клепального автомата Виталий Жихарев сегодня один из самых молодых работников авиационного объединения имени Гагарина. В этом же цеху долгие годы работала еще его прабабушка. В 21 веке продолжателю трудовой династии уже не надо клепать вручную. Теперь всю работу берет на себя компьютер. "Главное на этом станке — внимательность. Камер много, за всеми нужно смотреть", — рассказывает Виталий Жихарев.

А эти брызги, очень похожие на кипящее молоко, — эмульсия, охлаждающая станки. Рабочие уже успели оценить оригинальную технологию и новейшее фрезерное оборудование. Детали, которые на нем выпачивают, входят в состав многих элементов самолета, и поэтому требования к их качеству предельно высоки. "Если настроено все правильно, то нажимаем "пуск" и станок делает все сам — от начала до конца", — утверждает наладчик станков ОАО "КНААПО" Александр Виноградов.

Авиазавод все больше напоминает уникальную лабораторию. Всюду установлены компьютеры и самые современные аппараты. Как, например, стенд стыковки частей фюзеляжа самолета. Он — единственный в России. На такой машине работы проводятся в 3 раза быстрее и с точностью до микрона. "Техническое перевооружение предприятия позволяет перейти на современный уровень производства, улучшение качества продукции сократит циклы создания авиатехники и обеспечит конкурентоспособность на мировом рынке", — заявил генеральный директор авиахолдинга "Сухой" Михаил Погосян.

Именно на комсомольском авиаобъединении обретает свой окончательный облик главная надежда

российского авиапрома — гражданский среднемагистральный самолет Sukhoi SuperJet. На авиасалоне в Ле Бурже он стал единственной мировой премьерой и, по признанию экспертов, произвел настоящий фурор. Венгерская компания "Малев" тут же решила приобрести 30 самолетов на сумму почти миллиард долларов. А одним из первых заказчиков стал российский "Аэрофлот". По словам гендиректора ОАО "КНААПО" Александра Пекарша, "сегодня портфель заказов оценивается в 122 самолета".

Несколько опытных образцов лайнера проходят сегодня летные испытания. Они завершатся до конца года. Параллельно уже началось и серийное производство составных частей самолета. Одним из первых в кабине пилота посидел премьер-министр России Владимир Путин, когда в середине мая приехал с визитом в Комсомольск-на-Амуре. Тогда же он пообещал заводчанам поддержать предприятие в условиях мирового экономического кризиса. Владимир Путин посетил и секретный цех завода, в котором кипит работа над созданием уникального самолета пятого поколения, или, как его называют военные, "Перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации". "Пока мы его по понятным причинам показать не можем. До конца года этот самолет поднимется в воздух и начнутся летные испытания", — уверен зампреда Правительства РФ Сергей Иванов.

Третьим основным направлением работы объединения является многофункциональный боевой истребитель Су-35. Летчики и конструкторы рассчитывают на то, что этот самолет со временем взлетит до таких же высот признания, как и гордость комсомольчан Су-27. "Это самолет-ласточка, это самолет-песня. Она тебя понимает, и ты отвечаешь ей взаимностью", — гордится самолетом заслуженный летчик-испытатель России Александр Пуленко.

Сегодня комсомольское авиаобъединение — одно из ведущих в отрасли. Реализация новых программ, по мнению руководства завода, позволит обеспечить стабильную работу предприятия на десятилетия вперед.

*источник: сайт «Вести.Ru»
19.07.09*

"ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" ГОТОВЯТСЯ К ЭКСПАНСИИ

Одним из итогов юбилейного 100-го авиасалона в Ле Бурже стало подписание соглашения между ОАО "Вертолеты России" и компанией Pall Europe о начале сотрудничества Московского вертолетного завода им. М. Л. Миля с этой европейской компанией в рамках программ модернизации вертолетов типа Ми-8/17.

Согласно подписанным документам, российская и европейская компании будут дорабатывать новые и уже выпущенные гражданские вертолеты Ми-8/17 пылезащитными устройствами (ПЗУ) двигателей. Соглашение предусматривает осуществление НИОКР и выпуск документации, необходимой для доработки новых, серийно выпускаемых и уже находящихся в эксплуатации гражданских вертолетов указанного типа. Как сообщили в пресс-службе "Вертолетов России", новое ПЗУ значительно улучшает эксплуатационные характеристики двигателей, что особенно актуально для эксплуатации машин в регионах Ближнего Востока и Африки. Установка ПЗУ от компании Pall Europe будет осуществляться силами Московского вертолетного завода или авторизованными сервисно-техническими центрами.

"Мы давно шли к этому партнерству, рады, что подписание соглашения состоялось на авиасалоне в Париже, и рассматриваем расширение сотрудничества с Pall по возможной доработке других вертолетов нашего модельного ряда, в частности вертолетов Ми-38, Ка-226Т и других", — сказал при подписании договора гендиректор "Вертолетов России" Андрей Шибитов. Реально как единое целое холдинг "Вертолеты России" начал функционировать в 2008 году. Сейчас консолидация в рамках холдинга вертолетостроительной отрасли России вошла в финальную стадию. Стратегическая цель, поставленная перед отраслью, заключается в занятии к 2015 году 15 % глобального рынка. Как уточнили BFM.ru в пресс-службе холдинга, в 2008 году было произведено 169 вертолетов, что в 2,5 раза больше, чем в 2003 году, и объем продаж на рынке составил 1,75 млрд долларов, что в 3,5 раза выше уровня 2003 года. При этом все заводы в рамках холдинга вышли на достижение рентабельности от 4 до 25 %.

"На этот год производственные планы предусматривают выпуск 221 вертолета, и из этого числа уже подтверждено заказами 209 машин. Важно, что к сегодняшнему дню завершены испытания по трем основным программам: по Ми-28М, Ка-52 и "Ансат", — рассказали BFM.ru в пресс-службе холдинга. — Модели машины Ми-28 и "Ансат" рекомендованы к принятию на вооружение".

По данным МО, в первом полугодии 2009 года войска получили восемь истребителей Су-27СМ, 12 самолетов МиГ-29, 12 противорадиолокационных ракет, одну ракету-носитель "Союз", два космических аппарата, три стратегические ракеты, 21 зенитную упра-

вляемую ракету, 20 танков, более 100 боевых бронированных машин и около 2000 автомобилей, в основном "КамАЗ" и "Урал". Также закуплены штурмовики Су-25, 4 боевые машины зенитно-ракетного артиллерийского комплекса ПВО Сухопутных войск "Панцирь-С" и тренажеры для ВВС и, наконец, вертолеты Ми-8. Ранее замминистра обороны Владимир Поповкин заявил, что МО в 2009 году закупит 49 новых и модернизированных самолетов и 31 вертолет. В пресс-службе подчеркнули, что модели Ми-28М, Ка-52 и "Ансат" являются сейчас приоритетными для холдинга. "Что касается Ми-38, то ситуация по этой программе сложная из-за разногласий с американскими партнерами по двигателю. Сейчас есть три опытных образца этого вертолета, но из-за экспортных ограничений сотрудничество по данному вертолету затормозилось", — сказал сотрудник пресс-службы.

Известно, что фирма Pratt & Whitney медлит с согласием на использование своих двигателей P&W-127, опасаясь, что они будут работать на военно-транспортной версии этих машин. Впрочем, уже решено, что основным двигателем для Ми-38 станет ТВ-7-117, который будет производиться в кооперации УМПО и заводом им. Чернышева. Однако в пресс-службе уточнили, что надеются реанимировать сотрудничество с Pratt & Whitney, так как у вертолета именно с их двигателем потенциально перспективный рынок сбыта. Поэтому холдинг при работе с американскими партнерами намерен учитывать экспортные ограничения, которые они накладывают.

Работы по вертолету "Ансат" сейчас являются одной из самых приоритетных программ в силу параметров этого самолета. "Ансат" — первый вертолет, созданный и доведенный до серийного производства за последние 20 лет. Его максимальный взлетный вес — 3300 кг, а максимальный вес груза, перевозимого внутри кабины, — не более 1300 кг. На данный момент заключены контракты на поставку "Ансатов" в Лаос и Казахстан. Сейчас же в мире эксплуатируется более 15 вертолетов этой марки, в том числе в управлении авиации ФСБ России.

"Со времен СССР сегмент легких вертолетов был у нас недостаточно развит и мы тяготели к созданию тяжелых машин. И сейчас важно нарастить производство легких самолетов, которые могут иметь самое разнообразное использование", — отметил сотрудник пресс-службы. Продолжаются работы и по переходу на серийное производство боевого вертолета Ка-52 "Аллигатор". Эта машина будет участвовать в экспозиции Московского международного аэрокосмического салона (МАКС), который откроется в Москве во второй половине августа — ко Дню Воздушного флота России. Сейчас на государственных испытаниях в фирме Камова находятся три "Аллигатора", два из них изготовлены на ААК "Прогресс". Еще один Ка-52 будет готов к концу года.

Все изложенные выше планы приходится реализовывать в условиях кризиса, который сократил заказы

на вертолеты. Так, в первом полугодии произошло примерно 40-процентное сокращение заказов на административные и бизнес-перевозки. И хотя российский парк коммерческой авиации на 2/3 состоит из импортной техники, это обстоятельство также отразилось на сроках и масштабах выпуска российских вертолетов для этих целей. Так, сейчас холдинг "Вертолеты России" корректирует объем заказа авиакомпании UTair — первую партию из 20 машин Ми-171 они должны теперь забрать в течение 2009—2010 годов.

В сложившихся условиях Министерство обороны становится еще более значимым заказчиком техники для холдинга. Всего на поддержку вертолетостроения государство намерено потратить в течение двух лет 9 млрд рублей, из которых большая часть пойдет на закупки и разработку перспективной техники. В том числе инвестиции направят на модели Ми-38, Ка-62 и двигатели для этих машин. Благодаря получению кредитных ресурсов в 2008 году начались интенсивные работы по вертолету Ка-226Т.

"Конечно, без бюджетных денег нам сложно было бы функционировать. Но все равно, как и планирова-

лось, мы намерены после 2015 года выйти практически на самофинансирование, когда помощь государства, как и во всем мире, будет только поддерживающей. Мы не делаем лишних вертолетов, но практически весь запланированный объем в 221 машину на этот год подтвержден заказами и будет выпущен", — заключил сотрудник пресс-службы.

ОАО "Вертолеты России" — дочерняя компания ОАО "ОПК "Оборонпром". Управляет вертолетостроительными предприятиями: ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля", ОАО "Камов", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина", ОАО "Кумертауское авиационное производственное предприятие", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие", ОАО "Редуктор-ПМ".

источник: сайт *bfm.ru*
06.07.09

ВЕРТОЛЕТАМ ПОВЕЗЛО

К концу года будет разработана стратегия развития отрасли.

Планируется, что проект долгосрочной стратегии развития российского вертолетостроения будет разработан к концу текущего года. Таким образом, будет сформировано понимание целостной программы развития отрасли, заявил глава Минпромторга Виктор Христенко по итогам рабочего совещания в Улан-Уде, состоявшегося на прошлой неделе.

Проведя ревизию Улан-Удэнского авиационного завода, глава Минпромторга отметил, что по ряду предприятий показатели собственной внутренней эффективности резко повысились. Тем не менее из-за экономической нестабильности требуется оценить реализацию целевых программ и проектов и продумать, что надо сделать, чтобы зафиксировать эту эффективность. Причем предпринимать какие-либо шаги должны не только компании и корпорации, но и правительство. Хотя в мире и кризис, но у предприятий авиастроения есть объем заказов, который обеспечивает устойчивый рост производства. В первую очередь это проявляется в наличии госзаказа на авиационную технику. Теперь надо увеличивать объем коммерческих поставок, хотя в условиях кризиса делать это довольно сложно. Особенно когда речь идет не о военной, а о гражданской авиатехнике. Для этого власти, пообещал Христенко, будут прорабатывать механизмы господдержки с учетом уже имеющихся сегодня, в том числе и с использованием механизма государственных гарантий.

Кроме того, могут быть задействованы различные инструменты субсидирования, которых принято уже более 20 "разновидностей".

К примеру, использовать такие механизмы требуется на Улан-Удэнском заводе, который не просто

выполняет самый большой за последние годы объем заказов, но и собирается увеличить производство вертолетов на 70 штук. И это при том, что завод нуждается в модернизации. Не получается с машинами, глядишь, промышленность вытянут вертолеты.

Напомним, что объем финансирования целевой программы "Развитие вертолетостроения в РФ на период до 2012 года", проект которой сегодня разрабатывается, составит 150 миллиардов рублей. Половина этой суммы, в том числе на разработку и производство военной вертолетной техники, будет выделена из госбюджета. Много это или мало? По мнению экспертов, недостаточно. Государство в течение последних 10 лет слишком мало внимания уделяло отрасли. В результате возникло существенное отставание как по отношению к конкурентам, так и по необходимому количеству вертолетов на внутреннем рынке. Чтобы наверстать упущенное и не допустить конкурентов на рынок, утверждает замглавы Минпромторга Денис Мантуров, необходимо ударно финансировать российское вертолетостроение. Тем более что в рамках федеральных целевых программ долгостроев не было, подчеркнул он. Отрасли, похоже, повезет. Как считает советник президента Леонид Рейман, благодаря господдержке вертолетостроения отрасль имеет хорошие перспективы развития. Государство обратило на нее внимание, говорил он на недавно прошедшей выставке HeliRussia-2009. Идет консолидация, создаются соответствующие федеральные целевые программы.

Татьяна АФАНАСЬЕВА

источник: «Российская бизнес-газета»
07.07.09

ОАК СДЕЛАЛА ДОЛГОВУЮ ПЕТЛЮ

Консолидированный убыток всех предприятий, входящих в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК), в 2008 году составил 8,4 млрд руб., общий размер долга превысил 121 млрд руб.

В компании отмечают, что отрицательные результаты стали следствием осенней девальвации рубля. Эксперты уверены, что в ближайшие годы ОАК останется убыточной, поскольку надежд на рост спроса со стороны покупателей как гражданской, так и военной авиатехники пока нет.

ОАК в годовом отчете за 2008 год привела предварительные неаудированные финансовые показатели по МСФО. По данным компании, ее чистый убыток составил 8,4 млрд руб., выручка — 85,16 млрд руб., совокупный долг — более 121,8 млрд руб. В пресс-службе ОАК поясняют, что убытки корпорации в основном сформировались вследствие осенней девальвации рубля. "Несмотря на то что львиную долю доходов ОАК получает от экспортных контрактов на военную авиатехнику, большинство из них было заключено еще при низком долларе, поэтому прибыль в 2008 году оказалась гораздо ниже ожидаемой", — говорят в ОАК, добавляя, что положительный эффект от девальвации должен сказаться на контрактах 2009 года и будущих заказах.

Кроме того, поясняют в ОАК, ряд ее дочерних компаний получал кредиты в валюте, что также сказалось на консолидированных финансовых показателях всей группы. "У ряда предприятий до 50 % кредитов номинировано в долларах", — отметили в пресс-службе ОАК. Источник в компании уточняет, что долларové кредиты и в целом по группе превышают 50 %, около 70 % — долгосрочные займы, три четверти всех кредитов предоставлены российскими госбанками. В ОАК отмечают, что для успешной реализации всех контрактов и продолжения работы над перспективными проектами новой авиатехники, в

том числе гражданскими программами Sukhoi Superjet, MC-21, а также созданием истребителя нового поколения, в этом году компания планирует проведение дополнительной эмиссии акций в объеме 140 млрд руб., из которых 49 млрд руб. надеется получить деньгами.

Отраслевые эксперты убеждены, что в ближайшие несколько лет отрасль останется дотационной. "Планируемое включение в ОАК РСК "МиГ", Казанского авиационного предприятия, а также ЛИИ имени Громова и ЭМЗ имени Мясищева ничего хорошего не прибавит финансовым показателям ОАК, а прорыва в продажах гражданской авиатехники в ближайшие годы ждать не приходится", — отмечает глава аналитической службы агентства "Авиа-Порт" Олег Пантелеев. Он полагает, что из-за снизившегося пассажиропотока авиакомпании не будут активно закупать гражданские самолеты, и не исключает, что финансирование государственных целевых программ, за счет которых предприятия ОАК получают основные доходы, может быть сокращено в 2010 году. Источник "Ъ" в АХК "Сухой" прогнозирует снижение объемов и военных экспортных заказов. "Длившаяся 15 лет эпоха многомиллиардных рентальных контрактов завершается, объемы экспорта будут снижаться из-за кризиса и урезания бюджетов традиционных покупателей военной авиатехники", — говорит собеседник "Ъ", отмечая, что спасти ситуацию может только значительное увеличение гособоронзаказа, но "надежд на это мало".

Эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко уточняет, что проблема замены устаревающего парка военных самолетов в ВВС России сейчас стоит как никогда остро, но все вопросы увеличения оборонзаказа пока встречают ожесточенное сопротивление Минфина.

Алексей ЕКИМОВСКИЙ

*источник: газета «Коммерсантъ»
02.07.09*

НЕЗАВИДНАЯ СУДЬБА

Уникальный двигатель снимается с крыла летающей лаборатории.

На авиасалоне "МАКС-2007" возле авиадвигателя НК-93, который выставил Самарский научно-технический комплекс имени Николая Кузнецова, было не протолкнуться из-за обилия иностранцев. Их интерес к этому двигателю пятого поколения был вполне

понятен: все они только приступили к разработке таких движков, а тут уже полный комплект. На днях, без малого два года спустя, руководитель летных испытаний НК-93 Владимир Пташинский написал заявление об увольнении по собственному желанию. Этот двигатель придумал еще, как и следует из названия, выдающийся советский конструктор, создавший почти 60 авиа- и ракетных двигателей, гене-

рал-лейтенант инженерно-авиационной службы, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и прочих высших премий академик Николай Кузнецов в 1993 году. И тогда, и даже сегодня по своим эксплуатационным характеристикам разработка опережала и опережает все двигатели сопоставимой мощности в мире, в том числе и перспективные.

Эксперты говорят, что через десяток лет именно на двигателях такого типа будут летать все: американцы и японцы, французы и китайцы. Но им еще предстоит разрабатывать, а у нас уже готовый.

Николай Дмитриевич Кузнецов не в первый раз так обогнал время. На его предприятии, именованном тогда НПО "Труд", было изготовлено почти пять десятков двигателей, предназначенных для советских "лунников". Но тогда после сворачивания лунной программы с самого верха в середине 70-х пришла команда: распилить на металлолом. Кузнецов не стал выполнять приказ, а законсервировал движки и спрятал их в одном из подразделений завода. Через 20 лет (!), уже после смерти конструктора, все их купили американцы. И до сих пор поднимают на них в космос свои ракеты.

НК-93, разрабатывавшийся с конца 80-х годов, предназначен для самолетов типа Ил-96 и Ту-214, по нормам шума и выбросам укладывается во все мировые стандарты, он мощнее и экономичнее любого в своем классе. А если учесть наши расстояния и то, что около 70 процентов стоимости авиаперевозок — это авиакеросин, воздушное сообщение становится не только экономическим, но и политическим фактором. Запуск этого двигателя в производство обеспечил бы работой два прозябающих сегодня крупнейших моторостроительных завода — казанский и самарский — десятки тысяч рабочих мест. Но Россия, получившая в наследство от СССР опережающий время, уникальный двигатель, так и не смогла за 15 с лишним лет довести его до ума. Все это время его доводка продолжалась на голом энтузиазме группы соратников и учеников Кузнецова. Сейчас летные испытания вышли на финишную пря-

мую. Для их завершения требуется всего-то 125 миллионов рублей, в двести (!) раз меньше, чем получил от государства "АвтоВАЗ". Но этих денег СНТК никто не дал.

— Снятие НК-93 с крыла летающей лаборатории Ил-76ЛЛ означает его фактическую смерть, — говорит руководитель испытаний. — Дело в том, что крыло ЛЛ непростое. Оно имеет особую конструкцию, так как обычное просто не выдержало бы режимов работы экспериментальных двигателей. А демонтаж силового агрегата влечет за собой потерю прочности в месте крепления. В результате снова поставив НК-93 на крыло летающей лаборатории скорее всего не разрешат, так как оно может попросту разрушиться.

Вся эта история тем более удивительна, что СНТК находился в федеральной целевой программе по поддержке авиапрома, но потом неожиданно выпал из нее по не обнародованной до сих пор на заводе причине. Среди его сторонников премьер Владимир Путин, три месяца назад распорядившийся завершить испытания НК-93 до конца года. Но вместо того чтобы взять под козырек, как это принято в стране с выстроенной и устоявшейся вертикалью власти, все делается с точностью до наоборот. И фактически прекращаются испытания.

