



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 11 (47), ноябрь 2008 г.

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

БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода —
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	31
ОБЗОР ПРЕССЫ	43
ИНТЕРВЬЮ	89
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	91
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	96

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

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

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

ВНИМАНИЕ!

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

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

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



АВИАСАЛОН "САКС-2008"

5—7 декабря 2008 г., Красноярск

подробности
на стр. **100**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Создана комиссия по подготовке концепции программы развития гражданской авиатехники	3	"Ростехнологии" и Finmeccanica подписали соглашение о совместной деятельности	10
Компания "Климов" войдет в состав Объединенной двигателестроительной корпорации в ближайшие месяцы	3	ОАК проведет глубокую модернизацию самолета Ту-204	10
ВАСО намерено привлечь в 2008—09 гг. 2 тыс. рабочих	4	На Комсомольском заводе "Сухого" подвели итоги конкурса проектов по совершенствованию производства с использованием LEAN-технологий	11
Греция подключится к созданию пассажирского самолета МС-21 и сервису Бе-200	4	"Рособоронэкспорт" не исключает поставок в Китай военно-транспортных самолетов Ил-76 и самолетов-заправщиков Ил-78	11
Минобороны проведет конкурс по отбору лучших беспилотных летательных аппаратов	4	КАПО планирует увеличить производство в 2008 г. в 1,5—2 раза	12
На ВАСО изготовлены первые два комплекта изделий для европейских самолетов Airbus	4	ЦАГИ проведет юбилейную конференцию	12
ОАО "ОАК" разработает концепцию программы создания широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета	5	Корпорация "Иркут" ведет переговоры о продаже Индонезии самолетов-амфибий	12
Компания "Сухой" готова в ближайшее время поставить Индонезии первые три машины типа "Сухой"	5	ОАО "Туполев" завершило госиспытания модернизированного комплекса Ту-95МС	13
Исполняется 120 лет со дня рождения выдающегося авиационного конструктора Андрея Туполева	6	Лучшие студенты Иркутского государственного технического университета и Иркутского авиационного техникума получили именные стипендии	13
Россия и Сирия договорились о поставках двух самолетов Ту-204-100Е сирийской стороне	6	УМПО испытывает влияние кризиса	13
"Русские машины" ведут переговоры о вхождении "Авиакора" в ОАК	6	SSJ 100 пройдет ресурсные испытания в Новосибирске	13
Конкуренты под одним крылом	7	"Протон-ПМ" в январе — сентябре увеличил выручку на 14 %	14
ОКБ им. А. С. Яковлева планирует начать передачу документации на Як-152 в 2009 г.	7	Количество модернизируемых штурмовиков Су-25СМ планируется увеличить	14
Як-130 поборется с китайским FC-2000 за индонезийский контракт	7	Московский "ХФЛ "Финанс" приобрел 22 % акций нижегородского авиазавода "Сокол"	14
"Туполев" предлагает продолжить исследования альтернативного топлива	8	Михаил Погосян провел совещание с руководством РСК "МиГ"	14
ОАК рекомендует акционерам "Авиастара" избрать гендиректором руководителя ВАСО	8	"ВСМПО-Ависма" ожидает сокращения заказов на 30—50 % в случае снижения закупок авиаконцернами	15
Россия поставила Судану 12 истребителей МиГ-29	8	Корпорация "Иркут" подписала программу сотрудничества с компанией Hellenic Aerospace Industry S.A.	15
Российский региональный самолет имеет хорошие перспективы на китайском рынке и в других странах региона, отмечают в компании "Сухой"	8	Первый полет Су-31М4 запланирован на первый квартал 2009 г.	16
ТАНТК им. Бериева рассчитывает выйти на прибыль	9	Ульяновская область не видит себя без "Авиастара" — губернатор	16
Liebherr начал строительство завода в Дзержинске	9	На СНТК им. Н. Д. Кузнецова прошли успешные испытания новой малоэмиссионной камеры сгорания двигателя НК-37	16
А. Исайкин: Акционирование "Рособоронэкспорта" укрепит его позиции	9		
Дерипаска меняется	9		

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за ноябрь 2008 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

СОЗДАНА КОМИССИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ КОНЦЕПЦИИ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ

Министр промышленности и торговли подписал приказ, в соответствии с которым создана комиссия по подготовке проекта концепции Федеральной целевой программы развития гражданской авиационной техники России на период до 2020 года (ФЦП-2020), сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

"Председатель правительства Владимир Путин в своем поручении предлагал представить проект концепции на рассмотрение правительства 1 ноября, но теперь этот срок сдвинут на декабрь", — сказал собеседник. В состав комиссии вошли заместитель министра промышленности и торговли Денис Мантуров, руководители ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", "Оборонпрома", отраслевых институтов и др., пояснил источник.

"Проект концепции правительство рассмотрит в декабре, а в 2009 г. планируется разработать проект ФЦП-2020, которую надо успеть согласовать, чтобы включить финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в госбюджетные расходы на 2010 г.", — считает собеседник. В проекте концепции должны быть определены направления развития самолетов и вертолетов гражданской авиации, обеспечивающих инновационный путь развития и конкурентоспособность на мировом рынке: по самолетам должно быть освоено 5–10 % мирового рынка, по вертолетам — 15–17 %, добавил он.

источник: AVIAPORT.RU
14.11.08

КОМПАНИЯ "КЛИМОВ" ВОЙДЕТ В СОСТАВ ОБЪЕДИНЕННОЙ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ В БЛИЖАЙШИЕ МЕСЯЦЫ

ОАО "Климов" планирует начать работу в составе Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК) в конце этого — начале следующего года, сообщил Интерфаксу-АВН генеральный директор компании Александр Ватагин.

"Если говорить о пессимистическом прогнозе, то мы будем работать в составе ОДК с первой половины следующего года. Если же все пойдет правильно, то это можно сделать и до конца этого года", — сказал А. Ватагин. По его словам, формировать ОДК нужно как можно скорее. "Объективно положение у всех ухудшается с каждым днем. И этот процесс надо сначала остановить, а в дальнейшем направить в сторону развития", — сказал А. Ватагин.

Он отметил, что процесс уже запущен. "Ни для кого не секрет, что моторостроительные активы "МиГа", в том числе и ОАО "Климов", будут переданы на определенных условиях в ОПК "Оборонпром", а впоследствии — в ОДК. Сейчас идет оценка наших

предприятий", — сказал А. Ватагин. По его словам, Объединенная двигателестроительная корпорация уже фактически работает. В рамках ОДК создан инженерный центр, который на сегодняшний день формирует продуктовую линейку и активно занимается перспективными проектами.

"Если процессы пойдут достаточно быстро и эффективно, мы сможем реально конкурировать на европейских рынках и рынках Юго-Восточной Азии", — сказал генеральный директор ОАО "Климов".

Он также выразил надежду на то, что благодаря созданию ОДК все существующие и перспективные разработки самолетов и вертолетов Объединенной авиастроительной корпорации будут укомплектованы отечественными моторами.

источник: ИА «Интерфакс-АВН»
18.11.08

ВАСО НАМЕРЕНО ПРИВЛЕЧЬ В 2008—09 ГГ. 2 ТЫС. РАБОЧИХ

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО), несмотря на кризис, привлечет в 2008—2009 годах 2 тыс. квалифицированных рабочих и готово принимать сокращенных с других предприятий, сообщил Интерфаксу генеральный директор общества Михаил Шушпанов.

Он отметил, что благодаря работе в составе ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) предприятие не испытывает проблем с оборотными средствами. "Сбербанк, Внешторгбанк и Внеш-

экономбанк для нас ужесточили требования по привлечению кредитов, но это не является серьезной трудностью", — отметил М. Шушпанов. По его словам, инвестиционная программа предприятия реализуется полным ходом — из 35 единиц станочного оборудования 22 станка поступили на предприятие, а 16 уже эксплуатируются в несколько смен.

*источник: ИА «Интерфакс»
19.11.08*

ГРЕЦИЯ ПОДКЛЮЧИТСЯ К СОЗДАНИЮ ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА МС-21 И СЕРВИСУ БЕ-200

Греция подключится к созданию российского пассажирского среднемагистрального самолета МС-21 и сервисному обслуживанию многофункционального самолета-амфибии Бе-200, заявил во вторник в Афинах глава Минпромторга России Виктор Христенко.

По его словам, сотрудничество в этих областях предусмотрено меморандумом о взаимопонимании, который будет подписан во вторник между компаниями "Иркут" и Hellenic Aerospace Industry.

"Безусловно, мы заинтересованы в поставках машин Бе-200 на греческий и европейский рынок.

Разворачивание центра по обслуживанию этих машин зависит от масштаба их вхождения на европейский рынок", — сказал Христенко.

"Вторая задача — участие Греции в разных этапах разработки, проектирования, создания отдельных систем для нового проекта МС-21, который является приоритетным в рамках развития российской авиационной промышленности", — добавил министр.

*источник: «Газета.Ru»
11.11.08*

МИНОБОРОНЫ ПРОВЕДЕТ КОНКУРС ПО ОТБОРУ ЛУЧШИХ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

В российской армии будут приняты на вооружение беспилотные летательные аппараты (БЛА) российского производства, которые покажут лучшие тактико-технические данные в ходе испытаний, заявил Интерфаксу-АВН первый заместитель начальника Главного управления боевой подготовки и службы войск ВС РФ генерал-майор Иван Бувальцев.

"В соответствии с указанием начальника Генштаба ВС РФ, для определения лучших образцов БЛА будут проведены войсковые испытания в конкурсном режиме всех типов беспилотников, которые в настоящее время разработаны российским ОПК", — сказал И. Бувальцев.

По его словам, в настоящее время с этой целью создана рабочая группа, которую курирует Минобороны. "По результатам войсковых испытаний, которые пройдут в условиях, приближенных к боевым, будут определены лучшие типы БЛА в трех классах — сверхлегком, среднем и БЛА оперативно-тактического назначения. Именно эти аппараты впоследствии будут приняты на вооружение российской армией", — подчеркнул генерал И. Бувальцев.

*источник: ИА «Интерфакс»
17.11.08*

НА ВАСО ИЗГОТОВЛЕННЫ ПЕРВЫЕ ДВА КОМПЛЕКТА ИЗДЕЛИЙ ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКИХ САМОЛЕТОВ AIRBUS

Воронежские авиастроители изготовили первые два комплекта деталей для европейских самолетов Airbus из собственных комплектующих. Как сообщил руководитель по проектам международной кооперации Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) Юрий Донченко, "эти комплекты впервые полностью выполнены из деталей, изготовленных в России".

Контракт на поставку обтекателей пилон для сборки самолетов А320 был заключен около трех лет назад. Для реализации проекта на ВАСО приобрели специальное оборудование, провели обучение персонала. Инженеры и рабочие даже побывали на заводе в Тулузе, где прошли соответствующую подготовку и получили сертификат на выполнение работ. Первоначально серийная сборка обтекателей производи-

лась из деталей, поставляемых в Воронеж из-за рубежа. Однако на ВАСО сумели наладить собственное производство комплектующих изделий. Первые два комплекта деталей обтекателей пилонов будут отправлены во Францию уже до конца этого года, сообщил Донченко. На ВАСО рассчитывают, что ежемесячно здесь смогут производить до 20 комплектов обтекателей, добавил он.

ВАСО специализируется на выпуске дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов Ил-96-300, Ил-96-400 и грузовых Ил-96-400Т, а также на изготовлении деталей для региональных самолетов Ан-148 и "Суперджет 100".

*источник: АРМС-ТАСС
17.11.08*

ОАО "ОАК" РАЗРАБОТАЕТ КОНЦЕПЦИЮ ПРОГРАММЫ СОЗДАНИЯ ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНОГО БЛИЖНЕ-СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНОГО САМОЛЕТА

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" было признано победителем в открытом конкурсе на право заключения государственного контракта на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ "Разработка концепции программы создания широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета". Открытый конкурс был проведен Министерством промышленности и торговли Российской Федерации в рамках исполнения Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года".

Основной целью Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года" является принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции гражданского сектора авиационной промышленности России. Это потребует в том числе создания новых конкурентоспособных образцов авиационной техники.

Концепция программы создания широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета предполагает проведение комплекса исследований, направленных на формирование технических требований к авиалайнеру на основе маркетинговой оценки мирового рынка авиаперевозок, технической реализуемости заданных характеристик, и проведение анализа возможных сроков реализации конкурентоспособного продукта.

В ходе формирования концепции ОАО "ОАК" проведет исследования динамики рынка авиаперевозок, анализ долгосрочного спроса на широкофюзеляжные ближне-среднемагистральные самолеты и формирование прогнозов пассажироперевозок в данном сегменте рынка. На основе опроса ключевых авиаперевозчиков будут сформированы рыночные требования к новому продукту. Кроме того, будет выполнено исследование технической реализуемости заданных характеристик и анализ сроков возможности реализации проекта под заданные требования мирового рынка. ОАО "ОАК" также проведет разработку технического предложения, финансово-эконо-

мической модели проекта, бизнес-плана, а также выполнит оценку инвестиционной привлекательности проекта по созданию широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета. В декабре 2008 года ОАО "ОАК" должно представить в Министерство промышленности и торговли РФ промежуточные материалы по концепции программы создания широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета, а в декабре 2009 года — окончательные варианты технического предложения и бизнес-плана. Руководить проектом будет директор дирекции программ гражданской авиации ОАО "ОАК" доктор технических наук Андрей Пухов.

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

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

Уставный капитал корпорации составляет 110,28 млрд рублей. В собственности Российской Федерации находится 91,34 % акций. В ОАО "ОАК" входят следующие юридические лица: ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина", ОАО "ОАК — Транспортные самолеты", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ОАО "ТАВИА".

*источник: ОАК
05.11.08*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ГОТОВА В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ПОСТАВИТЬ ИНДОНЕЗИИ ПЕРВЫЕ ТРИ МАШИНЫ ТИПА "СУХОЙ"

Компания "Сухой" готова в ближайшее время поставить Индонезии первые три машины типа "Сухой", сообщил на пресс-конференции директор по особым поручениям "Рособоронэкспорта" Николай Димидюк.

Он напомнил, что недавно "Рособоронэкспорт" и Индонезия подписали контракт на поставку трех самолетов Су-30МК2 и трех самолетов Су-27СКМ. "Завод готов поставить первые три машины в ближайшее время, — отметил он. — Индонезийские пилоты уже приступили к обучению в России".

В августе 2007 г. "Рособоронэкспорт" и Индонезия подписали протокол о вступлении в действие контракта на поставку трех самолетов Су-27СКМ и трех Су-30МК2. Планируется, что истребители будут поставлены в период с 2008 по 2010 г. в дополнение к четырем самолетам (два Су-30МК и два Су-27СК),

уже находящимся на вооружении ВВС Индонезии. В итоге будет сформирована полная эскадрилья из десяти машин, а сумма сделки составит 335 млн долларов. Как отметили в компании "Сухой", "пока ни одна из шести машин не поставлена".

Собеседник агентства признал, что "из-за мирового финансового кризиса возникли проблемы, требующие дополнительной проработки". "Есть надежда, что они будут решены, но отложить обучение невозможно из-за загруженности учебного центра". Он не исключил, что в перспективе Индонезия может поставить вопрос о поставке дополнительной партии из шести истребителей типа "Су" с тем, чтобы довести число этих машин в эскадрилье до шестнадцати.

*источник: АРМС-ТАСС
20.11.08*

ИСПОЛНЯЕТСЯ 120 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ВЫДАЮЩЕГОСЯ АВИАЦИОННОГО КОНСТРУКТОРА АНДРЕЯ ТУПОЛЕВА

Исполняется 120 лет со дня рождения выдающегося авиационного конструктора и организатора авиационной промышленности Андрея Николаевича Туполева.

10 ноября эту дату отмечают не только на предприятии, которое основал и которым бессменно руководил в течение более 50 лет Андрей Туполев, но и все авиастроители России. Созданные под его руководством такие самолеты, как АНТ-25, "Максим Горький", Ту-2, Ту-16, Ту-95, Ту-154, Ту-144, составляли и составляют славу отечественной и мировой авиации. Дальний стратегический ракетноноситель Ту-95 и сейчас находится на вооружении ВВС РФ. Пассажирский Ту-154 является основным пассажирским самолетом российских авиакомпаний в сложный для отечественного авиапрома переходный период.

Созданное Андреем Туполевым предприятие выдержало проверку временем. Сохранился коллектив профессионалов, позволяющий создавать новую авиатехнику на уровне мировых стандартов. Продолжают создаваться новые самолеты марки "Ту".

Так, впервые в истории отечественной авиации примерно месяц назад фирме "Туполев" был вручен сертификат Европейского агентства по авиационной безопасности на самолет типа Ту-204-120СЕ. Сертификация этой машины по европейским нормам летной годности открывает перед ней небо во всех регионах мира. Первый из пяти таких самолетов,

заказанных авиакомпаниями Китая, 28 октября уже приземлился на аэродроме Таньдтин. Второй самолет может быть готов уже через 90 дней, следующая отправка может состояться спустя еще 90 дней, сообщили на фирме "Туполев". На Казанском авиационном производственном объединении им. Горбунова разворачивается серийное производство весьма востребованного сегодня в авиакомпаниях страны регионального самолета Ту-334. А конструкторы фирмы "Туполев" на базе современных цифровых технологий уже проектируют новые машины. Наиболее приоритетными из них являются среднемагистральные самолеты Ту-204-100СМ, Ту-204-300СМ, а также впервые создаваемый на фирме широкофюзеляжный пассажирский авиалайнер.

"Отличительной особенностью самолетов нового поколения станет то, что двигатели, комплексы бортового оборудования, интерьеры пассажирских салонов будут устанавливаться на самолетах в соответствии с пожеланиями конкретных заказчиков, что делает авиалайнеры марки "Ту" конкурентоспособными на мировых рынках сбыта", — подчеркнул директор фирмы "Туполев" по общим вопросам Александр Затучный.

*источник: АРМС-ТАСС
10.11.08*

РОССИЯ И СИРИЯ ДОГОВОРИЛИСЬ О ПОСТАВКАХ ДВУХ САМОЛЕТОВ ТУ-204-100Е СИРИЙСКОЙ СТОРОНЕ

Россия и Сирия договорились о поставках двух пассажирских самолетов Ту-204-100Е сирийской стороне. Такое решение было принято по итогам шестого заседания постоянной Российско-сирийской комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству, которое состоялось сегодня в Москве. Глава комиссии, министр связи и массовых коммуникаций РФ Игорь Щеголев пояснил, что самолеты будут предоставлены "Сирий-

ским арабским авиалиниям" в лизинг для тестирования. Впоследствии Сирия планирует закупить 4 среднемагистральные пассажирские самолета этого класса. Возможные сроки пока не уточняются. Самолеты предоставит российская компания ОАО "Ильшин Финанс", отметил И. Щеголев.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
21.11.08*

"РУССКИЕ МАШИНЫ" ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ О ВХОЖДЕНИИ "АВИАКОРА" В ОАК

Холдинг "Русские машины" Олега Дерипаски ведет переговоры о вхождении самарского авиационного завода "Авиакор" в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК), сообщил источник, близкий к одной из сторон. По его словам, такая возможность обсуждалась на прошлой неделе в ходе переговоров между главой ОАК Алексеем Федоровым и владельцем холдинга "Базовый элемент" (владеет "Русскими машинами") О. Дерипаской.

О. Дерипаска заинтересован в продаже убыточного авиапредприятия и выдвинул такое предложение в беседе с руководством ОАК. Между тем, стороны еще не определились со схемой сделки — будет ли это прямая продажа принадлежащих "Русским машинам" акций либо обмен на сопоставимую долю в ОАК. "Русские машины" и ОАК по итогам встречи подписали соглашение о конфиденциальности, сообщили

официальные представители обеих сторон, отказавшись от дополнительных комментариев.

ОАО "Авиакор — авиационный завод", единственный авиационный актив "Русских машин" (владеет более контрольного пакета акций АО), специализируется на производстве, ремонте и обслуживании самолетов семейств Ту-154 и Ан-140.

Производственный план предполагает, что в 2008—2010 гг. на предприятии, в частности, будет собрано всего пять самолетов Ту-154, в том числе два в 2008 и 2009 гг., еще один — в 2010 году. По данным СПАРК, выручка предприятия за 2007 год составила 1,075 млрд рублей, чистый убыток — 581 млн рублей.

*источник: газета «Гудок»
05.11.08*

КОНКУРЕНТЫ ПОД ОДНИМ КРЫЛОМ

Чиновник Минобороны рассказал "Ведомостям", что в качестве одной из мер по оздоровлению российского разработчика и производителя боевых самолетов РСК "МиГ" рассматривается назначение ее гендиректором гендиректора компании "Сухой" Михаила Погосяна с сохранением им прежней должности. При этом нынешний руководитель "МиГа" Анатолий Белов уйдет в отставку по состоянию здоровья. Источник в АХК "Сухой" утверждает, что Погосян уже изучает состояние дел на "МиГе", а формальное назначение состоится с начала следующего года.

Сам Погосян не подтвердил и не опроверг эту информацию, заявив, что кадровые вопросы находятся в компетенции вице-преьера Сергея Иванова и президента ОАК Алексея Федорова. Получить комментарий Федорова и Иванова пока не удалось.

Назначение Погосяна, если оно состоится, означает фактическое объединение "Сухого" и его исторического конкурента "МиГа" при сохранении ведущей

роли "Сухого", говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Возможно, это объединение поможет решить проблемы "МиГа", долги которого из-за отмены алжирского контракта на поставку 34 истребителей МиГ-29СМТ достигли \$ 1,8 млрд, говорит эксперт. Сейчас, по словам менеджера одного из предприятий авиапромышленности, обсуждается вопрос о закупке ВВС России возвращенных Алжиром 14 самолетов, а общее количество истребителей МиГ-29СМТ, которые закупит ВВС, может достигнуть 50 единиц, говорит он. Текущие программы "МиГа" (модернизация истребителей МиГ-31 для ВВС России и экспорт МиГ-29 в Индию, Сирию и другие страны), несомненно, будут сохранены, говорит менеджер, ведь портфель заказов корпорации равен почти \$ 4 млрд.

*источник: vedomosti.ru
13.11.08*

ОКБ ИМ. А. С. ЯКОВЛЕВА ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ ПЕРЕДАЧУ ДОКУМЕНТАЦИИ НА ЯК-152 В 2009 Г.

ОАО "ОКБ им. А. С. Яковлева" планирует в начале следующего года начать передачу конструкторской документации на учебно-тренировочный самолет (УТС) Як-152 на серийное предприятие ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" (ААК "Прогресс"), сообщил "АвиаПорту" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

"Разработка конструкторской документации находится на завершающей стадии. После получения документации ААК "Прогресс" приступит к технологической подготовке серийного производства Як-152", — сказал собеседник. Он отказался отвечать на вопрос о финансировании программы создания Як-152, но отметил, что инвестор на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по Як-152 имеется. "На базе проекта Як-152 в Китае в сотрудничестве с российскими специалистами создается УТС L-7, но финансирование работ по российскому

Як-152 ведется из других источников", — подчеркнул собеседник.

Разработчик самолета планирует "через год-полтора предложить российским ВВС самолет Як-152 для первоначального обучения курсантов летных училищ", дополнил собеседник. Як-152 участвовал в конкурсе на УТС первоначального обучения. Победителем был определен УТС Су-49, однако Минобороны не финансирует эту тему.

Як-152 оснащен российским поршневым двигателем М-14П мощностью 360 л. с. Его взлетная масса составит 1320 кг при запасе топлива 200 кг. Максимальная скорость горизонтального полета составит 350 км/ч. Максимальная дальность полета — 1300 км. Длина разбега/пробега — 175/360 м. Эксплуатационная перегрузка — до +9/-7.

*источник: AVIAPORT.RU
11.11.08*

ЯК-130 ПОБОРЕТСЯ С КИТАЙСКИМ FTC-2000 ЗА ИНДОНЕЗИЙСКИЙ КОНТРАКТ

В конце нынешнего или начале следующего года Индонезия завершит отбор потенциальных поставщиков учебно-боевого самолета. Среди претендентов числится и российская корпорация "Иркут" со своим Як-130. "Учебно-боевой самолет Як-130 начал активно продвигаться в Индонезию с конца 2006 года, — уточнил представитель компании Виктор Личаев. — В связи с обращением индонезийской стороны в декабре 2007 года делегация ВВС Индонезии во главе с заместителем главнокомандующего маршалом Ока посетила Россию. В ходе поездки индонезийский летчик участвовал в ознакомительном полете и дал высокую оценку самолету".

"Мы активно работаем по продвижению Як-130 на индонезийский рынок, — заметил он. — По нашей оценке, это идеальная для Индонезии учебно-боевая машина, поскольку в этой стране скоро будет полная эскадрилья истребителей Су-27. Як-130 — идеальный вариант для подготовки пилотов, поскольку обучение

непосредственно на Су-27 будет в 5–6 раз дороже". Среди других преимуществ Як-130 Личаев назвал полную совместимость наземного оборудования для самолетов двух типов, а также используемого на них вооружения.

Главным конкурентом Як-130 в Индонезии является китайский самолет FTC-2000, созданный на базе устаревшего истребителя МиГ-21. "Китайская машина значительно дешевле, чем Як-130. Но мы показали нашим партнерам по переговорам, что в процессе длительной эксплуатации она будет значительно дороже", — сообщил в интервью ИТАР-ТАСС Личаев. Як-130 имеет максимальную скорость 1060 км/ч, дальность полета 2000 км, максимальную бомбовую нагрузку три тонны на девяти точках подвески.

*источник: «Известия»
19.11.08*

"ТУПОЛЕВ" ПРЕДЛАГАЕТ ПРОДОЛЖИТЬ ИССЛЕДОВАНИЯ АЛЬТЕРНАТИВНОГО ТОПЛИВА

ОАО "Туполев" предлагает построить новый наземный испытательный стенд для отработки аппаратуры и агрегатов, необходимых для применения в авиационном топливе сжиженного природного газа (СПГ) в качестве авиационного топлива, сообщил "АвиаПорт" информированный источник в области авиационной техники. "Предложения "Туполева" по созданию нового наземного испытательного стенда являются одним из этапов создания модернизированного самолета Ту-204К (К – криогенный), предложения по созданию которого направлены в ЦАГИ для рассмотрения возможности включения этой темы в проект Федеральной целевой программы развития гражданской авиационной техники в России на период до 2020 года (ФЦП-2020)", – сказал собеседник.

Ранее работы по внедрению в авиацию альтернативных видов топлива велись на стенде под обозначением Ту-156. "Однако прекращение финансирования привело к тому, что на сегодня не существует ни испытательного наземного стенда Ту-156, ни экспериментальной базы для исследований применения СПГ в авиации", – отметил источник.

Интерес к альтернативным видам авиатоплива в мире растет, даже российские железнодорожники уже опробовали газотурбовозы и намерены заказать строительство 100 таких локомотивов для северных районов России, заметил собеседник.

источник: AVIAPORT.RU
21.11.08

ОАК РЕКОМЕНДУЕТ АКЦИОНЕРАМ "АВИАСТАР" ИЗБРАТЬ ГЕНДИРЕКТОРОМ РУКОВОДИТЕЛЯ ВАСО

Правление ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) рекомендовало к избранию генеральным директором ульяновского ЗАО "Авиастар-СП" Михаила Шушпанова, в настоящее время занимающего должность руководителя ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО).

Как сообщил Интерфаксу М. Шушпанов, такое решение было принято во время выездного заседания руководства ОАК в Воронеже в конце минувшей недели с участием президента корпорации Алексея

Федорова, исполнительного вице-президента Валерия Безверхнего и гендиректора ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК, основной заказчик ВАСО) Александра Рубцова.

"Принято решение до конца этого года провести внеочередное собрание акционеров ЗАО "Авиастар-СП" и рекомендовать собранию избрать меня руководителем предприятия", – сказал М. Шушпанов.

источник: ИА «Интерфакс»
19.11.08

РОССИЯ ПОСТАВИЛА СУДАНУ 12 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29

Россия поставила Судану 12 истребителей МиГ-29, сообщил министр обороны Судана Абдель Рахим Хусейн. "Все состоялось, самолеты были закуплены", – указал суданский министр, отвечая на вопрос журналистов о том, реализован ли контракт на поставку МиГ-29 Судану.

Хусейн также сообщил, что российские специалисты принимают участие в модернизации советской и российской техники и оружия, которыми оснащена суданская армия.

"Действительно, российские специалисты продолжают заниматься модернизацией советской и российской техники, находящейся на вооружении суданской армии. Сейчас на подходе новая группа российских специалистов", – отметил министр обо-

роны Судана. По его словам, в настоящее время в сфере военно-технического сотрудничества между Россией и Суданом существует ряд контрактов, которые выполняются. "Естественно, эти контракты будут обновляться", – подчеркнул Абдель Рахим Хусейн. Он выразил большое удовлетворение состоянием военного и военно-технического сотрудничества между двумя странами.

"Мы довольны отношениями с Россией в военной области, мы хорошо знакомы с российской техникой, мы любим эту технику, привыкли к ней и используем ее уже более 40 лет", – отметил суданский министр.

источник: АРМС-ТАСС
14.11.08

РОССИЙСКИЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ ИМЕЕТ ХОРОШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ НА КИТАЙСКОМ РЫНКЕ И В ДРУГИХ СТРАНАХ РЕГИОНА, ОТМЕЧАЮТ В КОМПАНИИ "СУХОЙ"

Авиационная холдинговая компания (АХК) "Сухой" рассчитывает занять серьезную нишу на рынке региональных самолетов в Юго-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая Китай, разрабатывающий собственный аналогичный самолет. "Компания "Сухой" ведет активную работу в этом регионе, в том числе по продвижению самолета "Суперджет 100" в Китай. При этом мы ни в коей мере не хотим конкурировать с китайским аналогом нашего самолета, понимая, что для Китая очень важен

собственный проект. Но поскольку мы идем с определенным опережением, то можно говорить и о нашей нише на китайском рынке авиаперевозок", – сказал Интерфаксу-АВН в четверг на проходящем в Китае международном авиакосмическом салоне Airshow China 2008 замгендиректора АХК "Сухой" Сергей Сергеев.

источник: газета «Гудок»
06.11.08

ТАНТК ИМ. БЕРИЕВА РАССЧИТЫВАЕТ ВЫЙТИ НА ПРИБЫЛЬ

Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева (входит в НПК "Иркут") в январе – сентябре 2008 г. увеличил чистый убыток по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в четыре раза, до 146,118 млн руб., сообщает компания. Рост убытка в планово-экономическом отделе предприятия объяснили циклическим характером продаж: основной объем (72 %) приходится на ноябрь –

декабрь, так как договоры с основными государственными заказчиками полностью выполняются к концу года. По итогам 2008 г. компания планирует получить чистую прибыль в размере 37,7 млн руб. (в 2,6 раза больше показателя за 2007 г.).

источник: «Ведомости»
18.11.08

ЛIEBHERR НАЧАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАВОДА В ДЗЕРЖИНСКЕ

Швейцарский концерн Liebherr приступил в Дзержинске Нижегородской области к строительству первой очереди производства компонентов для авиационной, строительной и землеройной техники. Об этом говорится во вчерашнем сообщении дзержинской администрации.

К первой очереди относятся корпуса по производству компонентов для авиационной техники, металлоконструкций для землеройной и крановой техники. Ко второй очереди строительства относятся

монтажный корпус, корпус по производству компонентов для крановой техники, административный и бытовые корпуса, очистные сооружения. Окончание строительства первой очереди комплекса запланировано на сентябрь 2010 года. Напомним, общий объем инвестиций в проект составляет около 7,3 млрд руб.

источник:
«Коммерсантъ – Нижний Новгород»
18.11.08

А. ИСАЙКИН: АКЦИОНИРОВАНИЕ "РОСОБОРОНЭКСПОРТА" УКРЕПИТ ЕГО ПОЗИЦИИ

Акционирование ФГУП "Рособоронэкспорт" позволит предприятию укрепить ранее достигнутые позиции на мировом рынке вооружений, заявил в субботу генеральный директор предприятия Анатолий Исайкин в приветственном слове к сотрудникам по случаю 8-летия создания компании. "Принимая во внимание особенности деятельности "Рособоронэкспорта" и сложившуюся макроэкономическую конъюнктуру, это позволит нам нарастить уже созданные возможности, наметить новые рубежи для укрепления ранее достигнутых позиций на мировом рынке вооружений", – сказал Исайкин.

В ближайшее время предприятие станет открытым акционерным обществом, которое, как и раньше, будет выполнять функцию единственного в РФ госпосредника по экспорту и импорту продукции, технологий и услуг военного и двойного назначения. Гендиректор также выразил уверенность в том, что задачи, поставленные перед коллективом предприятия руководством РФ, будут успешно решены.

источник: «Ведомости»
01.11.08

ДЕРИПАСКА МЕНЯЕТСЯ

Владелец "Базэла" Олег Дерипаска может обменять пакет самарского "Авиагора" (почти 62 %) на миноритарную долю в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). О таких переговорах рассказали два источника – близкий к ОАК и к "Русским машинам" (в него входит "Авиагор"). На прошлой неделе О. Дерипаска и президент ОАК Алексей Федоров подписали протокол о конфиденциальности, сказал представитель ОАК. Его коллега из "Русских машин" отказался от комментариев.

Переговоры о вхождении "Авиагора" в ОАК велись в 2006 г. Это была инициатива корпорации, вспоминает ее сотрудник. Теперь предложение поступило от Дерипаски, рассказывают оба собеседника "Ведомостей". Но обмен акциями – один из вариантов, уточняют они: обсуждается и производственная кооперация. По словам источника, близкого к ОАК, в случае обмена корпорация претендует минимум на контрольный пакет "Авиагора".

"Авиагор" выпускает среднемагистральный Ту-154М и региональный Ан-140, занимается их ремонтом. В 2007 г. завод вел переговоры о сотрудничестве с канадской Bombardier и австрийской Diamond Aircraft, но безуспешно. За три последних года заводу удалось продать лишь два Ан-140 и четыре "тушки". За I квартал "Авиагор" получил чистый убыток 581 млн руб., имея кредиты и займы на 2,89 млрд руб.

Дерипаска из-за margin calls лишился долей в Magna и Hochtief. Вероятно, он избавляется от не ключевых активов, полагает аналитик "АвиаПорта" Олег Пантелеев. Если ОАК не будет вкладывать в развитие Ан-140 (для этого важно получить госзаказ – примерно на 12 машин), то остается перепрофилирование под выпуск комплектующих для судов в линейке ОАК, отмечает он.

источник: «Ведомости»
05.11.08

"РОСТЕХНОЛОГИИ" И FINMECCANICA ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОВМЕСТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Ведущий итальянский концерн в сфере высоких технологий Finmeccanica и Государственная корпорация "Ростехнологии" подписали соглашение о совместной деятельности по созданию ряда совместных предприятий в сфере производства компонентов из композиционных материалов (углеволокна).

"Ростехнологии" и Finmeccanica подписали соглашение 6 ноября в рамках итало-российского межправительственного саммита в присутствии премьер-министра Италии Сильвио Берлускони и Президента Российской Федерации Дмитрия Медведева. Документ подписан президентом и полномочным управляющим концерна Finmeccanica Пьером Франческо Гуаргуальини и генеральным директором Государственной корпорации "Ростехнологии" Сергеем Чemezовым.

Предполагается, что одним из основных операторов реализации проекта со стороны Италии станет компания Alenia Aeronautica, входящая в состав концерна Finmeccanica. Компания имеет многолетний опыт производства композиционных материалов, во многом благодаря инвестициям в развитие этих технологий для гражданской авиации. Alenia Aeronautica играет важную роль в реализации программы создания самолета Boeing 787, поставляя около 26 проц. компонентов для этого авиалайнера, который практически полностью изготавливается из углеволокна.

По оценке экспертов, использование композиционных материалов в продукции авиастроения позволит повысить ее технические характеристики, устойчивость к воздействию коррозии, гибкость, прочность и универсальность.

Концерн Finmeccanica со штаб-квартирой в Италии — один из мировых лидеров в вертолетостроении и европейский лидер в области космических услуг и радиоэлектроники. Основные производственные мощности размещены в континентальной Европе и США. Значительная промышленная база концерна сосредоточена в Великобритании.

ГК "Ростехнологии" учреждена 23 ноября 2007 г. в соответствии с Федеральным законом Российской Федерации. Целью деятельности Государственной корпорации "Ростехнологии" является содействие разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции путем обеспечения поддержки на внутреннем и внешнем рынках российских организаций — разработчиков и производителей высокотехнологичной промышленной продукции, привлечения инвестиций в организации различных отраслей промышленности.

*источник: АРМС-ТАСС
07.11.08*

ОАК ПРОВЕДЕТ ГЛУБОКУЮ МОДЕРНИЗАЦИЮ САМОЛЕТА ТУ-204

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) признано победителем в открытом конкурсе на право заключения госконтракта на выполнение опытно-конструкторских работ по модернизации семейства самолетов Ту-204, сообщил в среду департамент корпоративных коммуникаций корпорации.

Открытый конкурс "Доработка самолета Ту-204-300, глубокая модернизация самолета Ту-204 (Ту-204СМ), повышение уровня надежности, улучшение эксплуатационных характеристик и использование результатов для модернизации самолетов семейства Ту-204/214, усовершенствование систем и агрегатов самолетов семейства Ту-204/214" был проведен Министерством промышленности и торговли РФ в рамках исполнения ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002—2010 годы и на период до 2015 года".

Основные конструкторско-технологические задачи, которые должны быть решены в ходе реализации проекта Ту-204СМ, — повышение надежности и безопасности систем самолета, снижение себестоимости самолета и стоимости эксплуатационных расходов, говорится в сообщении. Для достижения данной цели ОАК предлагает, в частности, уменьшить разрешенную взлетную массу воздушного судна, что повысит эффективность его эксплуатации в авиакомпаниях за счет снижения затрат на обслуживание, аэропортовые и аэронавигационные сборы, отмечается в пресс-релизе. Глубокая модернизация самолета Ту-204 позволит увеличить продажи самолетов этого семейства, считают специалисты ОАК.

В ходе опытно-конструкторских работ по модернизации Ту-204 (Ту-204СМ) будет проведена разработка материалов эскизного проекта глубокой модернизации самолета, рабочей конструкторской документации на планер и на системы, эксплуатационной и доказательной документации. Будут также выполнены наземные, летно-конструкторские и сертификационные заводские испытания, говорится в сообщении. Кроме того, предусмотрена разработка системы интегрированной логистической поддержки и создание комплексного тренажера Ту-204СМ для обучения летного и инженерно-технического персонала, сообщает департамент корпоративных коммуникаций ОАК. Руководство проектом будет осуществлять заместитель гендиректора ООО "Управляющая компания "ОАК — гражданские самолеты" Сергей Гальперин.

ОАК создана в целях интеграции предприятий авиастроительного комплекса РФ в ноябре 2006 года. В состав ОАК входят АХК "Сухой", внешнеэкономическое объединение "Авиаэкспорт", лизинговая компания "Ильюшин Финанс", НПК "Иркут", Комсомольск-на-Амуре авиационное объединение имени Гагарина, авиастроительная компания "Ильюшин", Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", Новосибирское авиационное производственное объединение имени Чкалова, ОАО "Туполев", Финансовая лизинговая компания.

*источник: газета «Гудок»
05.11.08*

НА КОМСОМОЛЬСКОМ ЗАВОДЕ "СУХОГО" ПОДВЕЛИ ИТОГИ КОНКУРСА ПРОЕКТОВ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРОИЗВОДСТВА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ LEAN-ТЕХНОЛОГИЙ

Презентация конкурсных проектов по совершенствованию производственной системы компании "Сухой" с использованием инструментов бережливого производства прошла в Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Ю. А. Гагарина (КНААПО). Приказ о проведении конкурса на предприятиях холдинга был подписан в сентябре генеральным директором АХК "Сухой" Михаилом Погосяном.

Конкурс проводится в два этапа. Первый – на каждом предприятии холдинга и заключительный – в головной компании среди лучших работ, отобранных конкурсными комиссиями на местах. Проекты оцениваются по таким критериям, как сокращение времени цикла производства, получение компанией дополнительной прибыли, полученной от реализации данного проекта, снижение трудоемкости, материалоемкости и энергоемкости.

В жюри КНААПО было представлено восемь работ, нацеленных на совершенствование процесса строительства регионального самолета "Сухой Суперджет 100" (SSJ 100) и истребителя пятого поколения. Конкурсная комиссия отобрала из них четыре лучших. Первое место занял проект "Организация механообрабатывающего производства по изготовлению алюминиевых деталей для SSJ 100", второе – "Сборка пилота SSJ 100" и "Изготовление балки пилота SSJ 100". На третьей позиции оказались две работы – "Изготовление кабельной сети SSJ 100" и "Сборка центроплана истребителя пятого поколения". Они направлены в головную компанию, где их в конце года рассмотрит экспертная комиссия компании "Сухой", которая и определит победителей.

В положении о проведении конкурса предусмотрено поощрение участников конкурса. Рабочая группа, чей проект занял первое место, получит премию в

размере до 2 миллионов рублей. За второе место будет выплачено 1,25 млн руб., 700 тысяч руб. – третьему. Выплата разработчикам проекта, занявшего третью позицию. Наиболее отличившиеся участники рабочих групп, которые в дальнейшем станут кураторами и наставниками по внедрению принципов бережливого производства на своих предприятиях, будут направлены для обмена опытом на авиастроительные предприятия США (1 место), Европы (2 место) и России (3 место). Кроме того, работники, чьи проекты были выдвинуты на конкурс, имеют перспективу карьерного роста, увеличения зарплаты или установления персональной надбавки.

Программа "Сухого" по внедрению технологии "бережливого производства" (LEAN-технология) реализуется во всех структурах компании. Ее целью является повышение эффективности производства и его планирования на базе использования современных методик, подготовка заводов к сертификации для участия в международной кооперации в области авиастроения, оптимизация процесса закупки оборудования, минимизация трудовых и временных затрат. Обучение LEAN-менеджменту только в этом году прошли десятки руководителей и сотрудников холдинга разного уровня.

Сегодня компания осваивает новые современные виды продукции – региональный самолет "Сухой Суперджет 100", новейший многофункциональный истребитель Су-35 и истребитель пятого поколения. Необходимость внедрения передовых методов организации производства диктуется жесткой конкуренцией на мировом рынке авиастроения.

*источник: «АХК "Сухой"»
11.11.08*

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ПОСТАВОК В КИТАЙ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ ИЛ-76 И САМОЛЕТОВ-ЗАПРАВЩИКОВ ИЛ-78

"Рособоронэкспорт" готов к переговорам о поставке в Китай военно-транспортных самолетов Ил-76 и самолетов-заправщиков Ил-78, ранее подписанный контракт по которому из-за неспособности Ташкентского авиационного производственного объединения (ТАПО) изготовить эти самолеты был фактически сорван.

"Что касается прежнего контракта, то его уже фактически нет. Это будет новый контракт. Все зависит от китайской стороны, насколько они готовы принять решение на закупку наших самолетов", – сказал в среду на проходящем в Китае международном авиакосмическом салоне Airshow China 2008 замгендиректора ФГУП "Рособоронэкспорт", руководитель российской делегации Александр Михеев.

По его словам, в случае возобновления переговоров по поставке в Китай самолетов Ил-76 и Ил-78 российская сторона четко представляет, где будут производиться самолеты, готова провести расчеты по экономике самостоятельно, без третьей стороны. В прошлый раз было задействовано ТАПО, которое не

обеспечило выполнение оговоренных в контракте обязательств.

"Мы в первом приближении сформулировали тактику переговоров, для того чтобы вести предметный разговор по модификации Ил-76 и Ил-78, их техническому лицу, двигателям", – сказал А. Михеев.

Контракт на поставку в Китай 38 самолетов (34 Ил-76МД и 4 Ил-78) был подписан в сентябре 2005 года. Его стоимость, по оценке экспертов, составила примерно \$ 1,5 млрд. Поставка первых самолетов заказчику должна была начаться в 2007 году, а завершиться – в 2012 году. Контрактом предусматривалась также поставка 152 двигателей Д-30КП-2 в составе 38 самолетов и более 50 запасных двигателей.

В связи с тем, что Ташкентское авиационное производственное объединение не смогло построить самолеты, контракт оказался не выполненным. Сейчас ведется работа по переносу производства самолетов Ил-76 и Ил-78 в Ульяновск.

*источник: газета «Гудок»
05.11.08*

КАПО ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ПРОИЗВОДСТВО В 2008 Г. В 1,5—2 РАЗА

ОАО "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова" (КАПО) планирует увеличить производство в 2008 году по сравнению с показателем 2007 года, сообщил гендиректор компании Васил Каюмов на пресс-конференции во вторник.

По его словам, оптимистичный вариант предполагает выпуск товарной продукции на сумму 3,6 млрд рублей, пессимистичный — на 2,5 млрд рублей. "Планируется рост по сравнению с прошлым годом, когда была выпущена продукция на 1,7 млрд рублей", — сказал В. Каюмов. Таким образом, объем производства может вырасти в 1,5—2 раза.

Гендиректор КАПО отметил, что в текущем году ВВС России переданы два самолета Ту-160, в том числе один новый, до конца года ожидается сдача еще одного самолета после капитального ремонта. Также компания передала ОАО "Финансовая лизинговая компания" один самолет Ту-214 для авиакомпании "Трансаэро".

Кроме того, глава компании сообщил, что КАПО планирует заключить контракт на изготовление двух самолетов Ту-214 спецназначения. Он напомнил, что Управление делами Президента РФ заказало 6 самолетов Ту-214. В настоящее время дорабатывается первая пара самолетов. Один из них находится на сертификационных полетах. Сегодня он должен был совершить 38-й полет, еще предполагается совершить 27—28 полетов.

"Сейчас у нас испытывается первый "президентский" самолет. Мы его предполагали сдать несколько раньше, но, учитывая, что на самолете много новых изделий, сроки сдвинулись", — сказал В. Каюмов, добавив, что предприятие продолжит работу над заказом в 2009—2010 годах.

В будущем году КАПО также планирует продолжить обслуживание и ремонт стратегических бомбардировщиков Ту-160 и строительство самолетов Ту-214 как общегражданского, так и специального назначения. В 2009 году планируется сдать 4 самолета Ту-214 и произвести ремонт трех самолетов Ту-160.

По словам В. Каюмова, программу 2009 года предполагается утвердить на заседании совета директоров в конце ноября. "Программа предполагает увеличение производства в 2 раза в отличие от программы на 2007 и 2008 годы", — сказал он.

Как говорится в пресс-релизе компании, в настоящее время портфель заказов КАПО составляет более 20 млрд рублей. В стадии производства находятся более 15 воздушных судов Ту-214 различных модификаций. Имеется предварительный договор на поставку еще 5 самолетов.

Ранее сообщалось, что в ноябре 2005 года КАПО получило заказ на изготовление на базе Ту-214 шести специальных самолетов — двух самолетов-ретрансляторов Ту-214СР, двух летающих пунктов управления Ту-214ПУ и двух Ту-214СУС, предназначенных для использования в качестве самолетных узлов связи. Эти машины отличаются друг от друга составом размещенного на борту оборудования. Дальность полета Ту-214 составляет более 8,5 тыс. км.

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

*источник: газета «Гудок»
11.11.08*

ЦАГИ ПРОВЕДЕТ ЮБИЛЕЙНУЮ КОНФЕРЕНЦИЮ

ЦАГИ планирует провести 28—29 ноября юбилейную международную научно-практическую конференцию "Перспективы авиационной науки", посвященную 90-летию со дня организации ЦАГИ, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

Пригласительные билеты разосланы представителям федеральных органов исполнительной власти, Российской академии наук, руководителям крупнейших предприятий отрасли и зарубежным специалистам. "Общее число участников измеряется сотнями", — сказал собеседник.

На конференции предполагается заслушать доклады руководителей ведущих отраслевых научно-исследовательских институтов и научных центров, генеральных конструкторов и генеральных директоров ведущих разработчиков авиационной техники. "В конференции примут участие и иностранные специалисты — запланированы выступления представителей Украины, Германии, Нидерландов, США и других стран", — добавил источник.

*источник: AVIAPORT.RU
21.11.08*

КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О ПРОДАЖЕ ИНДОНЕЗИИ САМОЛЕТОВ-АМФИБИЙ

Корпорация "Иркут" ведет переговоры о продаже Индонезии нескольких многоцелевых самолетов-амфибий Бе-200. Об этом сообщил в среду Виктор Личаев. Он возглавляет делегацию Научно-производственной корпорации "Иркут" на открывшейся третьей Международной выставке вооружений и военной техники. "Мы ведем переговоры по Бе-200ЧС в версии, которая используется в российском

МЧС, — уточнил Личаев. — Наши самолеты успешно поработали и хорошо зарекомендовали себя в Индонезии в 2006 году, когда здесь бушевали сильные пожары на островах Калимантан и Суматра. Самолеты работали на условиях лизинга". По словам Личаева, речь может идти о двух-трех машинах.

*источник: «Газета.Ру»
19.11.08*

ОАО "ТУПОЛЕВ" ЗАВЕРШИЛО ГОСИСПЫТАНИЯ МОДЕРНИЗИРОВАННОГО КОМПЛЕКСА ТУ-95МС

ОАО "Туполев" завершило государственные испытания модернизированного комплекса стратегического бомбардировщика Ту-95МС, сообщил на заседании научно-технического совета, посвященного 120-летию со дня рождения А. Н. Туполева, президент ОАО "Туполев" Игорь Шевчук.

"Комплексы стратегической авиации Ту-95МС, Ту-160, Ту-22МЗ находятся сейчас в непрерывном движении, идет процесс модернизации. Мы только что завершили государственные испытания модернизированного комплекса Ту-95МС с новым оборудованием и новым вооружением", — сказал он. Как сообщалось ранее, модернизированные бомбарди-

ровщики Ту-95МС в октябре текущего года приняли участие в учениях "Стабильность-2008".

Ту-95МС совершил первый полет в сентябре 1979 г., с 1981 по 1992 г. выпускался серийно. Строились две модификации — Ту-95МС-6 с ракетным вооружением, размещенным в грузоотсеке и на двух подкрыльевых узлах внешней подвески (выпущен 31 самолет), и Ту-95МС-16 с четырьмя подкрыльевыми узлами подвески (57 самолетов). Сегодня на вооружении дальней авиации России находится 68 бомбардировщиков Ту-95МС.

источник: AVIAPORT.RU
11.11.08

ЛУЧШИЕ СТУДЕНТЫ ИРКУТСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА И ИРКУТСКОГО АВИАЦИОННОГО ТЕХНИКУМА ПОЛУЧИЛИ ИМЕННЫЕ СТИПЕНДИИ

Именные стипендии Иркутского авиационного завода были вручены сегодня десяти студентам ИрГТУ, обучающимся на факультетах транспортных систем, технологии и компьютеризации машиностроения, а также девяти студентам Иркутского авиационного техникума. Как сообщает отдел по связям с общественностью Иркутского авиационного завода, студенты ИрГТУ получили сертификаты на 18 тыс. рублей каждый, а студенты из Иркутского авиационного техникума — сертификаты на 10 тыс. рублей.

Подобная акция проводится седьмой год. Ее цель — содействовать подготовке специалистов высокой квалификации, укреплению и развитию авиационных и машиностроительных специальностей. В настоящее время многие студенты факультета транспортных систем ИрГТУ совмещают учебу и работу на авиазаводе в отделах главного конструктора, главного технолога и агрегатно-сборочного производства.

источник: «Телеинформ»
12.11.08

УМПО ИСПЫТЫВАЕТ ВЛИЯНИЕ КРИЗИСА

ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) из-за мирового финансового кризиса приостанавливает закупку нового оборудования. "Изменения в программе не вызывают опасений, так как на сегодняшний момент предприятие в силах обеспечить серийное производство новой продукции с помощью имеющихся технологий", — поясняет пресс-служба. Кроме того, в объединении началось внедрение более эффективных методов управления, направленных на повышение производительности труда. "На данный момент на предприятии возникла диспропорция между численностью производственных рабочих и количеством вспомогательного и инженерно-технического персо-

нала. Поэтому сокращение численности персонала будет следствием того, что мы оптимизируем весь процесс производства", — отмечает пресс-служба.

УМПО пока не меняет плановых показателей, хотя прогнозирует незначительное снижение выручки, которое связано с неравномерностью отгрузки готовой продукции. При этом рост производства в этом году прогнозируется на уровне 3 % по сравнению с 2007 годом, что связано с активной работой над освоением новых изделий, серийные поставки которых начнутся в 2010–2011 годах.

источник: «Коммерсантъ — Казань»
06.11.08

SSJ 100 ПРОЙДЕТ РЕСУРСНЫЕ ИСПЫТАНИЯ В НОВОСИБИРСКЕ

Самолет Sukhoi Superjet 100 доставлен из Комсомольска-на-Амуре на Новосибирское авиационное производственное объединение (НАПО). Корпус самолета передан в Сибирский научно-исследовательский институт авиации для ресурсных испытаний, которые должны подтвердить срок службы его конструкции. Об этом сообщил директор СибНИА Владимир Барсук. По его словам, в ближайшее время будет произведена стыковка фюзеляжа самолета, крыльев и оперения, произведено оборудование измерительными датчиками. В ходе испытаний будут отработаны

все силовые элементы самолета на всех режимах полета, включая турбулентность, рассказал г-н Барсук. "Цель испытаний — подтвердить ресурс самолета, заявленный производителем, — 70 тысяч часов", — сказал он. В ходе испытаний на самолет будут даны нагрузки, эквивалентные двукратному ресурсу: "Мы должны обеспечить двукратный запас полетов — 140 тыс. часов".