Почему? Может быть, потому, что против этого двигателя играют зарубежные компании, прежде всего Pratt & Whitney и Rolls-Royce, которые чувствуют себя весьма вольготно на российском авиарынке? В заключение можно вспомнить, что двигатели для стратегической авиации — бомбардировщиков Ту-160, Ту-95 и Ту-22 — разработаны именно в ОКБ Николая Кузнецова. Может быть, как раз в этом и есть главная причина незавидной судьбы НК-93?

Аркадий СОЛАРЕВ

источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
22.07.09

ЗАГЛЯНУТЬ В БУДУЩЕЕ

Грамотная кадровая политика позволяет сохранить конкурентоспособность двигателестроения.

В течение последнего десятилетия кадровая проблема стала одной из главных болевых точек ответственного ОПК: производству катастрофически не хватало молодых, квалифицированных работников. Разразившийся кризис, с одной стороны, еще сильнее обострил ее, но с другой — открывает перед наиболее устойчивым сектором ОПК новые возможности по наращиванию своего кадрового потенциала. Главное — эти возможности не упустить.

Основной надеждой на выживание и дальнейшее развитие для российской "оборонки" в условиях кри-

зиса стала поддержка государства. Причем такая поддержка может иметь разные формы — обязательно прямые финансовые вливания или увеличение объемов госзакупок. Для сохранения кадрового потенциала промышленности не меньшую важность представляют и различного рода социальные программы, в том числе направленные на стабилизацию кадровых проблем. Примером сотрудничества такого рода может служить НПО "Сатурн". В нынешних непростых условиях этот ведущий разработчик и производитель авиадвигателей избрал стратегией не только сохранение кадрового потенциала, но и продолжение его развития, а также использование социального партнерства и взаимодействия с органами местного самоуправления.

Сегодня трудовой коллектив "Сатурна" составляет 20 858 человек, около четверти из них заняты проведением научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. На предприятии трудятся более 150 докторов и кандидатов наук.

Когда кризис впервые всерьез "прижал" НПО "Сатурн" и руководство концерна осенью 2008 г. вплотную занялось разработкой планов преодоления узких мест, в области кадровой политики предполагалось сократить затраты на персонал и накладные расходы, оптимизировать административно-управленческий персонал, в том числе за счет сокращения численности работников, вывести из состава предприятия подразделения непрофильной деятельности. Но, как рассказал директор по персоналу НПО "Сатурн" Леонид Иванов, "идти по стандартному пути нам мешали два обстоятельства. Во-первых, НПО "Сатурн" занимается созданием и продвижением высокотехнологичной продукции и обладает штатом уникальных в своей области специалистов. Во-вторых, несмотря на свою территориальную распределенность, головное предприятие компании с большей частью конструкторских центров и производственных площадок находится в одном городе — Рыбинске. И потому любые резкие действия градообразующего предприятия приведут к дисбалансу на рынке труда, социальной напряженности и в долгосрочной перспективе лишат компанию собственной кадровой базы, на которую она опиралась десятилетия".

Но поскольку в декабре 2008 г. "Сатурн" стал фактически госкомпанией, удалось отойти от стандартного набора антикризисных мер и использовать инструменты господдержки. Таким образом, здесь смогли избежать крайних мер и даже перейти к наращиванию кадрового потенциала и подготовке людей к дальнейшему выполнению прорывных проектов.

В начале 2009 г. три предприятия объединения, расположенные в Рыбинске, — головная компания НПО "Сатурн", ОАО "Сатурн — Газовые турбины" и ОАО "Русская механика" — стали участниками целевой программы "Обеспечение мероприятий по снижению напряженности на рынке труда Ярославской области". Несмотря на "местечковое" название, она — региональная часть федеральной целевой программы, направленной на поддержку и адаптацию не тех людей, кто уже потерял работу, а на работников, пока только оказавшихся под угрозой увольнения.

В Рыбинске программа реализовывалась в трех направлениях: опережающее профобучение — его прошли 830 человек, организация временных рабочих мест — 700 человек, организация стажировок для приобретения опыта работы выпускниками образовательных учреждений — 200 человек.

Кроме того, в Рыбинске "Сатурн" начал осуществлять собственную активную политику на рынке труда, где появилось большое число высококвалифицированных рабочих и инженеров. Как отмечает Леонид Иванов, люди возвращались в родной город из Череповца, поскольку начались известные проблемы в металлургии, из Петербурга и Москвы, где произошли сокращения. Для привлечения специалистов за последние полгода были проведены пять ярмарок вакансий рабочих и инженерно-технических специальностей, которые с каждым разом привлекают все более квалифицированный персонал. За этот период на головное предприятие были приняты

более 1200 человек, 57 % из них — по рабочим профессиям и еще 18 % — учениками. В ряд мероприятий, направленных на сохранение кадров, входит решение заменить сокращение заработной платы временной отменой компенсационных выплат из прибыли (так называемого соцпакета) и точечные меры социальной защиты работников. Соцпакет на НПО "Сатурн" представлял собой определенную сумму, которая на протяжении последних 6 лет выплачивалась ежемесячно и которую работник мог потратить на питание, платные услуги или отдых. В целом по объединению объем этих выплат составлял порядка 300 млн рублей в год. Для низкооплачиваемых категорий работников, которые сильно теряли при отмене соцпакета, с 1 февраля 2009 г. был увеличен базовый уровень заработной платы до 40 %. Сумма отмененного соцпакета была сохранена в виде материальной помощи родителям, находящимся в отпуске по уходу за ребенком до полутора и до трех лет. За счет проработки вопроса с Фондом социального страхования стоимость путевок для детей работников НПО "Сатурн" в детские санатории в 2009 г. снизилась на 53 %.

За год (с июля 2008 г.) численность персонала всех предприятий, входящих в НПО "Сатурн", сократилась на 1800 человек. Однако около трети сокращений — это ликвидация вакансий, а каждый десятый сокращаемый нашел работу внутри предприятия. Таким образом "Сатурн" расстался с 921 своим сотрудником. При этом меры по оптимизации персонала затронули в основном административный и вспомогательный персонал, а численность рабочих сохранилась на прежнем уровне. Неизменным остался и средний возраст работников компании — 44 года, каждый пятый работающий в НПО "Сатурн" — молодой человек в возрасте до 30 лет.

Поддержка со стороны государства позволила НПО "Сатурн" в условиях кризиса продолжить развитие научно-технического и производственного потенциала. Объемы внутрикорпоративного обучения на базе собственного учебного центра компании всегда были значительными. В частности, затраты на обучение работников НПО "Сатурн" в 2008 г. составили более 20 млн рублей. Обучение прошли 8706 человек, в том числе 4073 рабочих, 4633 специалиста и руководителя. В прошлом году началось строительство нового учебного центра пропускной способностью 8000 человек в год, который объединит в себе учебный центр по подготовке персонала НПО "Сатурн" и центр обучения техническому обслуживанию двигателя SaM146.

Оснащение нового учебного центра современным обрабатывающим и измерительным оборудованием, инструментом, программным обеспечением создаст условия для масштабного внедрения высоких технологий металлообработки в производство. Как отмечает Леонид Иванов, в учебном центре используются те же станки, что и в цехах, поэтому его выпускники сразу вовлекаются в производственный процесс. При этом в государственных учреждениях профтехобразования современного оборудования нет и получивших там специальность ребят приходится доучивать на предприятии.

Столь серьезное внимание к кадровым вопросам в НПО "Сатурн" объясняется просто. Двигателестроение находится на рубеже смены поколений авиа-

ционных моторов, предназначенных как для военных, так и для гражданских летательных аппаратов. Новое поколение — это новые технологии, совершенно другие, значительно более высокие требования к качеству, другая экономическая сторона вопроса, когда малейший брак может привести к серьезным срывам сроков изготовления и поставки изделий заказчикам, что в современных условиях имеет зачастую критическое значение. Нынешняя кадровая политика "Сатурна" позволяет сохранить кадровый потенциал, прово-

дить дальнейшее развитие персонала, а значит, продолжить реализацию прорывных программ и проектов, которые определяют будущее отрасли на 30–35 лет вперед.

Илья КЕДРОВ

источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
22.07.09

"КОЛИБРИ" ДЛЯ БЛИЖНЕГО БОЯ

Российские авиационные боеприпасы востребованы на внешнем рынке.

Помимо крупных, объединенных стендов таких компаний, как "Рособоронэкспорт", ОАК или корпорация "Иркут", в российской части Le Bourget 2009 были представлены сравнительно небольшие экспозиции предприятий "второго эшелона". На первый взгляд, их стенды выглядят не столь "богато", как у крупных интегрированных структур, однако представленные здесь изделия не менее важны для успешной работы на рынке боевой авиации. А кроме того, в экспозициях комплектаторов гораздо чаще встречаются настоящие новинки. Вокруг них заметно меньше медийного "шума", однако от этого они не становятся менее любопытными.

Взять, к примеру, входящий в концерн ПВО "Алмаз-Антей" Московский научно-исследовательский институт "Агат", разработчика радиолокационных головок самонаведения (РГСН) ракет, предназначенных для борьбы со средствами воздушного нападения. По традиции институт демонстрирует на крупных международных выставках не плакаты или модели, а "живые" головки в металле. Не стал исключением и салон Le Bourget 2009, причем большая часть показанных здесь РГСН — новые разработки "Агата". Как и боевые самолеты, РГСН, созданные специалистами института, делятся на поколения. В этом году на Le Bourget 2009 были представлены головки пятого поколения. По словам генерального конструктора МНИИ "Агат" Иосифа Акопяна, они полностью цифровые, принятый РГСН сигнал преобразуется в цифру на первой промежуточной частоте и дальше вся его обработка идет только в цифре. Такое решение позволило добиться весьма заметного снижения массо-габаритных характеристик РГСН, недаром изделия "Агата" считаются самыми компактными среди всех конкурентов в мире. Модельный ряд РГСН пятого поколения от МНИИ "Агат" выполнен применительно к трем типовым калибрам. Для ракет малой дальности калибром 150 мм предназначена РГСН с условным названием "Кolibри". Эта головка весит всего 8 кг — включая все составные части: передатчик, антенну, привод, корпус. Для сравнения можно сказать, что несколько десятилетий назад полуактивная РГСН имела массу 30–40 кг. Второй калибр — 200 мм.

Это типичный диаметр для ракет средней дальности класса "воздух — воздух". Наконец, 350 мм — это калибр для ракет "воздух — воздух" большой дальности и для ракет "поверхность — воздух" средней дальности. "Использованием трех типоразмеров наших головок можно закрыть потребность практически по всем классам ракет", — говорит Иосиф Акопян.

Представленные на Le Bourget РГСН "Агата" можно назвать прототипами. Для адаптации к конкретной модели авиационной или зенитной ракеты базовый вариант РГСН необходимо немного изменить, поскольку разные производители авиационных средств поражения или систем ПВО используют разные механические и электрические интерфейсы. Но это не столь важно, поскольку основные элементы конструкции — вычислительная система, программное обеспечение, механика — будут едиными для всех типов ракет. Как заявил генеральный конструктор "Агата", "из представленных трех типоразмеров головок нет ни одной, которая не была бы использована в конечных образцах в интересах как отечественных, так и зарубежных заказчиков".

Еще одна российская компания, работающая с крупнейшими фирмами — разработчиками и производителями авиационной техники, — ГНПП "Базальт". На Le Bourget 2009 предприятие представило 16 образцов продукции (8 из них — в виде макетов), которые относятся к средствам авиационного поражения. Среди них стоит выделить унифицированную планирующую бомбовую кассету калибра 500 кг ПБК-500У с самоприцеливающимися боевыми элементами СПБЭ-К. Кассета предназначена для круглосуточного и всепогодного применения. Она обеспечивает поражение бронетехники, средств ПВО, пунктов управления и военных сооружений, имеющих тепловой или радиолокационный контраст относительно подстилающей поверхности в условиях естественных и искусственных помех с высоты от 100 до 10 000 метров при сбросе с самолета, летящего со скоростью 700–1100 км/ч. Дальность применения с высоты 10 тысяч метров составляет около 50 км. То есть ПБК-500У можно использовать, не входя в зону поражения объектовой ПВО противника. В базовом варианте кассета оснащается инерциальной системой наведения и спутниковой коррекции, работающей как с GPS, так и с ГЛОНАСС. Спутниковая коррекция требуется лишь при сбросе кассеты на максимальной дальности. Сам-

оприцеливающие боевые элементы СПБЭ-К предназначены в первую очередь для поражения танков с верхней полусферы. Они оснащены комбинированными координаторами цели, обеспечивающими наведение по тепловым и радиолокационным каналам. Бронепробиваемость обеспечивает поражение любой из ныне существующих целей, включая объекты с комбинированной броней.

Как известно, в начале мая на должность генерального директора ГНПП "Базальт" был назначен Александр Рыбас. Его главная задача на новом месте — вывести "Базальт" из тяжелого экономического состояния и сформировать холдинг, в который войдут 14 профильных предприятий разных форм собственности — как ФГУП, так и акционерные общества. По словам Александра Рыбаса, в последние два года предприятие имело очень хороший оборонный заказ, у его изделий есть значительные экспортные перспективы. По результатам 2008 г. до 85 % продукции было выпущено в рамках ГОЗ, такое же соотношение поставок на внутренний и внешний рынки должно сохраниться и в 2009-м. Поэтому весьма печально, что "Базальт" оказался в тяжелой финансовой ситуации, при этом обусловленной отнюдь не финансово-экономическим кризисом, а управленческими ошибками прежнего руководства.

Еще один холдинг, создание которого также должно завершиться в течение 2009 г., это корпорация авиаприборостроения. В холдинг под эгидой "Ростехнологий" вошли концерн "Авионика", "Авиаприбор-

холдинг", корпорация "Аэрокосмическое оборудование", а также около 35 других предприятий, в том числе и государственных, которым предстоит акционирование. Как отметил Гиви Джанджгава, генеральный директор концерна "Авионика", смысл объединения российских приборостроителей в том, чтобы проводить единую политику, иметь общую кооперацию. На Le Bourget 2009 концерн "Авионика" представил свои последние разработки поколения "4++": комплексы БРЭО для Су-35, Ка-52 и для МиГ-35, который участвует в объявленном Индией тендере на 126 многоцелевых истребителей. Главной задачей предприятия на выставке, по словам его руководителя, было провести ряд переговоров с зарубежными партнерами, в том числе с компанией SAGEM, с которой планируется создание совместного предприятия. Это необходимо для эксплуатации в ВВС РФ бывших "алжирских" истребителей МиГ-29СМТ. Концерн "Авионика" участвует в тендере на создание БРЭО и для "надежды российского авиапрома", лайнера МС-21. По этому направлению концерн работает в кооперации с западными компаниями. Для них обязательным условием участия в этом проекте является создание совместных предприятий на территории России.

Илья КЕДРОВ

источник:

газета «Военно-промышленный курьер»

08.07.09

ХИЛЛАРИ КЛИНТОН ЗАВОЕВАЛА ИНДИЮ АМЕРИКАНСКИМ ОРУЖИЕМ

Визит госсекретаря США увенчался подписанием одной из крупнейших сделок в области вооружений.

Госсекретарь США Хиллари Клинтон завершила свой визит в Индию, главным итогом которого стало подписание соглашения о военно-техническом сотрудничестве, предусматривающего продажу Дели новейших американских вооружений. По мнению экспертов "Ъ", одна из крупнейших в мире оружейных сделок, в рамках которой Индия может получить более ста американских истребителей, резко обострит конкуренцию на индийском рынке вооружений, потеснив российских и европейских производителей. Визит Хиллари Клинтон завершает этап недоверия в отношениях двух стран, начавшийся в эпоху холодной войны, и превращает Индию в нового стратегического союзника США в Южной Азии.

Накануне своего первого визита в Индию в качестве госсекретаря США, начавшегося в минувшую пятницу, Хиллари Клинтон выступила с программной внешнеполитической речью перед американскими дипломатами и экспертами, назвав Индию одним из приоритетных партнеров США вместе с другими странами БРИК — Бразилией, Россией и Китаем. Интерес к пятидневному визиту госпожи Клинтон в Индию также подогревался обострившейся в Вашингтоне дискуссией о том, способна ли госсекретарь, долгое

время отсутствовавшая на публике из-за травмы руки, играть ведущую роль в решении ключевых международных задач администрации Обамы.

Между тем Индия, в которой Хиллари Клинтон многократно бывала еще в период своей работы сенатором от штата Нью-Йорк, становилась для нее идеальной площадкой для демонстрации своих возможностей главного дипломата в Белом доме.

Программа пребывания госсекретаря Клинтон в Индии включала посещение трех городов — Мумбаи, Дели и Хайдарабада. Помимо переговоров с премьером Манмоханом Сингхом и главой МИДа Соманалли Малайей Кришной госпожа Клинтон встретилась с председателем правящей коалиции "Объединенный прогрессивный альянс" Соней Ганди и лидером оппозиции в нижней палате парламента Лалом Кришной Адвани.

Главным итогом завершившегося визита стало подписанное вчера госсекретарем Клинтон и главой МИД Индии Соманалли Малайей Кришной двустороннее соглашение о военно-техническом сотрудничестве. Так называемое соглашение по мониторингу конечного назначения, предусматривающее продажу Индии новейших американских вооружений, позволит США осуществлять проверки того, как используется предоставляемое оружие, и исключает утечки новых технологий в третьи страны.

Подписание этого документа резко повышает шансы США на успех в борьбе за один из крупнейших в мире на сегодняшний день оружейных контрактов — поставку Индии 126 новых многоцелевых истребителей. Это позволит индийским ВВС значительно модернизировать свой потенциал, в настоящее время состоящий преимущественно из российской военной техники. По мнению экспертов, продукция таких гигантов американского ВПК, как Lockheed Martin и Boeing, сможет составить конкуренцию российским МиГ-35, а также французским Dassault Rafale, шведским Saab JAS-39 Gripen и европейским Eurofighter Typhoon, которые производит консорциум британских, немецких, итальянских и испанских компаний.

"Для российского ВПК, продукция которого доминировала на индийском рынке вооружений на протяжении десятилетий, данное соглашение — это одновременно и плохая, и хорошая новость. Плохая новость состоит в том, что теперь у нас в Индии появился очень сильный конкурент. Хорошая же новость в том, что для сохранения своих позиций на

индийском рынке российским производителям теперь неизбежно придется развиваться. Таким образом, борьба за индийский рынок станет мощным дополнительным стимулом для модернизации российского ВПК", — заявил "Ъ" эксперт Московского центра Карнеги Петр Топычканов.

С этим согласен и директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов. "Американо-индийское соглашение делает американских производителей фаворитами в объявленном Индией тендере по закупке 126 многофункциональных истребителей. В то же время шансы российских производителей уменьшаются", — заявил "Ъ" господин Пухов, напомнив о том, что необязательность ряда российских партнеров, в частности фирмы "Ильюшин", заметно подорвала доверие к ним индийской стороны.

Сергей СТРокань

*источник: газета «Коммерсантъ»
21.07.09*

"АНСАТ": ЧЕРЕЗ ВСЮ РОССИЮ И ОБРАТНО

11 июня 2009 г. завершился испытательный перелет по территории России на легких многоцелевых вертолетах "Ансат" разработки ОАО "Казанский вертолетный завод" и Ка-226 разработки ОАО "Камов", начатый 12 мая этого года.

Заказчик машин — Федеральная служба безопасности РФ — решила таким образом протестировать их в различных климатических зонах. Обе машины — с взлетным весом до 3,5 т, способны перевозить до 9 пассажиров, удовлетворяют требованиям заказчика, так как, по сравнению с легендарной "восьмеркой" (Ми-8/17), более экономичны для перевозки небольшого количества пассажиров и груза.

Маршрут перелета начался в Йошкар-Оле, откуда машины стартовали в Москву, где "Ансат" успел участвовать в вертолетной выставке HeliRussia-2009, приземлившись непосредственно на территории выставочного комплекса "Крокус Экспо". Далее вертолеты перелетели в Махачкалу, а затем в Ставрополь, откуда вернулись в Йошкар-Олу. Общая протяженность маршрута перелетов составила около 6000 км. На промежуточных базах оба вертолета по нескольким дням обкатывали в горных условиях и на равнинах, где погодные условия кардинально отличаются. Только так удалось подтвердить и уточнить эксплуатационные характеристики нового вертолета "Ансат".

От Казанского вертолетного завода перелеты сопровождала группа технической и летной поддержки: ведущий инженер Хасанзянов Азат Анварович, летчик-испытатель Моисеев Аркадий Константинович, инженер Гиматов Вазих Газизович, авиатехники Сулейманов Айрат Марсович и Исхаков Ильшат

Ильясович, а также слесарь Захаров Андрей Борисович. Обширная "техническая аптечка" экспертной команды оказалась лишней, и за все время пути ею не пришлось воспользоваться ни разу.