источник: «Коммерсантъ — Хабаровск»
06.11.08

"ПРОТОН-ПМ" В ЯНВАРЕ — СЕНТЯБРЕ УВЕЛИЧИЛ ВЫРУЧКУ НА 14 %

ОАО "Протон — Пермские моторы" ("Протон-ПМ") в январе — сентябре 2008 года увеличило выручку по сравнению с аналогичным периодом 2007 года на 13,6 %, до 2 млрд 328,503 млн руб., говорится в материалах компании. Себестоимость проданных товаров увеличилась на 13,8 %, до 2 млрд 95,956 млн руб., валовая прибыль — на 11,9 %, до 232,547 млн руб., прибыль от продаж — на 7,5 %, до 210,437 млн руб., прибыль до налогообложения сократилась на 1,1 % и составила 30,079 млн руб. Как сообщалось ранее, "Протон-ПМ" за девять месяцев снизил чистую прибыль в два раза, до 15,258 млн руб.

ОАО "Протон-ПМ" специализируется на производстве жидкостных ракетных двигателей РД-275,

используемых в качестве энергетической установки первой ступени ракеты-носителя тяжелого класса "Протон-М". Помимо основного направления деятельности, предприятие изготавливает узлы и детали авиадвигателей, турбонасосных агрегатов, системы газоперекачивающих агрегатов и газотурбинных электростанций, осуществляет их сборку и испытания, а также испытания деталей авиадвигателей и газотурбинных установок на их основе.

ФГУП "Государственный космический научно-производственный центр (ГКНПЦ) имени Хруничева" владеет 96,76 % акций ОАО "Протон-ПМ".

источник: ИА «Интерфакс»
17.11.08

КОЛИЧЕСТВО МОДЕРНИЗИРУЕМЫХ ШТУРМОВИКОВ СУ-25СМ ПЛАНИРУЕТСЯ УВЕЛИЧИТЬ

Количество модернизируемых в 2009 году штурмовиков Су-25СМ планируется существенно увеличить, заявил "АвиаПорту" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

"Планируемое увеличение количества модернизируемых в 2009 году штурмовиков Су-25 обусловлено результатами августовских событий на Кавказе. Оно весьма существенное", — подчеркнул собеседник. Он напомнил, что 11 октября на базе Улан-Удэнского авиационного завода (У-УАЗ) состоялось расширенное совещание, на котором рассматривалась возможность возобновления серийного производства штурмовиков Су-25УБМ и Су-25ТМ.

"Совещание пришло к выводу, что такая возможность есть, но есть и проблемы, связанные с финансированием как подготовки производства новых штурмовиков, так и закупок новых самолетов, — отметил источник. — Окончательное решение о воз-

можности закупок новых штурмовиков заказчик может принять до конца текущего года". Специалист дополнил, что заказчик выделил деньги только на испытания модернизированного двухместного штурмовика Су-25УБМ, в то время как на завершение достаточно большого объема испытаний Су-25ТМ деньги пока не выделены.

Министерство обороны РФ в настоящее время изучает возможность закупки крупной партии самолетов Су-25УБМ и Су-25ТМ, есть и потенциальные заказчики за рубежом, отмечает специалист. Окончательное решение о начале серийного производства будет принято сразу после того, как МО РФ определит количество необходимых самолетов и сроки их поставок.

источник: AVIAPORT.RU
11.11.08

МОСКОВСКИЙ "ХФЛ "ФИНАНС" ПРИОБРЕЛ 22 % АКЦИЙ НИЖЕГОРОДСКОГО АВИАЗАВОДА "СОКОЛ"

ООО "ХФЛ "Финанс" (Москва) приобрело у ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания" (Москва) 22 % акций ОАО "Нижегородский авиастроительный завод (НАЗ) "Сокол". Об этом сообщается в официальных документах авиазавода.

Согласно сообщению, после продажи акций ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания" снизило свою долю участия в уставном капитале ОАО "НАЗ" с 52,87 до 30,87 %.

ООО "ХФЛ "Финанс" ранее не владело акциями ОАО "НАЗ". Информация о новом владельце пакета акций появилась на авиазаводе во вторник.

Уставный капитал ОАО "Нижегородский авиазавод "Сокол" составляет 762 953 рублей и разделяется на 11 444 300 обыкновенных и 3 814 760 привилегированных акций номиналом 0,5 руб.

ОАО "Сокол" входит в состав Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). В уставный капитал ОАК внесены 38 % акций предприятия, которые принадлежат Федеральному агентству по управлению федеральным имуществом РФ.

источник: «НТА — Приволжье»
12.11.08

МИХАИЛ ПОГОСЯН ПРОВЕЛ СОВЕЩАНИЕ С РУКОВОДСТВОМ РСК "МИГ"

Михаил Погосян, генеральный директор АХК "Сухой", провел вчера совещание с руководством РСК "Миг", на котором обсуждались пути вывода предприятия из тяжелой финансовой ситуации. Как сообщал вчера "Ъ", господин Погосян вскоре возглавит "Миг", сохранив при этом пост руководителя холдин-

га "Сухой" и должность первого вице-президента Объединенной авиастроительной корпорации. Ожидается, что юридическое оформление этого назначения завершится до конца декабря.

источник: «Коммерсантъ»
14.11.08

"ВСМПО-АВИСМА" ОЖИДАЕТ СОКРАЩЕНИЯ ЗАКАЗОВ НА 30—50 % В СЛУЧАЕ СНИЖЕНИЯ ЗАКУПОК АВИАКОНЦЕРНАМИ

ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" прогнозирует сокращение заказов на 30—50 % в случае снижения объема закупок со стороны авиапроизводителей Boeing и Airbus из-за мирового финансового кризиса.

Как заявил на пресс-конференции генеральный директор титановой корпорации Евгений Романов, пока еще не определены объемы возможного сокращения, однако компания рассматривает два варианта развития событий. По словам главы компании, согласно умеренно пессимистичному сценарию "ВСМПО-Ависма" может столкнуться с падением спроса на выпускаемую продукцию на 30 %, сильно пессимистичному — на 50 %.

"Все будет понятно после переговоров с Boeing и Airbus, которые запланированы в этом месяце", — пояснил Е. Романов. При этом он отметил, что при снижении заказов со стороны зарубежных авиакомпаний "ВСМПО-Ависма" рассчитывает на увеличение доли поставок на внутренний рынок. Однако в том случае, если этого не произойдет, "ВСМПО-Ависма" "будет вынуждена обратиться за кредитной поддержкой к государству".

Говоря о запланированной инвестиционной программе компании до 2012 года, которая составляет около \$ 1 млрд, Е. Романов заявил, что, несмотря на кризис, объем программы останется прежним, а сроки ее реализации перенесутся в среднем на три года. При этом глава компании напомнил, что утвержденная ранее стратегия развития до 2012 года учитывала ввод новых моделей самолетов мировыми авиакомпаниями, которые являются основными потребителями титановой продукции, выпускаемой корпорацией. Новая стратегия развития компании до 2020 года с перспективой развития до 2030 года, как ожидается, будет представлена на утверждение совету директоров корпорации в первом квартале 2009 года.

Ранее сообщалось, что "ВСМПО-Ависма" готовится к сокращению объемов производства в 2009 году, а также к пересмотру заявленной ранее инвестиционной программы. На данный момент "ВСМПО-Ависма" по-прежнему вынуждена поставлять авиакомпаниям минимум продукции, который является обязательным согласно заключенным с компаниями долгосрочным контрактам.

Инвестпрограмма титановой корпорации до 2012 года предусматривала увеличение объема производства титановой губки на 20 %, до 44 тыс. тонн в год, титанового проката — на 46 %, до 46 тыс. тонн в год. Выручка компании к 2012 году должна была достичь \$ 1,7–2 млрд. Инвестиции в эту программу были запланированы на уровне \$ 1 млрд.

Как сообщалось, в начале сентября наблюдательный совет госкорпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности" (Внешэкономбанк, ВЭБ) одобрил участие ВЭБа в финансировании инвестпрограммы "ВСМПО-Ависмы". Доля участия банка в проекте — 9,388 млрд рублей. Средства выделяются сроком на 5 лет.

"ВСМПО-Ависма" уже ввела ряд антикризисных мер, среди которых ужесточение финансовой дисциплины, пересмотр и структуризация расходов компании.

Корпорация "ВСМПО-Ависма" — крупнейший в мире производитель титана. В настоящий момент компания экспортирует около 70 % продукции, 30 % поставляется на внутренний рынок. Основным акционером компании (66 %) является корпорация "Ростехнологии".

*источник: газета «Гудок»
11.11.08*

КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" ПОДПИСАЛА ПРОГРАММУ СОТРУДНИЧЕСТВА С КОМПАНИЕЙ HELLENIC AEROSPACE INDUSTRY S.A.

11 ноября 2008 года президент корпорации "Иркут" Олег Демченко и генеральный директор греческой госкомпании "Хелленик аэроспейс индастри" (Hellenic Aerospace Industry S.A.) Тассос Филипакос подписали программу сотрудничества в области авиастроения. Церемония подписания состоялась на заводе "Хелленик аэроспейс индастри", расположенном в пригороде Афин, в присутствии министра промышленности и торговли Российской Федерации Виктора Христенко, министра развития Греции Христоса Фолиаса и посла Российской Федерации в Греции Андрея Вдовина. Сотрудничество предусматривает организацию технического обслуживания самолетов-амфибий Бе-200ЧС, а также изготовление компонентов этих самолетов в случае их закупки Грецией. Корпорация "Иркут" выразила готовность рассмотреть предложения "Хелленик аэроспейс индастри" по участию этой компании в программе создания семейства пассажирских самолетов нового поколения МС-21.

Компания "Хелленик аэроспейс индастри" является крупнейшим оборонным предприятием Греции,

специализируется на оказании услуг ВВС страны (техобслуживание, ремонт, модернизация авиационной техники и вооружения).

Корпорация "Иркут" — ведущее авиастроительное предприятие России. Основным продуктом корпорации являются боевые самолеты семейства Су-30МК. На долю компании приходится свыше 15 % всего российского оружейного экспорта.

"Иркут" также выпускает самолеты-амфибии Бе-200ЧС, готовится к серийному производству учебно-боевых самолетов нового поколения Як-130. В рамках международной промышленной кооперации "Иркут" поставляет компоненты для пассажирских авиалайнеров семейства Airbus, ведет подготовку к конвертации пассажирских А320 в грузовые версии. Приоритетом корпорации с 2007 г. является создание "Магистрального самолета 21 века" (МС-21), предназначенного заменить Ту-154.

*источник: «НПК "Иркут"»
12.11.08*

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ СУ-31М4 ЗАПЛАНИРОВАН НА ПЕРВЫЙ КВАРТАЛ 2009 Г.

Первый полет модернизированного спортивного самолета Су-31М4 запланирован на первый квартал следующего года, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области спортивного авиастроения. "В настоящее время работа по самолету Су-31М4 перешла в завершающую фазу", — уточнил собеседник. Он сообщил, что на самолете планируется установить форсированный поршневого двигателя М9Ф мощностью 400 л. с. Воронежского машиностроительного завода (ВМЗ), модернизированное кресло СКС-94М, обеспечивающее катапультирование через остекление фонаря кабины.

Су-31М4 изготавливается в качестве опытного образца и проводить сертификационные испытания пока не планируется, они понадобятся только в случае запуска самолета в серийное производство, пояснил собеседник. К настоящему времени производственная база для выпуска спортивных самолетов "Су" еще не определена, а опытное производство

"ОКБ Сухого" полностью загружено оборонными программами, дополнил он.

Ориентировочная потребность мирового рынка в самолетах типа Су-31М4 составляет не менее 15–20 машин в год. Сегодня в России производство спортивных самолетов практически отсутствует, а они в свое время составляли весьма существенную долю в парке спортивных самолетов мира. Су-29 и Су-31 сейчас не выпускаются не только серийно, но даже в единичных экземплярах. "ОКБ Сухого находится на грани потери спортивной авиации. Разработчики загружены работами по боевой авиации и до спортивных самолетов просто "не доходят руки", к тому же развитие спортивных самолетов, создание новых образцов требует немалых затрат, а "лишних" оборотных средств на предприятии нет", — подчеркнул источник.

*источник: AVIAPORT.RU
14.11.08*

УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НЕ ВИДИТ СЕБЯ БЕЗ "АВИАСТАРА" — ГУБЕРНАТОР

Ульяновская область не видит себя без ЗАО "Авиастар-СП", которое дает работу нескольким десяткам тысяч человек, заявил "АвиаПорту" губернатор области Сергей Морозов. "Авиастар" — это и хорошие рабочие места, и хорошее социальное самочувствие, в конце концов, это те налоги, которые предприятие платит", — сказал С. Морозов. Правительство Ульяновской области приняло пять региональных законов, связанных с оказанием финансовой помощи "Авиастару": о реструктуризации задолженности, освобождении от земельных налогов, от других региональных и муниципальных налогов. Эти средства направляются на развитие и техническое переоснащение завода, добавил губернатор.

В настоящее время "Авиастару" выделили земельные участки для строительства жилья и уже приступили к его строительству. В следующем году

должен быть построен жилой комплекс для молодежи на 1000 мест.

Кроме того, правительство Ульяновской области разработало совместную с заводом программу подготовки кадров — начиная практически со школьной скамьи. "Для того чтобы на первом этапе мальчишек и девчонок подтолкнуть к авиации, а затем дать им возможность почувствовать, что кроме "Авиастара" они нигде не хотят работать", — сказал С. Морозов.

По его словам, всю систему профессионального образования Ульяновск "завязал" на "Авиастар". "У нас есть совет кадровиков, который собирается еженедельно, и мы, не скрывая, лоббируем интересы "Авиастара", — отметил губернатор.

*источник: AVIAPORT.RU
01.11.08*

НА СНТК ИМ. Н. Д. КУЗНЕЦОВА ПРОШЛИ УСПЕШНЫЕ ИСПЫТАНИЯ НОВОЙ МАЛОЭМИССИОННОЙ КАМЕРЫ СГОРАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ НК-37

На испытательной базе СНТК им. Н. Д. Кузнецова впервые в составе полноразмерного газотурбинного двигателя НК-37 прошли успешные испытания новой малоэмиссионной камеры сгорания (МКС). МКС была разработана специалистами конструкторского бюро СНТК. Основной целью испытаний являлось определение и доводка эмиссионных характеристик МКС по нормируемым загрязняющим компонентам — оксиду азота и монооксиду углерода.

В ходе испытаний были получены уникально низкие выбросы вредных веществ, удовлетворяющие нормам международных стандартов по экологическим показателям загрязнения.

В настоящее время с ОАО "Газпром" согласовывается план по внедрению МКС при текущих ремонтах двигателей НК-36СТ, НК-38СТ, НК-37, находящихся в эксплуатации у газового монополиста.

СНТК им. Н. Д. Кузнецова — разработчик двигателей марки "НК" для стратегической и гражданской

авиации, ракетных двигателей, двигателей для газоперекачивающих установок и электростанций на базе авиадвигателей. ОАО "СНТК" является единственным в России разработчиком двигателей для самолетов стратегической авиации, находящихся на вооружении ВВС. Около 40 % газоперекачивающих агрегатов на территории бывшего СССР оснащены двигателями марки "НК".

СНТК входит в создаваемую ОПК "Оборонпром" интегрированную структуру "Объединенная двигателестроительная корпорация".

Управляющей компанией СНТК является ОПК "Оборонпром", которому также принадлежит 21 % акций предприятия.

*источник: «ОПК "Оборонпром"»
07.11.08*

"ВСМПО-АВИСМА" НЕ ПЛАНИРУЕТ ПРИОБРЕТЕНИЕ НИКОПОЛЬСКОГО ТРУБНОГО ЗАВОДА

ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" не планирует в ближайшее время увеличивать свою долю в пакете ЗАО "Трубный завод ВСМПО" (бывший Никопольский трубный завод). Об этом вчера, 11 ноября, заявил генеральный директор "ВСМПО-Ависма" Евгений Романов на пресс-конференции в городе Березники Пермского края, на которой присутствовал корреспондент "УралПолит.Ru".

"Мне как руководителю "ВСМПО-Ависма" было бы интересно, чтобы Никопольский трубный завод рассчитался с нами, а вот после этого можно попытаться поизучать, насколько интересно было бы стать его полным владельцем, — заметил Евгений Романов. — Или наоборот, как стать полным владельцем для того, чтобы они рассчитались". Евгений Романов не стал уточнять сумму задолженности украинского предприятия. "Сотни миллионов рублей", — затруднился он с определением точной суммы. "Вообще, этот вопрос находится во втором десятке вопросов, которыми я буду заниматься в ближайшее время. Хотя соответствующие специалисты задания на данную тему уже имеют", — заявил Евгений Романов.

В конце 2005 года титановая корпорация "ВСМПО-Ависма" получила контроль над украинским производителем титановых труб — Никопольским заводом, который сейчас именуется ЗАО "Трубный завод ВСМПО". Он находится в совместном владении с украинской компанией Interpipe. Для развития производства авиационных труб для Airbus и Boeing в Никополе создана компания ООО "ВСМПО Титан Украина", 84,28 % которой принадлежит ОАО "ВСМПО-Ависма". Второй совладелец — еще одна дочерняя структура ВСМПО — "ВСМПО Титан Скандинавия АБ" (бывшая "Карл Эдблум Титан АБ"). Размер уставного капитала "ВСМПО Титан Украина" — 16 млн долл.

Кроме того, "ВСМПО-Ависма" является владельцем компании "Титан Днепр" в Днепропетровске, которая занимается оптовой и розничной торговлей, а также посреднической деятельностью и консультациями по вопросам коммерческой деятельности и управления.

*источник: «УралПолит.Ru»
12.11.08*

РОССИЯ ПОСТАВИТ ИНДОНЕЗИИ ШЕСТЬ САМОЛЕТОВ СУ-30

Директор по особым поручениям ФГУП "Рособоронэкспорт" Николай Димидюк сообщил, что подписан контракт на поставки в Индонезию шести самолетов Су-30. Димидюк сказал журналистам, что Индонезия может докупить у России самолеты и вертолеты Ми-17 и Ми-35.

"Самолеты и вертолеты российского производства по-прежнему представляют большой интерес для Индонезии", — сказал Николай Димидюк. Он выразил уверенность в том, что Минфин в ближайшее время одобрит кредит на 1 миллиард долларов для Индонезии.

"Мы уверены, что этот кредит будет переведен в вооружение. Идет обсуждение, и нас уверяют, что в ближайшее время договоренности по этому кредиту

вступят в силу", — сказал Димидюк. Он также сообщил, что Индонезия обратилась к России с просьбой о модернизации вооружения и боевой техники, закупленной в советский период.

"Все вооружение советского производства у них устарело. Это в том числе плавающие танки ПТ-76, половина из которых до сих пор находится в состоянии боевой готовности", — сказал Димидюк. По его словам, Россия примет участие в международной выставке вооружений, которая пройдет в Индонезии с 19 по 22 ноября.

*источник: РИА «Новости»
12.11.08*

НА 360 АРЗ ПРОШЛИ ТОРЖЕСТВЕННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, ПОСВЯЩЕННЫЕ 50-ЛЕТИЮ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЯ В РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ

В пятницу, 14 ноября, на 360-м Авиационном ремонтном заводе г. Рязани прошли праздничные мероприятия, посвященные 50-летию работы предприятия в Рязанской области.

В этот день на заводе прошло торжественное собрание, в котором приняли участие работники предприятия, руководители властных структур города и области. С поздравительным словом на мероприятии выступил директор 360 АРЗ Сергей Сокол. В своем выступлении он напомнил, что завод начал свою работу в 1940-м году в Забайкалье, а в ноябре 1958-го года предприятие было передислоцировано в Рязанскую область. За эти 50 лет благодаря ответственному отношению к работе сотрудников производства был создан завод, который ремонтирует стратегические самолеты и самолеты дальней авиации. Сегодня на предприятии трудится много молодежи. Завод

выполняет ремонт самолетов Ту-95МС, Ту-22МЗ, Ил-76 и Ил-78 всех модификаций, имеет для этого необходимую производственную базу.

Затем сотрудников предприятия поздравил заместитель начальника отдела управления капитально-восстановительного ремонта авиационной техники и вооружения ВВС Минобороны России Валерий Емельяненко, а также руководители властных структур города и области, среди них — заместитель председателя правительства Рязанской области Александр Ревякин и глава администрации г. Рязани Олег Шишов. Они вручили лучшим сотрудникам предприятия специальные дипломы и памятные подарки.

*источник: «7 новостей»
14.11.08*

УМПО ВЫИГРАЛО ТЕНДЕР НА РЕМОНТ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

Уфимское моторостроительное производственное объединение выиграло тендер Министерства обороны Российской Федерации на ремонт авиационных двигателей АЛ-31Ф для самолетов марки Су-27. Документ об этом уже подписан: согласно графику десять двигателей необходимо будет отремонтировать до конца нынешнего года, а оставшиеся 20 — в первом квартале 2009-го. Все они стояли на самолетах, выполнявших задачи боевой учебы и охраны рубежей России, сообщает управление по связям с общественностью ОАО "УМПО".

Сейчас УМПО подало заявки на участие еще в двух тендерах Минобороны РФ: на изготовление

шести новых и ремонт двадцати двигателей АЛ-31Ф. Конкурс состоится 2 декабря, его результат станет известен в середине месяца.

Напомним, что турбореактивный двухконтурный двигатель АЛ-31Ф эксплуатируется в широком диапазоне высот и скоростей полета, обеспечивая уникальные маневренные характеристики самолета. На его базе было освоено производство ряда модификаций: АЛ-31ФП, а также двигателей наземного применения АЛ-31СТ, АЛ-31СТЭ.

*источник: «Башинформ»
19.11.08*

НОВЫЙ ПРОЕКТ НПО "САТУРН" НАЦЕЛЕН НА ПОВЫШЕНИЕ ИНТЕРЕСА К РАБОЧЕЙ ПРОФЕССИИ

ОАО "НПО "Сатурн" начало реализацию нового профессионально ориентированного проекта. Открытие технологического профильного класса для подготовки учащихся городской средней общеобразовательной школы № 23 по профессии "Станочник широкого профиля" стало новшеством 2008/2009 учебного года. Обучение проводится на базе Профессионального лицея № 32 при финансовой и организационной поддержке ОАО "НПО "Сатурн". Новая инициатива ОАО "НПО "Сатурн" направлена на утверждение значимости профориентационной работы и повышение интереса к машиностроительным специальностям как важного элемента социальной культуры.

Средняя школа № 23 территориально близко расположена к Профессиональному лицей № 32 (ПЛ № 32). Дважды в неделю, в дни технологической подготовки, без отрыва от основной школьной программы 17 десятиклассников, среди которых четыре девушки, осваивают азы токарного и фрезерного дела на базе ресурсного центра лицея. Занятия с учащимися проводят мастера производственного обучения ПЛ № 32. Программа обучения школьников — особая, специально разработанная НПО "Сатурн" и ПЛ № 32, характер и параметры учебной деятельности определены трехсторонним договором между школой, лицеем и предприятием. Согласно договору ОАО "НПО "Сатурн" инвестирует средства на ежемесячную стипендию и оплату питания учащимся технологического профильного класса, стимулирование работы преподавателей, коммунальные платежи, помощь в приобретении методических и наглядных пособий, спецодежды. После завершения программы, к окончанию 11 класса, выпускники сдадут экзамен на получение 2, 3, а кто отличится — и 4-го рабочего разряда.

По словам начальника управления по развитию персонала ОАО "НПО "Сатурн" Юрия Паутова, "новый

профориентационный проект НПО "Сатурн" стал результатом назревшей потребности предприятия в квалифицированных специалистах и возрождении престижа важнейших и интереснейших профессий, школьников — в освоении серьезного дела, лицея — в учебной инновации на базе богатейших образовательных традиций. Пока это эксперимент лишь с одним классом одной школы, но потенциал для развития проекта есть, и немалый. Компания будет активно стремиться к тому, чтобы молодые люди, получив в рамках данного проекта разряд станочника, влились в ряды моторостроителей".

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 ОАО "НПО "Сатурн" и его дочерних компаниях работает 24,5 тысячи человек, из которых более 4 тысяч заняты научно-исследовательскими и опытно-конструкторскими разработками. Конструкторский дивизион "Сатурна", насчитывающий около 100 докторов и кандидатов наук, является крупнейшим в отрасли. За последние пять лет более 600 сотрудников компании отмечены ведомственными наградами, 30 человек награждены государственными наградами за безупречный труд.

Средний возраст персонала НПО "Сатурн" сегодня составляет 43 года, что является лучшим показателем в отрасли.

*источник: «НПО "Сатурн"»
07.11.08*

РОССИЯ ПОСТАВИТ ЧЕРНОГОРИИ ДВА ВЕРТОЛЕТА КА-32 ДЛЯ БОРЬБЫ С ПОЖАРАМИ

Россия поставит Черногории два вертолета Ка-32 для борьбы с пожарами, сообщил глава МЧС РФ Сергей Шойгу журналистам после заседания российско-черногорского межправительственного комитета по торговле, экономическому и научно-техническому сотрудничеству. "Переговоры в завершающей

стадии, правительство Черногории приобретает их (вертолеты Ка-32) для борьбы с площадными пожарами. Вертолеты готовы, идут переговоры о поставках", — сказал Шойгу.

*источник: «Газета»
18.11.08*

СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО "НПО "САТУРН"

12 ноября в г. Рыбинске состоялось заседание совета директоров ОАО "НПО "Сатурн", на котором обсуждалось положение предприятия в условиях финансового кризиса, меры и мероприятия, направленные на поддержание дееспособности АО и стабилизацию сложившейся экономической обстановки. Совет директоров ОАО "НПО "Сатурн" принял к сведению информацию о сложившейся экономической обстановке на предприятии, возможных рисках и тенденциях в развитии ситуации.

Совет директоров одобрил комплекс мероприятий антикризисной программы по поддержке устой-

чивого финансового состояния предприятия, направленный на сокращение дефицита бюджета денежных средств НПО "Сатурн".

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

*источник: «НПО "Сатурн"»
14.11.08*

ПМЗ В ЯНВАРЕ — СЕНТЯБРЕ ПОЛУЧИЛ 18 МЛН РУБ. ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ ПРОТИВ УБЫТКА ГОДОМ РАНЕЕ

ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ, входит в Пермский моторостроительный комплекс) в январе – сентябре 2008 года получило чистую прибыль в размере 18,1 млн рублей против 9,128 млн рублей чистого убытка за аналогичный период прошлого года, говорится в материалах ПМЗ.

"Положительные результаты получены вследствие пересмотра продуктового портфеля в пользу более рентабельной продукции, хода реализации программы по совершенствованию производственно-хозяйственной деятельности и программы по снижению себестоимости продукции, реализуемых в настоящее время", – сообщили агентству "Интерфакс – Поволжье" в пресс-службе "Пермского моторостроительного комплекса".

Выручка ПМЗ за 9 месяцев увеличилась на 21,9 % – до 7 млрд 180,226 млн рублей, себестоимость – на 35,3 %, до 6 млрд 748,4 млн рублей. Валовая прибыль уменьшилась в 2,1 раза – до 431,825 млн рублей, прибыль от продаж увеличилась в 1,5 раза – до 334,713 млн рублей, прибыль до налогообложения увеличилась на 11,9 % – до 98,273 млн рублей.

Согласно отчету ПМЗ, к концу 2008 года предприятие намерено "обеспечить получение чистой

прибыли в размере 220 млн рублей и довести объем внешних продаж до уровня 9,424 млрд рублей".

ЗАО "Салес" (Москва) владеет 71,63 % акций ПМЗ, 24,01 % акций принадлежат Aviam Holding Company, L.L.C. (Москва). Ранее сообщалось, что в середине марта 2008 года корпорация "Оборонпром" завершила сделку со структурами АФК "Система" по покупке 100 % ЗАО "Салес".

ПМЗ входит в Пермский моторостроительный комплекс, объединяющий 18 предприятий и организаций, крупнейшими из которых, в частности, являются ОАО "Авиадвигатель" и ОАО "Редуктор-ПМ" и ПМЗ. Основными направлениями деятельности комплекса являются серийный выпуск и модернизация двигателей ПС-90А, ремонт и техническое обслуживание в эксплуатации двигателей Д-30Фб, серийный выпуск главных редукторов для вертолетов Ми-8МТВ, Ми-14, Ми-17, Ми-26, Ми-34, трансмиссий для вертолетов Ми-28Н и "Ансат", производство и сервисное обслуживание газотурбинных электростанций мощностью 2,5–16 МВт.

*источник: ИА «Интерфакс»
14.11.08*

ПРИЕМО-СДАТОЧНЫЕ ИСПЫТАНИЯ СОЗДАННОГО ПО ЗАКАЗУ ВВС ИНДИИ ДВИГАТЕЛЯ АЛ-55И НАЧНУТСЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Приемо-сдаточные испытания созданного в России по заказу ВВС Индии двигателя АЛ-55И начнутся в ближайшее время, сообщили корр. АРМС-ТАСС в пресс-службе НПО "Сатурн".

"Программа создания нового двигателя АЛ-55И по заказу индийской самолетостроительной корпорации HAL для учебно-тренировочного самолета HJT-36 ВВС Индии подошла к этапу подготовки приемо-сдаточных испытаний, – пояснил представитель НПО. – На сегодняшний день выполнено 14 зачетных полетов. Проведенные испытания подтвердили основные летные характеристики АЛ-55И".

По отзывам летчиков-испытателей, АЛ-55И – "отлично управляемый двигатель". Интерес к нему проявила РСК "МиГ".

Ранее коммерческий директор "Сатурна" Игорь Григорьев в беседе с корр. АРМС-ТАСС отметил, что к

созданному двигателю для военных самолетов Индии также проявили интерес военные специалисты других стран, которые пытаются производить легкие штурмовики и учебные самолеты. Он назвал, в частности, Китай, Иран, Корею и "некоторые государства Европы".

Все работы по организации производства двигателей, сертификации и обеспечению лицензионного выпуска в Индии НПО "Сатурн" ведет на паритетной основе с Уфимским моторостроительным производственным объединением. На основе базового газогенератора АЛ-55И возможно создание семейства конкурентоспособных на российском и зарубежном рынках двигателей аналогичного класса различного целевого назначения.

*источник: АРМС-ТАСС
14.11.08*

ПКО "ТЕПЛООБМЕННИК" ЗА 9 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛО ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 41 %

Чистая прибыль ОАО "Производственно-конструкторское объединение "Теплообменник" (ПКО "Теплообменник", Нижний Новгород) с января по октябрь 2008 года составила 122,533 млн рублей, что на 41,2 %, больше, чем за аналогичный период прошлого года. Об этом сообщается в официальных документах предприятия.

Выручка от продаж ПКО "Теплообменник" составила 1 млрд 132,97 млн рублей и увеличилась на 4,6 %. Себестоимость увеличилась на 3,8 % — до 910,374 млн рублей.

Прибыль от продаж с января по октябрь 2008 года увеличилась на 6,6 % по сравнению с аналогичными показателями прошлого года и составила 211,987 млн рублей. Прибыль до налогообложения выросла на 29,4 % и составила 174,771 млн рублей.

Кредиторская задолженность предприятия с января 2008 года увеличилась на 39,1 % и составила

432,243 млн рублей. Дебиторская задолженность выросла на 28,4 % и достигла 234,362 млн рублей.

ОАО "Производственно-конструкторское объединение "Теплообменник" — ведущий российский производитель теплообменного оборудования для авиастроения, систем охлаждения и отопления автомобилей.

Уставный капитал ОАО составляет 129,379 тыс. рублей и разделяется на 646 895 обыкновенных акций номинальной стоимостью 0,2 рубля каждая. 31,3 % акций принадлежит генеральному директору предприятия Виктору Тятинькину, 25 % — государству, 19,8 % — ЗАО "Мега Менеджмент" (Нижний Новгород).

*источник: «НТА — Приволжье»
20.11.08*

ПМЗ УСТАНОВЛИВАЕТ КОНТРОЛЬ НАД ПЯТЬЮ АО

Как сообщил "Ъ" источник в ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторный комплекс" (ПМК, управляет моторными активами "Оборонпрома" в Перми), с 20 ноября управляющий директор ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ) Михаил Дическул возглавит в аналогичной должности пять сервисных АО: ЗАО "Металлист-ПМ" (литье), ЗАО "Инструментальный завод-ПМ" (производство инструмента для сборки двигателей), ЗАО "РЭМОС-ПМ" (ремонт станков), ОАО "Энергетик-ПМ" (производство тепла), ЗАО "Железнодорожник-ПМ" (содержание путей). Г-н Дическул сохранит должность в ПМЗ.

Таким образом, ПМЗ возьмет под управление сразу пять сервисных АО, с которыми связан единой технологической цепочкой. Нынешние управленцы этих АО останутся в структуре ПМК, однако их новые должности будут определены после индивидуальных собеседований. По данным "Ъ", ряд бывших управляющих директоров будет назначен на должность заместителей главного инженера ПМЗ.

Как уже сообщал "Ъ", "Оборонпром" проводит консолидацию двигателестроительных активов в

Перми, ныне разделенных более чем на 15 самостоятельных обществ. Предполагаемый центр консолидации — ПМЗ, крупнейший моторный актив в Перми (активы ПМЗ за 2007 год превышали 12,2 млрд руб., выручка — 8,6 млрд руб.). Первый этап консолидации — присоединение вспомогательных АО. В ПМК официально процесс называют оптимизацией в целях улучшения управляемости предприятиями ПМК. Стоит отметить, что назначение г-на Дическула позволяет ускорить объединительный процесс — возможный переход ПМЗ и сервисных АО на единую акцию требует согласования с миноритарным акционером моторного завода — Pratt & Whitney (P&W, США, владеет 25,1 % ПМЗ), поскольку слияние может размыть блокпакет зарубежного инвестора. Источник "Ъ" в ПМК вчера сообщил, что переговорный процесс с P&W еще не начинался. Активы "РЭМОС" на конец 2007 года составляли 73 млн руб., "Металлиста" — 368 млн руб., "Инструментального завода" — 233 млн руб.

*источник: «Коммерсантъ — Пермь»
14.11.08*

НАРАБОТКА ДВИГАТЕЛЕЙ ТВ7-117С ПРЕВЫСИЛА 3000 ЧАСОВ

Наработка авиадвигателей ТВ7-117С при эксплуатации двух самолетов Ил-114 на пассажирских авиаперевозках авиакомпании "Выборг" превысила 3000 часов, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

"Комплекс стендовых испытаний двигателя ТВ7-117С подтвердил ресурс до первого ремонта ТВ7-117С 3000 часов при планируемом назначенном ресурсе 20 тыс. часов", — напомнил собеседник.

Всего было изготовлено несколько десятков ТВ7-117С, на смену им пришла новая модификация ТВ7-117СМ, которая отличается от ТВ7-117С меньшим весом и еще более низким расходом топлива за счет применения цифровой системы управления типа FADEC. "На ТВ7-117СМ планировалось достигнуть

величины межремонтного ресурса 6000 часов при сохранении показателя назначенного ресурса", — сказал собеседник.

В настоящее время ОАО "Климов" работает над созданием следующей модификации — ТВ7-117СТ для легкого военно-транспортного самолета Ил-112В. В перспективе именно эта модель будет устанавливаться на всех самолетах Ил-112 и Ил-114. "При этом существенно возросшая мощность двигателя ТВ7-117СТ (3000 л. с. вместо 2500 л. с. у ТВ7-117СМ) не ухудшит ресурсные показатели", — добавил источник.

*источник: AVIAPORT.RU
14.11.08*

ДВИГАТЕЛЬ Д-436ТП УСПЕШНО ПРОШЕЛ ЕВРОПЕЙСКУЮ СЕРТИФИКАЦИЮ В СОСТАВЕ САМОЛЕТА-АМФИБИИ БЕ-200

Двигатель Д-436ТП совместного производства ОАО "Мотор Сич", ФГУП "ММПП "Салют", ОАО "УМПО" для гидроавиации прошел сертификацию по европейским нормам летной годности и тем самым подтвердил все свои уникальные технические характеристики. Соответствующий сертификат вручили представителям предприятия — разработчика двигателя — запорожского конструкторского бюро "Прогресс". Поздравляя друзей и коллег с этой значимой победой, руководители ОАО "Мотор Сич", серийно выпускающего эту силовую установку, заявили, что решение европейской сертификационной комиссии открывает перед гидросамолетом Бе-200, для которого предназначена установка, неограниченные перспективы использования. Причем как на территории Российской Федерации в составе летного парка МЧС, так и в других регионах мира, страдающих от лесных пожаров и других природных катаклизмов.

Воочию возможности силовой установки Д-436ТП, установленной на крупнейший в мире самолет-амфибию Бе-200, чиновники, курирующие авиационную и двигателестроительную отрасли, а также представители конструкторских бюро и серийных заводов увидели во время последнего "Гидроавиасалона" в Геленджике в сентябре 2008 года. Машина, не имеющая аналогов в мире, предназначена для тушения пожаров, оказания экстренной помощи в районах чрезвычайных бедствий, поиска и спасения на воде, а также для санитарных и грузовых перевозок. В течение

одного полета самолет способен многократно забирать на глиссировании до 12 тонн воды, доставлять и сбрасывать ее на место пожара, используя высокоточные системы навигации и управления полетом. За одну заправку топливом самолет способен сбросить на очаг пожара более 300 т воды, работая в радиусе 100 км от аэродрома. Кроме того, самолет-амфибия может осуществлять набор воды из водоема на большой скорости. Благодаря герметичному фюзеляжу Бе-200 может быть легко переоборудован в пассажирский или грузовой вариант.

Запорожская силовая установка разработки КБ "Прогресс", обеспечивающая уникальные летно-технические характеристики самолета-амфибии, получившая европейский сертификат качества, уже давно находится в поле зрения специалистов со всего мира. Соответствуя всем нормам по шумам и выбросам вредных веществ, она имеет малую удельную массу и отличается низким удельным расходом топлива. Двигатель отличают высокая надежность, простота обслуживания, а также высокая эффективность системы контроля и диагностики. Д-436ТП производства украинских и российских моторостроителей имеет универсальную подвеску, позволяющую без изменений конструкции применять его на различных самолетах, под крылом или над крылом, в фюзеляже самолета или по обеим его сторонам.

*источник: «ОАО "Мотор Сич"»
20.11.08*

ДВИГАТЕЛИ ПС-90А ПОДНЯЛИ В НЕБО НОВЫЙ САМОЛЕТ ТУ-204-100

В ноябре авиакомпания Red Wings ("Авиалинии-400") получила новый самолет с пермскими двигателями ПС-90А. Переданный самолет Ту-204-100 (бортовой номер 64046) стал шестым в парке самолетов Red Wings. Все самолеты авиакомпании эксплуатирует как на российских, так и на зарубежных направлениях. По заключенному в 2007 году договору с ОАО "Ильюшин Финанс Ко" авиакомпания Red Wings до середины 2009 года должна получить еще четыре самолета Ту-204-100 (бортовые номера 64047, 64049, 64050, 64053). Таким образом, авиакомпания станет крупнейшим покупателем российских самолетов Ту-204, оснащенных пермскими двигателями ПС-90А.

Унифицированный турбовентиляторный малощумный двигатель ПС-90А является одним из важных достижений российской авиационной промышленности XX века. Он позволил почти вдвое повысить экономичность самолетов нового поколения и одновременно обеспечить их соответствие мировым нормам по экологии.

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

*источник:
«Пермский моторостроительный комплекс»
19.11.08*

СТУДЕНТЫ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА СТАЖИРУЮТСЯ В ЦАГИ

В ноябре в Центральном аэрогидродинамическом институте проходят практику студенты старших курсов и аспиранты математико-механического факультета Санкт-Петербургского государственного университета. Будущие инженеры познакомятся с испытательной базой ЦАГИ, посетят аэродинамические трубы, лабораторию прочности, зал авиационных тренажеров. Студентам представится возможность принять непосредственное участие в экспериментальных работах института. Высококвалифицированные и опытные специалисты ЦАГИ будут осуществлять научное руковод-

ство работой стажеров. Каждый студент и аспирант сможет на практике решить задачу, близкую по содержанию с темой бакалаврского или магистерского диплома. "Мы надеемся, что знакомство с профессией и участие студентов профильных вузов в экспериментальных и теоретических работах поможет им сделать выбор в пользу нашего института при определении места работы", — сказал заместитель директора ЦАГИ член-корреспондент РАН Иван Егоров.

*источник: ЦАГИ
18.11.08*

"ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ" ПРОДОЛЖАЮТ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ПЕРЕООРУЖЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА

В рамках реализации "Инвестиционной программы Пермского моторостроительного комплекса на 2008 год, плановый период 2009 и 2010 гг., прогноз развития на период 2011–2015 гг." продолжается технологическое перевооружение в цехах предприятий ПМК. Процесс внедрения новых технологий на производстве является одним из приоритетных направлений распределения инвестиционных средств. В течение 9 месяцев 2008 года на предприятие поступило 27 новых станков. Большая часть оборудования — это металлорежущие станки, а также сварочное и металлургическое оборудование.

При реализации программы переоснащения цехов основное внимание уделяется разработке и внедрению прогрессивных технологических процессов на базе высокопроизводительного оборудования с числовым программным обеспечением (ЧПУ). Эти станки гарантируют изготовление деталей, удовлетворяющих высоким технологическим требованиям, позволяют снизить трудозатраты. Поскольку станки с ЧПУ высокотехнологичны, их установка в цехах тре-

бует присутствия на площадке специалистов фирм-производителей. Также необходимо обучать персонал, который будет работать на этом оборудовании. На протяжении всего года на "Пермские моторы" приезжают представители станкостроительных предприятий из Германии, Швейцарии, Австрии, городов России, а специалисты завода проходят обучение как в России, так и за рубежом.

В последнее время объем средств, выделяемых на приобретение станков с ЧПУ, значительно возрос. Если за период с 2003 по 2007 г. было куплено 20 станков с ЧПУ, то только в 2008 году предприятие приобрело 16 единиц такого оборудования.

Сегодня практически полностью спланирована программа приобретения нового оборудования в 2009 году, а до конца этого года на Пермский моторостроительный комплекс должно быть поставлено еще порядка 15 единиц оборудования.

источник:
«Пермский моторостроительный комплекс»
14.11.08

УМПО ПОЛУЧИЛО ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПРАВА НА ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И ОБОРУДОВАНИЕ ИЗ ФРАНЦИИ

Крупный контракт на поставку современного промышленного оборудования для создания авиадвигателей заключен между Россией и Францией. Уфимское моторостроительное производственное объединение стало обладателем комплекса оборудования французской компании АСВ, необходимого для внедрения сразу трех передовых технологий, определяющих развитие двигателестроения: линейной сварки трением, сверхпластичного формования и диффузионной сварки.

Как сообщает пресс-служба ОАО "УМПО", французскую сторону на церемонии подписания контракта представлял президент компании АСВ Филипп Гийон, российскую — генеральный директор ОАО "УМПО" Александр Артюхов. Присутствовали также генеральный директор Центрального института авиационного моторостроения Владимир Скибин, технический директор Объединенной двигателестроительной корпорации Александр Ивах, заместитель премьер-министра Правительства РФ — министр промышленности, инвестиционной и инновационной политики Республики Башкортостан Юрий Пустовгаров, первый советник посла Франции в России Филипп Лефорт, атташе по вопросам гражданской авиации Посольства Франции в России Тибо Лальман.

"Инновационное оборудование и технологии необходимы, в первую очередь, для создания нового

ближне-среднемагистрального самолета МС-21. Комплекс станет единственным производственным центром в стране, где в промышленном масштабе будет возможно изготовление больших полых лопаток для двигателя этого самолета, — отметил А. Артюхов. — Уверен, что сотрудничество с компанией АСВ поможет решить проблему замены парка устаревших пассажирских самолетов в России, а наше предприятие выведет на новый рынок гражданских двигателей".

Добавим, что компания АСВ специализируется на выпуске промышленного оборудования, владеет ноу-хау в части технологий линейной сварки трением, сверхпластичного формования и диффузионной сварки. АСВ является единственным поставщиком для таких мировых лидеров, как Rolls-Royce, Snecma Motors, Pratt & Whitney, General Electric, а также авиационной промышленности Японии и Китая. Эксклюзивное право на оборудование АСВ в России теперь принадлежит крупнейшему двигателестроительному предприятию страны — ОАО "УМПО", которое в тесном партнерстве с Центральным институтом авиационного моторостроения и Объединенной двигателестроительной корпорацией начинает работу по проекту МС-21.

источник: «Башинформ»
19.11.08

РОССИЯ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О ПРОДАЖЕ ВЕРТОЛЕТОВ ВВС БРАЗИЛИИ

Российская сторона ведет переговоры о поставках в Бразилию вертолетной техники для нужд ВВС этой страны, сообщает Министерство экономического развития РФ. Материалы МЭР подготовлены в связи с запланированным на 24–26 ноября визитом в Бразилию Президента России Дмитрия Медведева.

По данным министерства, "с целью продвижения российской вертолетной техники в Бразилии проведена сертификация вертолета Ми-171А, а вертолет Ка-32А находится в стадии сертификации".

источник: ИА «Интерфакс»
18.11.08

"АВИСМА" УХОДИТ С "ВОСТОКА"

Один из крупнейших потребителей электроэнергии в Прикамье, титано-магниевый комбинат "Ависма", меняет поставщика электроэнергии. Как сообщил гендиректор ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма" Евгений Романов, с 1 января 2009 года электроэнергию на березниковский комбинат будет поставлять ЗАО "Промышленно-энергетическая компания", совместное предприятие "Рособоронэкспорта" и "Интер РАО ЕЭС". Такое решение принято на предприятии по итогам закрытого конкурса. Между тем оказать посреднические услуги на розничном рынке может бывший поставщик "Ависмы" — "Пермэнергосбыт".

Как сообщил "Ъ" генеральный директор ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма" Евгений Романов, с 1 января 2009 года поставлять электроэнергию на березниковский титано-магниевый комбинат будет ЗАО "Промышленно-энергетическая компания" (ПЭК) — совместное предприятие "Рособоронэкспорта" и "Интер РАО ЕЭС". Господин Романов рассказал, что был проведен закрытый конкурс, в котором приняли участие действующий поставщик — ОАО "Энергосбытовая компания "Восток" — и ЗАО "Промышленно-энергетическая компания".

"У "Востока" было преимущество — с ними у нас установлены более длительные отношения. В то же время опыт работы с ЗАО "Промышленно-энергетическая компания" есть у наших акционеров. Поэтому эти риски мы оценивали как практически одинаковые. Но ПЭК нам сделала более интересное экономическое предложение, и мы отдали приоритет ей. В нынешних условиях мы не могли коммерческий интерес противопоставить условной дружбе", — пояснил топ-менеджер.

Он уточнил, что предложение ПЭК было дешевле примерно на 5 %: "Но надо понимать, что мы тратим миллиарды кВт/ч. И в абсолютном выражении это предложение позволяет иметь существенную выгоду".

ЗАО "Промышленно-энергетическая компания" является совместным предприятием "Рособоронэкспорта" и "Интер РАО ЕЭС". Компания была создана в 2007 году для обеспечения электроэнергией предприятий группы "Рособоронэкспорт". Общим участни-

кам принадлежит по 50 % акций ПЭК. Председателем совета директоров ЗАО "ПЭК" стал заместитель генерального директора ФГУП "Рособоронэкспорт" Алексей Алешин.

Крупнейший потребитель электроэнергии в Пермском крае, титано-магниевый комбинат "Ависма" (потребляет 8,2 % всей электроэнергии края), заключил соглашение с "Востоком" в 2006 году. Тогда комбинат отказался от услуг "Пермэнергосбыта", который в итоге недополучил выручки в объеме около 1,2 млрд руб. Metallурги объяснили это желанием снизить расходы на производство магния (в его себестоимости доля электроэнергии составляет около 30 %).

Гендиректор "Востока" Максим Ромашев заявил "Ъ", что компания проинформирована о результатах тендера. Он уточнил, что в Федеральный баланс поставок электроэнергии и мощности по "Ависме" включено ОАО "Энергосбытовая компания "Восток": "При этом новая энергосбытовая компания не выполнила практически ни одного требования оптового рынка электроэнергии". По словам господина Ромашева, ПЭК не удовлетворяет требованиям оптового рынка и "Ависма" вынуждена будет уйти в розничное энергоснабжение.

В "Пермэнергосбыте" говорят, что "Ависма" сама по себе удовлетворяет требованиям оптового рынка и по объемам, и по АСКУЭ (автоматизированная система коммерческого учета электроэнергии).

Между тем оказать посреднические услуги на розничном рынке может бывший поставщик "Ависмы" — "Пермэнергосбыт". Гендиректор "Пермэнергосбыта" Дмитрий Орлов пояснил, что сейчас компания ведет переговоры с ПЭК. "У нас неплохие отношения с коллегами из "Промышленно-энергетической компании", — пояснил господин Орлов. В этом случае, пояснил он, "Ависма" будет работать с "Пермэнергосбытом" как с гарантирующим поставщиком: "Поставлять энергию на предприятие будет ПЭК, а покупать "Ависма" будет у нас".

*источник: «Коммерсантъ — Пермь»
19.11.08*

КУРС НА ЕВРОПУ

Superjet International, совместное предприятие АХК "Сухой" и итальянской Alenia, ведет переговоры с Lufthansa и Air France — KLM о размещении заказов на самолет Sukhoi Superjet 100 (SSJ), рассказал руководитель СП по продажам Паоло Ревелли Бомонта (его слова передал Интерфакс со ссылкой на Bloomberg). Каждая из компаний может купить 20—50 SSJ, сказал он, но договоренностей еще нет.

Представитель Superjet International Джаккомо Персетто сказал, что переговоры ведутся со многими авиакомпаниями, в том числе с Lufthansa и Air France — KLM. Представитель Air France — KLM подтвердил факт переговоров. Air France ищет замену Fokker 70s и Fokker 100s, которые используются на внутриевропейских маршрутах, а KLM планирует заменить Cityhopper, Bae146. Представитель Lufthansa отметил,

что компания ведет переговоры с разными производителями. SSJ 100 впервые поднялся в воздух в мае, на прошлой неделе началась его сертификация. Она должна завершиться в следующем году, тогда же планируется сертифицировать лайнер в Европе. Каталожная стоимость — около \$ 30 млн.

На SSJ 100 есть 122 твердых заказа, из них 35 — от иностранцев (10 — от ItAli, пять — от швейцарской Ama Asset Management Adviser, 20 — в интересах перевозчика Исландии). Переговоры с ними нужно вести активнее, советует гендиректор Infomost Борис Рыбак, российские компании вряд ли смогут без господдержки купить заказанные 73 лайнера.

*источник: «Ведомости»
01.11.08*

"АККОРД-201TDI" ВЫПОЛНИТ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ В 2009 Г.

Модернизированный самолет "Аккорд-201TDI" разработки ЗАО "Научно-производственное объединение "Авиа Ltd" (НПО "Авиа Ltd"), оснащенный дизельными авиадвигателями компании Societe de Motorisations Aeronautiques (SMA) и комплексом бортового оборудования "БКО-Аккорд-201" фирмы "Транзас", планируется поднять в воздух в первом квартале следующего года, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

Первоначально планировалось начать летные испытания самолета уже в текущем году, однако в силу целого ряда причин срок готовности самолета к летным испытаниям был перенесен на первый квартал 2009 г. Одной из таких причин является финансовый кризис, поскольку самолет имеет целый ряд комплектующих западного производства, с поставкой которых возникают сложности. Но, несмотря на это, завершение сертификационных испытаний запланировано по-прежнему на 2009 г.

"Заявка на сертификацию уже подана в Авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК), но программа сертификации и летных испытаний пока не сформулирована", — пояснил собеседник. Пока построено три самолета "Аккорд". Самолет с авиадвигателями и "стеклянной"

кабиной экипажа будет четвертым самолетом — № 04. "В настоящее время на НПО "Авиа Ltd" имеется практически полностью собранный фюзеляж самолета и два авиадвигателя для него, но уже заказаны еще два авиадвигателя на следующую машину этого типа", — уточнил источник.

"27 ноября "Авиа Ltd" посетят президент и вице-президент компании SMA (входит в состав группы компаний SAFRAN), планируется провести переговоры по дальнейшему сотрудничеству", — подчеркнул собеседник.

Самолет "Аккорд-201TDI" оснащен двумя авиационными дизелями SR-305-230 мощностью по 230 л. с. На самолете № 04 будут установлены воздушные винты фирмы Muhlbauer (Германия) вместо винтов Hartzell. Авиадвигатель имеет соответствующие сертификаты EASA и FAA и осенью текущего года проходил валидацию по нормам и требованиям АР МАК.

"Демонстрационный образец планируется показать на предстоящей в августе следующего года авиавыставке МАКС-2009", — сказал источник.