По итогам испытаний вертолет "Ансат" продемонстрировал превосходные результаты полетов в горах: подтвердил свои характеристики расхода топлива, средней дальности полета со стандартной заправкой, надежности КСУ (комплексная система управления), садился и взлетал на высотах 2800—3000 м.

Все время перелета "Ансат" пилотировали два опытных летчика государственной службы. Машина обоим понравилась. Они отметили ее хорошую маневренность, обусловленную относительно малым взлетным весом, наличием двух мощных двигателей и "жесткой" резинопластиковой втулки несущего винта. По их мнению, уровень вибрации в "Ансате" ниже, чем у вертолетов этого класса, а удобная панель управления и комфортная кабина пилотов выполнены с учетом современных эргономических требований. Оба пилота также высоко оценили надежность цифровой электродистанционной системы управления и системы электронной индикации, выполненной по принципу "стеклянной кабины", без единого стрелочного прибора.

Эффектно продемонстрировал "Ансат" свою динамику и маневренность во время демонстрационных полетов для федеральных служб и президента республики Дагестан. Вертолет понравился представителям республики, некоторые из них выразили желание приобрести "Ансат". 1 июня на борту вертолета совершил полет президент республики Дагестан Муху Алиев, который также остался доволен вертолетом. Специалистами пограничной службы России "Ансат" был также высоко оценен в одном из демонстрационных полетов в Каспийском море — во время

преследования браконьеров. Катер уйти от "Ансата" не смог, а экипаж вертолета быстро сделал круг над преследуемыми и вынудил их остановиться.

В вертолетах, подобных "Ансату", давно нуждаются российские пограничники и авиационные структуры России: на этой машине легко осуществлять контроль газопроводов, вести наблюдение за лесными массивами, патрулировать границы и дороги. Среднестатистическая эксплуатация вертолета "Ансат" предусматривает перевозку 2–3 пассажиров. Но при служебной необходимости возможна перевозка группы пассажиров до 10 человек или грузов до 1 тонны. А экономия по расходу топлива, по расчетам эксперта одной из государственных служб России, достигает 140 тыс. литров в год по сравнению с Ми-8 (при еженедельном использовании в этой службе по 2 полета с налетом 2–2,5 часа).

ОАО "Казанский вертолетный завод" — производитель вертолетов семейства Ми-8/Ми-17, "Ансат". Высокая надежность, неприхотливость, безопасность и простота в обслуживании — основные качества продукции завода. Предприятие сертифицировано для производства и ремонта всех вертолетов семейства Ми-8/Ми-17, а также для разработки гражданских

вертолетов. Учебный центр завода сертифицирован для обучения и переобучения наземного и летного персонала. Выпускаемые вертолеты обеспечиваются бесплатным техобслуживанием весь гарантийный срок эксплуатации. Завод обеспечивает послегарантийное обслуживание всех поставленных вертолетов.

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

*источник: компания «ОАО "Казанский вертолетный завод"»
09.07.09*

РОССИЯ ВЕРНЕТ "РУСЛАНА"

В России возобновят производство крупнейших в мире серийных транспортных самолетов Ан-124-100 "Руслан". Производители самолета рассчитывают получить необходимое финансирование проекта от государства уже в следующем году.

В четверг, 9 июля 2009 года, в ходе совещания на ульяновском самолетостроительном заводе "Авиастар", выпускавшем эту не имеющую аналогов в мире машину, решено в кратчайшие сроки подготовить полный пакет документов о возобновлении производства этих самолетов и передать его в Правительство РФ.

Для восстановления производства самолетов Ан-124-100 "Руслан" требуется 6,5 млрд рублей на первоначальном этапе. Об этом сообщила пресс-служба Ульяновской области со ссылкой на гендиректора ЗАО "Авиастар-СП" Михаила Шушпанова.

По словам Шушпанова, "анализ ситуации говорит о том, что есть все возможности для восстановления производства Ан-124-100 "Руслан" и на сегодняшний день необходимо приступить к подписанию твердых контрактов".

Наибольшую заинтересованность в появлении на рынке новых самолетов этого типа высказывают гражданские авиакомпании, занимающиеся тяжелыми грузоперевозками. Также в производстве самолета и комплектующих к нему заинтересовано Министерство обороны России, нуждающееся в модернизации собственного парка Ан-124 и его последующем пополнении.

Самый мощный в мире

Грузоподъемность самого мощного в мире самолета Ан-124 "Руслан" составляет 120 тонн. Ан-124-100 "Руслан" разработан в СССР в конце 1970-х годов. Первый полет состоялся в 1982 году. Серийно самолет выпускался на "Авиастаре" и киевском государственном авиационном заводе "Авиант". Его производство в России прекратилось в 2004 году, на Украине — в 2003 году. Самый большой авиапарк таких лайнеров — у российской компании "Волга-Днепр".

По словам Дмитрия Обшарова, директора по маркетингу и стратегическому управлению группы компаний "Волга-Днепр", одного из инициаторов проекта, возобновление производства "Русланов" позволит создать более 5 тысяч дополнительных рабочих мест на заводе "Авиастар" и около 10 тысяч рабочих мест в авиастроительной отрасли и смежных отраслях. Кроме того, с реализацией этого проекта дополнительные отчисления в бюджеты всех уровней составят около \$ 250 млн.

Бизнес чартерных перевозок на рамповых грузовых самолетах типа Ан-124 остался практически на докризисном уровне. Объемы рынка чартерных перевозок рамповыми самолетами растут в среднем на 10–12 % в год в денежном эквиваленте.

"К 2020 году рынок перевозок самолетами Ан-124 достигнет \$ 3 млрд, а в 2030 году может составить порядка \$ 7 млрд, — заявил GZT.RU Обшаров. — Потребность рынка в Ан-124-100 к 2030 году составит порядка 80–100 воздушных судов".

По словам Севастьяна Козицына, аналитика финансовой группы "Брокеркредитсервис" (БКС), в

первую очередь Россия получит серьезное преимущество на международной арене. Кроме того, 6,5 млрд рублей, которые авиапроизводители просят у государства на возобновление производства, — небольшая плата за сохранение уникального лайнера.

В 2008 году презентацию своего военно-транспортного самолета A400M провела корпорация Airbus. Изначально у самолета было семь заказчиков — членов НАТО: Бельгия, Великобритания, Германия, Испания, Люксембург, Турция и Франция. Потом к ним присоединились ЮАР и Малайзия. В портфеле Airbus — 192 заказа. Однако чуть позже у концерна возник ряд проблем.

"Да, мы хотим строить этот самолет, но не любой ценой. Мы по-прежнему уверены в достоинствах A400M, однако в нынешних рамочных условиях успешно эта программа реализована быть не может", — заявил в июньском интервью газете Handelsblatt глава авиастроительного концерна Airbus Томас Эндерс. По словам Эндерса, создатели самолета неверно оценили график работ и необходимые бюджетные рамки. Как утверждает Эндерс, есть шансы, что A400M взлетит до конца года.

По мнению опрошенных GZT.RU экспертов, "Руслан" выигрывает конкуренцию у A400M по практичности и, что самое главное, по цене. Российский самолет гораздо дешевле. По словам Бориса Рыбака, генерального директора консалтинговой группы "Инфо-

мост", "Руслан" — пока единственный самолет, на который существует реальный серьезный спрос на Западе и на котором, грубо говоря, можно сделать деньги. У "Русланов" хорошая репутация во всем мире. Очень важно, чтобы модернизированный самолет смогли сертифицировать по европейским стандартам. Впрочем, по мнению Рыбака, пока обольщаться не стоит, работа над документами может продолжаться довольно долго и официальное объявление о запуске "Руслана" в серийное производство вполне могут перенести на следующий год.

Напомним, что в июне 2008 г. Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и Ernst & Young завершили подготовку бизнес-плана проекта по возобновлению производства самолетов Ан-124 "Руслан". В соответствии с этим документом для начала производства самолета потребуется получить подтвержденные заказы не менее чем на 40 машин.

В случае набора достаточного количества заказов самолеты будут производиться на ульяновском "Авиастаре" с 2012 года по одному-два лайнера в год. Также есть два недостроенных планера, которые будут достроены. Стоимость нового Ан-124 сегодня составляет \$ 150–160 млн.

Иван ГИДАСПОВ

*источник: газета «Газета»
10.07.09*

МО ИНДИИ ГОТОВО ПОДПИСАТЬ КОНТРАКТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ MIRAGE 2000

Индийское оборонное ведомство и французские производители готовы к подписанию соглашения о реализации программы модернизации истребителей Mirage 2000, состоящих на вооружении ВВС Индии. Стоимость соглашения составит около 100 млрд рупий (2,05 млрд долл.), согласно информации "Таймс оф Индия".

В случае заключения соглашения оно станет вторым по величине контрактом в истории военно-технического сотрудничества двух стран после оцениваемой в 187,98 млрд рупий программы постройки шести подводных лодок класса "Скорпен" на предприятии "Мазгон док" в Мумбаи. О подписании соглашения может быть объявлено в ходе начавшегося визита во Францию премьер-министра Индии Манмохана Сингха.

Индия и Франция ведут переговоры о модернизации 51 многоцелевого истребителя Mirage 2000N уже более двух лет. Основным препятствием для подписания соглашения являлась его стоимость. Французские компании-подрядчики Dassault Aviation и Thales настаивали на выплате за работы 140 млрд рупий, в то время как МО Индии оценивает программу только в 100 млрд рупий. По информации газеты, недавно противоречия были разрешены и французские производители согласились на условия МО

Индии. Как планируется, от 4 до 6 первых самолетов Mirage будут модернизированы во Франции, оставшиеся самолеты планируется усовершенствовать на мощностях компании HAL. Модернизация, в ходе которой будут усовершенствованы бортовое оборудование, двигатели, структурные элементы и системы вооружения, позволит продлить срок эксплуатации 51 самолета Mirage 2000N ВВС Индии на 20–25 лет. Dassault выполнит модернизацию фюзеляжа, механических систем, неавиационного оборудования и двигателей, а также обеспечит сертификацию самолета. В ходе модернизации обшивка фюзеляжа самолетов будет демонтирована с целью замены кабельного оборудования.

Проект модернизации будет включать установку высокопроизводительного бортового компьютера с расширенной памятью, многорежимной радиолокационной станции, способной обнаруживать цель на расстоянии 70 морских миль (130 км) в условиях помех, многоканальной цифровой системы передачи данных, усовершенствованного оборудования для применения ракет ближнего и дальнего радиуса действия и навигационного оборудования.

Кабина пилота будет оборудована двумя боковыми цифровыми дисплеями и усовершенствованной нижней панелью приборов, наשלемной системой отображения. Системы связи, навигации и идентификации будут заменены, чтобы соответствовать стандартам "стеклянной кабины".

Модернизация комплекса радиоэлектронной борьбы включает установку интегрированного приемника предупреждения о приближении ракет противника, обеспечивающего непрерывную выдачу информации с целью своевременного принятия мер противодействия, полностью интегрированной стационарной системы радиоэлектронного подавления и передатчика помех.

Стандартные топливные баки будут увеличены. Система герметизации самолета будет изменена с целью улучшения функционирования в условиях тропического и пустынного климата. Система заправки жидким кислородом будет заменена бортовой системой производства кислорода, двигатели будут оснащены цифровой системой управления.

Как ранее заявил директор программы модернизации истребителей Mirage компании Thales Федерик Андре, Индии также предложен проект, который

позволит уменьшить сигнатуру самолетов и обеспечит их большую безопасность от обнаружения и атаки авиационных средств поражения и средств ПВО.

В настоящее время 8 стран, включая Индию, эксплуатируют истребители Mirage 2000. Индийские ВВС получили первые Mirage 2000Н/ТН в середине 1980-х гг. для оснащения двух эскадрилий ПВО. Первоначально на вооружение были приняты 40 самолетов. Еще 20 истребителей Mirage 2000 были приобретены в последующие годы. На данный момент в авиакатастрофах потеряно не менее семи машин. Истребители активно использовались во время конфликта в Каргиле.

источник: АРМС-ТАСС
16.07.09

ДВИГАТЕЛЬ ЗАКИПЕЛ

Владимир Артяков предложил сменить руководство СНТК и "Моторостроителя".

Губернатор Самарской области Владимир Артяков предложил сменить менеджмент самарских ОАО "СНТК им. Кузнецова" и ОАО "Моторостроитель". Поводом послужили систематическая задолженность по заработной плате и протестные настроения коллективов. В конце прошлой недели представители профкома СНТК заявили о намерении сотрудников предприятия перекрыть федеральную трассу М-5. Гендиректор основного владельца предприятий "Оборонпрома" Андрей Реус не стал комментировать заявление господина Артякова. Эксперты считают, что решение будет зависеть от позиции руководства госкорпорации "Ростехнологии", в структуру которой входит "Оборонпром".

Вчера губернатор Владимир Артяков на заседании антикризисного штаба предложил сменить менеджмент ОАО "СНТК им. Кузнецова" и ОАО "Моторостроитель". "Я предлагаю выйти с предложением к собственникам в связи с некомпетентностью руководства и систематической задолженностью по заработной плате сменить менеджмент этого предприятия на более эффективный и качественный, — заявил господин Артяков. — Здесь сегодня должно работать антикризисное управление. А сейчас менеджмент выступает с позиции "дайте мне средства для того, чтобы я мог решить все свои проблемы". Мы по этому пути пойти не можем". О серьезности намерений свидетельствует тот факт, что на заседание штаба был приглашен глава "Оборонпрома" Андрей Реус.

С конца 2008 года предприятия возглавляет Николай Никитин. Впервые публично о его "некомпетентности" заявили в минувшую пятницу представители коллектива завода. На пресс-конференции они сообщили, что сотрудники СНТК не согласны с решением владельцев завода объединить его с "Моторостроителем", поскольку уверены, что реализация этих

планов приведет к уничтожению всей двигателестроительной отрасли региона. Руководитель заводского профсоюза Виктор Чернышов заявил, что работники хотят перекрыть трассу, которая проходит через поселок Управленческий.

В Объединенной двигателестроительной корпорации (создана "Оборонпромом", в нее входят "Моторостроитель" и СНТК) вчера не стали комментировать возможность отставки Николая Никитина. "Мы понимаем озабоченность губернатора ситуацией на предприятиях и предпринимаем все возможные шаги для ее стабилизации, — заявила вчера представитель ОДК Анастасия Денисова. — У нас есть программа вывода заводов из многолетнего затяжного кризиса, но это процесс сложный и трудоемкий, для которого требуется время". По словам источника "Ъ" в облправительстве, Андрей Реус не стал комментировать заявление Владимира Артякова. Между тем, по словам председателя федерации профсоюзов Самарской области Евгения Егорова, в ходе заседания штаба на его заявление о необходимости сменить топ-менеджмент СНТК и "Моторостроителя" господин Реус сказал, что смена руководства не планируется.

Самарские ОАО "Моторостроитель" и СНТК им. Н. Д. Кузнецова входят в создаваемый двигателестроительный холдинг "Оборонпрома" — Объединенную двигателестроительную корпорацию. "Оборонпрому" принадлежит 63 % голосующих акций "Моторостроителя". По данным общества, в 2008 году выручка составила 2,76 млрд руб., чистый убыток — 175 млн руб. В СНТК "Оборонпром" владеет 80 % акций, остальные акции распределены между частными лицами. По итогам 2008 года выручка СНТК составила 606 млн рублей, чистый убыток — 275 млн рублей. Кредиторская задолженность "Моторостроителя" в настоящее время составляет 5,68 млрд рублей, СНТК — 1,73 млрд рублей.

Эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко считает, что разрешение ситуации будет зависеть от вмешательства "Ростехоло-

гий", в которые входит "Оборонпром", ведь с их согласия проводится реструктуризация производства СНТК и "Моторостроителя". Аналитик ИФК "Метрополь" Михаил Пак считает, что "Ростехнологии" вмешаются в ситуацию, если "давление губернатора на менеджмент "Оборонпрома" будет сильным".

В пресс-службе "Ростехнологий" вчера сообщили, что знают о требовании губернатора Самарской области, но комментировать ситуацию пока не готовы. Председатель областной федерации профсоюзов Евгений Егоров считает, что смена менеджмента СНТК и "Моторостроителя" — единственно верное решение, которое позволит сохранить трудовой коллектив. "Сделать это необходимо немедленно", — подчеркнул он.

"Не уверен, что собственник пойдет на смену менеджера, поскольку Никитина, назначая на эту должность, представляли как управленца высочайшего уровня, — сказал депутат самарской губдумы Михаил Матвеев. — Кроме того, я сомневаюсь, что антикри-

зисная программа неразрывно связана с его фамилией. У меня сложилось впечатление, что он, скорее, более исполнитель". Также господин Матвеев отметил, что заявление Владимира Артякова "довольно интересное, поскольку сам губернатор является выходцем из "Рособоронэкспорта", который, как и "Оборонпром", входит в структуру "Ростехнологий". "Видимо, у него (Владимира Артякова. — "Ъ") нет другого выхода, поскольку он должен дистанцироваться от непопулярных решений, — полагает депутат. — А планы по сокращению штата этих заводов крайне непопулярны и вызывают большой диссонанс, поскольку кадры СНТК и "Моторостроителя" — это элита оборонного комплекса".

Мария ГУТОВА,
Ольга ВАРЛАМОВА

источник: газета «Коммерсантъ — Самара»
21.07.09

ПМЗ СВОЕ ОТБАНКОВАЛ

Моторостроители погасили облигационный заем банковским кредитом.

Пермскому моторному заводу, несмотря на финансовые проблемы, удалось в срок исполнить свои обязательства по дебютному облигационному займу в размере 1,2 млрд руб. Правда, для этого предприятию пришлось открыть в Сбербанке кредитную линию на такую же сумму, отдав в залог практически все свое имущество. Эксперты "Ъ" отмечают, что наступление технического дефолта могло отрицательным образом сказаться на кредитной истории Пермского моторного завода.

Вчера ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ) сумело полностью погасить номинальную стоимость по облигациям первой серии в размере 1,2 млрд руб. (1 тыс. руб. на одну облигацию) и выплатило 493 млн руб. в счет погашения последнего, 16-го купона. Первый облигационный заем в объеме 1,2 млрд руб. ПМЗ разместил на ФБ ММВБ в июле 2005 года. Ставки первого — четвертого купонов были установлены в размере 9,7%. Заем предполагал 16 купонных выплат и должен был быть погашен 21 июля 2009 года. На ПМЗ тогда пояснили "Ъ", что облигации Пермского моторного завода выпускаются не ради реализации новых проектов в области авиадвигателестроения, а в целях пополнения доходов из-за сокращения финансирования со стороны ОАО "Газпром".

Свои обязательства предприятию удалось выполнить только за счет предоставленного вчера Западно-Уральским банком Сбербанка России кредита в сумме 1,2 млрд руб. Как сообщили в банке, эти средства ПМЗ направит на погашение облигационного займа. От дальнейших комментариев в пресс-службе Сбербанка отказались.

Как выяснил "Ъ", кредит ПМЗ предоставлен на два года. Источник на заводе сообщил, что в залог банку

было отдано практически все имущество — цеха, договоры на поставку продукции: "Все, что смогли наскреести". По данным собеседника "Ъ", из собственной выручки ПМЗ не мог погасить облигационный заем ввиду того, что основным заказчиком завода — "Газпром" — перешел со стопроцентной предоплаты на тридцатипроцентную, а оставшуюся часть погашает через три месяца после выполнения заказа. "Нам не хватает оборотки", — сообщил источник "Ъ".

ОАО "Пермский моторный завод" — одно из ведущих предприятий пермской моторной площадки, специализируется на серийном производстве авиадвигателей для гражданской и военной авиации, а также промышленных газотурбинных установок для электростанций и транспортировки газа. Выручка ПМЗ по итогам 2008 года составила 10,66 млрд руб., чистая прибыль — 109,7 млн руб. Контрольным пакетом владеет ОАО "ОПК "Оборонпром", которое управляет своими моторными активами через УК "Объединенная двигателестроительная корпорация".

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>

Из пермских эмитентов пока только ОАО "Камская долина" не смогло исполнить в срок свои обязательства перед держателями бумаг. Так, пермская розничная сеть "Виват" в октябре 2008 года досрочно расплатилась с владельцами облигаций, сумма выплат превысила 500 млн руб. В январе 2009 года ОАО "Мотовилихинские заводы" выплатило держателям облигаций 1,2 млрд руб. в счет шестого купона из своих оборотных средств. В конце 2008 года по оферте выкупило 99,9 % облигаций дебютного займа ООО "Протон-Финанс" ("дочка" ОАО "Протон-ПМ", срок погашения займа на 1 млрд руб. истекает в июне 2012 года). Тогда же ООО "НСХ-финанс" ("дочка" пермского ООО "Нефтьсервисхолдинг") выкупило по оферте 72,4 % облигационного займа первой серии. Этот заем объемом 1 млрд руб. должен быть погашен в конце 2011 года.

По словам руководителя пермского офиса ИК "Тройка Диалог" Игоря Вагизова, погашение облига-

ционных обязательств с помощью банковского кредита — это выход из критической ситуации. "Предприятию было необходимо получить временной лаг для прохождения ситуации с минимальным негативным эффектом", — поясняет господин Вагизов. Аналитик отмечает, что наступление технического дефолта могло отрицательным образом сказаться на кредитной истории Пермского моторного завода: "Рынок ценных бумаг, в том числе облигационных, — это публичная инфраструктура. У всех участников этого рынка существует кредитная история, напрямую от нее зависит процентная ставка, по которой компания привлекает денежные средства с финансового рынка".

Артем ВОРОНЕНКО

источник: газета «Коммерсантъ — Пермь»
22.07.09

КИТАЙСКИЙ АВИАРЫНОК. ПОТЕРЯТЬ, ЧТОБЫ ОСТАТЬСЯ

Говоря о техническом сотрудничестве с Китаем, сегодня мало кто оставляет "за кадром" умение специалистов из этой страны копировать все и вся. Пожалуй, именно эта способность на определенном этапе позволяла Поднебесной, обходясь без фундаментальных исследований в той или иной отрасли, так сказать, держаться на плаву. Хотя параллельно шли массовые закупки того, без чего обойтись было просто нельзя, например авиационной техники. И все же пора заниматься самостоятельными разработками наступила.

Что предпринимает Поднебесная для этого в нынешних условиях, на кого и почему ориентируется? Ответ на эти вопросы может наглядно продемонстрировать не только китайские, но и российские авиационные перспективы.

САМОЛЕТОВ КИТАЮ НУЖНО МНОГО

В том, что Китаю крайне важно все, что связано с авиационной тематикой, сомнений нет. Большая территория, большие потребности в перевозках, а также большие претензии делают авиацию чрезвычайно актуальной. В этой связи как анекдот в лицах воспринимается информация о том, что китайская частная авиакомпания Spring Airlines намерена начать продажу "стоячих" билетов на свои рейсы, о чем не преминула сообщить "Немецкая волна". И пусть компания располагает всего тринадцатью пассажирскими самолетами, тенденция, так сказать, общекитайского масштаба проявилась здесь во всей красе — Поднебесной требуется все больший парк авиатехники.

ЕСТЬ ТЕХНОЛОГИИ, ЕСТЬ РАЗГОВОР

Тем не менее фактом остается то, что Китай, несмотря на неплохой задел в копировании самолетов и даже их лицензионной сборке, не имеет большого опыта в разработке, создании и строительстве как большегрузных транспортников, так и больших пассажирских самолетов. Плюс к тому перца в историю китайского авиастроения прибавляет целый пакет проблем. Если в этой связи говорить о России как о преемнице Советского Союза, некогда щедро снабжавшего КНР авиатехникой, то она, "благодаря" истории с китайским клоном Су-27, теперь не очень-то стремится облагодетельствовать Китай новыми технологиями. Хотя в прошлом году авиакомпания "Сухой" и заявляла о готовности сотрудничать с коллегами из КНР в сфере совместной разработки гражданской авиатехники, прорывом в области передачи Китаю российских технологий это назвать нельзя. Дело в том, что, несмотря на первоначальные договоренности компании "Сухой" с рядом российских авиастроительных фирм по разработке SSJ100, в итоге мало кому из них пришлось поучаствовать в комплектации лайнера. То есть технологии как были, так и остались внутрисоюзными, без выхода на внешний рынок. В итоге это в числе других довольно серьезных причин, по всей видимости, стало поводом для откровенно прохладной реакции китайцев на предложение о сотрудничестве.

Запад из-за давления США по ограничению экспорта военных технологий в Китай также не является сильно перспективной стороной в области технологического сотрудничества. Примером тому может стать проблема с оснащением нового транспортного самолета Y8F-600 достаточным количеством американско-канадских двигателей PW150B с британскими пропеллерами R408. Правда, справедливости ради нужно заметить, что европейские компании про-

Китай не забывали никогда, даже под влиянием США. Дела авиационные — не исключение. Буквально в июне концерн Airbus сдал в эксплуатацию свой первый лайнер полностью китайской сборки. Самолет А320 сошел с конвейера в городе Тяньцзинь, где находится первая в своем роде за пределами Европы производственная линия авиаконцерна, на которой в нынешнем году планируется собрать пять самолетов, в следующем — 12. Кроме того, еще в феврале Airbus заключил соглашение с китайской стороной о строительстве в городе Харбин предприятия по производству запчастей к Airbus.

И все же Поднебесная, кроме промсборки и связанного с ней последующего "одомашнивания" техники западного образца, стремится к созданию своего собственного конструкторского задела, потому что прекрасно понимает: ни европейцы, ни американцы не пойдут на то, чтобы Китай участвовал в процессе от начала до конца.

РОССИЯ В ПОДТЕКСТЕ ЗНАЧИТСЯ ВСЕГДА

Опыт общения с украинцами у Поднебесной есть еще с 90-х годов по всему спектру антоновских машин, которые КНР приобретала, а также законно или незаконно выпускает. Знаменательным в этой связи можно считать контракт о совместной разработке самолета Y8F600, подписанный в ноябре 2002 года в ходе авиационной выставки AIRSHOW CHINA 2002, проходившей в китайском Чжухае. В этом проекте украинская сторона выступала как партнер по разделению рисков. Самолет разрабатывался в Китае с участием ведущих специалистов фирмы "Антонов" в области общего проектирования, аэродинамики, конструкции и прочности. В аэродинамической трубе комплекса "Антонов" продувались модели самолета.

Следом, уже в декабре прошлого, 2008 года, было заявлено о том, что Украина и Китай разработают военно-транспортный самолет на базе горемычного Ан-70, более 70 % создания которого оплачивалось Россией, а следовательно, и принадлежало ей. Основное отличие предполагалось в виде замены турбовинтовентиляторных двигателей (ТВВД) двухконтурными турбореактивными. Кроме того, известно, что Китай не запрашивал российского участия в проекте, что дает все основания предполагать: новый самолет не будет полной копией Ан-70, а станет в значительной степени новой разработкой. Но и здесь приходится делать небольшое отступление. Потому как если строить новый самолет, то непременно с новыми двигателями. А тут мимо России опять не пройти, потому как двигатели... их в Китае пока делать не научились. Пример тому — недавнее приобретение Поднебесной в России 240 двигателей Д-30, которые предполагается использовать для модернизации бомбардировщиков Н-6К собственного производства (разработан на базе советского Ту-16). Маловероятно, что этот мотор будет ставиться на новый гражданский самолет. Дело в том, что этот двигатель не отвечает европейским стандартам шумности, что не позволит самолетам, оснащенным ими, приземляться в европейских аэропортах. Короче говоря, то, что куплено, является чисто военной продукцией.

Что касается Украины, то здесь современных двигателей для магистральных самолетов на продажу

нет. Авиационные двигатели Украина в основном не разрабатывает, а ремонтирует, в чем добилась успехов, к примеру, на Луцком авиаремонтном заводе министерства обороны Украины, фактически "перебив" России заграничную ремонтную тематику по моторам для истребителей МиГ-29 и других.

В этой связи интересен момент, связанный с желанием Китая еще в 2007 году на авиасалоне "МАКС-2007" купить у России всю техническую и конструкторскую документацию на двигатель 5-го поколения НК-93 для магистральных самолетов. Так что как ни крути, а по всей видимости, Китай, кооперируясь с Украиной, по-любому делает ставку на российские технологии.

УКРАИНА — СТРАНА, ГДЕ МОЖНО ВЗЯТЬ

Как говорят специалисты, поводом для КНР более пристально присмотреться к Украине стала проблема с ценой на заказанные в России 38 Ил-76. Однако это всего лишь предположения, потому как Украина на сегодня фактически является одной из немногих стран в мире, которая имеет замкнутый производственный цикл в авиации (в первую очередь транспортной), от проектирования до сборки готовых самолетов. Поэтому не присматриваться к ней Китай по определению не мог, аж с 90-х годов. Если по сути, то уникальное положение Украины позволяет ей занимать ключевые позиции на рынках "третьего мира". Но только теоретически, потому как для этого необходимо выполнить целый ряд условий, в том числе обеспечить государственную поддержку авиастроения, чего объективно не хватает. Как пример — министерство обороны Украины уже не первый год не может заказать для себя два самолета "Ан". Казалось бы, здесь любой иностранный покупатель должен насторожиться и десять раз все взвесить, прежде чем кидаться в объятия, ведь если сами украинцы не покупают свои самолеты, то, видимо, с этими самолетами не все в порядке. Только Китай — это не все, ему теперь подавай не просто готовые самолеты, ему подавай технологии и разработки. Самолеты он и сам будет делать. Конечно, можно было бы и купить всю эту украинскую авиационную отрасль вместе с разработками, благо деньги у Поднебесной есть. Только кто же им даст? Местные украинские олигархи и их покровители на Западе еще надеются увидеть Украину в НАТО. Поэтому для Китая остается единственный приемлемый вариант — перенимать технологии и все делать у себя. Но именно такой способ существования и является наиболее востребованным Поднебесной. Так что все вошло в резонанс.

ОДНОВЕКТОРНАЯ МНОГОЗАДАЧНОСТЬ КИТАЙСКОГО АВИАПРОМА

На этом фоне вполне логично смотрится заявление новостной служба Sina, сделанное в июне, о том, что первый большой магистральный авиалайнер китайской разработки поднимется в небо в 2014 году. Предприятие по проектированию и сборке больших воздушных судов С-919 было официально создано в КНР еще в мае прошлого года, для того чтобы ликвидировать зависимость китайского авиарынка от

западных производителей. Но в таком случае довольно странно смотрится история с созданием производственной линии Airbus в китайском Тяньцзине и выпуск A320 — прямого конкурента китайской авиационной перспективе. Хотя времени до 2014 года еще достаточно, и кто его знает, что станет с европейским производством. Скорее всего, все будет идти строго параллельно — освоение производства европейской модели, чисто механическое перетаскивание к себе украинских технологий и, благодаря Украине, российских разработок. А там, вполне возможно, со стапелей в Тяньцзине сойдет нечто не совсем похожее на то, что задумывалось изначально.

НОВАЯ КОМБИНАЦИЯ. РЕШИТЬ И ВЫЖИТЬ

В любом случае очевидно, что к 2014 году Поднебесная решила выйти на новую ступень в авиастроении, поэтому периодически появляющиеся заявления о том, что Россия теряет китайский рынок, скорее можно отнести к стимулированию алармистских настроений, направленных на выторговывание неких преференций внутри самой России. Да, в определенной степени Россия снизила свое влияние на авиационном рынке Китая. Только по-иному в нынешних условиях быть просто не могло, и это необходимо признать. Дело в том, что участвовать одновременно в нескольких проектах в авиастроении Россия объективно не может — нет ни средств, ни ресурсов. Поэтому она идет туда, где реально может работать, где есть возможность продвинуть свою продукцию и закрепиться на рынках. И здесь проект SSJ100 можно считать наиболее конкурентоспособным, пусть даже в нем до минимума обозначено участие российских фирм, пусть заложенные в нем решения не всегда самые лучшие из того, что есть в России. Главное, в него так же механически, как и Поднебесная в свои проекты, Россия затащила западные организации. Из

чего можно сделать вывод, что и Россия, и Китай в принципе озабочены одними и теми же проблемами. Разница в том, что Поднебесная хочет дорасти до существующего технологического уровня разработок, а Россия — сохранить то, что возможно. То есть в настоящее время во взаимоотношениях стран — производителей авиатехники реально разыгрывается новая комбинация, происходит смещение центров тяжести. Причем не обязательно, что Россия окажется в проигрыше, ведь она и до сих пор не вела игру одна против всех. Зато сейчас она, по крайней мере благодаря своим ресурсам, продолжает оставаться на плаву. Не зря же ряд западных фирм авиационной направленности, в том числе из Великобритании, ведет разговоры о возможном переносе производства именно в Россию. Так что многое будет решаться не в формате "потеряла Россия китайский рынок или не потеряла", а применительно к формулировке "сохранила или нет Россия свой уровень инженерных авиационных разработок, сохранила или нет способность ассимилировать зарубежный опыт". Очевидно, что именно этот подход будет иметь решающее значение, а энергетические ресурсы и все остальное, как говорится, только в помощь. Не зря же Поднебесная продолжает участие в Российско-Китайской подкомиссии по сотрудничеству в области гражданской авиации и гражданского авиастроения. Причем участие явно не формальное. Так, в июне в рамках работы подкомиссии стороны проинформировали друг друга о процессах реорганизации, проходящих в авиационной отрасли России и Китая, о ходе реализации проектов в области гражданского авиастроения и о мерах, предпринимаемых правительствами обеих стран по поддержке отрасли, и отметили наличие возможностей в углублении взаимовыгодного сотрудничества в данной области.

источник: сайт ChinaPRO.ru
20.07.09

ВЕРТОЛЕТ МИ-34 МОЖЕТ СНОВА ВОЙТИ В СЕРИЮ ААК "ПРОГРЕСС"

На совещании в Федеральном агентстве воздушного транспорта винтокрылая машина Ми-34 предварительно была выбрана в качестве вертолета первоначального обучения для Омского летно-технического училища и Санкт-Петербургской академии гражданской авиации, сообщили в пресс-службе предприятия.

Всего на прошедшем совещании рассматривались 4 типа вертолетов: арсеньевский Ми-34, казанский "Ансат", а также два типа зарубежных вертолетов: Robinson-R44 и Eurocopter EC-120. Выбор сделан в пользу Ми-34.

Ми-34 является одной из приоритетных разработок ОАО "Вертолеты России". Планируется вывести его на рынок с поршневым двигателем в 2010 г., а с газ-

турбинным — в 2011 г. По маркетинговым исследованиям 2008 г., потребность в легких вертолетах Ми-34 на период 2010–2017 гг. составляет 355–402 машины в различных вариантах. Производство Ми-34 было освоено ОАО "ААК "Прогресс" в 1993 г., когда в небо поднялся первый выпущенный предприятием вертолет этого типа. Затем "Прогресс" выпустил более 20 Ми-34. Часть из них поступила в разные российские организации, в том числе в ГИБДД Москвы, на нефтепромыслы Башкирии, а часть была продана за рубеж. К концу 90-х выпуск Ми-34 был приостановлен. На прошлогодней выставке вертолетной индустрии Heli-Russia-2008, проходившей в Москве, был представлен модернизированный вариант вертолета Ми-34, оснащенный новым пилотажно-навигационным комплексом. На выставке же было заявлено о намерении производителя установить на этом вертолете новый газотурбинный двигатель иностранного производства. Но до последнего времени судьба вертолета

оставалась неопределенной. Теперь лед тронулся. Стоит отметить, что ААК "Прогресс" — на четвертом месте по доходности за прошлый год среди отечественных предприятий авиапрома. По итогам прошлого года завод реализовал продукции на 3 млрд 335,1 млн руб.

В июне в Арсеньеве побывала делегация во главе с министром промышленности и торговли Виктором Христенко. Члены делегации и министр посетили "Прогресс" и убедились в перспективности предприятия. Управляющий директор ААК "Прогресс" Юрий Денисенко представил гостям производственную площадку. В цехе окончательной сборки министру продемонстрировали вертолет-штурмовик Ка-50, разведывательно-ударный вертолет Ка-52. Гостям показали

также главный стапель сборки нового вертолета Ка-62, первый образец которого должен быть изготовлен к началу следующего года.

Далее делегация проследовала в цех неметаллов и композиционных материалов, где хозяева показали производство вертолетных лопастей из композитов. Этому перспективному направлению деятельности на заводе уделяют особое внимание, так как высока вероятность того, что "Прогресс" станет для авиастроительного комплекса России главным поставщиком вертолетных лопастей и других элементов конструкций из композиционных материалов.

источник: газета «Золотой Рог»
21.07.09

АВИАСТРОЕНИЕ: ПЕРЕЗАГРУЗКА

Первого июля правительство приняло ряд решений, касающихся коренного реформирования авиакосмической отрасли Украины.

В частности, внесен ряд изменений в "Стратегию развития авиационной промышленности Украины до 2020 года". А главное — решено реорганизовать государственное предприятие "Киевский авиационный завод "Авиант" путем присоединения его к ГП "Авиационный научно-технический комплекс имени О. К. Антонова". Цель такого объединения — способствовать началу серийного производства самолетов на "Авианте". Впрочем, на сайте Кабмина данное решение пока не опубликовано.

Объединение двух предприятий выглядит логичным. У них смежная территория, общие аэродром, энергосистема, опытное производство. Предприятия имеют систему договорных отношений и объединенную сеть, через которую осуществляется обмен конструкторской и технологической документацией. Кроме того, в рамках лицензионных и других соглашений специалисты АНТК осуществляют инжиниринг и авторский надзор и технически осведомлены о профессиональной работе структурных подразделений "Авианта". Уже объединение дублирующих служб и отделов принесет немалую экономию.

Четыре года назад правительство уже пыталось объединить АНТК им. Антонова с "Авиантом" и Харьковским государственным авиационным промышленным предприятием (ХГАПП) в единый госконцерн "Антонов". Тогда "антоновцы" выступали против. Они предлагали до объединения оздоровить серийные заводы. В качестве аргумента приводился тот факт, что экономическое положение АНТК намного лучше такового серийных заводов, и если использовать его как финансового донора для "лежащих" предприятий, нищими станут все. Тогда главным лоббистом объединения выступал руководитель ХГАПП Павел Науменко, не устававший повторять, что АНТК живет за счет авиаперевозок своей авиакомпании "Авиалинии Антонова", в то время как авиапром страны все же должен получать доходы от продажи само-

летов. Под таковыми он, правда, имел в виду Ан-140 и Ан-74, выпускаемые в Харькове.

Сегодня объединение с "Авиантом" произошло по инициативе Минпромполитики. Положение серийных заводов с тех пор никак не улучшилось. АНТК уже выступает донором, оказывая "Авианту" и ХГАПП финансовую помощь. И дело тут, похоже, не только в том, что тогда "рулить" концерном "Антонов" должны были самолетостроители-харьковчане, а ныне контролирует процесс руководство АНТК. Что же изменилось? Вероятно, катализатором процессов стал не самый успешный старт на мировом рынке неплохого и востребованного Ан-148. Первый полет он совершил в декабре 2004 года. Уже во время первой демонстрации его общественности на авиасалоне "МАКС-2005" были заключены контракты на поставку десятков самолетов российским и казахским авиакомпаниям. Самолетом очень интересуется Иран, готовый не только купить 20 машин, но и развернуть их лицензионное производство. Сертификация Ан-148 завершилась в начале 2007 года. "Обычно уже через два-три месяца после завершения сертификации первые самолеты поставляются заказчикам", — говорит Дмитрий Кива, также недовольный тем, как продвигается детище возглавляемого им предприятия. В 2005 году российский "Суперджет 100", претендующий на некоторые смежные со "148-м" ниши на авиарынке, еще находился в чертежах. В 2008 году он уже совершил первый полет, а на прошедшем недавно Ле Бурже — 2009 стоял недалеко от антоновского собрата. Учитывая средства, вкладываемые в России в продвижение проекта, а также админресурс, применяемый там к авиакомпаниям, он вполне может потеснить Ан-148.

Напомним: производство Ан-148 планировалось развернуть в Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО) и на киевском заводе "Авиант". И если в Воронеже первые два самолета уже готовятся к передаче заказчику — ГТК "Россия", то степень готовности "авиантовских" машин остается низкой. Более того, "Авиант" задерживает поставки ВАСО комплектующих, производство которых является частью межгосударственной авиастроительной кооп-

ерации. В результате в Воронеже задерживается строительство еще двух самолетов, а руководство предприятия то заявляет об отказе от программы, то планирует начать собственное производство проблемных узлов, что лишит "Авиант" части будущих поступлений. Это при том, что средства на производство самолетов "Авианту" исправно выделялись. Так, государственная компания "Лизингтехтранс" перечислила заводу 363 млн грн. — это 75 % от стоимости четырех заказанных ею самолетов. Первые две машины должны были быть поставлены еще в июле 2008 года. Однако, по данным гендиректора "Лизингтехтранса" Александра Власишена, "Авиант" дважды обращался с просьбой перенести сроки их сдачи. И если в первый раз лизинговая компания учла трудное положение завода и согласилась, то во второй инициировала создание комиссии Минпромполитики по проверке эффективности использования заводом средств.