*источник: AVIAPORT.RU
14.11.08*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С КИТАЕМ ПО ВОПРОСУ ПОСТАВОК САМОЛЕТА SUPERJET 100

Китай проявляет интерес к возможной покупке нового российского регионального самолета Sukhoi Superjet 100, сообщил 4 ноября заместитель директора компании "Сухой" и руководитель ее представительства в Пекине Сергей Сергеев в рамках открывшегося здесь международного авиакосмического салона "Эйршоу Чайна — 2008".

"Мы ведем переговоры по этому вопросу. Время покажет, насколько они будут эффективными. Но интерес у китайцев есть", — констатировал он.

Говоря о факте появления в Китае собственного регионального пассажирского самолета ARJ21, Сергеев отметил, что емкость рынка самолетов такого класса в КНР составляет порядка 600–800 единиц. "Мы же идем немножко с опережением. Поэтому думаю, что место на китайском рынке найдется как

китайскому самолету, так и российскому", — сказал он. — Потребность в среднемагистральных самолетах у них очень большая, и мы, безусловно, попытаемся этим воспользоваться".

По словам Сергеева, Superjet 100 уже закончил заводские испытания и сейчас началась сертификационная программа. "В конце следующего года мы планируем начать первые поставки заказчикам. У нас уже есть портфель заказов на этот самолет — порядка 100 единиц. Думаю, что в самое ближайшее время мы подпишем еще несколько контрактов", — резюмировал Сергей Сергеев.

*источник: АРМС-ТАСС
05.11.08*

ИССЛЕДОВАНЫ ЖЕСТКОСТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100

В Комсомольске-на-Амуре специалисты Центрального аэрогидродинамического института и ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" провели жесткостные испытания конструкции регионального самолета Sukhoi Superjet 100.

Испытания прошли в рамках обеспечения безопасности самолета от флаттера, реверса органов управления, дивергенции несущих поверхностей, в условиях полета в неспокойном воздухе, а также контроля оптимальной стапельной формы.

В процессе исследований определены жесткостные характеристики основных агрегатов самолета — крыла, фюзеляжа, вертикального и горизонтального оперений.

Нагружение конструкции осуществлялось специальной гидравлической системой, измерения производились оборудованием и по методике, которые были разработаны в ЦАГИ. Применялись кривизномеры с использованием лазерных датчиков линейных перемещений, точность измерения +(-) 1 мкм.

Результаты испытаний также будут использованы для уточнения характеристик исполнительных динамически- и упруго-подобных моделей самолета SSJ 100, используемых на завершающей стадии сертификации самолета.

*источник: ЦАГИ
05.11.08*

"ИРКУТ" БУДЕТ ВЫПУСКАТЬ ПО 1—1,5 САМОЛЕТА ЯК-130 В МЕСЯЦ

ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (НПК "Иркут") уже в ближайшие месяцы сможет выйти на устойчивый выпуск учебно-боевых самолетов (УБС) Як-130, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

НПК "Иркут" выпускает УБС Як-130 во исполнение действующего контракта на поставку в Алжир 16 самолетов. "В ближайшие месяцы завершится изготовление длинноцикловых деталей, требующих большого объема времени, и сборочные работы ускорятся с постепенным выходом на темп выпуска по одному-полтора самолета в месяц", — уточнил собеседник. В настоящее время запущена в производство вся партия самолетов — 16 машин. "Практиче-

ски завершена технологическая подготовка производства, изготовление стапельной оснастки. В сборочном цехе находятся две носовые части и баковый отсек самолета", — сказал источник.

Темпы работ по обеспечению поставок Як-130 на авиазаводе "Сокол" в Нижнем Новгороде для российских ВВС и на НПК "Иркут" для поставки в Алжир одинаково высоки. Они определяются обязательствами и объемами финансирования. "Контрактные работы по алжирским машинам более жесткие по количеству и по срокам, но полностью обеспеченные финансированием", — подчеркнул собеседник.

источник: AVIAPORT.RU
11.11.08

БЕСПИЛОТНЫЙ САМОЛЕТ-РАЗВЕДЧИК "ОХОТИТСЯ" ЗА НЕЛЕГАЛАМИ

В Татарстане появилась новая единица авиационного отряда милиции — самолет размером с большую птицу, весом всего 3 килограмма. Он сконструирован на одном из казанских предприятий и уже показал себя в действии. Например, с его помощью в республиканском ГАИ следят за ситуацией на дорогах в часы пик. С высоты нескольких десятков метров мини-самолет может легко различить цель.

Кроме того, беспилотный модуль используют для поимки нелегальных мигрантов на городских

стройках. Нелегалы просто не успевают скрыться от сотрудников миграционной службы. Как напомнили в УФМС по РТ, работодателям-нарушителям грозит штраф от 400—800 тысяч рублей.

Министерство внутренних дел и миграционная служба пообещали, что полеты беспилотного модуля станут регулярными.

источник: «Российская газета»
12.11.08

МИНТРАНС РАССМАТРИВАЕТ ЭКРАНОПЛАН ТОЛЬКО В КАЧЕСТВЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Министерство транспорта рассматривает экранопланы только в качестве транспортного средства, применение экранопланов для иных целей выходит за рамки ответственности ведомства, заявил на круглом столе, посвященном вопросам создания и применения экранопланов, заместитель директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса Виталий Ключев.

Для Минтранса вопрос экранопланостроения не является новым, его рассматривали уже много раз. Например, в 2006 г. Морская коллегия при Правительстве РФ рассмотрела эту тему и министр транспорта доложил отношение к ней. В 2002 г. Международная морская организация приняла специальную резолюцию комитета безопасности на море, в которой утверждено временное руководство по экранопланам, оговариваются аспекты строительства и технические решения с точки зрения безопасности на транспорте, а также некие требования к тому, как надо проектировать и эксплуатировать такие суда. Эта резолюция призывает к тому, что натурные испытания должны проводиться, напомнил В. Ключев.

В консультациях с ИКАО международная морская организация пришла к пониманию того, что экраноплан находится в некоем промежуточном положении между воздушными судами и судном, и дала четкое определение того, что понимать под термином экраноплан. Так как движение происходит над морем, то все требования безопасности морепла-

вания, такие как расхождение, должны в полной мере применяться и к экранопланам, и к судам. В международные правила предупреждения столкновений были внесены поправки относительно экранопланов.

"Министерство промышленности и торговли сегодня имеет федеральную целевую программу (ФЦП) развития гражданской морской техники, в которой предусмотрен раздел "Скоростные пассажирские суда". Минтранс давал свои предложения, и экранопланостроение в гражданском применении должно, безусловно, попасть в ФЦП. Государственное финансирование работ по экранопланам Минтранс видит только в рамках ФЦП судостроения", — подчеркнул В. Ключев.

В коммерческом применении экранопланов важнейшим фактором является экономическая эффективность и некоторые технические характеристики, а также те районы, где можно применять экранопланы. Вторым важным элементом после экономики является безопасность эксплуатации такого транспортного средства. В России сегодня разработаны правила классификации и постройки малых экранопланов. Таким образом, юридическая и правовая база для классификации и разработки экранопланов уже имеется.

источник: AVIAPORT.RU
01.11.08

ПЕРВЫЕ СЕРИЙНЫЕ САМОЛЕТЫ ЯК-130 ДОЛЖНЫ ПОДНЯТЬСЯ В НЕБО В НАЧАЛЕ 2009 ГОДА

По сведениям журнала "Умное производство", авиазаводы в Нижнем Новгороде и Иркутске до конца года выпустят первые серийные учебно-боевые самолеты Як-130. Об этом сообщил источник в российском оборонно-промышленном комплексе.

"Облет первых серийных самолетов в Иркутске и Нижнем Новгороде состоится в начале следующего года", — сообщил собеседник.

Он напомнил, что установочная партия из 12 учебно-боевых самолетов Як-130 для российских ВВС строится на Нижегородском авиастроительном заводе "Сокол", а Научно-производственная корпорация "Иркут" выполняет заказ Алжира на поставку 16 Як-130. Собеседник агентства отметил, что по заказу алжирских ВВС на самолеты Як-130 устанавливается так называемая "английская" кабина, адаптированная под английский авиационный язык.

"Выполнение работ по "алжирскому" заказу производится за счет финансовых ресурсов заказчика, в то время как "Сокол" в своих работах по Як-130 полностью зависит от объемов финансирования из госбюджета по линии Минобороны", — подчеркнул собеседник. По его мнению, в основном именно этим объясняется различный темп запуска Як-130 в производство на двух предприятиях.

"Иркут" имел возможность запуска в производство сразу всей партии заказываемых Алжиром Як-130 — 16 самолетов", — уточнил собеседник.

По его словам, "Сокол" запустил в производство пока только семь самолетов из 12 заказанных российскими ВВС.

*источник: eTver.Ru
07.11.08*

АРГЕНТИНА МОЖЕТ КУПИТЬ У РОССИИ ВЕРТОЛЕТЫ КА-32

Министерство обороны Аргентины запросило у России данные о стоимости и условиях покупки вертолетов с целью приобретения двух военно-транспортных вертолетов Ка-32 (Камов), сообщает аргентинская газета La Nacion.

По данным издания, представители Аргентины провели переговоры с директором Федеральной

службы РФ по военно-техническому сотрудничеству Михаилом Дмитриевым. Переговоры активизировались в течение последних месяцев, в канун визита в Россию президента Аргентины Кристины Фернандес де Киршнер, намеченного на начало декабря.

*источник: ИА «Интерфакс»
05.11.08*

ПЛАНИРУЮЩИЕ ПАРАШЮТЫ БУДУТ ТЕСТИРОВАТЬСЯ НА СПЕЦИАЛЬНОМ СТЕНДЕ

В ЦАГИ разработан, изготовлен и испытан уникальный стенд для тестирования современных планирующих парашютов. Это первый стенд, специально созданный для исследования аэродинамики и динамики парашютных систем, а также автоматических управляемых систем точной и мягкой посадки.

Данное устройство позволяет изучить критические режимы движения парашюта, в том числе неизвестные ранее режимы с креном типа "карусель". В процессе эксперимента на стенде в широком диапазоне изменяются углы атаки и скольжения, с помощью специальных приводов меняется длина строп управления. Стенд оснащен новейшей системой шестикомпонентных весов, которая позволяет измерять статические характеристики устойчивости и

управляемости парашюта. В настоящее время стенд установлен в аэродинамической трубе непрерывного действия Т-101, размер которой позволяет испытывать натурные или крупномасштабные модели парашютов (с площадью купола до 20 кв. м) при скоростях полета до 50 м/сек.

Новый стенд существенно расширяет возможности российской наземной экспериментальной базы. Полученная с его помощью информация будет использована при разработке современных отечественных парашютных систем.

*источник: ЦАГИ
07.11.08*

ТАНТК ИМ. БЕРИЕВА ЗА 9 МЕСЯЦЕВ НАПРАВИЛ 750 МЛН РУБЛЕЙ НА ПЕРЕНОС В ТАГАНРОГ ПРОИЗВОДСТВА БЕ-200

ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева" (ТАНТК им. Бериева, входит в НПК "Иркут") в январе — сентябре направило на выполнение работ по переносу производства самолета-амфибии Бе-200 из Иркутска в Таганрог 750 млн рублей заемных средств, сообщили агентству "Интерфакс — Юг" в планово-экономическом отделе предприятия.

Эти средства направлены на приобретение технологического оборудования, оснастки, на капитальный и текущий ремонт объектов комплекса, проведение мероприятий по доработке самолета Бе-200ЧС.

Кроме того, часть средств выделена в виде аванса за изготовление и поставку агрегатов для самолетов Бе-200 и оказание технологических услуг.

Как сообщалось ранее, в 2008 году ТАНТК планирует увеличить объем финансирования работ по переносу производства самолета Бе-200 в Таганрог по сравнению с 2007 годом в 2,3 раза — до 1,223 млрд рублей.

*источник: ИА «Интерфакс»
07.11.08*

"ТАГАНРОГСКАЯ АВИАЦИЯ" ЗА 9 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛА ЧИСТЫЙ УБЫТОК В 19 РАЗ

ОАО "Таганрогская авиация" (ТАВИА, Ростовская область) в январе – сентябре 2008 года увеличило чистый убыток в 19,1 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 46,532 млн рублей, сообщается в отчете компании.

Выручка от продаж сократилась в 7,8 раза и составила 76,974 млн рублей.

Основные финансовые показатели АО "ТАВИА" в январе – сентябре 2008 года (тыс. рублей): 9 месяцев 2008 г. – 9 месяцев 2007 г. Выручка от продаж: (76 974) (597 819). Себестоимость: (103 158) (503 434). Валовая прибыль: (26 184) (94 385). Прибыль (убыток) от продаж: (26 899) (54 156). Прибыль (убыток) до налогообложения: (46 532) (2 440). Чистая прибыль (убыток): (46 532) (2 440).

В числе факторов, оказавших влияние на снижение выручки от продаж и соответствующее изменение остальных финансовых показателей, в отчете называется доля гособоронзаказа, недостаточное финансирование работ по ремонту авиационной техники со стороны Минобороны РФ, несвоевременное подписание контрактов на ремонт экспортных изделий, прибытие на предприятие экспортных изделий для ремонта позже запланированных сроков, высо-

кий уровень арендной платы за землю, рост цен на материалы. Также компания отмечает, что отсутствие финансирования и длительный цикл выполнения работ приводит к необходимости кредитования.

Кредиторская задолженность ТАВИА увеличилась с 230,911 млн рублей на 1 января 2008 года до 659,938 млн рублей на 1 октября. Краткосрочная дебиторская задолженность выросла с 34,671 млн рублей до 91,672 млн рублей соответственно.

ОАО "ТАВИА" занимается производством, разработкой и ремонтом авиатехники, в том числе двойного назначения, производством и ремонтом вооружения и военной техники. Завод выполняет ремонт и модернизацию противолодочных самолетов Ту-142М для Минобороны РФ и зарубежных заказчиков, является единственным российским предприятием, выпускающим десантную технику для ВДВ – парашютные платформы для десантирования техники и грузов, парашютные вышки, тренажеры. Контрольным пакетом акций ТАВИА владеет Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК).

источник: газета «Гудок»
14.11.08

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" МОЖЕТ ОТКРЫТЬ В ПЕКИНЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

В случае закупки Китаем нового российского регионального самолета Sukhoi Superjet 100 компания "Сухой" может открыть в Пекине логистический центр и увеличить штат своего представительства, сообщил заместитель генерального директора АХК "Сухой" Сергей Сергеев в пятницу на международном авиационно-космическом салоне Airshow China 2008.

"Если у нас появится здесь проект Sukhoi Superjet 100, мы, безусловно, будем расширять представительство в части логистической поддержки нашего самолета на этой территории. Можно будет в перспективе говорить и об открытии центра логистики в Китае", – сказал С. Сергеев, который руководит представительством компании "Сухой" в Китае. Он отметил, что это вопрос не сегодняшнего дня. "До этого

еще далеко, но мы знаем, как активно и продуктивно работают на этом рынке и Boeing, и Airbus. Наша задача – позиционировать примерно в таком же плане", – сказал собеседник агентства.

По его словам, в настоящее время в представительстве компании "Сухой" в Пекине, открытом три года назад, на постоянной основе работают три человека. "У нас очень хорошие контакты с китайскими партнерами. Мы намного лучше стали понимать их проблемы, а они в свою очередь ближе узнали нас. Поэтому и нам, и им работать здесь комфортно", – сказал С. Сергеев.

источник: газета «Гудок»
07.11.08

РЫНОК СТРАН ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ДЛЯ НОВОГО РОССИЙСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100

В компании "Гражданские самолеты Сухого" рассчитывают добиться успеха в продвижении нового российского регионального самолета Sukhoi Superjet 100 на рынок стран Юго-Восточной Азии.

"Если говорить о Юго-Восточной Азии, то здесь мы видим бурное развитие рынка в Индонезии, Индии. Это те регионы, где мы рассматриваем возможность взаимодействия с заказчиками и где у нас есть перспектива продвинуться вперед", – сказала в пятницу на международном авиакосмическом салоне Airshow China 2008 вице-президент по продажам компании "Гражданские самолеты Сухого" Светлана Исаева. По ее словам, переговоры ведутся, но с кем будут заключены контракты, говорить преждевре-

менно. "Поскольку наиболее динамично развивается рынок стран Юго-Восточной Азии, то мы здесь сфокусировали свое внимание", – сказала она.

С. Исаева отметила, что предполагается, что около двух третей от всех продаж самолета придется на зарубежные рынки. Имеются в виду Китай, Индия, страны Юго-Восточной Азии, Европы, Америки и Африки. Из них где-то 50 % составят продажи в страны Юго-Восточной Азии, Индию, Китай, а также в страны Ближнего Востока. Остальные 50 % – в Европу, Америку и Африку.

источник: газета «Гудок»
07.11.08

КИТАЙ ПОКУПАЕТ У РОССИИ ЕЩЕ ОДИН ТЯЖЕЛЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕРТОЛЕТ МИ-26

Китай подписал контракт с российской стороной о покупке еще одного транспортного вертолета Ми-26 – самого грузоподъемного в мире. Как стало известно на проходящем здесь международном авиационно-космическом салоне "Эйршоу Чайна – 2008", винтокрылую машину заказала лизинговая компания "Янцзы". Вертолет будет задействован в основном для тушения лесных пожаров в Северо-Восточном Китае.

Первый вертолет Ми-26 был передан в лизинг компании "Фэйлун" в прошлом году сроком на три года, однако в итоге китайская сторона выкупила его в собственность.

Построенный на Ростовском вертолетном заводе Ми-26, обладающий грузоподъемностью до 20 тонн, прекрасно зарекомендовал себя в Китае после того,

как две таких машины были задействованы в работах по ликвидации последствий разрушительного майского землетрясения в провинции Сычуань.

Во вторник российскую экспозицию на авиасалоне в Чжухае посетил вице-премьер Госсовета КНР Чжан Дэцзян. Выразив признательность российской стороне за предоставление Ми-26 в Сычуани, он осмотрел стенд холдинга "Вертолеты России".

"В ближайшие дни будет подписан контракт на поставку в Китай 4–5 вертолетов Ми-26", – поведал журналистам глава российской делегации, заместитель генерального директора компании "Рособорон-экспорт" Александр Михеев.

*источник: газета «Гудок»
05.11.08*

ЮНЫЕ АВИАМОДЕЛИСТЫ ПРИМУТ УЧАСТИЕ В ПРАЗДНОВАНИИ 120-ЛЕТНЕГО ЮБИЛЕЯ ТУПОЛЕВА

Около 200 юных авиамоделистов примут участие в праздновании 120-летнего юбилея авиаконструктора Андрея Туполева в среду в Кимрском районе Тверской области, сообщил РИА "Новости" представитель управления информационной политики областной администрации.

"В деревне Устиново Кимрского района, на родине Андрея Туполева, в среду пройдут праздничные мероприятия, посвященные 120-летию со дня рождения выдающегося авиаконструктора. В них примут участие члены подростково-молодежных авиамоделных коллективов. Это порядка 200 человек из Московской и Тверской областей", – рассказал собеседник агентства.

По его словам, молодежные делегации посетят памятные места, связанные с жизнью и деятельностью Туполева, примут участие в выставке авиамоделей и макетов самолетов марки "Ту", встретятся с членами общественного объединения "Юные туполевцы" Кимрского района.

"Также члены авиамоделных коллективов примут участие в "Туполевских чтениях", в рамках которых пройдет презентация книги краеведа Юрия Крюкова "Туполев. Возвращение в Пустомазово", – добавил представитель управления.

Авиаконструктор Андрей Туполев родился 10 ноября 1888 года (по новому стилю) в сельце Пусто-

мазово под городом Кимры Тверской губернии. Окончил Тверскую гимназию, Московское высшее техническое училище; стал учеником и соратником "отца русской авиации" Николая Жуковского. Вместе с ним создал Центральный аэрогидродинамический институт. Академик АН СССР (1953), генерал-полковник-инженер (1968), трижды Герой Социалистического Труда (1945, 1957, 1972), четырежды лауреат Сталинской премии (1943, 1948, 1949, 1952).

Туполев и его коллектив в 1920-е годы создали тяжелые бомбардировщики, по своим конструктивным и компоновочным решениям определившие пути развития тяжелых самолетов как военного, так и гражданского назначения.

На самолетах Туполева советские летчики впервые садились на Северный полюс, на его машинах экипажи Чкалова и Громова выполнили рекордные перелеты из Москвы в США. По его инициативе был создан первый отечественный реактивный пассажирский самолет Ту-104, положивший начало массовой эксплуатации пассажирских реактивных самолетов в мире. Под руководством Туполева были созданы более 100 видов военных и пассажирских самолетов различного назначения.

*источник: РИА «Новости»
12.11.08*

"ЮТЭЙР" ПРОЯВИЛА ИНТЕРЕС К ВЕРТОЛЕТАМ AW139

ОАО "Авиакомпания "ЮТэйр" подписало протокол о намерении приобрести от 35 до 49 вертолетов AW139, которые будут произведены на СП корпорации "Оборонпром" и итальянской AgustaWestland, говорится в сообщении "Оборонпрома". Сумма контракта не называется.

Поставки планируется начать с 2011 года и завершить в течение 5–7 лет с этого момента. "Оборонпром" и AgustaWestland создают на паритетных началах СП по сборке в Московской области вертолетов AW139. Производство планируется организовать

с нуля на площадке ОАО "Камов" (п. Панки). Мощности будут предполагать минимальный уровень загрузки 24 вертолета в год. Выпуск будет начат в 2010 году, первые вертолеты планируется поставить потребителям в 2011 году. Первоначально вертолеты будут собираться из готовых комплектов, произведенных на заводе в Италии, по методу так называемой "отверточной сборки".

*источник: «Коммерсантъ» – Екатеринбург»
07.11.08*

ИНДОНЕЗИЯ ПОЛУЧИЛА ИЗ РОССИИ НОВЕЙШИЙ МИ-17В-5

Поставленный Индонезии из России вертолет Ми-17В-5 производства Казанского вертолетного завода (КВЗ) только один день выступал в качестве экспоната на открывшейся здесь накануне третьей Международной выставке вооружений и военной техники. В первый же день работы выставки вертолет убыл для выполнения специальной миссии, которую, как уверяли индонезийцы, может исполнить только он. Не исключено, что эта "специальная миссия" связана с преодолением последствий сильного землетрясения, поразившего отдельные районы страны несколько дней назад.

Руководитель департамента маркетинга КВЗ Марат Киямов напомнил, что в 2007 году Казанский завод через "Рособоронэкспорт" поставил Индонезии шесть вертолетов Ми-17В-5 в транспортно-десантной комплектации. "Индонезийцы очень довольны вертолетами. Они зарекомендовали себя

как очень надежные, простые в эксплуатации", — пояснил он.

Ми-17В-5 способен перевозить 36 десантников с полной амуницией. Высота кабины в 1,9 м позволяет перевозить автотехнику, что ставит этот вертолет вне конкуренции среди аналогичных по классу. В Индонезию половина вертолетов поставлена с узлом внешней подвески, что позволяет перевозить на ней груз массой до четырех тонн. Модернизированные вертолеты этого типа оснащаются оборудованием для аварийной посадки на воду, которое позволяет держаться на плаву порядка 30 минут при волнении до 5 баллов, а также системой предотвращения столкновений с проводами линий электропередач, уточняет ИТАР-ТАСС.

*Источник: «Известия»
20.11.08*

"ТРАНЗАС" ПОСТРОИЛ НЕСКОЛЬКО БПЛА "ДОЗОР-4"

ЗАО "Транзас" построило несколько беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) "Дозор-4", сообщил "АвиаПорту" главный конструктор БПЛА компании Геннадий Трубников.

"Работы по БПЛА "Дозор-4" несколько опережают работы по БПЛА "Дозор-3". На завершившейся недавно 12-й Международной выставке средств обеспечения безопасности государства "Интерполитех-2008" и 10-й Международной специализированной выставке средств охраны границы "Граница-2008" демонстрировался шестой летный экземпляр БПЛА "Дозор-4", — отметил Г. Трубников.

По его словам, разработками "Транзаса" интересуются многие потенциальные потребители, в частности, Министерство обороны проявляет интерес к БПЛА "Дозор-4". Основу фюзеляжа БПЛА "Дозор-4" составляет дюралюминиевая ферма клепанной кон-

струкции, крыло имеет нервюры из композиционного материала и трубчатый лонжерон, обшивка выполнена из пластика. БПЛА имеет стартовую массу 75 кг (масса пустого — 50 кг), при этом масса целевой нагрузки, состав которой определяется заказчиком, составляет 10 кг, а запас топлива — 15 кг. "Дозор-4" оснащен двигателем внутреннего сгорания ЗВ106 мощностью 11,2 л. с. или 170TS мощностью 19 л. с. с ресурсом 3000 часов. Крейсерская скорость полета составляет 120–150 км/ч, максимальная высота применения — 3000 м. БПЛА обладает продолжительностью полета до 10 часов и дальностью до 1200 км. Способ взлета и посадки — по-самолетному, разбег и пробег — до 100 м.

*Источник: AVIAPORT.RU
05.11.08*

РОССИИ НЕОБХОДИМО РАЗВИВАТЬ ЭКРАНОПЛАНОСТРОЕНИЕ

Экранопланостроение в России необходимо развивать, считает заместитель начальника управления технического развития пограничной службы ФСБ РФ Анатолий Михеев.

"Необходимо учитывать весь накопленный с 1960-х годов отечественный опыт в области разработки и постройки экранопланов различного назначения, в том числе крупных. Российская наука долгие годы была самой передовой в мире по экранопланостроению. Однако в последние годы работы в стране по экранопланам не носили государственный характер, поэтому наметился существенный "прорыв" некоторых зарубежных стран в этой области, который в ближайшие годы создаст угрозу отечественного отставания по экранопланам", — заявил А. Михеев "АвиаПорту".

По его словам, два года назад начальник пограничной службы ФСБ поставил задачу создать группу специалистов для формулирования потребности погранслужбы в экранопланах различного назначе-

ния, в том числе внедрения экранопланов в систему охраны государственных границ.

Экраноплан ЭК-12 "Иволга" пока не в полной мере отвечает требованиям его использования для обеспечения безопасности государственной границы. Тем не менее такой экраноплан уже создан, он работоспособен, что подтверждено его испытаниями на Каспийском море, отметил начальник управления.

"Крайне необходимо довести ЭК-12 до заданных характеристик, необходимо выработать решения по усовершенствованию этого экраноплана. Кроме того, необходимо проработать и начать реализацию мероприятий по созданию условий для обучения как членов экипажей экранопланов, так и персонала для их технического обслуживания, создать инфраструктуру для базирования, ремонта и технического обслуживания экранопланов", — сказал А. Михеев.