О разнообразных фактах неэффективного использования средств на "Авианте" можно писать отдельную статью. Вспомнить в ней и о более 200 млн грн., перечисленных предприятию из госбюджета на производство двух Ан-70 для украинских ВВС, и о задолженности перед казахской авиакомпанией "Скат", которой по плану в этом году должна была завершиться поставка семи Ан-148, и о почти полу-миллиардной задолженности по банковским кредитам. Оптовые склады, расположившиеся в некоторых цехах авиазавода, комиссия, скорее всего, не проверяла. Генеральный конструктор АНТК им. Антонова Дмитрий Кива высказывается жестче: "Завод фактически разворовали". Злые языки вспоминают при этом о родственных отношениях бывшего директора "Авианта" Олега Шевченко с Виктором Януковичем и предполагают, что деньги ушли на выборы. Впрочем, авторитетно об этом могут заявить только следствие и суд. Однако стоит отметить, что именно результаты этой проверки стали одним из последних аргументов в правительственном решении об объединении двух предприятий.

Иными словами, стало невозможно скрывать, что на "Авианте" разучились выпускать самолеты. Не инженеры и рабочие, квалификация которых сомнению не подлежит. А руководство и вся система менеджмента, которые много лет зарабатывали совершенно не на этом. В результате и в Минпромполитики, и в правительстве стало ясно: Ан-148 имеет все шансы так и не стать визитной карточкой возрождения украинского авиапрома. Просто потому, что его негде производить. Опытная машина передана в коммерческую эксплуатацию "Аэросвиту" не от хорошей жизни. Ведь, как известно, любой зарубежный покупатель самолетов в первую очередь смотрит на то, летают ли они в авиакомпаниях самого государства-производителя.

Ускорил процесс объединения и подписанный на последнем Ле Бурже контракт на модернизацию и продление срока эксплуатации 105 самолетов Ан-32 ВВС Индии. Сумма его, напомним, составляет 397 млн долл., и эксперты уже отметили его как крупнейший в истории украинского военного экспорта после легендарного пакистанского танкового. Показательно, что после заключения этого контракта целый ряд руководителей предприятий Украины, включая Дмитрия Киву, были награждены орденами. Так вот, одним из исполнителей контракта, наряду с АНТК и Киевским авиаремонтным заводом № 410, должен был стать и

"Авиант", который производил эти самолеты в конце 80-х годов прошлого века. А ситуация на заводе внушала большие сомнения в том, что условия контракта будут выполняться должным образом. Не зря индийская сторона разбила его на этапы, планируя оплачивать каждый последующий по результатам предыдущего. Таким образом, присоединение к АНТК "Авианта" стало одной из гарантий выполнения рекордного соглашения.

А на горизонте маячила хоть и слабая, но перспектива возрождения на три десятилетия опередившего свое время Ан-70. С одной стороны, за рубежом началось проектирование нового поколения самолетов с винтовентиляторными силовыми установками, которые обещают снижение расхода топлива на 30 %. С другой — толчком к обсуждению темы послужили сетования европейских военных на задержки в строительстве и резкое удорожание аналогичного А400, который еще не поднялся в воздух. Показательно, но интерес к возобновлению переговоров о продолжении работы над самолетом проявили в России. Проблем еще много, но заказчики на самолет уже есть, например, готовность купить две машины выражала Ливия. Опять же, одно из главных условий успеха проекта — чтобы Ан-70 начал регулярно эксплуатироваться хотя бы украинскими ВВС. Оснастка для производства Ан-70 — тоже на "Авианте".

Итак, решение о достаточно логичном объединении принято. Что дальше? Будем надеяться, что у АНТК получится наладить серийное производство Ан-148, подняв "убитый" "Авиант". По прогнозам Дмитрия Кивы, первый самолет будет передан заказчику уже через полгода после юридического объединения компаний. Однако организация серийного выпуска самолетов без перебоев и срывов сроков поставки — гораздо более сложная задача, чем достройка нескольких уже заложенных бортов силами опытного производства АНТК. Сегодня правительство Юлии Тимошенко заняло по отношению к авиапрому в целом позицию благоприятствования. Кроме организационных мер по объединению предприятий, оно выделяет им и финансовую помощь из госбюджета. В минувшем году Киевскому авиазаводу выделено 90 млн грн., харьковскому — 160 млн грн. беспроцентных кредитов на обновление основных фондов. Всего в госбюджете запланировано выделение в этом году предприятиям авиапрома 500 млн грн. на развитие авиастроения.

Правительством предусмотрена и программа реструктуризации задолженности авиазаводов путем выпуска ими десятилетних облигаций на сумму 2,5 млрд грн. с последующим выкупом их Укрэксимбанком. А злым языкам, которые называют Ан-148 ширмой для "освоения" этих бюджетных средств, нужно напомнить, в каких объемах помогают сегодня "Эйрбасу" правительства европейских стран. Так, только французское правительство планирует выделить компании 5 млрд долл. в текущем году. И там говорят о поддержании престижа национальной авиаиндустрии. Остается надеяться на то, что хоть кто-то в украинском авиапроме будет думать об этом, а не об очередных схемах "освоения".

Владимир КОВАЛЕНКО

*источник: газета «Зеркало недели»
12.07.09*

КТО ХОЗЯИН В НЕБЕ?

Интервью с австралийским военным аналитиком Карло Коппом.

Соучредитель аналитического центра Air Power Australia доктор Карло Копп (Carlo Kopp) известен благодаря своим исследованиям, посвященным боевой авиации и вооружению противовоздушной обороны западного и российского производства. Кроме того, он активный критик перспективного американского истребителя F-35 и не менее активный сторонник проекта F-22. В интервью Ленте.ру ученый и квалифицированный пилот поделился своим мнением по поводу итогов технического противостояния Востока и Запада, а также рассказал о перспективах, которые ожидают мировую военную промышленность.

— Доктор Копп, в одном из своих последних исследований Вы заявили, что американские боевые самолеты F-15, F-16 и F/A-18, равно как и перспективный Joint Strike Fighter, не имеют шансов на выживание в борьбе с российскими системами противовоздушной обороны, так как россияне успешно усовершенствовали их, используя опыт военных конфликтов НАТО в Ираке в 1991 году и в Сербии в 1999 году. Объясните, пожалуйста, какие достижения российских производителей Вы считаете самыми значительными и какие меры должны предпринять страны НАТО, чтобы добиться превосходства над российской ПВО?

— После окончания холодной войны технологии, применяемые в российской промышленности для создания зенитных радиолокационных систем, зенитных ракет, самоходных пусковых станций, значительно усовершенствовались.

И в советские времена было создано немало замечательных и новаторских образцов оборонной техники, например радиолокаторы подсвета и наведения 5Н63 для ЗРК С-300П, схемы "холодного запуска" для зенитных управляемых ракет 5В55/48Н6/9М82, радиолокаторы раннего обнаружения 5Н64/64Н6. Но тогда Запад имел важное преимущество благодаря ряду новых технологий. С их помощью были разработаны передовые на то время компьютеры, активные фазированные антенные решетки, высокочастотные процессоры, противорадиолокационные ракеты и, конечно, "стелс"-технологии. Нас очень беспокоило то, что советские зенитные

управляемые ракеты (ЗУР) уничтожили много наших самолетов во Вьетнаме и, позже, от них несли потери самолеты, проданные Западом Израилю. Поэтому в создание технологий невидимости и современных средств радиоэлектронной борьбы, способных противостоять российским ПВО того времени, были вложены миллиарды долларов. Эффективность этих затрат подтвердил разгром созданной Советским Союзом системы ПВО Ирака в 1991 году.

Начиная с 1991 года немало талантливых российских инженеров-конструкторов смогли познакомиться с многочисленными технологиями, которые были недоступны для них в период холодной войны. Действовавшие до этого ограничения, введенные западными странами, были сняты. Сейчас российские системы вооружения не столь сильно отличаются от западных аналогов и нередко работают на одних и тех же компьютерных процессорах.

К примеру, многие западные аналитики были потрясены, когда российская компания "Агат" сообщила, что применяет процессоры американской компании Texas Instruments в своих новейших активных радиолокационных головках самонаведения зенитных управляемых ракет и ракет класса "воздух — воздух". Аналогичные процессоры использовали и западные производители ракетного вооружения. Важным фактором стало то, что российские конструкторы получили возможность использовать многие современные технологии и комплектующие, к которым не имели доступа их предшественники в советское время.

Разгром иракских сил противовоздушной обороны в 1991 году вызвал большое замешательство в рядах сторонников применения управляемых ракет для защиты от боевых самолетов. Российские специалисты очень внимательно изучили успешные действия американских войск и смогли увидеть сильные и слабые стороны технической стратегии США. Тем не менее сложно сказать, какие именно элементы российских систем ПВО дают им главное преимущество, так как большинство из них работают в комплексе.

Очень опасны зенитные ракеты дальнего радиуса действия 48Н6Е2/Е3 и 40Н6, поскольку они способны поражать наши воздушные системы радиолокации, электронной разведки и целеуказания, а также самолеты постановки радиоэлектронных помех. А это,

соответственно, делает наши войска "слепыми" в бою, не позволяет нам бороться с радиолокационными системами противника.

Новые радиолокаторы с фазированными антенными решетками большой радиочастотной мощности и скачкообразной перестройки частоты также способны противостоять большинству наших радиопомех.

Новые самоходные ЗРК высокой проходимости, такие как "Фаворит", "Триумф", "Антей-2500", системы защиты радиолокаторов против противорадиолокационных ракет и управляемых авиабомб, в том числе такие, как ракетные и ракетно-пушечные комплексы "Тор-М2Е" и "Панцирь-С1", также создают противнику серьезные помехи для подавления средств противовоздушной обороны.

Кстати, успех США и их союзников в 1991 и 1999 годах во многом был достигнут благодаря уязвимости советских стационарных систем противовоздушной обороны. Например, системы С-75 и С-125, которые легко было обнаружить и уничтожить с помощью противорадиолокационных ракет и управляемых авиабомб. Современные российские низкочастотные радары и пассивные системы радиоподслушивания также способны сыграть свою роль. Хотя они не очень эффективны против F-22 и бомбардировщиков В-2, но вполне способны обнаружить менее "невидимые" F-35 и самолеты более ранних моделей и навести на них ЗУРы.

Новейшие американские "стелс"-технологии, реализованные в конструкции F-22 и В-2, способны успешно противостоять российским радарам и ракетам, а вот более старые образцы американских и европейских самолетов являются устаревшими в сравнении с российскими системами типа "Триумф" и "Фаворит", а также новыми радарными средствами защиты, которыми комплектуются эти ЗРС. И это существенно меняет положение дел в общемировом стратегическом масштабе.

— Новейшая система противовоздушной обороны С-400 "Триумф", согласно информации разработчика, значительно превосходит более старый ЗРК С-300. Вместе с тем перевооружение российской армии на С-400 пока идет медленно, и сегодня "Триумфы" дислоцированы лишь в нескольких регионах России, тогда как наиболее распространенными по-прежнему остаются С-300. По Вашему мнению, следует ли России ускорить поставки С-400 своей армии или вместо этого логичнее было бы сосредоточиться на более совершенном вооружении, отвечающем требованиям будущих войн? Стоит ли экспортировать современные средства ПВО или поставлять их своим союзникам вроде Белоруссии?

— С точки зрения западного военного аналитика могу сказать, что чем меньше Россия произведет систем "Триумф", тем лучше, а их экспорт станет для нас проблемой стратегического характера. Такие страны, как Иран и Венесуэла, получив на вооружение системы вроде С-400, способны доставить нам серьезные неприятности.

Продажа С-400 Белоруссии может быть привлекательна с коммерческой точки зрения. Но она не улучшит отношения Москвы с Евросоюзом, поскольку С-400, размещенные вблизи западных границ, будут покрывать половину территории Польши и не позволят польской авиации спокойно использовать

воздушное пространство собственной страны. Стратегически такие действия можно назвать провокационными и дестабилизирующими.

Выгоден экспорт С-400 или нет — зависит от конкретных последствий. К примеру, продажа С-300 Кипру создала политическую суматоху в Эгейском регионе. Аналогичных последствий можно ожидать в любом другом месте, куда будут экспортироваться С-400. Это мощное и стратегически значимое вооружение, способное нейтрализовать любые ВВС, в арсенале которых нет истребителей F-22.

— Вы являетесь одним из наиболее известных сторонников идеи о том, что американский многоцелевой истребитель F-22 значительно превосходит перспективный F-35 Joint Strike Fighter, несмотря на то, что оба самолета относятся к пятому поколению, а проект F-35 является более молодым. Вы также считаете, что США должны продолжить производство F-22, а также разрешить их экспорт ближайшим союзникам, включая Австралию. По Вашему мнению, возможен ли в перспективе экспорт этих самолетов и как это может повлиять на баланс сил в мире?

— Во-первых, F-35 Joint Strike Fighter — не совсем истребитель пятого поколения, поскольку ему недостает надзвуковой маршевой скорости, "стелс"-технологий и маневренности. Он напоминает истребитель третьего поколения, созданный с использованием некоторых технологий пятого. Он создан для того, чтобы охотиться за танками на поле боя, и не сможет заменить гораздо более совершенный F-22. Утверждать, что F-35 сможет эффективно противостоять российским ЗРС С-300ПМУ2 и С-400, могут только люди, которые не изучали их возможности внимательно. Баланс сил в современном мире меняется, и меняется не в пользу Запада, поскольку многие западные страны не обновляли парк своей военной авиации образца 1980-х годов.

Китай планирует поставить на вооружение более 500 истребителей Flanker (Су-27 и Су-30. — Лента.ру). Это количество сопоставимо с парком американских истребителей F-15 времен холодной войны. Но F-15, построенные в 1985 году, не могут конкурировать с истребителями Flanker, построенными в 2008 году. Общее число этих российских самолетов, поставленных в Азию, сопоставимо с парком СССР и стран Варшавского договора в 1990 году. В то же время Австралия и Япония находятся в сложном стратегическом положении, поскольку Япония вооружена истребителями F-15СJ 1983 года выпуска, а Австралия — старыми F/A-18 и планирует покупать F-35.

Фундаментальных проблем с разрешением экспорта F-22 Австралии, Израилю или Японии на самом деле нет. Оценка рисков, осуществленная американцами около десяти лет назад, показала, что Австралии в этом плане можно доверять: Канберра не будет копировать или экспортировать секретные технологии. Куда больше Австралия, Израиль и Япония обеспокоены тем, что Пентагон хочет продвигать на мировой рынок F-35, а не F-22, а министр обороны США Роберт Гейтс настаивает на остановке производства F-22. Вместе с тем многие американские конгрессмены сегодня призывают разрешить экспорт F-22, и перспективы того, что Австралия, Израиль и Япония в ближайшие годы получат эти самолеты, весьма велики. Вполне вероятно, что Гейтс будет настаивать на закрытии программы, однако уровень поддержки

экспорта F-22 в Конгрессе США очень высок.

— Сегодня фактически лишь Россия и Китай создают собственные истребители пятого поколения, которые теоретически могли бы конкурировать с американскими F-22 и F-35. Оба проекта до сих пор остаются крайне засекреченными, однако, по Вашему мнению, каким может быть результат этой работы? В случае успеха, какая из этих двух стран сможет сравниться с потенциалом США и стран НАТО?

— Мне кажется, что прогнозировать результаты работы, которые пока не представлены, всегда небезопасно. Россия обладает большинством технологий, необходимых для создания истребителя уровня F-22, но у нее нет большого опыта разработки самолетов-невидимок. Когда ПАК ФА (рабочее название перспективного истребителя пятого поколения компании "Сухой". — Лента.ру) будет представлен, мы сможем оценить, насколько инженерам "Сухого" удалось справиться с этими трудностями. Даже если аэродинамически ПАК ФА будет на уровне F-22 или превзойдет его, успех в бою все равно будет зависеть от уровня технологий невидимости.

Китайский J-XX? Китайцы на сегодняшний день не раскрыли о нем ничего стоящего, так что любые выводы относительно возможностей этого самолета будут полной спекуляцией.

— В то время как Россия и США фактически делят рынок боевых самолетов, ряд других стран также развивает и продвигает свои многоцелевые истребители. Это, к примеру, французский Rafale, панъевропейский Eurofighter, шведский Gripen. Смогут ли российские производители, такие как "МиГ" и "Сухой", сохранить конкурентоспособность на рынке и какой из российских истребителей Вы назвали бы лучшим на сегодняшний день и почему?

— Успех в воздушном бою зависит от многих ключевых факторов. Преимущество получают самолеты, которые оснащены бортовыми РЛС большей мощности, несут больше ракет, обладают более высокой скоростью и маневренностью, заправлены большим количеством топлива и к тому же защищены более совершенными "стелс"-технологиями. Ни один из европейских истребителей по этим показателям не имеет существенного превосходства над новыми Су-35-1 или МиГ-35. Базовый дизайн европейских машин уходит корнями в 1980-е годы, когда в СССР завершалась работа над Су-27С. Истребители Eurofighter и Gripen NG будут вооружены ракетами Meteor с прямоточным воздушно-реактивным двигателем. Это позволит им получить определенное преимущество в дальнем бою, но лишь до тех пор, пока аналогичные российские ракеты РВВ-АЕ-ПД повышенной дальности не поступят в серийное производство.

Трудно сказать, какой из европейских истребителей наиболее конкурентоспособен, поскольку ни один из них не смог добиться больших успехов на мировом рынке. В целом западные страны не озаботились вложением достаточных средств в замену парков истребителей эпохи холодной войны.

Что касается российских самолетов, то Су-35-1 имеет лучший экспортный потенциал по сравнению с МиГ-35, поскольку большинство возможных клиентов находится в Азии, а для больших расстояний нужен большой самолет с широким радиусом действия. Радары и оптика, используемые в конструкции этих самолетов, в основном идентичны европей-

ским. Бортовые радиолокаторы с активной фазированной антенной решеткой на европейских и российских самолетах похожи, но отстают от американских.

ПАК ФА, если его дизайн будет удачным, может добиться большого успеха на мировом рынке, в то время как F-35 — это техническая ошибка. Западные страны, если они не смогут купить F-22, непременно столкнутся с этой стратегической проблемой.

— Вы внимательно анализируете достижения российской оборонной промышленности и, вероятно, можете оценить ее нынешнее состояние. По Вашему мнению, в чем заключаются преимущества и недостатки российского военпрома? Может ли Россия в этом плане быть независимой от бывших республик СССР, предприятия которых в советское время были тесно связаны с российскими?

— Очень правильный вопрос. В советское время военная промышленность не имела недостатка в государственном финансировании со стороны СССР и стран Варшавского договора для производства смертоносных вооружений в массовом масштабе. В то же время она была лишена доступа к последним достижениям компьютерных и высокочастотных технологий мирового рынка. В настоящее время сложилась прямо противоположная ситуация. Россия недостаточно финансирует свой ВПК, а большинство стран Варшавского договора стали членами НАТО и не покупают российское вооружение. Зато теперь ваш военпром получил неограниченный доступ к современным компьютерам, программному обеспечению, высокочастотной электронике и оптическим чипам на мировом рынке.

Я изучал советские и российские военные технологии на протяжении тридцати лет, чем и занимались "воины холодной войны". Начиная с 1991 года я наблюдал настоящий творческий и инновационный взрыв. Скорость, с которой российская военная промышленность перенимала у Запада сложные компьютерные технологии и использовала их в своих разработках, была поразительной. Россия до сих пор обладает высокой профессиональной культурой в области инженерных решений и военной науки.

Когда современные российские профессиональные журналы пишут о радиолокационных системах и ракетном вооружении, то делают это лучше большинства аналогичных профессиональных изданий на английском языке. Во время холодной войны все было наоборот. Западная оборонная индустрия сильно страдает от утечки мозгов — зачастую высококвалифицированные инженеры и ученые уезжают разрабатывать компьютеры в Кремниевой долине или заниматься финансами на Уолл-стрит, поскольку зарплаты там выше, а риск потерять работу меньше, чем в военной отрасли.

Кто-то скажет, что российский ВПК сегодня столкнулся с тем же — талантливые инженеры и ученые покидают страну и уезжают работать в Кремниевую долину или на Уолл-стрит. Однако если молодой талантливый инженер или ученый хочет найти работу по специальности в России, то выбора у него фактически не будет — он попадет в военный научно-исследовательский институт или на оборонный завод. В этом большое преимущество российского ВПК по сравнению с западными конкурентами.

По сравнению с периодом холодной войны количество докторов наук в области физики, инженерного

и компьютерного дела, математики на Западе сократилось. Нам сложно удержать талантливого выпускника в университетских лабораториях или в оборонной промышленности. Сегодня талантливые молодые люди предпочитают изучать в университетах медицину, право или основы бизнеса, а не естественные или инженерные дисциплины.

Российская промышленность, в отличие от западной, не боится экспериментировать с новыми идеями и решениями, поскольку на Западе эксперименты ограничены необходимостью финансировать их из прибыли компаний.

Независимость российской военной промышленности от бывших советских республик — также интересный вопрос. Разрыв отношений с Украиной в 2004–2005 годах оказал вашему ВПК плохую услугу, поскольку многие ключевые конструкторские бюро и предприятия остались на Украине. Причем многие украинские компании тоже были ликвидированы или

стали конкурировать с российскими, продавая запасные части, осуществляя ремонт и модернизацию вооружения советского производства. Отношения России и Украины были сложными еще с царских времен, и сегодня Россия расплачивается за это в политическом смысле. Тем не менее очень немногие западные страны сегодня могут заявить, что их военная промышленность полностью независима от мирового рынка. Американцы пытаются сохранить независимость, но даже им сейчас приходится закупать часть оборонной продукции за рубежом, например компьютерные чипы и материалы у Японии и Китая. В условиях глобализации слишком сложно полагаться лишь на собственные силы.

Андрей ФЕДОРОВ

источник: ИА Lenta.Ru
27.07.09

ВОМБАДИЕР НЕ ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ ПОКУПОК

Внук основателя Bombardier Пьер Бодуан работает в семейной компании 24 года, а руководит ею чуть больше года. Став президентом Bombardier, он отказался покупать долю в российском "Трансмашхолдинге". Сейчас Бодуан занимается антикризисным управлением — сокращает производство, персонал, бонусы. Исключение — статья расходов на инновации, она осталась без изменений. Что еще ждет компанию, Бодуан рассказал в интервью "Ведомостям" — первом в статусе президента.

БИОГРАФИЯ

Родился в 1962 г. в провинции Квебек (Канада). Окончил колледж Brebeuf (Торонто) и университет McGill (Монреаль). В 1985 г. начал работать в Bombardier, участвовал в организации подразделения продукции морского назначения.

1994 — президент Sea-Doo/Ski-Doo, с 1996 — президент Bombardier Recreational Products.

2001 — президент Bombardier Business Aircraft, в том же году стал президентом Bombardier Aerospace.

2004 — назначен исполнительным вице-президентом Bombardier.

2008 — президент, главный исполнительный директор Bombardier.

Bombardier — машиностроительный холдинг. Выручка — \$ 4,5 млрд (февраль — апрель 2009 г.). Чистая прибыль — \$ 158 млн. Контрольный пакет — у семьи Бомбардье.

Капитализация — \$ 5,74 млрд.

Холдинг включает два подразделения: Bombardier Transportation (крупнейший в мире производитель

железнодорожной техники) и Bombardier Aerospace (третий в мире производитель самолетов). Компания основана в 1942 г. инженером Жозефом-Арманом Бомбардье, который начал выпускать снегоходы. После смерти основателя Bombardier в 1964 г. компанию возглавил его зять Лоран Бодуан. С начала 1970-х гг. он взял курс на диверсификацию бизнеса. За 30 лет компания обзавелась полусотней предприятий по производству и сервису рельсового транспорта (Австрия, Германия, Бельгия, Франция, Великобритания, США, Канада, Мексика, Китай, Индия). С середины 1980-х гг. Bombardier начала формировать авиастроительный сектор. В 2003 г. менеджмент компании продал подразделение Bombardier Recreational Products (производство и продажа снегоходов, вездеходов, гидроциклов, моторных лодок), сфокусировавшись на Bombardier Transportation и Bombardier Aerospace.

— Судя по отчетности Bombardier, кризис в первую очередь ударил по авиастроительному подразделению вашей компании — Bombardier Aerospace. За год, закончившийся 31 января 2009 г., было заказано 367 самолетов, что почти вдвое меньше, чем годом ранее. А в феврале — апреле — всего девять против 118 в 2008 г. Сильнее всего испортили показатели бизнес-джеты: за первые три месяца 2009 г. зафиксирован 41 отказ.

— Последние пять лет компания только наращивала портфель заказов самолетов бизнес-класса. Это связано с тем, что Bombardier представляет продукцию в восьми сегментах бизнес-авиации из девяти — легкого и среднего класса Learjet, широкофюзеляжные Challenger, трансконтинентальные Global Express. С октября 2008 г. из-за кризиса состоятельные клиенты стали отказываться от ранее заказанных самолетов или переносить сроки поставок. Поэтому Bombardier снижает темпы выпуска самолетов бизнес-класса,

главным образом Learjet и Challenger, – в текущем году поставки сократятся примерно на 25 % по сравнению с прошлым годом. Из-за этого пришлось в авиастроительном подразделении Bombardier Aerospace сократить около 4000 человек – это почти 13 % от общего числа сотрудников. Но есть и хорошие новости: сейчас число заказов на бизнес-джеты начинает расти, по крайней мере по сравнению с тем спадом, который наблюдался несколько месяцев подряд.

– Что это означает? Что кризис достиг дна и ситуация начинает исправляться?

– Мне сложно объяснить, что это значит. Может быть, это лишь просвет голубого неба между двумя грозowymi тучами. А может быть, четко наметившаяся положительная тенденция, которая внушает надежду, что к концу года экономическая ситуация в мире начнет улучшаться.

– Ну а пока кризис бушует, не собирается Bombardier замораживать какие-либо проекты? Например, реализацию программы среднемагистральных самолетов CSeries на 110 и 130 мест.

– Долгое время большую часть инвестиций мы направляли на создание бизнес-джетов. Сейчас соотношение меняется в пользу коммерческих самолетов. Этот сегмент хоть и просел, но серьезного обвала не показал: перевозчики заинтересованы в новых экономических лайнерах. В этом году мы планируем произвести на 10 % коммерческих самолетов больше, чем год назад. Никакие проекты не будут остановлены. Программа CSeries стоимостью \$ 3,4 млрд была запущена прошлым летом и реализуется заявленными темпами. Всего заказано 50 самолетов [30 – у стартового заказчика, немецкой авиакомпании Lufthansa, еще на столько же опцион, 20 – у международной лизинговой компании LCI, на столько же опцион]. Первый самолет должен быть поставлен в 2013 г.

– А почему вы не отказываетесь от проектов в столь тяжкие времена, когда многие предпочитают действовать осторожно, не рисковать, экономить?

– Прежде всего потому, что мы работаем с партнерами и это позволяет разделить финансирование и риски. Так, в программе CSeries на компанию приходится треть затрат, остальное – на правительства Канады, провинции Квебек и Великобритании в форме возвращаемых кредитов, а также на поставщиков. По нашим прогнозам, в ближайшие 20 лет авиакомпаниям мира потребуется 6300 100–149-местных самолетов общей стоимостью свыше \$ 250 млрд. Наша цель – получить половину этого рынка.

– Но с самолетом CSeries вы, похоже, вступаете в конкуренцию Boeing и Airbus. Вас это не пугает?

– CSeries действительно рассчитан не только на региональные, но и на среднемагистральные маршруты. Но прямой конкуренции с A320 и B737 не будет. Наш самолет планируется как замена устаревших моделей с типовым расположением кресел в салоне "по пять в ряд". Это, например, Fokker различной модификации. Мы создаем CSeries экологичным (будет на 20 % меньше выбросов углекислого газа и на 50 % – оксидов азота) и экономичным за счет снижения потребления топлива на 20 % и эксплуатационных расходов – на 15 %.

– Как боретесь за клиента? Помогаете в оформлении лизинга?

– Когда-то Bombardier сама кредитовала заказчиков, но в 2001 г. было решено отказаться от этой прак-

тики. Сейчас компания работает с банками, выступая гарантом, чтобы заказчик мог получить более дешевый кредит.

– Как вы считаете, какая из стран в ближайшие 10–15 лет может составить конкуренцию сегодняшней тройке мировых авиапроизводителей – Boeing, Airbus, Bombardier?

– Многие страны активно развивают авиастроение. Наиболее развитые страны уже запустили и осуществляют программы по гражданским самолетам: это ARJ в Китае, Mitsubishi Jet в Японии и Sukhoi Superjet 100 в России.

– И как планируете бороться с новыми конкурентами?

– Для Bombardier эти разработки не только создают конкуренцию, но и открывают новые возможности. Например, у нас долгосрочное партнерство с китайской корпорацией COMAC (она занимается ARJ), которая будет изготавливать фюзеляж для самолетов CSeries. Другой страной, где мы ведем активную деятельность и поддерживаем развитие авиастроения, является Мексика – в Кьеретаро работает наш завод.

– Почему Bombardier Transportation не демонстрирует столь существенного оттока заказов на подвижной состав?

– Тут есть своя специфика. Окончательный продукт не разрабатывается до тех пор, пока не заключен договор с заказчиком. К одному и тому же вагону могут быть разные требования, так что нужно много доработок. К примеру, Bombardier обсуждает с РЖД контракт на поставку к Олимпиаде-2014 в Сочи скоростных пригородных электропоездов. Тот же самый тип электропоезда поставляется во Францию. Однако это два совершенно разных проекта. Поэтому Bombardier Transportation не отличается ни резким всплеском заказов, ни резким спадом. Его доля в портфеле заказов компании больше (\$ 25 млрд из \$ 47,4 млрд по состоянию на 30 апреля 2009 г.). Это подразделение, в отличие от Bombardier Aerospace, является международным, оно имеет 50 заводов по всему миру.

– Участвует ли Bombardier в разработке новых материалов, комплектующих, альтернативных видов топлива и проч.?

– Мы уделяем этому большое внимание. Работаем совместно с профильными научно-исследовательскими институтами, производителями двигателей, оборудования. И это несмотря на то, что в компании действует антикризисная программа, подразумевающая сокращение всех расходов.

– Какие расходы урезаете?

– Например, по итогам 2008 г. топ-менеджеры не получили бонусы, а вот статья расходов на инновации осталась неприкосновенной. Обычно Bombardier выделяет на разработки 3–4 % от выручки. Золотое правило: успешным будет только тот, кто продолжит вкладываться в новые технологии. Кризис ведь когда-нибудь закончится.

– В 2007 г. Bombardier вела переговоры с "Русскими машинами" Олега Дерипаски о возможности производить на самарском авиазаводе "Авиакор" самолет Bombardier. Есть ли предпосылки для кооперации в области гражданского авиастроения с Россией?

– Bombardier обсуждала совместные проекты [с российскими компаниями]. Сейчас таких проектов нет. Но по мере развития ситуации в мировой индустрии мы продолжим взаимодействие с российской

авиационной промышленностью, чтобы определить, какие проекты могут быть взаимовыгодными.

— В прошлом году у Bombardier была возможность приобрести блокпакет в "Трансмашхолдинге". Почему этот проект не оказался взаимовыгодным?

— Ключевой момент — время принятия решения. Тогда, в сентябре 2008 г., мы поняли, что мир входит в кризис. Разумеется, это не могло не коснуться и России. В итоге было решено не рисковать. Какой смысл приобретать долю в машиностроительном холдинге, когда очевидно, что из-за спада грузопотока сократится и число заказов на железнодорожную технику? Тем более что у Bombardier много других проектов, на которых стоит сконцентрироваться. Например, в России кроме олимпийских поездов у нас успешное совместное предприятие с РЖД по системе сигнализации.

— Зато сейчас ваш конкурент Alstom покупает пакет в "Трансмашхолдинге". Не жалеете, что отказались? Может, сейчас этот актив был бы дешевле.

— Сожаления нет: то, что мы предсказывали, — падение рынка — случилось. Наконец, это мы посчитали, что время для покупки неудачное. Alstom думает по-другому. Моя задача — обеспечить стабильный рост, без приобретений. Последние четыре года компания растет именно так (выручка в 2005 г. — \$ 14,8 млрд, в 2006-м — \$ 14,9 млрд, в 2007-м — \$ 17,5 млрд, в 2008-м — \$ 19,7 млрд. — "Ведомости").

— Но история развития компании показывает обратное — Bombardier выходила на новые рынки через поглощение крупнейшего игрока...

— Bombardier не отказалась от покупок. Они возможны в любой стране, в том числе и в России. Мы готовы рассматривать предложения. Они могут быть как из области машиностроения, так и из аэрокосмической сферы, которая в вашей стране имеет колоссальный потенциал за счет мощной инженерной базы. Главное — оценить, насколько тот или иной актив выгоден для бизнеса. Тут следует проявлять осторожность и неспешность. Пока в России Bombardier не пришла к возможности глобального проекта.

— А какие рынки сбыта вы считаете наиболее перспективными? Причисляете к ним Россию?

— Интересны Китай, Индия. Там большой спрос на метropоезда, локомотивы. В России перспективен рынок региональных самолетов. Местный парк сильно устарел. Я знаю и уважаю Sukhoi Superjet 100, но

один тип самолета не сможет удовлетворить все потребности. Надеюсь, что в ближайшее время удастся сертифицировать для России наши современные региональные самолеты — CRJ700/900. Радует, что ваш рынок начал открываться, сняты заградительные таможенные пошлины на самолеты вместимостью до 50 кресел, в эту категорию попадает CRJ200.

"МОИ ДЕТИ НЕ РЕШИЛИ, ЧЕМ БУДУТ ЗАНИМАТЬСЯ"

— Прежде чем возглавить компанию, я проработал в ней 24 года. До меня было еще два управляющих, которые не принадлежали к семье Бомбардье. <...> Хотел бы я, чтобы мои дети работали в Bombardier? Я их не заставляю. 18-летняя дочь и 17-летний сын еще окончательно не выбрали, чем будут заниматься в жизни. Если они придут в компанию, то буду рад, если не придут, занимаясь чем-то другим, — буду рад не меньше. У меня много родственников. Но я один из семьи Бомбардье, кто работает в компании.

[Для поездки я] выбираю самолет в зависимости от ситуации: по Северной Америке летаю на Learjet или Challenger, если надо лететь через океан, то предпочитаю Global Express. Ангара с личными самолетами у меня нет. Это очень дорого. (Смеется.) С 1996 г. существует компания Flexjet, "дочка" Bombardier, в которой можно взять самолет в чартер или оформить доленое владение. В ее парке насчитывается свыше 100 лайнеров. Я пользуюсь услугами этой компании.

ПЕРСПЕКТИВЫ

Пьер Бодуан: "В условиях нынешней экономической нестабильности требуются рациональность и четкие приоритеты. Поэтому мы разработали программу "Наше движение вперед", которая определяет видение нашей деятельности в предстоящие годы. "Наше движение вперед" формулирует пять стратегических приоритетов: совершенство исполнения, всестороннее стимулирование интеллекта, управление рисками, развитие местного опыта и социальная ответственность".

Анастасия ДАГАЕВА

источник: газета «Ведомости»
21.07.09

ТРИ ЧЕТВЕРТИ КЛЮЧЕВЫХ ПОСТАВЩИКОВ РАЗРАБОТАЛИ ПРОГРАММУ ПО КАЧЕСТВУ

Интервью с директором департамента корпоративного развития ОАК Павлом Плахотным.

Совместные усилия Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и госкорпорации "Ростехнологии" по развитию поставщиков авиационной промышленности дали первые результаты. В протоколах совещаний с представителями компаний, входящих в перечень ключевых поставщиков, а также предприятий, имевших проблемы с качеством продукции,

зафиксированы конкретные планы по повышению надежности и безотказности продукции, ее ресурса. Кроме того, достигнута стабилизация цен на покупные комплектующие изделия для самолетов семейства Ту-204. Но тесное общение с партнерами выявило новые трудности. О достижениях и задачах на будущее "АвиаПорту" рассказывает директор департамента корпоративного развития ОАК Павел Плахотный.

— После принятия плана работ по развитию поставщиков взаимодействие ОАК с "Ростехнология-

ми" шло по многим направлениям. Наверное, наиболее приоритетными были вопросы обеспечения качества и надежности покупных комплектующих изделий (ПКИ). Что отрадно, примерно 70–80 % ключевых поставщиков разработали программы по качеству, подтвердили увеличение ресурсов. Мы обнаружили очень позитивные примеры. Возьмем ОАО "Техприбор": в ходе переговоров руководство предприятия подтвердило программу повышения конкурентоспособности, качества и надежности комплектующих изделий для авиационной техники, а также озвучило предложения по условиям по возвратно-обменному фонду. Сам поставщик, без нашего давления, для достижения качества производит отбраковку путем стопроцентных испытаний на уровне плат и блоков. И это только один пример из множества – у меня на столе лежат десятки протоколов с похожими результатами.

– Такие переговоры прошли со всеми ключевыми поставщиками?

– Сейчас прошла только первая волна встреч, и она охватила не всех наших партнеров. Дело в том, что не все проблемы с надежностью комплектующих связаны с ключевыми поставщиками.

– Насколько плодотворно выстраивается ваша работа с "Ростехнологиями"?

– Часть вопросов мы отработали очень конструктивно. Были системные замечания к трем поставщикам, и вмешательство "Ростехнологий" очень сильно помогло в решении проблем. Но в ряде случаев все получается не так быстро, как нам бы хотелось. С одной стороны, сейчас продолжается отстройка системы управления "Ростехнологиями" своими активами. Вертикально интегрированные структуры в области приборо- и агрегатостроения еще будут продолжать формироваться какое-то время, это процесс не быстрый, и мы к этому относимся с пониманием.

Программа по развитию поставщиков предполагает проведение антикризисных мер по отдельным предприятиям. К сожалению, кризис усложнил финансирование этих процессов. Мы, как головное предприятие по самолетостроению, можем влиять на федеральные целевые программы в части включения тех или иных тем и распоряжаться только деньгами, отведенными на опытно-конструкторские работы. А в остальном нам лишь остается рекомендовать государству, какие меры по поддержке наших комплектаторов предпринимать.

– Если есть положительный пример "Техприбора", можно ли привести примеры проблемных предприятий?

– Я бы не хотел употреблять термин "проблемный". Все же это оскорбительно звучит для предприятия. Но могу назвать одну проблему глобального характера, с которой мы сейчас столкнулись. Она относится к поставщикам второго уровня, например производителям подшипников. Сейчас, возможно, понадобится даже вмешательство государства, чтобы решить вопрос авиационных подшипников. У нас есть поставщик первого уровня, который потребляет за три года 50 тыс. подшипников. А производитель подшипников заявил, что заказ должен быть не меньше полутора миллионов штук. Можете представить, какая экономика процесса?

– На Ваш взгляд, когда российские производители комплектующих смогут создать у себя системы

менеджмента качества, чтобы сертифицировать их по стандартам AS/EN-9100?

– Почти все предприятия выразили такое намерение. Более того, некоторые уже имеют на руках сертификат AS/EN-9100, например нижегородский "Гидромаш". Сейчас наш департамент качества разрабатывает программу корпоративного обучения по стандартам AS/EN-9100 совместно с "Ростехнологиями" и другими поставщиками, не вошедшими в "Ростехнологии". Это позволит уменьшить затраты, процесс станет более доступным для всех. Также сейчас наша служба по качеству внедряет положения по системному аудиту поставщиков.

– Помимо вопроса качества, остро стоит и проблема цены материалов и комплектующих изделий. Как она решается сегодня?

– Один из примеров – это наше соглашение с "Руспецсталью", в котором мы определили основные принципы формирования цен на поставляемые материалы, выработан прозрачный механизм. Другое дело, что мы уже законтрактовали значительный объем материала "вперед", поэтому у нас в отношениях с металлургами возникла некоторая пауза.

Но проблема во взаимоотношениях с этими поставщиками не только в том, чтобы создать и согласовать формулу цены. Мы сейчас пока еще находимся в такой стадии, когда делать крупный консолидированный заказ в силу различных причин мы не можем. Из-за кризиса и неопределенности у авиаперевозчиков наша производственная программа постоянно корректируется то вверх, то вниз. Да и металлурги, декларируя заинтересованность в работе по формуле цены, несколько лукавят. Когда цены на сырье росли бешеными темпами, они очень не хотели переходить на такой формат взаимоотношений. Теперь они хотят выработать механизм ценообразования, но за базовый уровень пытаются принять максимальные цены, которые были в прошлом году. Мы же пытаемся привязать их к биржевым ценам, с определенной фиксацией объемов. Это очень долгий переговорный процесс. Кстати, с "Руспецсталью" мы его прошли достаточно быстро, потому что они были активно заинтересованы в этом соглашении.

– В предыдущем интервью Вы говорили, что рост стоимости комплектации на Ту-204 достигал 16 % в год. Удалось ли в результате переговоров с поставщиками ПКИ изменить эту тенденцию?

– За 12 месяцев по Ту-204 рост цен поставщиков не превысил 1,5 %, при том, что до этого темпы роста были 13–17 % ежегодно. И мы могли бы и дальше продолжать переговоры и снижать цену, и была возможность вместо роста цен получить их снижение на 5–7 %. Но кризис... до кризиса поставщики не очень охотно шли на снижение цен и их фиксацию, но у нас тогда были средства. А потом ситуация изменилась. Тем, с кем мы успели договориться, мы проплатили аванс на новых условиях. С остальными не успели, поэтому сейчас уже "по месту" решаем, с кем есть возможность начать работу на новых условиях, а с кем пока нет.