*Источник: AVIAPORT.RU
06.11.08*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS снижает темп производства ВТС А400М	31
Airbus потеряла с начала года 119 заказов	31
EADS проводит испытания системы заправки в воздухе истребителя Eurofighter от танкера А310 MRTT	32
Чистая прибыль EADS за 9 месяцев 2008 г. составила 1,08 млрд евро	32
Airbus получила заказ на девять миллиардов долларов	32
Портфели заказов производителей бизнес-джетов под угрозой	32
Comlux заказывает очередные А320 Prestige	33
Пентагон назвал цену F-35 для Израиля: 200 миллионов долларов за самолет	33
Boeing произвела "выкатку" первого истребителя F-15SG для Сингапура	33
BAE Systems будет поставлять системы РЭП для экспортных истребителей F-15	33
Airbus и Boeing из-за кризиса могут не найти покупателей на 200 новых лайнеров — аналитики	34
Boeing откладывает испытания Dreamliner из-за забастовки	34
Air China Cargo заказала на три грузовых самолета Boeing 747-400	34
Rolls-Royce сократит 2 тыс. рабочих мест	34
"Боинг" улучшит "глаза орла"	35
Авиакомпания Air New Zealand и Boeing в декабре приступят к испытаниям биотоплива	35
Boeing в 2009 г. сократит около 800 рабочих мест в подразделении компании в штате Канзас	35
Разработчик испытал двигатель для F-35	36
Eclipse рассчиталась с сотрудниками	36
Правительственная проверка АНТК им. Антонова не выявила серьезных нарушений	36
Запорожский машиностроительный завод ОАО "Мотор Сич" провел горячий запуск нового газоперекачивающего агрегата	36
Иран берет Украину под крыло	37
Самолет Ан-74 для Ливии укомплектован на 100 %	37
Украина намерена участвовать в строительстве китайского самолета L-15	37
Lockheed Martin передала первый С-130J ВВС Норвегии	38
Embraer проведет конференцию эксплуатантов в КНР	38
Международный авиасалон в китайском Чжухае завершился подписанием соглашений на 4 млрд долл.	38

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS СНИЖАЕТ ТЕМП ПРОИЗВОДСТВА ВТС А400М

Консорциум EADS объявил о намерении снизить темп производства новых военно-транспортных самолетов A400M Airlifter по причине задержки начала летных испытаний двигателей TP400-D6 компании Europrop International, сообщает агентство Франс Пресс.

Как сообщил источник в EADS, на сегодняшний день проблема состоит в том, что силовая установка самолета недостаточно доработана. В сложившихся обстоятельствах консорциум опасается, что из-за переноса летных испытаний на площадках готовой продукции скопится значительное количество готовых самолетов, которые затем придется вновь отправить на сборочную линию для доработки.

Первоначально первый полет A400M был запланирован на январь т. г. Однако из-за проблем с разработкой авиадвигателей TP400-D6 он был перенесен уже дважды — сначала на июль, а затем на сентябрь т. г. В сентябре концерн EADS объявил о задержке первого полета на неопределенное время до завершения доработки силовой установки.

Кроме того, в письме, направленном руководством EADS семи основным заказчикам самолетов, компания угрожала заморозить программу производства A400M в случае, если они не откажутся от применения оговоренных в контракте штрафных санкций за несвоевременную поставку.

Основным подрядчиком программы производства A400M является подразделение EADS Airbus Military. Изготовлением двигателей TP400-D6 занимается консорциум Europrop International, в состав которого входят компании Rolls-Royce, ITP, Safran и MTU.

На сегодняшний день девятью странами — участниками программы A400M заказаны 192 самолета A400M, включая Германию (60 ед.), Францию (50), Испанию (27), Великобританию (25), Турцию (10), Бельгию (7), Люксембург (1), ЮАР (8) и Малайзию (4). Первые семь стран заказали самолеты через Европейское управление по закупкам вооружений (OCCAR). Согласно озвученным представителем EADS прогнозам, компания планирует продать в ближайшие 15–20 лет до 400 самолетов A400M.

В связи с задержкой поставки в настоящее время страны — участницы программы предпринимают меры для ликвидации пробела в боеспособности своих ВВС. В частности, если ранее МО Великобритании планировало эксплуатировать 9 ВТС C-130K Hercules до 2015 года, когда должны быть поставлены 25 новых A400M, то теперь оно намерено продлить срок службы большинства из них. Кроме того, рассматривается возможность закупки или аренды дополнительных ВТС C-17 Globemaster III компании Boeing.

*источник: АРМС-ТАСС
05.11.08*

AIRBUS ПОТЕРЯЛА С НАЧАЛА ГОДА 119 ЗАКАЗОВ

Европейская авиастроительная корпорация Airbus в октябре 2008 года зарегистрировала 71 отказ от заказов на свои самолеты, сообщает AFP. При этом с начала года компания потеряла 119 заказов.

По данным AFP, в общей сложности в 2008 году Airbus получила заявки на 794 самолета. Однако газета The Wall Street Journal приводит другие цифры. По данным издания, в этом году Airbus получила заявки на 850 самолетов. С поправкой на отказы на конец октября портфель чистых заказов этого года составил 675 самолетов. При этом полный портфель Airbus состоит из 3705 заказов.

Большая часть отмененных заявок пришла из низкобюджетного американского авиаперевозчика Skybus, который в апреле этого года объявил о своем банкротстве. В начале 2008 года Skybus разместил

заявку на 65 самолетов Airbus A319. Отметим, что портфель заказов Airbus может уменьшиться еще на несколько самолетов. 8 октября этого года крупнейшая российская авиакомпания "Аэрофлот" заявила, что может отменить заявку на приобретение новых лайнеров европейского авиаконцерна. Основной причиной был назван финансовый кризис.

В июле 2008 года на международном авиасалоне в Фарнборо "Аэрофлот" подписал с Airbus соглашение о поставке пяти лайнеров A321. Контракт на поставку 22 самолетов A350 был подписан годом ранее на авиасалоне в Ле Бурже.

*источник: LENTA.RU
07.11.08*

EADS ПРОВОДИТ ИСПЫТАНИЯ СИСТЕМЫ ЗАПРАВКИ В ВОЗДУХЕ ИСТРЕБИТЕЛЯ EUROFIGHTER ОТ ТАНКЕРА A310 MRTT

Концерн EADS в конце октября приступил к сертификационным испытаниям системы заправки в воздухе истребителей Eurofighter от самолетов-заправщиков Airbus A310 MRTT, говорится в сообщении компании. Испытания проходят в испытательном центре Military Air Systems в г. Манхинг (Германия). Первые полеты выполнили опытные истребители Eurofighter IPA 3 и Eurofighter IPA 7. Продолжительность полета с дозаправкой в воздухе достигла 5 часов.

Завершить эти сертификационные испытания планируется до конца 2008 г. Для этого необходимо выполнить 9 зачетных полетов.

Military Air Systems, занимающийся бортовыми системами управляемого и неуправляемого вооружения, входит в состав подразделения Defence & Security Division концерна EADS.

источник: AVIAPORT.RU
01.11.08

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ EADS ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2008 Г. СОСТАВИЛА 1,08 МЛРД ЕВРО

Чистая прибыль европейского аэрокосмического концерна European Aeronautics Defence and Space Co. (EADS) за 9 месяцев 2008 г. составила 1,08 млрд евро по сравнению с чистыми убытками в 750 млн евро, полученными за аналогичный период годом ранее. Об этом говорится в опубликованном сегодня финансовом отчете компании.

Выручка компании за 9 месяцев 2008 г. увеличилась на 7,1% и составила 29,4 млрд евро против 27,55

млрд евро годом ранее. Прибыль до налогообложения за отчетный период достигла 3,14 млрд евро, что почти в 4 раза больше аналогичного показателя за 9 месяцев 2007 г., составившего 788 млн евро. Полученные показатели компания связывает, в частности, с ростом объема заказов на продукцию EADS.

источник: РосБизнесКонсалтинг
14.11.08

AIRBUS ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗ НА ДЕВЯТЬ МИЛЛИАРДОВ ДОЛЛАРОВ

Европейская авиастроительная корпорация Airbus получила заказ на 61 самолет, сообщает Associated Press. Заказчиком выступила крупнейшая в Испании туристическая компания Grupo Marsans. Стоимость заказа по каталогу Airbus составляет 8,99 миллиарда долларов.

Заказ включает в себя заявки на 4 лайнера A380, 10 — A350-800, 5 — A330-200 и 42 — A320. Не исключено, что испанская компания сможет купить эти самолеты по более низкой цене — нередко покупателям удается договориться с авиапроизводителями о скидках. Ранее Airbus объявила о том, что зарегистрировала с начала года 119 отказов от заказов на свои самолеты. При этом 71 заказ был отменен в октябре 2008 года. Большая часть отказов пришлась на американского низкобюджетного авиаперевозчика Skybus, в апреле этого года объявившего о банкротстве. В начале года компания подала заявку на 65 лайне-

ров. Европейская авиастроительная корпорация также объявила, что в 2009 году ожидает резкого увеличения отказов от заявок на самолеты. Это произойдет из-за того, что авиакомпании в условиях финансового кризиса вынуждены сокращать расходы. Пока Airbus располагает 3705 твердыми заказами на поставки лайнеров. Эта цифра не учитывает последнего заказа.

Среди авиакомпаний, отменивших заказы, может оказаться крупнейший российский авиаперевозчик "Аэрофлот". Об этом авиакомпания объявила в начале октября 2008 года. За последние два года "Аэрофлот" заключил с Airbus контракт на поставку 27 лайнеров.

источник: LENTA.RU
07.11.08

ПОРТФЕЛИ ЗАКАЗОВ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ БИЗНЕС-ДЖЕТОВ ПОД УГРОЗОЙ

"Количество твердых заказов в отрасли недавно достигло рекордных за всю историю показателей, но сейчас действуют факторы, которые помешают дальнейшему увеличению и даже послужат причиной его сокращения", — поясняет президент консалтинговой компании Brian Foley Associates Брайан Фоли.

Среди этих факторов называются глобальный экономический кризис, падение прибылей корпораций, проблемы кредитования, укрепляющийся доллар и большое количество предложений на вторичном рынке бизнес-джетов.

Производители пока не ведут речь о существенном сокращении портфеля заказов, однако Фоли счи-

тает, что все это только дело времени. Отмены начнутся по мере того, как станут подходить очередные сроки платежей за строящиеся самолеты, а клиенты окажутся не в состоянии эти платежи обеспечить. Таким образом, процесс будет растянут во времени и число твердых заказов будет уменьшаться постепенно. Все это в итоге заставит авиастроителей сокращать производство, увольняя сотрудников, замораживая планы по сооружению дополнительных мощностей и даже останавливая работу существующих.

источник: JETS.ru
19.11.08

COMLUX ЗАКАЗЫВАЕТ ОЧЕРЕДНЫЕ A320 PRESTIGE

Как стало известно BizavNews, авиаперевозчик Comlux Aviation, чартерное подразделение компании Comlux The Aviation Group, разместил твердый заказ на два самолета A320 Prestige европейского производителя Airbus Industries.

В настоящий момент портфель заказов перевозчика достиг девяти самолетов семейства Airbus, среди которых четыре A318 Elite, два Airbus Corporate

Jet, два A320 Prestige и один A330-200 Prestige. Новые самолеты A320 Prestige дополняют уже существующий флот из самолетов A318 Elite и Airbus Corporate Jet и планируются к эксплуатации на ближневосточном рынке.

*источник: BizavNews.RU
20.11.08*

ПЕНТАГОН НАЗВАЛ ЦЕНУ F-35 ДЛЯ ИЗРАИЛЯ: 200 МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ ЗА САМОЛЕТ

Как сообщает Jane's Defense News, после того как Пентагон назвал в сентябре неокончательную цену многоцелевого истребителя пятого поколения F-35 Lightning II в его экспортном варианте для Израиля (F-35I), руководство генерального штаба ЦАХАЛа было шокировано.

Цена, названная американским министерством обороны, — 200 миллионов долларов США, что более чем вдвое больше суммы, которую ожидали услышать израильские военные, по оценкам которых каждый самолет должен был обойтись ЦАХАЛу в 70–80 миллионов долларов. В общей сложности планировалось закупить на первом этапе 25 самолетов за два миллиарда долларов. Причиной подобной разницы в цене стали требования израильских ВВС

установить на израильской экспортной версии самолета множество новейших систем и приспособлений, изготовленных специально под F-35. В результате в последние два месяца израильская и американская рабочие группы проводят практически ежедневные совещания с целью пересмотра программы по закупке самолетов. По словам источников в Пентагоне, израильские военные были слишком агрессивны, требуя все новые и новые доработки в самолете. "Теперь им придется пройти по всему списку и отделить добавки, которые им действительно необходимы, от добавок, которые удобны и красивы, но не жизненно необходимы", — заявил источник.

*источник: NEWSru Israel
18.11.08*

BOEING ПРОИЗВЕЛА "ВЫКАТКУ" ПЕРВОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ F-15SG ДЛЯ СИНГАПУРА

Компания Boeing (США) 3 ноября выкатила из ворот сборочного цеха завода в Сент-Луисе первый истребитель F-15SG для военно-воздушных сил Республики Сингапур, говорится в сообщении компании.

"Выкатка" первого истребителя F-15SG1 прошла точно по графику, что говорит о том, что мы готовы начать поставки самолетов для ВВС Сингапура, способных безотказно работать в сложных климатических условиях этой страны не один десяток лет", — приводят в сообщении слова вице-президента программы F-15 Марка Баса.

F-15SG создан на базе истребителя F-15E. Он оснащен РЛС с активной фазированной решеткой и контейнером целеуказания SNIPER третьего поколения. Всего Сингапур намерен приобрести 24 истребителя. Поставки серийных самолетов начнутся во втором квартале 2009 г. Последний самолет из этой партии планируется передать Сингапуру в 2012 г. На сегодняшний день выпущено более 1500 истребителей F-15. Они состоят на вооружении ВВС США, Республики Корея, Израиля и Саудовской Аравии.

*источник: AVIAPORT.RU
05.11.08*

BAE SYSTEMS БУДЕТ ПОСТАВЛЯТЬ СИСТЕМЫ РЭП ДЛЯ ЭКСПОРТНЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ F-15

Компания Boeing (США) выбрала в качестве поставщика новой системы радиоэлектронного противодействия для экспортных вариантов истребителей F-15 британскую компанию BAE Systems, говорится в сообщении Boeing.

Компания Boeing выбрала подразделение Electronics, Intelligence & Support (EI&S) компании BAE Systems в результате проведенного тендера на поставку цифровой системы РЭП для будущих вариантов истребителя F-15.

Цифровая система РЭП следующего поколения DEWS (Digital Electronic Warfare Suite) компании BAE Systems должна помочь экипажу лучше воспринимать обстановку и обеспечить новые возможности

самозащиты, ведения радиоэлектронной разведки и радиоэлектронной борьбы.

Boeing намерена предлагать установку такой системы в качестве опциона на самолеты F-15 ВВС Японии и Саудовской Аравии, а также новым заказчикам. Правда, до этого еще предстоит провести испытания системы DEWS на самолете, обеспечить ее интеграцию с системой управления оружием. Затем самолет с новой системой должен пройти летные испытания.

*источник: AVIAPORT.RU
01.11.08*

AIRBUS И BOEING ИЗ-ЗА КРИЗИСА МОГУТ НЕ НАЙТИ ПОКУПАТЕЛЕЙ НА 200 НОВЫХ ЛАЙНЕРОВ — АНАЛИТИКИ

Мировой кредитный кризис может резко снизить спрос на новые самолеты, оставив без покупателей до 200 новых лайнеров производства Airbus и Boeing Co, прогнозируют аналитики.

"Существует дыра в финансировании инвестпрограмм авиакомпаний, и мы не понимаем, откуда придут деньги. Если деньги не появятся, то по итогам следующего года, вполне вероятно, 200 новых лайнеров будут "припаркованы в пустыне", — цитирует Bloomberg слова Эдди Пьениазека, директора отраслевой аналитической компании Ascend. Суммарный портфель заказов двух лидеров мирового самолетостроения на следующий год оценивается в \$ 65 млрд. По оценке JPMorgan Securities, резкое сокращение банками кредитования авиакомпаний может привести к тому, что \$ 20 млрд из этой суммы покупатели профинансировать не смогут. "Никто не выйдет из этой

ситуации живым. Долговой рынок умер", — поделился своим пессимизмом на конференции в Гонконге в среду директор по финансированию авиационных активов Allico Finance Group Билл Камберлидж.

"Ликвидность сейчас практически на нуле. Потребуется много времени, чтобы банки вернулись", — говорит директор по авиации DVB Group Merchant Bank Висенте Алава-Понс.

По его словам, сама DVB может предоставить кредиты на покупку авиатехники на сумму \$ 1 млрд — более чем вдвое меньше, чем в 2008 году.

Трудности в финансировании уже сделанного заказа уже признала, в частности, крупнейшая авиакомпания Индонезии Garuda, которая должна оплатить 14 лайнеров Boeing 737.

*источник: газета «Гудок»
06.11.08*

BOEING ОТКЛАДЫВАЕТ ИСПЫТАНИЯ DREAMLINER ИЗ-ЗА ЗАБАСТОВКИ

Второй по величине в мире производитель самолетов Boeing Co. откладывает испытания новой модели 787 Dreamliner до следующего года в связи с недавно закончившейся забастовкой механиков компании. Точная дата испытательного полета пока не определена, заявила представитель компании Ивонна Лич. Первое представление новой модели 787 серии откладывалось уже трижды и перенесено более чем на 15 месяцев. Последняя отсрочка вызвана восьминедельной забастовкой механиков Boeing, завершившейся 2 ноября и стоившей компании

около \$ 100 млн за каждый день простоя. До этого испытания переносились из-за дефицита запчастей и проблем с отладкой новых производственных и логистических процессов.

Dreamliner, вероятно, впервые поднимется в воздух лишь в феврале или марте следующего года, что означает начало поставок заказчикам не ранее второго квартала 2010 года, полагает аналитик American Technology Research Питер Армента.

*источник: газета «Гудок»
05.11.08*

AIR CHINA CARGO ЗАКАЗАЛА НА ТРИ ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТА BOEING 747-400

Китайская авиакомпания Air China Cargo 4 ноября заказала три самолета Boeing 747-400 BCF (Boeing Converted Freighters), переделанных в грузовой вариант, говорится в сообщении компании Boeing (США).

Конвертация трех самолетов Boeing 747-400 Combi будет проводиться в Китае, на заводе Taikoo Aircraft Engineering (TAECO). Конвертация будет заключаться в установке грузовой двери, усилении пола кабины, установке погрузочно-разгрузочного оборудования и модернизации некоторых самолетных систем. В грузовом отсеке на главной палубе самолета 747-400BCF сможет разместиться до 30

паллет, что сравнимо с загрузкой нового грузового самолета 747-400. На сегодняшний день в парке авиакомпании Air China Cargo имеется три грузовых самолета Boeing 747-400, поставленных в 2005, 2006 и 2008 гг. Еще два 747-400 и два 747-200 в грузовых вариантах Air China Cargo взяла в лизинг.

На сегодняшний день эксплуатируется более 300 грузовых вариантов самолетов семейства 747.

Авиакомпания Air China Cargo, созданная в 2003 г., перевозит грузы в 36 городов 27 стран мира.

*источник: AVIAPORT.RU
05.11.08*

ROLLS-ROYCE СОКРАТИТ 2 ТЫС. РАБОЧИХ МЕСТ

Британская компания Rolls-Royce Group Plc., являющаяся вторым по величине в мире производителем двигателей для самолетов, объявила о сокращении 2 тыс. рабочих мест.

К такому шагу компанию подтолкнул экономический кризис, который существенно повлиял на объем заказов от основных партнеров Rolls-Royce, среди которых такие гиганты самолетостроения, как Boeing Co. и Airbus SAS.

Сокращение рабочих мест по всему миру затронет приблизительно 4 % сотрудников Rolls-Royce, сообщила компания в официальном пресс-релизе. В самой Великобритании будет уволено около 140 человек.

*источник: K2Kapital
20.11.08*

"БОИНГ" УЛУЧШИТ "ГЛАЗА ОРЛА"

Модернизация радиолокационной системы истребителя-бомбардировщика F-15E Strike Eagle обойдется Пентагону в 238 миллионов долларов, сообщает Defense Aerospace. Контракт на выполнение этих работ получила компания Boeing — один из крупнейших мировых производителей авиационной, космической и военной техники.

Многорезимная всепогодная радиолокационная система APG-70 была разработана для истребителя F-15E Eagle, на базе которого был создан усовершенствованный вариант самолета F-15E Strike Eagle. РЛС также называют "глазами орла", поскольку наименование модели самолета F-15 переводится с английского языка как "орел". APG-70 может использоваться в миссиях "воздух — воздух", равно как и "воздух — земля", идентифицировать высоколетящие и низколетящие цели. Этой РЛС не мешают отражения от земной поверхности и наземных предметов.

Благодаря модернизации американские военные надеются повысить надежность РЛС и точность получаемых ею данных, а также снизить стоимость обслуживания. Кроме этого, должна увеличиться

точность определения и сопровождения целей, включая малые. Представитель Boeing заявил, что совершенствование радиолокационной системы F-15E Strike Eagle позволит этому самолету еще не одно десятилетие оставаться одним из лучших в своем классе.

На вооружении ВВС США сегодня стоит более 200 самолетов F-15E Strike Eagle. Эти истребители-бомбардировщики также имеются в составе ВВС Израиля, Саудовской Аравии, Южной Кореи и Сингапура. F-15E, в частности, использовался во время нападения США на Ирак в 2003 году. Он известен не только своими победами, но и поражениями, а также казусными ситуациями. Так, во время вторжения как минимум один из самолетов был сбит иракцами, а другой "по ошибке" открыл огонь по своим. В результате один военнослужащий армии США погиб и несколько были ранены.

*источник: LENTA.RU
01.11.08*

АВИАКОМПАНИЯ AIR NEW ZEALAND И BOEING В ДЕКАБРЕ ПРИСТУПЯТ К ИСПЫТАНИЯМ БИОТОПЛИВА

Авиакомпания Air New Zealand и компания Boeing объявили вчера, что 3 декабря они планируют начать испытания самолета Boeing 747-400, использующего биотопливо, говорится в сообщении компании Boeing. Работы проводятся в сотрудничестве с компаниями Rolls-Royce, UOP и Honeywell. Один из четырех двигателей Rolls-Royce RB211 самолета Boeing 747-400 будет работать на биотопливе. Таким образом, авиакомпания Air New Zealand станет первой авиакомпанией в мире, использующей биотопливо в коммерческих целях. Первый полет планируется выполнить из Окленда. "Лабораторные исследования подтвердили, что биотопливо практически не отлича-

ется по своим свойствам от обычного авиационного керосина Jet A1, которым заправляют гражданские самолеты сегодня", — приводятся в сообщении слова специалиста компании Rolls-Royce по топливу Криса Льюиса (Chris Lewis).

Однако цель данной работы — не полностью перевести самолеты на биотопливо, а разбавлять им обычный авиационный керосин для улучшения экологических показателей пассажирских самолетов.

*источник: AVIAPORT.RU
12.11.08*

BOEING В 2009 Г. СОКРАТИТ ОКОЛО 800 РАБОЧИХ МЕСТ В ПОДРАЗДЕЛЕНИИ КОМПАНИИ В ШТАТЕ КАНЗАС

Второй по величине в мире производитель коммерческих авиалайнеров Boeing Co. в 2009 г. уволит около 800 сотрудников своего подразделения в г. Уичита (штат Канзас). В официальном пресс-релизе компания сообщила, что причиной сокращения является плановое завершение ряда программ, а также перенос сроков начала новых проектов. Увольнения затронут менеджеров, а также других сотрудников, работающих как на контрактной, так и на гонорарной основе. Всего в г. Уичита работают примерно 3 тыс. человек.

Boeing — одна из крупнейших в мире аэрокосмических корпораций, является производителем ракет-носителей, телекоммуникационных спутников, гражданских и военных самолетов. Также осуществляет деятельность в области противоракетной обороны, пилотируемых космических полетов и услуг по запуску космических аппаратов. Основные производственные мощности компании размещены в г. Сиэтле

(штат Вашингтон), штате Калифорния, г. Сент-Луис (штат Миссури). Штаб-квартира Boeing находится в г. Чикаго (штат Иллинойс).

В состав корпорации входит ряд компаний, в том числе Commercial Airplanes, Integrated Defense Systems, Boeing Capital Corporation и Connexion by Boeing. Начиная с 1992 г. Boeing тесно сотрудничает с предприятиями российской авиационно-космической промышленности, а также с авиакомпаниями России и стран СНГ.

Корпорация обслуживает заказчиков в 145 странах. По данным компании, в настоящее время в мире эксплуатируется более 12 тыс. гражданских самолетов Boeing, что составляет около 75 % всего мирового парка.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
20.11.08*

РАЗРАБОТЧИК ИСПЫТАЛ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ F-35

Испытания двигателя F135, разработанного для истребителя F-35B с укороченным взлетом и вертикальной посадкой, завершили специалисты компании Pratt & Whitney, сообщает Defense Aerospace. Тесты, которые проводились на самолете F-35 Lightning II, предусматривали серию из 12 повторных запусков. Разработчикам необходимо было убедиться, что новый двигатель сможет беспрепятственно перезапуститься в полете, в том числе и после непредвиденной остановки. Это одно из критических требований заказчика. Данный этап тестирования, по словам представителя Pratt & Whitney, двигатель прошел безупречно. Испытания по пов-

торному запуску — лишь один из многих этапов тестирования F135. Помимо него двигатель уже прошел около 10 тысяч часов успешных тестов, в том числе летные испытания на истребителе с укороченным взлетом и вертикальной посадкой.

В настоящее время F135 считается мощнейшим из когда-либо созданных авиадвигателей, предназначенных для истребителей. Он был разработан на базе F119, созданного для самолета F-22A Raptor, и имеет тягу около 20 тысяч килограммов.

источник: LENTA.RU
11.11.08

ECLIPSE РАССЧИТАЛАСЬ С СОТРУДНИКАМИ

По информации некоторых западных изданий, американский производитель сверхлегких реактивных самолетов Eclipse Aviation все же изыскал средства, чтобы заплатить своим сотрудникам за полмесяца, и те снова приступили к работе.

Напомним, в конце прошлой недели прошла информация о том, что компания объявила сотрудникам, что не сможет выплатить им заработную плату за истекший двухнедельный период.

Однако этим проблемы авиастроителя не исчерпываются — в прессе появились сообщения об увеличении числа недовольных заказчиков сверхлегкого Eclipse 500, обратившихся в суд с целью взыскания с Eclipse Aviation депозитов, внесенных при оформлении заказов на эти самолеты.