– Сейчас проводится тендер на поставку систем для самолета МС-21. Проявляют ли к нему интерес отечественные производители?

– Что касается подробностей проводимых тендеров по различным системам для МС-21, то этот вопрос лучше адресовать разработчику самолета – корпора-

ции "Иркут". Могу только сказать, что вскрытие конвертов с предложениями продолжается и в августе производитель обещает озвучить первые результаты.

Российские разработчики и производители в этих тендерах тоже участвуют, и в тендерной документации, кстати, однозначно указано, что участие российской стороны является конкурентным преимуществом, что позволяет получить дополнительные оценочные баллы. В ряде направлений отечественные производители имеют очень уверенные позиции и шансы на победу у них велики. Другое дело, что есть системы, в которых отставание нашей промышленности очень существенное, и необходимо проводить жесткие реформы, чтобы восстановить компетенции, в первую очередь — конструкторские.

— Есть ли у ОАК заинтересованность в том, чтобы

МС-21 создавался со стратегическими партнерами по системе разделения рисков?

— Однозначно да. Но все, что касается проекта МС-21, лучше прокомментирует "Иркут". А вот по Ту-204СМ мы возможность такого партнерства рассматриваем, в частности рискоразделенное партнерство обсуждаем с моторостроителями по ПС-90А2. Очень конструктивный диалог по поводу этой схемы сотрудничества мы ведем с корпорацией "Ростехнологии". Вместе с тем госкорпорация пока может эффективно проводить решения через советы директоров только тех предприятий, где у нее есть контрольный пакет.

Олег ПАНТЕЛЕЕВ

источник: AVIAPORT.RU

14.07.09

КРИЗИС ОТБИРАЕТ ЛУЧШИХ

Игорь Юдин: "Назрел вопрос о формировании ФЦП реконструкции и ввода в строй новых предприятий малой энергетики".

Феномен нынешнего финансово-экономического кризиса, применительно к промышленным предприятиям России, заключается в том, что некоторые из них оказались банкротами. Другие же, строившие свою стратегию на прочном фундаменте, испытав первоначальный шок, наоборот обретают силу и уверенность в достижении поставленных целей. К последним относится компания "Сатурн — Газовые турбины", генеральный директор которой Игорь Юдин дал интервью "Промышленному еженедельнику".

— Игорь Дмитриевич, что показал компании "Сатурн — Газовые турбины" кризисный год? Стал ли он для вас своеобразным моментом истины?

— Сложный кризисный год показал не только способность компании к решению масштабных задач в неблагоприятных экономических условиях, но и продемонстрировал правильность осуществляемой в течение последних десяти лет стратегии активного инвестирования в интеллектуальное, технологическое развитие компании и в создание новых конкурентных на мировом рынке продуктов.

— В чем это конкретно проявляется?

— Примеров достаточно много. Возьмем крайний из них — завершение строительства второй очереди газотурбинной электростанции в Нарьян-Маре. Там проведены пуско-наладочные работы. В начале этого месяца состоялся выход в сеть всех агрегатов станции. Мощность объекта — 18 МВт. В дальнейшем объект, как и первая очередь, будет сдан в эксплуатацию под ключ. Общая мощность ГТЭС в Нарьян-Маре увеличится теперь с 12 до 30 МВт. В качестве заказчика выступило Управление строительства и жилищно-коммунального хозяйства Ненецкого автономного округа. Из его средств осуществлялось и финансирование проекта.

— "Сатурн" построил несколько энергетических объектов в европейской части России, в том числе и в

Москве. Теперь вы начали осваивать Крайний Север и регионы за Уралом?

— Отнюдь не начали. Мы давно эти регионы осваиваем. Уже построены объекты в Сургуте, Омске, Усинске, Харьвугинске... Теперь вот Нарьян-Мар. В настоящее время начато освоение Игольского нефтяного месторождения и "Сатурн" там будет обеспечивать нефтяников энергетическими мощностями. Мы участвовали в тендере и выиграли его. Оборудование для Игольской ГТЭС уже изготовлено и отгружено. В данный момент закладываются фундаменты, ведутся строительные работы. До конца года планируем сдать объект в эксплуатацию. Мощность его составит 12 МВт — два агрегата по 6 МВт. На следующий год для нефтяников планируем построить 8—10 энергообъектов. Этот рынок имеет очень хорошие перспективы для развития.

— В качестве заказчиков Вы упомянули муниципальные власти, нефтяников. Кто еще?

— Конечно же, ОАО "Газпром". В этом году мы планируем сдать для них порядка 15 агрегатов, в целом их будет около 28. Еще 24 агрегата "Газпром" получит в 2010 году. Если иметь в виду всех наших заказчиков, то в течение последних шести лет ОАО "Сатурн — Газовые турбины" ввело в эксплуатацию около 100 объектов суммарной мощностью более 800 МВт.

— Какова номенклатура ваших изделий? Цифры, которые Вы упомянули, являются кратными 6 МВт. Означает ли это, что из "кубиков" такой мощности складываются более крупные газотурбинные наземные объекты "Сатурна"?

— Мощностной ряд компании "Сатурн — Газовые турбины" будет включать агрегаты от 2,5 до 50 МВт. С номенклатурой в таком диапазоне мы планируем позиционироваться на рынке. В рамках Объединенной двигателестроительной корпорации "Сатурн — Газовые турбины" определен как генеральный поставщик газоперекачивающих агрегатов. С вхождением в ОДК у нас появляется возможность расширения мощностного ряда сдаваемых в эксплуатацию объектов

благодаря использованию двигателей не только НПО "Сатурн", но и тех, что производятся в Самаре и Уфе. Появятся объекты мощностью 16 и 25 МВт.

— Как Вы оцениваете емкость российского рынка наземных газовых турбин?

— Рынок очень емкий. В целом по стране насчитывается примерно 50 тыс. котельных различной мощности. Причем 4 тыс. требуют реконструкции. Усредненная мощность на одну котельную — около 380 кВт. Чтобы все это привести в надлежащий порядок, необходимо проводить целенаправленную государственную политику в этой области. В частности, необходим закон о поддержке малой энергетики наподобие тех, которые существуют в Англии, Евросоюзе, США.

— Что Вы вкладываете в понятие "поддержка", когда существует рынок?

— Я говорю не столько о финансовой поддержке, сколько о законе, который поддерживал бы малую энергетику. Он должен обязывать безусловный прием выработанной электроэнергии в сеть. А у нас на сегодняшний день это составляет проблему. Если кто-то построит маленькую электростанцию, то куда поставлять электроэнергию? Для больших сбытовых компаний она не интересна. Так вот, закон должен обязать крупные сбытовые компании принимать в сеть электроэнергию от мелких поставщиков. Даже если нет пиковых нагрузок, то лишние мощности должны забираться в сеть и производители должны получать за это оплату.

Нужно обеспечить также субсидирование процентных ставок по кредитам на производство энергетического оборудования, предусмотреть льготное налогообложение. Тарифы на продажу электроэнергии должны соответствовать рыночным, что необходимо закрепить законодательно. Если все это реализовать, то малая энергетика станет весьма эффективным бизнесом и получит хороший импульс для развития. Это с одной стороны.

А с другой, возникнет так называемый мультипликативный эффект. В чем он заключается? В том, что компании по производству электроэнергии — это, как правило, муниципальные предприятия. Они содержатся за счет местных бюджетов. Но одновременно они будут постоянно пополнять местный бюджет. Опять же, почему? Потому что эти энергетические станции окупаются за срок от 2,5 до 4 лет. А дальше они фактически работают 24 часа в сутки и потребители электроэнергии пополняют местный бюджет.

Регион получает больше средств на развитие. В свою очередь, и машиностроительная отрасль имеет возможность развиваться более быстрыми темпами. А это — дополнительные рабочие места. Решаются многие социальные вопросы. Словом, назрел вопрос о формировании Федеральной целевой программы реконструкции и ввода в строй новых предприятий малой энергетики. Сейчас готовится проект такой ФЦП.

— Не секрет, что многие котельные, требующие реконструкции, используют западные турбины. Что делать в этом случае?

— Все зависит от заказчика. Если он захочет поставить, скажем, газотурбинный двигатель марки "Сименс" — пожалуйста. Мы его можем использовать, как используются авиадвигатели марки "Роллс-Ройс"

фирмой "Туполев" на самолетах Ту-204-120. Газовые турбины нашей компании абсолютно конкурентоспособны как по КПД, так и по экологии. После их сертификации отечественная машиностроительная продукция может поставляться за рубеж.

— Куда, например?

— Сейчас ведутся переговоры с Болгарией, Венесуэлой, Аргентиной, рядом стран СНГ. Интерес проявляется также со стороны Ирана...

— Сколько людей занято в компании "Сатурн — Газовые турбины"? Как сказываются кризисные явления на персонале, на производственных планах, перспективах развития?

— Сейчас в компании работает 2300 человек. Кризис я сравнил бы со стихией, в которой выживает сильнейший. Хотя некоторые шутники утверждают, что кризис помогает развалить производство. Но производство в рыночных условиях представляет собой саморегулирующийся механизм, позволяющий оптимизировать все процессы, сократить издержки, заставляет искать более эффективные рычаги управления, позволяет перестраивать компанию, вести реструктуризацию. Благодаря этому в значительной степени повышается производительность труда, снижаются затраты и повышается конкурентоспособность продукции.

— А что, по Вашему мнению, представляет собой энергетика как отрасль экономики страны?

— Энергетика — это та область, которая способствует развитию регионов, является базовой составляющей любой промышленности. Несмотря на то, что в условиях кризиса происходит спад производства. Но за спадом неизбежно последует развитие. Динамика развития будет принципиально более стремительной. Потребность в энергетических мощностях возрастет. Успех будет сопутствовать той компании, которая сумеет лучше подготовиться к бурной рыночной динамике. И готовиться надо как в плане совершенствования структуры управления производством, так и в повышении технологических процессов и качества продукции. Подумайте только, в целом средний по стране КПД энергетических объектов не превышает 20%! Драгоценный газ во многих случаях сжигается впустую. При производстве электроэнергии необходимо использовать наряду с энергетическим и тепловой цикл, что повышает КПД до 50–70%.

Некоторые эксперты утверждают, что климатические условия в России достаточно суровые, поэтому она, мол, никогда не станет Америкой. Нам и не надо становиться ни Америкой, ни Японией, ни какой-либо другой страной. Мы должны стать мощной и конкурентоспособной Россией. А это во многом будет зависеть от того, насколько мы сможем развить свою машиностроительную отрасль и, в частности, газовое турбостроение. И компания "Сатурн — Газовые турбины" имеет к этому самое прямое отношение.

Евгений НИКИТИН

*источник:
газета «Промышленный еженедельник»
15.07.09*

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

НОВАЯ ГАЗОВАЯ ТУРБИНА SIEMENS SGT5-8000H ПОЛУЧИЛА НАГРАДУ ЗА НОВАТОРСКОЕ РЕШЕНИЕ

Энергетическое подразделение компании Siemens получило специальную награду "Охрана климата в области литья стали" германской премии в области сталелитейной промышленности за разработку новой газовой турбины SGT5-8000H.

Используемая в качестве основного двигателя на электростанциях комбинированного цикла газовая турбина в комбинации с паровой турбиной позволяет достигать рекордной эффективности более чем в 60 %. Высокий уровень КПД электростанций является принципиальным фактором экономии топлива, сохранения природных ресурсов и уменьшения

выбросов углекислого газа. Почти 95 % новой газовой турбины Siemens весом более 444 тонн сделано из стали. Несмотря на это данное устройство является не столько продуктом тяжелого машиностроения, сколько результатом применения высоких технологий, направленных на решение задач по сохранению окружающей среды. Новая газовая турбина является уникальным продуктом, соединяющим в себе классические технологии тяжелого машиностроения и суперсовременные технологии производства.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.com
07.07.09*

PRATT & WHITNEY ПРИОБРЕТЕТ КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ TURBODEN S.R.L.

Компания Pratt & Whitney Power Systems достигла соглашения о приобретении контрольного пакета акций Turboden S.r.l., итальянского производителя высокоэффективных турбогенераторных систем.

Компания Turboden, расположенная в итальянском городе Брешиа, разрабатывает и производит системы на основе цикла Рэнкина, включая турбины и готовые к использованию турбогенераторные установки для распределенного производства электроэнергии из биомассы, солнечной энергии, геотермальных источников и тепла отработанных на предприятиях газов. Соглашение с Turboden является важным вкладом в расширение присутствия Pratt & Whitney на рынке возобновляемых источников энергии, в дополнение к существующей продуктовой линейке PureCycle.

"Партнерство с компанией Turboden дополняет предложения компании Pratt & Whitney под маркой PureCycle и расширяет портфолио за счет продуктов с большей температурой эксплуатации и большей мощностью", - заявил Питер Крайстмэн (Peter Christman), президент Pratt & Whitney.

"Последние 30 лет компания Turboden занималась разработкой эффективных и экологических турбогенераторов для установки на европейских станциях, использующих возобновляемые источники энергии. Теперь мы хотим выйти на мировой рынок", - сказал Марио Гайя (Mario Gaia), президент компании. "Мы рады новому партнерству с компанией Pratt & Whitney и надеемся на плодотворное сотрудничество в следующей фазе роста компании Turboden", - добавил он.

Подробности соглашения не раскрываются. Pratt & Whitney принадлежит компании United Technologies Corp. и является мировым лидером в конструировании, производстве и обслуживании авиационных моторов, силовых систем для космических кораблей и промышленных газовых турбин. United Technologies, расположенная в городе Хартфорд, штат Коннектикут, специализируется на различных высокотехнологичных продуктах и услугах в области космической индустрии и промышленного строительства.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
29.06.09*

ALSTOM ОТЧИТАЛАСЬ О ХОРОШИХ РЕЗУЛЬТАТАХ

Количество заказов в энергетическом и транспортном секторах достигло запланированного уровня, хотя сами эти показатели были установлены на более низком уровне, чем для первого квартала 2008/09 хозяйственного года.

Силовое подразделение получило заказы на 4,3 млрд долларов, включая успешные проекты в области газовых, паровых и гидроэлектростанций. Транспортное подразделение, получившее заказы на сумму 2,6 млрд долларов, подтвердило снижение коммерческой активности в этом секторе.

Первый квартал 2009/10 хозяйственного года показал рост продаж на 9 % в энергетическом секторе и на 3 % в транспортном секторе по сравнению с тем же периодом 2008/09 хозяйственного года.

"Несмотря на весьма турбулентную обстановку на рынке, компании Alstom удалось достичь удовлетворительного уровня заказов, соответствующего плану. Как было объявлено ранее, в краткосрочной перспективе спрос на железнодорожные перевозки останется высоким, так как он зависит от текущих крупных проектов. В области производства электроэнергии на рынок нового оборудования продолжают влиять задержки в принятии заказчиками решений относительно строительства новых электростанций. Однако введение в эксплуатацию проектов, пока находящихся в работе, приведет к повышению продаж примерно на 7 %", - сообщил Пэтрик Крон (Patrick Kron), председатель совета директоров и исполнительный президент Alstom.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
23.07.09*

WARTSILA: ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ ДЛЯ ГРЕЦИИ И КИПРА

Благодаря двум последним заказам компания Wartsila продолжает увеличивать свою роль в области поставок электричества на острова восточного Средиземноморья.

Первый заказ на производство генераторного оборудования предназначен для греческого острова Лесбос, второй - для Кипра. Общая стоимость размещенных в начале этого года заказов составляет около 57 млн долларов.

В результате исполнения контрактных обязательств компания создаст дополнительную мощность в 72 МВ, а суммарная мощность ранее установленных и возводимых Wartsila электростанций в регионе составит 600 МВ. Спрос на электричество в регионе резко повышается во время туристического сезона, когда к населению в 120 тыс. человек присоединяется в несколько раз превосходящее его количество туристов. Децентрализованные электростанции компании Wartsila являются гибким и высокоэффективным решением, направленным на удовлетворение этого

спроса и в то же время уменьшающим воздействие на окружающую среду.

Строгие природоохранные правила Евросоюза требуют, чтобы электростанции были оснащены наиболее доступными технологиями по уменьшению вредных выбросов и использовали топливо с очень низким содержанием серы. Двигатели Wartsila как раз оснащены последними технологическими разработками, а поскольку кипрская электростанция расположена вблизи города Ларнака, также снабжены отдельной системой по снижению концентрации оксидов азота.

Государственная компания Public Power Corporation заключила контракт на поставку дополнительных генерирующих мощностей на электростанции, расположенные на греческом острове Лесбос. Контракт подразумевает расширение существующей электростанции и увеличение ее мощности на 22 МВ.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.wartsila.com
20.07.09*

DOOSAN HEAVY INDUSTRIES: КОНТРАКТ НА ПОСТРОЙКУ ЧЕТЫРЕХ СТАНЦИЙ

Южнокорейская компания Doosan Heavy Industries & Construction подписала контракт стоимостью 96 млн долларов на поставку теплоутилизационных парогенераторов для четырех иранских электростанций.

По условиям контракта Doosan поставит восемь генераторов для электростанций, эксплуатируемых местной компанией Marpa Boiler.

Теплоутилизационные генераторы используются для преобразования тепловой энергии в пар, который вращает паровые турбины. Подготовка оборудо-

вания началась в июне текущего года, поставка будет осуществлена в период с апреля по декабрь 2010 года. Первый контракт на поставку генераторов в Иран компания Doosan выиграла в 1999 году. 30-миллионный контракт предусматривал установку генераторов на электростанции в городе Фарс. С тех пор компания продала различным заказчикам в этой стране 62 подобных устройства.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.doosan.com
22.07.09*

МНИ: ПОСТАВКА 500-Й ГАЗОВОЙ ТУРБИНЫ

Компания Mitsubishi Heavy Industries (MHI) осуществила отгрузку пятисотой по счету газовой турбины со своего завода "Такасаго" в префектуре Хёго.

С момента поставки первой газовой турбины в 1963 году компания существенно увеличила количество турбин, их технические и производственные характеристики. Пятисотый экземпляр турбины будет использоваться в проекте по производству электроэнергии и опреснению воды на станции "Рас-Лаффан-С", возводимой компанией Independent Water and Power Producer в промышленном центре Рас-Лаффан, Катар.

Юбилейное изделие является первой из восьми газотурбинных установок типа M701F, заказанных компанией Ras Girtas Power Company (RGPC), которая входит в концерн IWPP, состоящий из компаний Японии, Европы и Катара. Установка будет поставлена вместе с другой такой же турбиной, 501-й по счету. Возводимая в Рас-Лаффане станция должна стать одной из крупнейших в своем роде. Она будет состоять из газотурбинной электростанции комбинированного цикла общей установленной мощностью

2730 МВ и опреснительной станции, которая будет производить 16 млн литров воды ежедневно. Запуск станции намечен на апрель 2011 года. Машиностроительный завод "Такасаго" был построен в 1962 году для производства турбин компании Kobe Machinery Works, подразделения МНИ, а в 1964 году стал независимым предприятием. Производство промышленных газовых турбин началось в 1963 году, первым экземпляром стала газовая турбина MW171 с температурой на впуске 732 °С. С момента запуска газотурбинного производства компания МНИ сосредоточила свои усилия на повышении температуры на впуске турбины с целью увеличения эффективности ее работы. В 1989 году в коммерческую эксплуатацию была введена турбина M701F класса С с температурой 1350 °С, а в 1996 компания разработала серию G турбин класса С с впускной температурой 1500 °С. В начале текущего года МНИ завершила разработку турбин серии J, рассчитанных на температуру 1600 °С, и начала шаги по подготовке их коммерческого использования.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
23.07.09*

WARTSILA: ХОРОШИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПОСРЕДИ НЕСПОКОЙНОГО РЫНКА

Во втором квартале текущего года продажи компании Wartsila выросли на 22 % по сравнению с соответствующим периодом прошлого года и составили 1,9 млрд долларов.

Выручка судостроительного подразделения компании выросла на 31 % и составила 682 млн долларов. Выручка подразделения по строительству электростанций выросла на 39 % по сравнению с прошлым годом и составила 539 млн долларов. Сектор услуг во втором квартале показал рост на 3 %, объем продаж составил 668 млн долларов.

Активность рынка новыхстроек осталась на довольно низком уровне, новые заказы были размещены только в сфере судостроения. Падение стоимости строительства не оказало существенного влияния на готовность клиентов размещать новые заказы из-за текущих базовых экономических показателей и наблюдающегося переизобилия в секторе крупного кораблестроения. Большинство заказов, сделанных во втором квартале, приходилось на суда

специфического тоннажа, требующие особых условий на верфи. Рынок электростанций не претерпел существенных изменений по сравнению с предыдущим кварталом. Количество заказов на новые электростанции осталось на хорошем уровне, а рыночная активность показала, что клиенты продолжают испытывать потребность в решениях с легко изменяемой под свои требования мощностью. Воздействие финансового кризиса было фрагментарным и в основном выразилось в замедлении темпов сдачи проектов из-за трудностей в оперативном финансировании. На рынке Северной Америки наблюдался рост количества предварительных заявок.

Несмотря на риск отзыва заказов и реструктуризацию ряда предприятий, портфель заказов должен обеспечить рост годовой выручки в 10-20 % к концу года, что позволит сохранить показатели прибыльности на уровне прошлого года

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
23.07.09*

TOGNUM: ГЕНЕРАТОРНЫЕ УСТАНОВКИ ДЛЯ ГЕРМАНСКОЙ АТОМНОЙ СТАНЦИИ

В начале 2011 года компания MTU Onsite Energy осуществит поставку двух аварийных генераторных установок для атомной станции "Унтервезер" в Германии.

Стоимость контракта, подписанного с компанией Eon Kernkraft GmbH, составила 16 млн долларов.

Мощность генераторных установок составит 9400 кВт. По данным компании, это соответствует количеству энергии, потребляемой небольшим немецким городом численностью 10 тыс. жителей.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.tognum.com
21.07.09*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2009 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

О КЛУБЕ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

— повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;

— профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;

— поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.

Официальный web-сайт Клуба:

WWW.AS-CLUB.RU

Клуб авиастроителей создан в 2003 г. по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России, поддержки полезных инициатив и начинаний в отрасли.

Деятельность Клуба строится на основе комплексного подхода к решению проблем отрасли и 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;

— поддержку и развитие научных разработок в сфере высоких технологий и инноваций, реализацию и продвижение перспективных проектов;

— формирование экспертных групп, представление интересов отрасли в органах государственного управления;

— сохранение и популяризацию истории отечественного авиастроения.

Клуб формирует секции по направлениям деятельности, поддерживает инициативы своих членов, взаимодействует с образовательными, культурными, научными, социальными и экономическими программами, направленными на повышение конкурентоспособности страны, регионов, отрасли.

Секции Клуба в своей работе координируются советом Клуба, их деятельность контролируется наблюдательным советом Клуба.

В число клубных мероприятий входят:

- заседания Клуба;
- заседания совета Клуба;
- заседания секций Клуба.

В качестве организатора Клуб участвует в поведении научно-технических молодежных олимпиад, симпозиумов, конференций, тематических летних лагерей и школ для школьников и студентов.

Клуб взаимодействует с ведущими тематическими СМИ, выпускает свое собственное ежемесячное издание – Бюллетень Клуба авиастроителей.

Работа Клуба, его структура и состав отражены на веб-сайте Клуба (www.as-club.ru).

Клуб ставит перед собой задачу быть источником конструктивных инициатив, направленных в адрес общеобразовательных учреждений, вузов, промышленных предприятий, отрасли в целом, а также общественных организаций, СМИ, органов государственной власти и местного самоуправления, Правительства Российской Федерации.

КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ НА МОСКОВСКОМ МЕЖДУНАРОДНОМ АВИАКОСМИЧЕСКОМ САЛОНЕ "МАКС-2009"

ВЕНЕДИКТ ДОРОЖКО СТАЛ ФИНАЛИСТОМ 2-ГО МОСКОВСКОГО ОТКРЫТОГО ФЕСТИВАЛЯ ДЕТСКОГО ТВОРЧЕСТВА "ОТ ВИНТА!"

Член Клуба авиастроителей, победитель VI Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания Венедикт Дорожко (г. Волгодонск Ростовской области) стал финалистом 2-го Московского открытого фестиваля детского творчества "От винта!"

Работа финалиста фестиваля «"Золотое сечение" в авиационных конструкциях» допущена к участию в Московском международном авиакосмическом салоне "МАКС-2009".

*источник: Клуб авиастроителей
15.07.09*

ЧЛЕН КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ ЕВГЕНИЙ МЕНКИДЖАНОВ СТАЛ УЧАСТНИКОМ ФИНАЛЬНОГО ТУРА МЕЖДУНАРОДНОГО МОЛОДЕЖНОГО ФОРУМА "БУДУЩЕЕ АВИАЦИИ — ЗА МОЛОДОЙ РОССИЕЙ"

По инициативе Рыбинской государственной авиационной технологической академии им. П. А. Соловьева, при поддержке Министерства образования Российской Федерации проводится Международный молодежный форум "Будущее авиации — за молодой Россией". Форум проводится в рамках работы Московского международного авиакосмического салона "МАКС-2009", раздел экспозиции "Вузовская наука и авиационно-техническое творчество молодежи".

Член Клуба авиастроителей, победитель VI Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания Евгений Менкиджанов стал участником финального тура Международного молодежного форума "Будущее авиации — за молодой Россией". На Форуме представлена его работа "CALS* в авиастроении". Научный руководитель Кулеш С. А., председатель ЦМК "Авиационные приборы и комплексы".

*источник: Клуб авиастроителей
15.07.09*

** Continuous Acquisition and Life-cycle Support — Непрерывная информационная поддержка жизненного цикла продукции*

ЕВГЕНИЙ МЕНКИДЖАНОВ СТАЛ ФИНАЛИСТОМ ТВОРЧЕСКОГО КОНКУРСА ДЕТЕЙ И МОЛОДЕЖИ "МАКС-2009 — ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ БУДУЩЕГО"

Член Клуба авиастроителей, победитель VI Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания Евгений Менкиджанов стал финалистом Всероссийского творческого конкурса детей и молодежи "МАКС-2009 — ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ БУДУЩЕГО". Его работа "Межзвездный корабль" вошла в финал конкурса, который пройдет в рамках деловой программы Московского международного авиакосмического салона "МАКС-2009".

"МАКС-2009 — ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ БУДУЩЕГО" — всероссийский творческий конкурс детей и молодежи. Проводится по инициативе ОАО "Авиасалон", фонда "Столица" и журнала "Наука и жизнь".

*источник: Клуб авиастроителей
30.07.09*

МОСКОВСКИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАКОСМИЧЕСКИЙ САЛОН
"МАКС-2009"



WWW.AVIASALON.COM

ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ
И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ



WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU



КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ
WWW.AS-CLUB.RU



Кубок техноваций

Конкурс инновационных и технологических проектов

"Кубок техноваций — 2009" — пятый конкурс инновационных и технологических проектов, проводимый факультетом инноваций и высоких технологий Московского физико-технического института.

Главной целью конкурса "Кубок техноваций" является выявление и помощь инновационным и технологическим проектам.

Кубок — это не просто раздача призов с целью поощрить наиболее сильные проекты. Его результатом должно стать большее взаимопонимание и, как следствие, увеличение инновационной активности молодежи и ученых. Кубок техноваций — это место, где встречаются молодежь, ученые, проектные менеджеры и инвесторы. Здесь находят новые проекты, дают и получают ценные советы, заводят знакомства и делятся опытом.

В Кубке соревнуются абсолютно разные инновационные проекты. Ограничений на участие нет — заявку может подать любой желающий. Обычно проекты на конкурс подают молодые ученые, студенты и их научные руководители. Если участнику трудно подготовить свой проект к конкурсу самостоятельно, ему помогут на образовательной программе Кубка.

ПРИЕМ ЗАЯВОК:
ДО 30 СЕНТЯБРЯ 2009 Г.
(23 Ч. 59 МИН.).

**ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА
ПРОЕКТОВ:**
С 1 ПО 20 ОКТЯБРЯ 2009 Г.

ФИНАЛ КОНКУРСА:
30 ОКТЯБРЯ 2009 Г.

Образовательная программа "Кубка техноваций — 2009" начнется 1 сентября 2009 г.

В Кубке техноваций 4 номинации:

"Лучшая техновация" — проекты, основанные на новой технологии или на идее нового применения существующей технологии. Большинство проектов — "физико-технические".

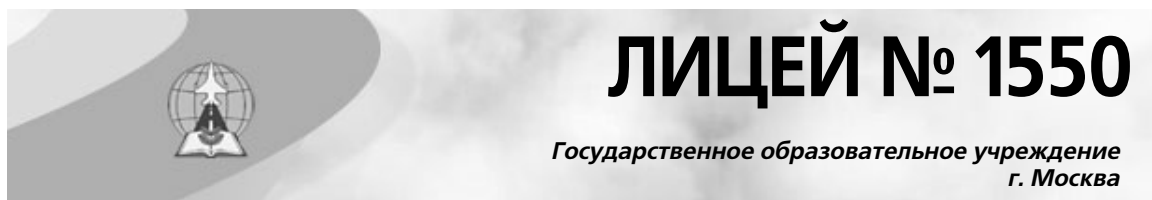
"Лучшая инновация в IT" — проекты из области информационных технологий.

"Инновация на свободную тему" — проекты, не имеющие "физико-технической" направленности и не относящиеся к области IT.

"Выбор зрителей" — присуждается проекту из любой номинации. Решение принимают зрители, пришедшие на финал Кубка техноваций.

САЙТ КУБКА ТЕХНОВАЦИЙ:
WWW.TECHNOCUP.RU

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:
+7 905-504-25-39 (общие вопросы),
+7 905-504-25-49 (работа с проектами)
info@technocup.ru
WWW.TECHNOCUP.RU



**ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ЛИЦЕЙ № 1550 ОБЪЯВЛЯЕТ
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОНКУРСНЫЙ НАБОР УЧАЩИХСЯ В 8-Й, 9-Й И 10-Й КЛАССЫ**

ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ И ПРОФИЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА

В программе обучения Лицея — общеобразовательная и профильная подготовка, ориентирующая выпускников на построение собственной профессиональной карьеры, связанной с инженерно-технической деятельностью, и прежде всего в отраслях авиастроения.

ПРОГРАММЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Помимо углубленного изучения предметов, профильных для высших технических образовательных учреждений, — физики, математики, информатики — лицеисты принимают участие в программах дополнительного образования совместно с вузами и предприятиями-партнерами.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ КУРСЫ

Лицеисты по желанию могут выбрать ряд предметов, изучаемых дополнительно: "Экономика", "Технология материалов", "Начертательная геометрия", "Компьютерная графика", "Язык, речь, творчество", "Теоретические и инженерные основы авиации и воздухоплавания".

ПАРТНЕРЫ ЛИЦЕЯ

С Лицеем находятся в партнерских отношениях ведущие вузы и предприятия России: МГТУ им. Баумана, МАИ, МАДИ, МАТИ им. Циолковского, РГГУ, МИСиС, НП "Клуб авиастроителей", "Авиакосмофонд", Федеральный научно-производственный центр ММП "Салют".

В 2005 году в Лицее открыта Городская экспериментальная площадка (ГЭП) под патронажем Департамента образования г. Москвы. В рамках ГЭП разрабатываются и внедряются новые методы развития образовательной среды "Школа — вуз — производство".

ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

Среди педагогов Лицея — 4 кандидата наук, 6 отличников народного просвещения, победители конкурса "Учитель года", лауреаты гранта Сороса в области точных наук, лауреаты гранта мэра Москвы в области гуманитарных наук, лауреаты премии Президента России. Директор Лицея — Виктор Михайлович Жилияков, заслуженный учитель России.

**НАБОР В ЛИЦЕЙ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ
СОБЕСЕДОВАНИЯ, ТЕСТИРОВАНИЯ, ИЗУЧЕНИЯ
ПРЕДОСТАВЛЕННЫХ ДОКУМЕНТОВ**

За дополнительной информацией, пожалуйста, обращайтесь в секретариат Лицея:
+7 (495) 945-86-00

ОБУЧЕНИЕ В ЛИЦЕЕ — БЕСПЛАТНОЕ.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Адрес:
г. Москва, ул. Беговая, д. 19

Проезд:
от станции метро "Беговая":
троллейбус №№ 20, 86, автобус №
27 до остановки "Стадион юных
пионеров"

от станции метро "Савеловская":
троллейбус №№ 5, 5к до
остановки "Стадион юных
пионеров"

от станции метро "Динамо":
пешком (около 10 минут)

тел: +7 (495) 945-86-00,
e-mail: info@liceum1550.ru

Дополнительная информация
— на web-сайте Лицея:

WWW.LICEUM1550.RU

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2009

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2008 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, 127015, Россия, г. Москва, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, тел. +7 (495) 685-19-30. Далее по тексту – Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим и дееспособным физическим лицам, являющимся резидентами Российской Федерации в соответствии с действующим законодательством.

Срок действия оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2009 года.

Предмет оферты: платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей в 2009 году. Далее по тексту – Бюллетень.

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей и подлежит платному распространению. Периодичность издания – ежемесячно.
2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 1 до 199 экземпляров) – 750 рублей (семьсот пятьдесят рублей 00 копеек).

Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 200 до 499 экземпляров) – 500 рублей (пятьсот рублей 00 копеек).

Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 500 экземпляров) – 250 рублей (двести пятьдесят рублей 00 копеек).

3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.

4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.

5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.

6. Фактом исполнения обязательств по данной оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.

7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

Порядок акцепта оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным вам способом: факсом +7 (495) 685-19-30, электронной почтой (info@as-club.ru, bull@as-club.ru) или обычным письмом (127015, Россия, г. Москва, улица Бутырская, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей).

2. В ответ на ваш заказ вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.

3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.



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

МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОЛОДЕЖНЫЙ АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ ФОРУМ

8 июля 2009 г. в Крыму на учебной базе "МАИ-Алушта" состоялось торжественное открытие Международного молодежного аэрокосмического форума в рамках Международной аэрокосмической школы. Мероприятие было учреждено 13 декабря 2007 года советом УМО АРК. Создание такого инновационного проекта поддержали Государственная дума, партия "Единая Россия", Торгово-промышленная палата РФ.

Это первое в России мероприятие такого масштаба в сфере авиации и космонавтики, проходящее в рамках 2009 года – Года молодежи. Гости и участники форума встретились, чтобы обсудить развитие аэрокосмических инициатив, обменяться опытом с российскими и зарубежными коллегами. Студенты могли напрямую пообщаться с представителями крупнейших мировых предприятий авиационной промышленности.

В рамках форума прошла презентация проектов "У.М.Н.И.К.-2009" и один из этапов Зворыкинского проекта. Участникам форума была предоставлена возможность получить 10 грантов по 400 тыс. рублей, бесплатные стажировки в западных университетах.

Вечером 8 июля перед участниками и гостями форума выступил проректор МАИ (ГТУ) Михаил Юрьевич Куприков. В своем выступлении Михаил Юрьевич зачитал официальное письмо спикера нижней палаты Федерального Собрания Государственной думы РФ Бориса Грызлова. Подчеркнул, что данное мероприятие необходимо как самим студентам, так и нашему государству в целом.

Также приветственные письма и телеграммы направили министр спорта, туризма и молодежной политики В. Л. Мутко, депутат Государственной думы РФ V созыва, первый заместитель председателя Комитета по делам молодежи С. Ю. Белоконев, председатель фракции "Единая Россия" ГД РФ В. В. Рязанский, заместитель секретаря президиума генерального совета партии "Единая Россия" Ю. Е. Шувалова, председатель ТПП РФ Е. М. Примакова, председатель комитета ТПП РФ по развитию авиационно-космического комплекса А. Н. Белоусов, директор Фонда содействия развитию малых форм предпринимательства в научно-технической сфере С. Г. Полякова.

Форум призван решить одновременно большое количество задач, таких как подготовка кадров высокой квалификации для аэрокосмической промышленности, ознакомление студентов с новыми информационными технологиями, а также встреча с работодателями. На форуме выступили представители ОАО "Туполев", ФГУП "ММПП "Салют", ОАО "Авиадвигатель", ожидаются выступления представителей Министерства промышленности и торговли РФ, Экспертного клуба промышленности и энергетики, Клуба авиастроителей.

В течение всех 18 дней участников форума ждет 12 круглых столов, 96 мастер-классов и ежедневные пленарные заседания с участием ведущих специалистов аэрокосмической отрасли и представителей органов государственной власти РФ по следующим направлениям:

- нанотехнологии и наноматериалы;
- прикладные информационные технологии;
- подготовка ВПК;
- САПР- и PLM/PDM-технологии;
- CAE-методы и технологии в аэрокосмической отрасли;
- системы интегрированного образования;
- CALS-технологии в производстве техники;
- студенческое самоуправление и малый бизнес;
- менеджмент качества и менеджмент организаций;
- история аэрокосмического комплекса России.

Помимо научной деятельности организаторы подготовили для участников форума богатую культурную, развлекательную и спортивную программу. Так что участникам форума скучать не придется: впереди их ждет еще много интересных и познавательных мероприятий.

Татьяна ЖЕЛАНОВА

источник: Аэрокосмическая инициатива
17.07.09



**Международная
Аэрокосмическая
Школа 2009**

**ОФИЦИАЛЬНЫЙ САЙТ
АЭРОКОСМИЧЕСКОЙ ШКОЛЫ:
WWW.YA.IZMAI.RU/SCHOOL2009**

61-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА "ИДЕИ, ИЗОБРЕТЕНИЯ, ИННОВАЦИИ" IENA-2009

**Нюрнберг, Германия,
5—8 ноября 2009 г.**

В период с 5 по 8 ноября 2009 г. в г. Нюрнберге (Германия) будет проходить очередная, 61-я Международная выставка "Идеи, изобретения, инновации" IENA-2009. Это одно из старейших и авторитетнейших мероприятий, проводимых в Европе, на котором демонстрируются новейшие инновационные достижения.

По результатам выставки издается каталог с описанием представленных на выставке разработок. Каталог является составной частью мировой электронной базы данных об объектах интеллектуальной собственности.

На протяжении последних лет Российская Федерация является постоянным участником выставки. В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 января 2009 г. № 8470; 93-р Федеральное агентство по науке и инновациям при поддержке Министерства образования и науки Российской Федерации формирует объединенную российскую экспозицию для участия в выставке. Методическое, информационное и организационно-техническое обеспечение формирования объединенной российской экспозиции поручено осуществлять ассоциации "Российский дом международного научно-технического сотрудничества".

Участие в выставке проводится с частичным финансированием из средств федерального бюджета, в связи с чем участникам объединенной российской экспозиции предоставляются льготы, в том числе по аренде выставочной площади, оплате услуг переводчиков и другие.

Приглашаем вас принять участие в работе выставки в составе объединенной российской делегации. По всем вопросам, связанным с участием в работе выставки, просим обращаться в организационный комитет выставочного оператора — ассоциации "РД МНТС".

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Ассоциация "РД МНТС"
125009, г. Москва, Брюсов пер., д. 11,
офис 604 (с пометкой "для Орлова
Кирилла Андреевича")
тел: +7 (495) 721-64-19,
+7 (495) 629-38-73
факс: +7 (495) 629-75-71

e-mail: np-expo@mail.ru
www.rd-mnts.ru

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННО- КОСМИЧЕСКИЙ САЛОН "МАКС-2009"

В период с 18 по 23 августа 2009 года в подмосковном наукограде Жуковском традиционно пройдет Международный авиационно-космический салон "МАКС-2009".

В деловой программе 9-го Международного авиационно-космического салона "МАКС-2009" следующие разделы:

- II Европейский конгресс по транспортной авиации;
- Международный форум "Тенденции и перспективы развития рынка деловой авиации и авиации общего назначения в России";
- Молодежный форум "Вузовская наука и научно-техническое творчество молодежи";
- X Международная конференция по аэродинамике и управлению течениями и методам их исследования FLUCOME 2009;
- II конференция "Система подготовки кадров для авиационной промышленности";
- Международный научно-технический семинар "Перспективные авиационные технологии";
- II Международный семинар "Концепции и технологии организации воздушного движения";
- Международная научно-практическая конференция "Применение композиционных материалов в гражданском и военном авиастроении";

— Конференция "Обеспечение безопасности полетов и поддержка эксплуатации гражданской и государственной авиации со стороны авиационной промышленности Российской Федерации. Основные проблемы и пути решения";

- Конкурс "Лучший выставочный стенд";
- Всероссийский творческий конкурс детей и молодежи "МАКС-2009 — Летательные аппараты будущего";
- II Московский открытый фестиваль детского творчества "От винта!" при поддержке правительства Москвы;
- Семинар "Современные методы обработки и маркировки проводов для изделий авиационно-космической отрасли";
- Симпозиум "Человеческий фактор в авиации и вопросы медико-психологического обеспечения безопасности полетов СНГ".

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

тел: +7 (495) 787-66-51,
+7 (495) 363-56-41

e-mail: maks@aviasalon.com
www.aviasalon.com



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"