источник: JETS.ru
20.11.08

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ПРОВЕРКА АНТК ИМ. АНТОНОВА НЕ ВЫЯВИЛА СЕРЬЕЗНЫХ НАРУШЕНИЙ

Правительственная проверка АНТК им. Антонова не выявила серьезных нарушений в работе компании. Об этом РБК — Украина сообщил один из участников комиссии. "Работа еще не завершена, но могу сказать, что чего-то серьезного нет", — сказал он.

Как сообщалось, в августе по поручению премьера создана межведомственная комиссия для

проверки деятельности АНТК им. Антонова в сфере авиатранспортных перевозок. Решение принято по обращению СБУ, которая просила проверить соблюдение законодательства при эксплуатации самолетов Ан-124-100.

источник: ИА «РБК — Украина»
12.11.08

ЗАПОРОЖСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ОАО "МОТОР СИЧ" ПРОВЕЛ ГОРЯЧИЙ ЗАПУСК НОВОГО ГАЗОПЕРЕКАЧИВАЮЩЕГО АГРЕГАТА

За событием наблюдала делегация "Укртрансгаза" — будущие покупатели этих уникальных в своем роде установок. Их основой являются адаптированные к наземным условиям авиадвигатели. Как утверждают разработчики, газоперекачивающие агрегаты производства "Мотор Сич" изготовлены на уровне мировых стандартов.

Украина является основным транзитером природного газа из России в Европу через еще советскую систему газопроводов "Дружба", и в обозримом будущем продолжит им оставаться. В то же время некоторые элементы на магистральных газопроводах, в частности перекачивающие агрегаты, морально и физически устарели и требуют замены. Эту нишу успешно заняло акционерное общество "Мотор Сич". Запорожский машиностроительный завод, входящий в его структуру, наладил выпуск газоперекачивающих установок. Несколько лет назад ЗМЗ начал с выпуска газотурбинных приводов — около полусотни их теперь работает в Украине и России. А потом всего за 2 года на заводе спроектировали и начали выпускать современные комплексные газоперекачивающие агрегаты

мирового уровня с применением энергосберегающих технологий (преобразователи частоты на двигатели, жалюзийные клапаны, системы климат-контроля).

Это уже третья по счету установка. Две предыдущие уже отправлены заказчику в г. Купянск, еще одна готова к отправке и две — в состоянии почти 100%-ной готовности. Газоперекачивающие установки "моторовского" производства отличаются не только на четверть большей экономичностью по сравнению с предшественниками — они еще и более экологичны и безопасны. Система управления компьютеризирована, даже протестировать газоперекачивающую станцию можно на расстоянии по Интернету. По словам руководства ЗМЗ, завод может выпускать 4 таких агрегата в год, а если понадобится — то и больше. Предприятие фактически обеспечено работой на годы вперед. Невзирая на всеобщий кризис, здесь не планируются сокращения: напротив, завод приглашает на работу станочников разных специальностей.

источник: «ОАО "Мотор Сич"»
01.11.08

ИРАН БЕРЕТ УКРАИНУ ПОД КРЫЛО

Иран закажет у украинских авиастроителей 50 лайнеров Ан-148: часть — в виде готовых самолетов, часть — в виде машинокомплектов, сообщил вчера производитель самолета, Авиационный научно-технический комплекс (АНТК) им. Антонова. В случае подписания договора о сотрудничестве украинская авиаотрасль получит крупнейший за последние годы заказ стоимостью свыше \$1 млрд.

Иранское авиастроительное предприятие HESA покупает 50 среднемагистральных пассажирских самолетов Ан-148. 31 октября компания подписала соответствующий меморандум с руководителями украинских авиастроительных компаний — АНТК им. Антонова, киевского авиационного завода "Авиант", "Мотор Сич" и Харьковского государственного авиастроительного предприятия. Согласно ему, часть самолетов будет поставлена в готовом виде, часть — в виде машинокомплектов, сборка которых будет осуществляться на предприятии HESA. Детали и конкретные сроки реализации проекта стороны укажут в договоре, текст которого украинская сторона планирует направить в Иран на этой неделе.

Ан-148 — двухдвигательный реактивный самолет, предназначенный в первую очередь для региональных рейсов (до 4400 км). Пассажирские варианты самолета рассчитаны на 68–85 пассажиров. Ан-148 — первая самостоятельная разработка украинских авиаинженеров, в 2007 году был сертифицирован для осуществления полетов в Украине. Стоимость базовой версии модели — около \$20 млн.

У HESA уже есть опыт сотрудничества с украинскими авиаторами: в декабре 1995 года был подписан контракт с АНТК им. Антонова "О совместном производстве, проектировании, передаче технологии и изготовлении самолета Ан-140", предусматривающий выпуск 80 самолетов. Из них на сегодня готовы и эксплуатируются иранскими авиакомпаниями шесть, еще восемь находятся в процессе сборки.

"Тогда правительство Ирана решило развивать авиастроение у себя в стране, — говорит пресс-секретарь АНТК им. Антонова Оксана Кваксана. — По условиям договора украинские специалисты обучали иранских работников. В производстве самолетов используется все больше иранских деталей, хотя основные агрегаты все равно украинские".

Освоить производство новой модели было решено из-за нехватки среднемагистральных лайнеров на внутреннем рынке Ирана. "Авиакомпаниям уже давно не успевают за темпами роста пассажирских перевозок", — цитирует управляющего директора HESA Махмуда Ализаде пресс-служба АНТК.

"После подписания договора мы можем говорить о крупнейшем заказе у украинских авиастроителей за последние годы. Наконец-то нашу разработку оценили по достоинству", — говорит председатель совета директоров "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев, участвовавший в переговорах. По его оценкам, общая стоимость контракта может превысить \$1 млрд.

Помимо непосредственно продажи готовых самолетов и машинокомплектов Украина может заработать на их сервисном обслуживании, считает аналитик ИК Dragon Capital Таисия Шепетко.

"Стоимость сервисного обслуживания может достигать половины стоимости нового самолета", — подчеркивает она. В Иране утверждают, что дадут заработать и на этом. По словам руководителя компании FARS (занимается ремонтом самолетов) Саида Мохаммада Мирбагхери, в готовящемся договоре будет пункт о создании с украинскими авиастроителями СП по обслуживанию готовых самолетов.

*источник: «Коммерсантъ — Украина»
05.11.08*

САМОЛЕТ АН-74 ДЛЯ ЛИВИИ УКОМПЛЕКТОВАН НА 100 %

Самолет Ан-74ТК-300 для Ливии укомплектован на 100%. Об этом РБК — Украина сообщил генеральный директор Харьковского государственного авиационного производственного предприятия Анатолий Мялица. "Мы видим, что самолет будет сдан вовремя", — сказал он. В то же время А. Мялица не стал уточнять сроки сдачи самолета и объем необходимых средств для его достройки, сообщив только, что

это больше звучавших в прессе 5–6 млн долл. Напомним, в ноябре 2005 г. Ливия заказала бизнес-вариант самолета Ан-74ТК-300. Ранее с этой страной был подписан контракт на постройку двух санитарных самолетов Ан-74ТК-200С.

*источник: ИА «РБК — Украина»
07.11.08*

УКРАИНА НАМЕРЕНА УЧАСТВОВАТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ КИТАЙСКОГО САМОЛЕТА L-15

Украина и Китай определили перспективные направления сотрудничества и договорились о совместной работе в отрасли авиастроения, двигателестроения, производства военной техники в ходе Международного авиационно-космического салона Airshow China 2008, который проходил с 4 по 9 ноября в г. Чжухай (Китай). Об этом сообщила пресс-

служба Минпромполитики. Также были определены перспективы совместных действий на рынках третьих стран. На данный момент интенсивно реализуется совместный проект производства китайского самолета L-15.

*источник: ugmk.info
14.11.08*

LOCKHEED MARTIN ПЕРЕДАЛА ПЕРВЫЙ C-130J ВВС НОРВЕГИИ

Компания Lockheed Martin передала первый военно-транспортный самолет C-130J Королевским ВВС Норвегии, говорится в сообщении компании. Церемония передачи состоялась 12 ноября на заводе компании Lockheed Martin в г. Мариетта (шт. Джорджия). Вторая церемония состоится в конце месяца, когда самолет прибудет в Норвегию.

"Контракт с Норвегией — важная веха для продаж самолетов C-130J Super Hercules на мировом рынке, поскольку это первый контракт на эту машину, заключенный по программе продаж военной техники в зарубежные страны (U. S. Foreign Military Sales Program)", — приводятся в сообщении слова Росса Рейнольдса, вице-президента программы C-130 компании Lockheed Martin.

Среди стран, уже эксплуатирующих самолеты C-130J или сделавших заказ на эти машины, — Австралия, Канада, Дания, Индия, Италия, Катар, Великобритания и США. ВВС Норвегии заказали 4 самолета.

Все они будут выполнены в так называемом "усиленном" варианте C-130J-30 с удлиненным на 4,6 м фюзеляжем. Еще один самолет планируется передать в 2009 г. и еще два — в 2010 г.

Компания Lockheed разработала самолет C-130 Hercules в начале 1950-х гг. Он предназначен для тактических перевозок, а также для десантирования посадочным и парашютным способами войск и боевой техники. Первый полет опытного экземпляра состоялся 23 августа 1954 г., серийное производство началось в конце 1956 г. С тех пор C-130 стал одним из самых распространенных транспортных самолетов средней грузоподъемности. Эти машины находятся в серийном производстве уже 42 года, эксплуатируются в 65 странах. За это время выпущено более 2100 военно-транспортных C-130 и гражданских L-100 различных модификаций, в том числе около 1170 для США.

*источник: AVIAPORT.RU
14.11.08*

EMBRAER ПРОВЕДЕТ КОНФЕРЕНЦИЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ В КНР

Компания Embraer проведет конференцию китайских эксплуатантов самолетов ERJ 145 и самолетов семейства E-Jets в г. Xi'an (провинция Шанхай) 17–21 ноября, говорится в сообщении бразильской компании. В конференции примут участие представители Авиационной администрации Китая СААС (Civil Aviation Administration of China) и поставщики компании Embraer.

Конференция эксплуатантов компания Embraer проводит ежегодно, начиная с 2003 г., с целью обобщения опыта эксплуатации самолетов, выявления проблем и улучшения технического обслуживания самолетов. Первый самолет Embraer 190 поступил в эксплуатацию в китайскую авиакомпанию Grand China Express в мае 2008 г. В августе первую машину этого типа получила авиакомпания Kunpeng Airlines, а к концу сентября текущего года в Китае эксплуатировались 31 самолет ERJ 145 и 7 Embraer 190.

Отлаженная система послепродажного обслуживания является одним из факторов, определяющих экспансию компании Embraer на китайский рынок. В марте 2002 г. совместно с китайской компанией China Aviation Supplies Corp. в Пекине был создан склад запасных частей. В июне 2007 г. он был существенно расширен. Новый склад площадью 2 тыс. кв. метров способен вместить все мыслимые запчасти, необходимые для нормальной эксплуатации самолетов в Китае. Кроме того, в июле 2005 г. на базе авиакомпании China Southern Airline в Джухае был создан учебный центр для подготовки экипажей самолетов ERJ 145. Новые тренажеры для обучения летчиков должны поступить в Китай в 2008 и 2009 гг.

*источник: AVIAPORT.RU
14.11.08*

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАСАЛОН В КИТАЙСКОМ ЧЖУХАЕ ЗАВЕРШИЛСЯ ПОДПИСАНИЕМ СОГЛАШЕНИЙ НА 4 МЛРД ДОЛЛ.

Подписанием контрактов на поставку 102 различных самолетов на общую сумму 4 млрд долл. в южнокитайском городе Чжухай 9 ноября завершился седьмой международный авиационно-космический салон "Эйршоу Чайна — 2008", сообщили организаторы выставки, в работе которой участвовали 600 компаний из 35 стран и регионов мира, в том числе Boeing, Airbus, Bombardier, "Сухой", "Антонов".

В частности, Китай заключил экспортную сделку на 5 млрд юаней (733 млн долл.) на поставку в США 25 своих новых региональных пассажирских самолетов ARJ21-700. На западный рынок КНР поставляет свою гражданскую авиатехнику впервые. Заказчиком выступила американская лизинговая компания, которая получит первую машину в 2013 г.

Китай — крупнейший участник выставки — представил в Чжухае военные и гражданские самолеты,

вертолеты, ракетную и космическую технику.

Российская экспозиция объединила на национальном стенде под эгидой "Рособоронэкспорта" около 40 предприятий и организаций. Китайские военные проявили большой интерес к новейшему российскому истребителю Су-35, который в настоящее время проходит испытания и поставки которого заказчиком начнутся через 3–3,5 года. Вызвали интерес и российские транспортные вертолеты. В рамках выставки Китай подписал контракт на покупку второго вертолета Ми-26 — самого грузоподъемного в мире.

Следующий авиасалон пройдет в Чжухае в ноябре 2010 г.

*источник: АРМС-ТАСС
10.11.08*

КИТАЙ ЗАКЛЮЧИЛ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ США 25 САМОЛЕТОВ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА ARJ21

Контракт на поставку в США 25 региональных самолетов ARJ21-700 китайского производства заключен в первый день седьмого международного авиакосмического салона в Чжухае, сообщает РИА "Новости" со ссылкой на Синьхуа. Заключенная сделка — "первый опыт продаж первого китайского самолета на западный рынок", заявил глава Китайской авиационной корпорации (Commercial Aircraft Corporation of China Ltd) Чжан Цинвэй. По данным издания, сумма сделки составила 5 млрд юаней (733,1 млн долларов). Заключение контракта, анонсированного компанией-разработчиком — Китайской авиационной корпорацией — ранее, стало крупнейшей в истории страны сделкой как по количеству поставляемых самолетов, так и по ее сумме.

Согласно условиям контракта, первый китайский самолет будет передан американскому заказчику, которым выступило американско-ирландское подразделение компании General Electric, GE Commercial Aviation Services, в 2013 году. Затем каждый новый борт будет передаваться заказчику ежемесячно. Ранее CACC уже заключила несколько контрактов с

азиатскими авиаперевозчиками на поставку ARJ21-700. О завершении строительства первого самолета собственного производства Advanced Regional Jet (ARJ21) Китай объявил в декабре 2007 года. Впервые проект регионального самолета ARJ21 был представлен на авиасалоне в Пекине в 2001 году. Самолет был разработан и сконструирован китайскими специалистами, за исключением разработки крыла, в создании которого участвовали украинские авиапромышленники. При создании самолета китайские разработчики широко использовали комплектующие и основные системы западных производителей.

Самолеты серии ARJ21 рассчитаны на перевозку от 70 до 110 пассажиров в зависимости от модификации. Они способны без дозаправки совершать перелеты на расстояние от 2,2 тыс. до 3,7 тыс. километров и приземляться в сложных климатических условиях на высокогорных аэродромах. Первый полет первого китайского самолета должен состояться в ноябре нынешнего года.

*источник: «Газета»
05.11.08*

В США ЗАВЕРШИЛИСЬ ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ "ЛЕТАЮЩЕГО РАДАРА"

В США завершились летные испытания палубного самолета дальнего радиолокационного обнаружения E-2D Advanced Hawkeye, сообщает Defence Talk. Машина, которая также получила прозвище "летающий радар", провела в воздухе около 600 часов. Половина из них была посвящена проверке работоспособности радиолокационных систем.

По словам представителя компании, летным испытаниям, примерная дата которых была определена около 5 лет назад, предшествовала значительная подготовительная работа. В ходе тестов существенных недостатков в системах самолета обнаружено не было. Коэффициент готовности машины на данный момент составляет 92 процента.

В испытаниях, которые проходили в американском штате Флорида, также участвовали представители ВМС США, которым, в частности, предстояло оценить потенциальную эффективность самолета в

условиях выполнения боевых задач. От того, насколько успешно пройден этот этап испытаний "летающего радара", напрямую зависит решение военных о начале мелкосерийного производства машин. Ожидается, что официальный доклад ВМС, касающийся результатов этой работы, будет обнародован в конце декабря.

E-2D Advanced Hawkeye комплектуется усовершенствованным радаром APY-9 с фазированной антенной решеткой и может отслеживать большее количество целей в сложных условиях. Самолет оснащен новой пилотской кабиной с жидкокристаллическими дисплеями и винтовентиляторными двигателями повышенной экономичности. Полностью завершить испытания модернизированного "летающего радара" планируется в 2011 году.

*источник: LENTA.RU
18.11.08*

LOCKHEED MARTIN СКЛОНЯЕТ ИЗРАИЛЬ К ПОКУПКЕ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ F-35

Компания Lockheed Martin настаивает на скорейшем заключении с Израилем сделки по покупке партии новейших истребителей F-35 Joint Strike Fighter. По прогнозам американских источников, соглашение о продаже самолетов Израилю может быть подписано в начале будущего года. Финансирование сделки, которая обойдется в \$ 400 млн., будет осуществляться в основном за счет американских оборонных грантов, выданных еврейскому государству, общий размер которых в 2007–2017 годах составит \$ 30 миллиардов.

Представители Израиля выражают недовольство тем, что их подталкивают к ускоренному заключению сделки до окончания дискуссий о количестве изра-

ильских технологий, которые можно использовать в новейших самолетах, графике поставок и цене. Генеральный директор Lockheed Martin Роберт Стивенс, прибывший в Израиль 9 ноября, заявил, что все эти проблемы имеет смысл урегулировать при завершении сделки. Дело в том, что Израиль не является участником производства F-35, но входит в число союзников США, имеющих право купить эти невидимые на экранах радаров многоцелевые истребители в начале будущего десятилетия. Истребители F-35 могут стать одним из главных орудий Израиля против Ирана и других противников, замечает K2Kapital.com.

*источник: «Известия»
11.11.08*

МАЛАЙЗИЯ КУПИТ ИТАЛЬЯНСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ

Правительство Малайзии получит три вертолета AW139, которые будут использоваться для патрулирования морского побережья, контроля за соблюдением правопорядка в районе береговой линии, поисковых и спасательных операций, сообщает Defense Aerospace. Соответствующий контракт подписан с крупным итальянским производителем авиационной техники AgustaWestland.

AW139 — 15-местный двухмоторный вертолет военного назначения, который также может использоваться в мирных целях. AW139 может находиться в полете до 5 часов и развивать скорость до 300 километров в час. Его первый полет состоялся сравнительно недавно — в феврале 2001 года. Но AW139 уже успел приобрести популярность во всем мире. Он используется военно-воздушными силами и правительственными структурами почти 20 стран, а также гражданскими организациями более чем в 10 государствах. Среди них — пограничная служба Эстонии, служба экстренной медицинской помощи одного из штатов

Австралии, береговая охрана Южной Кореи, пожарная служба Лос-Анджелеса (США), а также армия Ливана. Президенту этой страны вертолет подарил шейх Катара.

В июле нынешнего года на международном аэрокосмическом салоне в Фарнборо корпорации "Оборонпром" и AgustaWestland подписали базовое соглашение о создании совместного предприятия по организации сборочного производства вертолетов AW139. Проект по сборке AW139 предусматривает организацию производства "с нуля" на промышленной площадке в Московской области. Вертолеты AW139, произведенные в России, будут поставляться преимущественно российским потребителям.

Всего на сегодняшний день компания AgustaWestland поставила конечным потребителям около 400 машин.

источник: LENTA.RU
01.11.08

ВЕНЕСУЭЛА КУПИТ 18 УЧЕБНО-БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ

Китай продаст Венесуэле 18 учебно-боевых самолетов Hongdu JL-8, которые авиаконструкторы этой страны разработали совместно с коллегами из Пакистана, сообщает Strategy Page. Поставки начнутся в течение двух лет. Ранее сообщалось, что Уго Чавес объявил о покупке 24 самолетов.

Учебно-боевой самолет Hongdu JL-8, также известный как K-8 Karoqorum, был разработан китайской корпорацией Hongdu совместно с Пакистанским авиационным комплексом в 1980-х годах, а его первый полет состоялся в 1990 году. Этот тип самолета в основном используется для подготовки пилотов, однако в боевой обстановке может воевать в качестве штурмовика. Первоначально самолет комплектовался двигателями американского производства, однако из-за политических разногласий в 1989 году США

запретили их экспорт в Китай. Авиаконструкторы КНР разработали собственные двигатели WS-11, но из-за трудностей с производством были вынуждены отказаться от них и перейти на украинские AI-25TLK.

Сегодня Hongdu JL-8 стоят на вооружении более 10 стран, наиболее массовым их парком обладают Китай, Пакистан и Египет. Сообщается, что Пакистан планирует расширить свой парк Hongdu JL-8. Возможность его приобретения также рассматривают некоторые государства Азии и Африки.

Всего китайский производитель выпустил более 500 таких самолетов.

источник: LENTA.RU
05.11.08

КИТАЙ ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ СОБСТВЕННЫЙ ТЯЖЕЛЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ И ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С УКРАИНСКИМИ АВИАКОНСТРУКТОРАМИ

Китай намерен создать собственный тяжелый транспортный самолет и ведет в этой связи переговоры о взаимодействии с украинскими авиаконструкторами из Авиационного научно-технического комплекса "Антонов".

"Переговоры ведутся, но пока формат сотрудничества не определен и до конца не понятен", — сообщил на авиасалоне "Эйршоу Чайна — 2008" заместитель генерального конструктора компании "Антонов" Валентин Богайчук. Он пояснил, что в КНР планируется создать самолет больших размеров, чем средний военно-транспортный самолет Ан-70. По словам Богайчука, китайская сторона стремится свести сотрудничество к получению базовой технологии, чтобы научиться самим делать подобные самолеты. Однако компания "Антонов", подчеркнул он, не заинтересована в простой передаче технологий, а готова, используя свой опыт, делать на заказ какие-то конкретные элементы конструкции. В этом заключается основная сложность переговоров, признал Богайчук.

Компания "Антонов" уже давно сотрудничает с Китаем. Украинские специалисты выполнили ряд работ на этапе проектирования нового китайского регионального реактивного самолета ARJ21. Ведутся работы по программе транспортного самолета Y8F600, который является модификацией "Юнь-8" (Y8) — китайского варианта Ан-12.

Кроме того, "Антонов" предлагает китайскому рынку авиаперевозок ряд своих современных самолетов, в том числе новый региональный лайнер Ан-148. Широкое применение в КНР могут получить и многофункциональные самолеты семейства Ан-74, которые сегодня получают новое развитие. К услугам китайских заказчиков по-прежнему парк Ан-124-100 "Руслан" авиакомпания "Авиалинии Антонова". Только за последние 2,5 года в Китай и оттуда они доставили более 3,1 тыс. тонн различных грузов.

источник: газета «Гудок»
06.11.08

КИТАЙ ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ НОВЫЙ СВЕРХЗВУКОВОЙ УТС L-15

На авиасалоне в Чжухае состоялся первый демонстрационный полет опытного образца китайского УТС третьего поколения L-15, сообщает "Джейнс дифенс уикли". Как ожидается, в ближайшей перспективе может начаться его серийное производство.

L-15, который был разработан авиационно-промышленной группой "Хунду" при участии ОКБ им. Яковлева, является первым сверхзвуковым УТС Китая. Как ожидается, ВВС НОАК в течение следующих нескольких лет примут на вооружение значительное количество этих УТС.

В настоящее время изготовлено три двухместных опытных образца, третий из которых выполнил первый полет в мае. Как ожидается, заключительная конфигурация самолета с двигателем АЛ-222К-25Ф будет готова в 2010 году. Готовность еще одной версии с тем же двигателем, оснащенный форсажной камерой, ожидается в 2011 году.

Китайская корпорация авиационной промышленности отказалась комментировать дальнейшую перспективу производства и поставок L-15, однако, по информации некоторых источников, первый контракт будет заключен на поставку 20 УТС.

По информации "Флайт интернэшнл", в ожидании первого заказа компания "Хунду" намерена ускорить доработку L-15. Начались проектные работы по

созданию одноместной версии самолета. В ближайшей перспективе на основе УТС будет создан вариант легкого штурмовика. В настоящее время "Хунду" уже рассматривает варианты его вооружения. Эта модификация будет предложена для поставки ВВС НОАК и на экспорт. Не исключено создание версии самолета для ВМС. Представители ВВС нескольких африканских стран, включая Намибию и Демократическую Республику Конго, уже вели переговоры с китайской стороной по вопросу приобретения новой машины.

Китайский авиапром также намерен продвигать на экспорт легкие многоцелевые истребители J-10 и разработанные совместно с Пакистаном JF-17 "Тандер". Кроме того, как сообщил "Джейнс" представитель AVIC, успешно продолжается разработка проекта транспортного самолета средней дальности Y-9. Проект критически важен для Китая, поскольку позволит ослабить зависимость от самолетов типа "Ан" и "Ил". Y-9 рассчитан на перевозку 20 т полезной нагрузки. Представитель AVIC, однако, затруднился назвать ориентировочный срок принятия самолета на вооружение.

источник: АРМС-ТАСС
14.11.08

НА САМОЛЕТЕ — ПОД ВОДУ

Для проведения тайных диверсионных операций в прибрежных зонах Пентагон изучает возможность создания самолета, способного погружаться в воду. По заявлениям представителей управления перспективных исследований министерства обороны США (ДАРПА), в текущем месяце военным подрядчикам был направлен запрос, предлагающий поделиться соображениями по поводу технической осуществимости проекта. "Нам нужны радикально новые технологии, которые бы обеспечили Пентагону возможность скрытно доставлять небольшие группы бойцов в районы, находящиеся на побережье", — подчеркивалось в запросе.

Минобороны США хотело бы иметь в своем распоряжении такой самолет, который с подразделением командос на борту мог бы сначала осилить расстояние 1850 км, затем пролететь низко над поверхностью воды еще 180 км и, совершив погружение, подобно подлодке, преодолеть последние 21,6 км до

берега. И все это — за 8 часов. Предполагается, что аппарат должен быть способен находиться в надводном состоянии, не опасаясь 4-метровых волн, в зоне ожидания не менее трех дней. У него также должно остаться достаточно топлива, чтобы забрать бойцов после выполнения задания и, пролетев 180 км, доставить их к месту встречи с кораблем поддержки.

ДАРПА признало, что предыдущие попытки создать подобный "гибрид" были безуспешными, поскольку разработчики стремились "научить подлодку летать". "Нас же интересует концепция создания самолета, способного погружаться, — отметили в управлении. — Трудно представить такую двигательную установку, которая сможет поднять аппарат, обладающий весом подлодки, в воздух. Однако, может быть, удастся погрузить самолет на минимально допустимую оперативную глубину".

источник: «Красная звезда»
06.11.08

EMBRAER ОЦЕНИЛА КИТАЙСКИЙ РЫНОК НА БЛИЖАЙШИЕ 20 ЛЕТ В 875 САМОЛЕТОВ

Бразильская компания Embraer оценила перспективы китайского рынка региональных самолетов на ближайшие 20 лет в 875 новых самолетов, говорится в сообщении компании. В том числе 120 самолетов с числом пассажирских мест от 30 до 60, 295 самолетов, рассчитанных на перевозку от 61 до 90 пассажиров, и 460 лайнеров для 91–120 пассажиров.

В прогнозе также указывается, что на первый план выйдут проблемы топливной экономичности

самолетов этого класса и проблемы защиты окружающей среды. Компания Embraer также предположила, что если все полеты в Китае с числом пассажиров на борту менее сотни выполнять на оптимальных 100-местных реактивных самолетах, можно ежегодно экономить до 180 тыс. тонн керосина и сократить выделение окиси углерода на 565 тыс. тонн.

источник: AVIAPORT.RU
06.11.08

ОБЗОР ПРЕССЫ

Перемены на пенсионном фронте	43
К работе на авиазаводе будут готовить с детского сада	45
Авиакосмическая интеграция	46
Освободиться от грифа	52
Китайский "Дракон" с российским сердцем	54
Участники авиафорума обсудили поставки ПКИ	56
Летайте помногу и подальше	57
Авиационные проекты и прожекты	58
Улетная медитация	61
Самолет скрестили с дирижаблем	62
Банки не крепят оборону	62
Россия нашла продавца дронов	63
"Сухой" теряет высоту	64
Берлускони уедет, а его вертолеты останутся	65
Кто в вертолетном доме хозяин?	66
Кому "Сатурн"?	67
Тяжелый прорыв в Китай	68
Радары ослепнут	69
Ан-140 ведут на посадку	69
Сергей Михеев: экспортный потенциал "Аллигатора" — до 15 вертолетов в год	70
"Оборонпром" уговорил государство	71
"Сокол" упал перед Минобороны	72
Крокодилы летят в Индонезию	72
Михаил Погосян усидит на двух истребителях	73
Правительство дало льготы на "тушку"	74
Сергей Чернышев: Россия должна остаться мощной авиационной державой	75
Богуслаев "разогнал" китайцев	76
На КАПО кризиса не боятся	77
Иран расширяет производство	78
Дирижабли возвращаются	81

и другие материалы

ОБЗОР ПРЕССЫ

за ноябрь 2008 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

ПЕРЕМЕНЫ НА ПЕНСИОННОМ ФРОНТЕ

"Ростехнологии" и Объединенная авиационная корпорация приступили к битве за кадры.

24 сентября генеральный директор ГК "Ростехнологии" Сергей Чемезов и президент ОАО "Объединенная авиационная корпорация" Алексей Федоров официально оформили решение о совместных действиях, призванных способствовать повышению размеров пенсий своим сотрудникам. Суть будущих взаимоотношений в области пенсионного обеспечения стороны изложили в "Соглашении о сотрудничестве".

СУТЬ ЗАДАЧИ

Цель этого документа – определить направления создания и развития унифицированной корпоративной пенсионной системы (КПС) на входящих в "Ростехнологии" и ОАК предприятиях, включая использование единого негосударственного пенсионного фонда для обслуживания соответствующих пенсионных систем.

В результате этой акции должны появиться наиболее благоприятные условия для реализации прав сотрудников "Ростехнологий" и ОАК на обязательное и дополнительное пенсионное обеспечение. Главы госкорпорации и ОАО, подписавшие соглашение, действуют в соответствии с нормами юридической базы в данной сфере и реализуют концепцию формирования статуса социально ответственного работодателя. Таким образом они воплощают в жизнь требования Налогового кодекса (НК) России и положения федеральных законов № 167 "Об обязательном пенсионном страховании в РФ" и № 56 "О дополнитель-

ных взносах на накопительную часть трудовой пенсии и государственной поддержке формирования пенсионных накоплений".

КПС наряду с обязательным пенсионным страхованием работников будет включать корпоративные программы негосударственного пенсионного обеспечения (НПО), а также программу дополнительных страховых взносов на накопительную часть трудовой пенсии и государственной поддержки формирования пенсионных накоплений.

По мнению руководителей "Ростехнологий" и ОАК, совместная работа также позволит снизить издержки и риски создания КПС, а за счет ее унификации и масштабов реализации повысит надежность и эффективность системы.

В соглашении говорится, что "стороны считают, что внедрение КПС позволит повысить материальный уровень заслуженных пенсионеров и ветеранов, обеспечить материальное стимулирование труда работников, достигших пенсионного возраста, и компенсацию в связи с уходом на пенсию утраченной заработной платы, а также привлекать молодых специалистов и закреплять на предприятиях машиностроения и смежных отраслей промышленности профессиональные кадры". То есть КПС должна стать эффективным инструментом привлечения и удержания работников.

В соответствии с действующим законодательством финансирование КПС будет осуществляться посредством снижения налога на прибыль за счет отнесения пенсионных взносов на себестоимость продукции при одновременном уменьшении расходов чистой прибыли на социальные нужды.

Все это должно обеспечить существенное повышение размера пенсии. В настоящее время в среднем государственная пенсия составляет лишь 24 % от среднестатистической заработной платы по РФ. Создание единой для всех предприятий ГК "Ростехнологии" и ОАО "ОАК" корпоративной пенсионной системы позволит каждому работнику заработать совокупную пенсию в размере не ниже половины средней заработной платы.

"Важно не только подготовить, но и сохранить кадры наших предприятий", — сказал глава "Ростехнологий", отметив, что "соглашение продолжает курс на укрепление кадровых потенциалов наших предприятий". "Эта проблема стоит достаточно остро", — подчеркнул Сергей Чемезов.

"Совместная инициатива... будет способствовать притоку в машиностроительный комплекс России высококвалифицированных специалистов", — заявил Сергей Чемезов.

Руководитель Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров, в свою очередь, сказал: "В ОАК работает более 100 тысяч специалистов. Мы испытываем в настоящее время трудности в формировании коллектива предприятий. Для нас очень важно, чтобы сотрудники при выходе на пенсию были высоко обеспечены".

ПРИБАВКА ОТСТАВНИКАМ

Между тем недавно Государственная дума приняла закон "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам пенсионного обеспечения". А через 18 дней его утвердил президент Дмитрий Медведев (№ 156-ФЗ).

Отныне новые блага пенсионного обеспечения в определенной мере будут распространяться и на военных пенсионеров. Теперь уволившиеся из Вооруженных сил кадровые военнослужащие, как и все граждане РФ, тоже смогут получать дополнительную прибавку к своим пенсиям. Им предоставлено право, кроме пенсии за выслугу лет или пенсии по инвалидности, которые им выдает Минобороны, получать страховую часть трудовой пенсии по старости от органов Пенсионного фонда РФ.

До появления нового закона военные пенсионеры после ухода из рядов ВС, как правило, продолжали трудиться, но уже в новом качестве. За них работодатель выплачивал в Пенсионный фонд России страховые взносы на обязательное пенсионное страхование. Однако получать эти средства в виде трудовой пенсии военнослужащие не имели права. Действовавшим до сих пор законодательством было установлено, что каждый гражданин России может получать только одну пенсию — военную или трудовую. Еще в 2006 году Конституционный суд признал такую практику не соответствующей Основному закону страны.

Сегодня эта проблема решена и, как гласит новый закон, "при наличии условий для назначения трудовой пенсии по старости, предусмотренных Федеральным законом "О трудовых пенсиях в Российской Федерации", бывшие военные теперь имеют право на одновременное получение пенсии за выслугу лет или пенсии по инвалидности и "трудовой пенсии по старости (за исключением ее базовой части), устанавливаемой в соответствии с Федеральным законом "О трудовых пенсиях в Российской Федерации". При

назначении трудовой пенсии военные пенсионеры должны иметь стаж работы "на гражданке" не менее 5 лет и быть не моложе 60 лет.

Сегодня существует и закон о софинансировании пенсионных накоплений россиян. Его суть состоит в том, что любой гражданин трудоспособного возраста, включая военных, решивший повысить свою пенсию и сам начавший откладывать средства, получит финансовую поддержку от государства. Каждый военнослужащий или военный пенсионер теперь может подать соответствующее заявление в Пенсионный фонд, и ему будет открыт личный накопительный счет. На тысячу рублей, перечисленных гражданином на этот счет, государство будет добавлять свою тысячу рублей. Однако вклад государства не будет превышать 12 тыс. руб. в год. При этом сумма накоплений, которые будут вноситься гражданами на личный счет, не должна быть менее 2 тыс. руб. в год. Эти средства будут пускаться в оборот и приносить дополнительный доход. Для этого человек может выбрать какой-либо негосударственный пенсионный фонд или частную управляющую компанию. Если он этого не сделает, то его накопления и государственная прибавка будут отправляться на счета Внешэкономбанка.

Действие программы "1000 на 1000" началось с 1 октября 2008 года в течение пяти лет. Взносы можно начать делать с 1 января 2009 года. С момента вступления в эту программу государство будет софинансировать вклады каждого гражданина в течение 10 лет.

500 тыс. военных пенсионеров, достигших 60 или 55 лет и имеющих пятилетний страховой стаж, получают и другую возможность нарастить свою пенсию. Если они продолжают трудиться и не обращаются в Пенсионный фонд за назначением трудовой пенсии, то на каждую тысячу вложенных ими рублей государство будет добавлять свои четыре тысячи, но не более 48 тыс. руб. в год. При этом военные пенсионеры оказываются даже в более выгодном положении, чем их гражданские собратья. Каждый гражданин, не носивший погон, имеет право воспользоваться программой "1000 на 4000" только при условии, что он не обращается за назначением всех частей трудовой пенсии. На период участия в этой программе он не имеет права получать ни базовую, ни страховую, ни накопительную части пенсии. А у военных пенсионеров такого ограничения нет, и они будут получать свои заработанные ратным трудом в полном объеме. При этом в любой момент каждый из них может прервать свое участие в данной программе и обратиться в ПФР с заявлением о назначении страховой и накопительной части трудовой пенсии.

Законодательство уже начало действовать. И, как прикинули экономисты, в карман каждого военного пенсионера в среднем потечет денежный ручеек в размере 850 руб. Конечно, не бог весть какие деньги, но все же...

Владимир ИВАНОВ

источник:

«Независимое военное обозрение»

07.11.08

К РАБОТЕ НА АВИАЗАВОДЕ БУДУТ ГОТОВИТЬ С ДЕТСКОГО САДА

**Для детских садов
Авиастроительного района Казани
уже готовят раскраски с самолетами
Туполева — это одна из составных
частей широкой программы
профориентации, разработанной на
ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова".**

Ирония в том, что отечественная авиация действительно может сохраниться лишь в виде рисунков и авиамоделей. Во всяком случае, главный конструктор ближнемагистрального самолета Ту-334, который должен серийно производиться на КАПО, Игорь Калыгин убежден, что если не предпринять срочных мер, уже через два года наш рынок заполонят западные самолеты. Эту невеселую мысль он высказал корреспонденту "Вид" во время проходивших на КАПО торжеств — празднования 120-летия Андрея Николаевича Туполева.

На посвященной знаменательной дате, а также текущему положению дел на предприятии пресс-конференции то и дело возникали актуальные сравнения с прошлым. Например, в 1968 году пошли в серию сразу три туполевские машины. Сегодня это кажется невероятным. А отношение к авиастроению? Игорь Калыгин, который проработал с Туполевым 10 лет, рассказал такую историю. Как-то раз Андрею Николаевичу позарез понадобилось переговорить с Хрущевым — иначе возникший вопрос решить было нельзя. Он выехал на маршрут, по которому должен был следовать кортеж генсека, вышел из машины, шофер выставил аварийный знак. Кортеж тормознулся — ЧП на дороге. Туполев поговорил с Хрущевым, который тут же отменил прежние планы и поехал на туполевскую фирму. Возможно, такого заинтересованного отношения не хватало нынешней власти. А может, и личностей масштаба Андрея Николаевича нет. Игорь Калыгин: "Он был великим организатором, и, будь он жив, возможно, все в авиастроении было бы по-другому". И очень в тему прозвучали слова генерального директора КАПО Василя Каюмова о том, что и сегодня мы пользуемся едва ли не исключительно плодами того времени. Но этот ресурс не бесконечен и окажется исчерпанным в ближайшее время. В том числе и ресурс людской.

Василь Каюмов посетовал, что приходящих на предприятие выпускников КГТУ им. А. Н. Туполева зачастую приходится переучивать. Поэтому КАПО совместно с КГТУ разработало новую — целевую — схему подготовки специалистов для собственных нужд. Так, в КГТУ сформированы две соответствующие группы из выпускников Казанского авиационного технического колледжа, а также целевая группа из выпускников школ. Эти группы уже сегодня параллельно с учебной работой на предприятии. Половину оплаты подготовки специалиста берет на себя КАПО. Более того, КАПО стало первым предприятием Татарстана, которое в части профориентации обратило

внимание даже на дошкольников. Сегодня КАПО, ТГПУ и Минтруда РТ разрабатывают программу по привлечению на КАПО молодежи, и работа будет вестись начиная с детских садов. При этом КАПО вкладывает в подготовку кадров реальные деньги. В 2008 году профессиональный лицей № 123, который готовит кадры только для казанского авиазавода, выиграл федеральный грант, по которому получил на развитие 30 млн рублей. Это стало возможным благодаря тому, что производственное объединение вложило в инвестиционную программу развития профлицей 15 млн рублей (соинвестирование со стороны работодателя — обязательное условие). Еще 20 млн выделил бюджет РТ. В этом году в общей сложности лицей получает 65 миллионов. Эти средства позволяют полностью обновить материальную базу учебного заведения, что важно для современного производства — ребят не надо переобучать. Кроме того, как надеются, современный облик лицей привлечет молодежь, которая сегодня неохотно идет на рабочие специальности.

Все это предельно актуально в связи с планами КАПО. Из "конкретики" — в 2009 году запланировано построить четыре Ту-214 и отремонтировать два Ту-160. Вообще же программа на следующий год подразумевает рост примерно в два раза по отношению к программе 2007–2008 годов. И мощностей — а именно людских ресурсов — для выполнения этих планов, как признает Василь Каюмов, сейчас нет. По его словам, коллектив предприятия ожидает очень большая нагрузка, "хотя мы достаточно напряженно трудились и в этом году". Так, были сданы один новый и один отремонтированный Ту-160 (к концу года отремонтируют второй ракетноносец). Также в конце сентября Финансовой лизинговой компании был сдан Ту-214 (для "Трансаэро"). По словам Василя Каюмова, "выход" по товарной продукции при удачном стечении обстоятельств будет на уровне 3,5 миллиарда рублей, менее оптимистичный прогноз предполагает 2,5 миллиарда (в прошлом году — 1,7 миллиарда рублей). "Техника есть техника, — пояснил генеральный директор. — Вот и сейчас в полете находится президентский Ту-214. Мы его планировали сдать несколько раньше, но, учитывая, что на машине установлено много новых изделий, график изменился". Дело в том, что Управделами Президента РФ заказало КАПО шесть Ту-214. Первая пара самолетов дорабатывается. Один из них в момент пресс-конференции находился в 38-м испытательном полете (их этой машине предстоит еще 27–28). Хотя данный заказ будет выполняться до 2010 года, в ближайшее время планируется подписать контракт еще на пару самолетов для Президента РФ.

В последнее время стала появляться тревожная информация, что КАПО уготована судьба лишь производителя комплектующих. Василь Каюмов опроверг эти слухи. Предприятия Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) будут специализироваться не только на производстве отдельных видов

самолетов, но и отдельных компонентов. Так, разрабатываемая ОАК стратегия предполагает, что КАПО будет заниматься производством и ремонтом самолетов стратегической авиации, а также производством специальных самолетов, разрабатываемых на базе Ту-214 и Ту-334. Также будет развиваться производство крыльев. Рассматривается вопрос о привязке к Казани, а возможно, и КАПО, производства крыла из композитных материалов.

Что касается темы "финансовый кризис — увольнение". Как заявил Васил Каюмов, "не хотелось бы никого отправлять на улицу, поэтому сегодня стоит задача переобучить ряд людей, чтобы они пошли на те места, которые нужны заводу".

Учитывая, что в последнее время активизировались разговоры о том, что приоритет в ряде российских ближнемагистральных самолетов будет отдан проектам Superjet и МС-21, мы не могли не спросить Игоря Калыгина о том, не означает ли это конец программы Ту-334. Его ответ трудно назвать оптимистичным, но отчаиваться, вроде, пока рано: "Сначала говорили о том, что МС-21 появится в 2015 году, потом стали говорить уже о 2020-м. Сами понимаете, очень трудно это комментировать в 2008 году. В моем понимании это просто блуд... А "Суперджет" пусть живет своей жизнью, но, думаю, самолет, который на 80 процентов строится из комплектующих западного производства, не может быть перспективным для отечественного авиастроения... Теперь о Ту-334. Сегодня

оформляется контракт на шесть самолетов для Управделами Президента России. Проблема в том, что заводу нужны деньги, а также в его производственных мощностях. Хотя, учитывая значительную унифицированность с Ту-214, можно сказать, что сегодня серийное производство Ту-334 готово процентов на шестьдесят... Думаю, какое-то решение о серийном производстве Ту-334 будет вынесено 18 ноября, когда пройдет заседание совета директоров КАПО... Знаю, что первый вице-премьер Татарстана Борис Павлов занимается оформлением и окончанием подписания соответствующего инвестиционного проекта, предусматривающего достаточно большие бюджетные средства. Недавно президентские структуры прислали запрос о прояснении отдельных вопросов этого инвестиционного проекта. Раз этот запрос появился, значит, проект жив и, думаю, в этом году он будет оформлен... И добавлю. Если мы протянем с внедрением этой машины, то уже через два года, когда все отечественные самолеты этого класса окажутся списанными, на наш рынок хлынут западные машины. "Суперджет" к этому времени не появится — очень много "детских болезней", что присуще абсолютно всем новым разработкам, а тем более когда гражданской машиной занимается непрофильная фирма".

Тимур ЛАТЫПОВ

источник: «Время и деньги»
12.11.08

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

Начав интеграцию в международные авиакосмические проекты лишь в первой половине 1990-х годов, российские компании уже успели стать партнерами во многих программах.

Однако в авиационной области сотрудничество до сих пор имеет эпизодический характер и небольшие объемы. Существенно больше проектов, в которые вошла РФ в космической сфере, хотя и здесь был негативный опыт российского участия.

BOEING В ПОМОЩЬ

Авиакосмическая сфера в советские времена была одной из самых закрытых для международной интеграции, поскольку относилась к оборонным отраслям. Но вслед за падением железного занавеса авиакосмический сектор стал быстро интегрироваться в совместные с зарубежными компаниями проекты.

Область авиастроения оказалась в достаточно невыгодных условиях для подобного процесса, особенно в отношении сотрудничества с западными партнерами. Москва до сих пор не рассматривает Европу и США в качестве военных союзников. Скорее, подразумевается, что они остаются для РФ потенциальными противниками или в лучшем случае соперниками. Потому интеграция РФ в западные

военные проекты и, наоборот, подключение к российским оборонным программам не получали политической поддержки российского руководства.

В области же гражданской авиации кризисные явления 1990-х годов настолько серьезно затормозили развитие этого направления, что мировые лидеры авиапрома не рассматривают российские компании в качестве своих ключевых партнеров. Скорее, наблюдается заинтересованность отечественных фирм в привлечении зарубежных участников в свои проекты. Наиболее ярким примером этого стала программа компании "Сухой" по созданию нового российского регионального самолета Sukhoi SuperJet 100. Привлеченная на начальном этапе этой программы в качестве стратегического партнера американская фирма Boeing хотя и не принимала непосредственного участия в разработке проекта, по словам гендиректора АХК "Сухой" Михаила Погосяна, оказала неоценимые услуги в качестве консультанта.

Кроме того, Boeing помог "Сухому" собрать международную кооперацию для поставки комплектующих SSJ 100. По оценкам экспертов, доля зарубежных элементов в конструкции самолета составляет 60—65%. Причем, по словам господина Погосяна, зарубежные поставщики честно побеждали отечественных производителей в большинстве тендеров в рамках проекта SSJ 100. "Их продукция часто оказывалась лучше по характеристикам и дешевле, чем у российских фирм", — заявил глава "Сухого".

ДЕТАЛИ ДЛЯ AIRBUS

Чуть лучше обстоят дела по сотрудничеству в авиационной сфере российских компаний с другим лидером мирового авиапрома – европейской компанией Airbus. В декабре 2004 года Airbus подписала контракты на производство в России комплектующих для самолетов A320 с ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" и ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО). "Иркут" должен был изготавливать на мощностях Иркутского авиационного завода килевые балки, направляющие закрылки, каркасы пола и ниши носовой стойки шасси для самолетов семейства A320. Воронежский авиазавод получил заказ на производство деталей пилонов и обтекателей для того же A320. Эта программа сотрудничества российской авиационной промышленности с Airbus не была ограничена по времени, а рассчитывалась на все время серийного производства самолетов A320. Однако начать поставки российские производители смогли лишь в этом году. "Два года потребовалось российской стороне для осуществления технического перевооружения и подготовки системы контроля качества в рамках программы производства компонентов самолетов Airbus", – пояснил ВГ глава EADS в России и представительства Airbus в России Вадим Власов.

Для обеспечения соответствия требованиям Airbus, по словам гендиректора ВАСО Михаила Шушпанова, предприятие взяло кредит у Внешторгбанка в размере 4 млн евро и закупило на них оборудование. В одном из цехов авиазавода была смонтирована линия по выпуску заказанных Airbus деталей. ВАСО должно поставить европейскому заказчику 400 комплектов деталей на \$ 7 млн. Кроме того, воронежский завод рассчитывает получить от Airbus дополнительный контракт на изготовление обшивки фюзеляжа A320.

Основной объем российских поставок для Airbus должен обеспечить Иркутский авиазавод – уже первый пакет контрактов с ним был подписан на сумму около \$ 200 млн. Для реализации контрактов с Airbus потребовалось проведение большой работы по подготовке производственных мощностей Иркутского завода к необходимой в соответствии с процедурами Airbus сертификации. Подготовительная работа совпала с коренным перевооружением технической базы Иркутского авиазавода, на которое решением совета директоров корпорации было выделено \$ 120 млн. В октябре прошлого года президент корпорации "Иркут" Олег Демченко объявил о начале серийных поставок компонентов для A320. "С 2010 года планируется ежегодно отгружать Airbus продукции не менее чем на \$ 100 млн, – уточнил господин Демченко. – В перспективе ожидается выход на годовой оборот в размере около \$ 300 млн". По имеющимся оценкам, к 2015 году портфель заказов "Иркута" от Airbus может достичь \$ 1,985 млрд.

Отметим, что с 2001 по 2006 год сотрудничество РФ и Евросоюза в области авиации определялось специальным соглашением, подписанным между европейским концерном EADS (Airbus является его дочерней компанией) и Росавиакосмосом в 2001 году. В этом соглашении был определен перечень программ, которые партнеры собирались развивать. Однако со временем приоритеты среди этих программ измени-

лись. Кроме того, в 2006 году после покупки ВТБ 5 % акций EADS политические лидеры РФ и стран Евросоюза договорились создать стратегическую рабочую группу по сотрудничеству. Она была создана более года назад. Сейчас эта группа регулярно встречается на уровне президентов и нескольких членов правления EADS и Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Эта стратегическая рабочая группа является органом, который определяет повестку сотрудничества EADS с Россией по всем направлениям, кроме космонавтики. Сейчас в рамках этого механизма рассматриваются и реализуются четыре основные темы.

"Три темы касаются Airbus и одна тема касается другого подразделения EADS – MTAD (Military Transport Aircraft Division), – пояснил ВГ глава EADS в России и представительства Airbus в России Вадим Власов. – Тема, касающаяся MTAD, – совместное изучение рынка транспортной авиации. У Airbus же это – создание совместного предприятия по конвертации самолетов семейства A320 в грузовые версии, участие России в программе A350 и изучение возможностей совместного создания самолетов следующего поколения". Реализация первого из этих трех проектов с Airbus уже началась: в апреле 2007 года было зарегистрировано совместное предприятие Airbus Freighter Conversion GmbH (AFC), которое будет заниматься конвертацией A320. Российская доля в AFC составляет 50 % и разделена поровну между ОАК и НПК "Иркут". Доля Airbus в СП составляет 18 %, еще 32 % принадлежит компании Elbe Flugzeugwerke GmbH в Дрездене (дочернее предприятие EADS). Предполагается, что оборот СП составит до \$ 200 млн при рынке до 400 самолетов к 2025 году. Под переделку будут браться 10–15-летние пассажирские машины стоимостью не более \$ 10 млн. Сама переделка будет стоить примерно \$ 2–3 млн.

"Конвертация – вещь очень лакомая, – заявил ВГ Вадим Власов. – Если ты получил право на конвертацию, тебе гарантирована работа на двадцать лет вперед с простым и понятным технологическим циклом и высокой рентабельностью. Рентабельность при конвертации примерно вдвое выше, чем при производстве новых пассажирских самолетов".

Правда, реализация проекта несколько отстает от первоначальных планов. При создании СП AFC было объявлено, что работы по переделке A320 в грузовые версии начнутся одновременно в Германии и России – на заводе Elbe Flugzeugwerke в Дрездене и на производственной площадке в Луховицах (Московская область), которую ее нынешний владелец – РСК "МиГ" – сдаст в аренду или полностью передаст "Иркуту". Однако, по словам господина Власова, президент ОАК Алексей Федоров в апреле уведомил EADS о том, что конвертация будет вестись не в Луховицах, а в Жуковском (Московская область), на заводе имени Мясничева с возможностью привлечения площадки ЛИИ имени Громова. Видимо, сменой площадки отчасти объясняется и двухлетняя задержка в начале работ по переделке A320 в России. Во всяком случае, в конце мая на берлинском авиасалоне ILA-2008 Алексей Федоров объявил, что работы по конвертации в Дрездене начнутся в 2010 году, а на российской площадке – только через полтора-два года, то есть в 2012 году.

Тем временем в ближайшее время начнется изготовление новых элементов конструкции для переде-

льваемые А320. Еще при создании СП АFC было заявлено, что Иркутский завод корпорации "Иркут" будет производить все комплектующие для конвертации (полы, боковые двери, элементы усиления и механизации) для обеих производственных площадок: и в Германии, и в России. В июне НПК "Иркут", СП АFC и две дочерние структуры EADS (Airbus S.A.S. и Elbe Flugzeugwerke) подписали два контракта общей стоимостью около \$ 360 млн на проектные работы и поставку первой партии комплектов для конвертации А320 в Дрезден.

ПРОБЛЕМЫ АВИАСЛИЯНИЯ

Однако две следующих совместных программы с Airbus — участие РФ в программе А350 и совместное создание самолета следующего поколения — пока не вышли из стадии начальных переговоров. Из-за этого Россия практически уже упустила шанс стать полноправным партнером по А350: в начале 2008 года Airbus заключил соглашения по этой программе с партнерами "первого уровня" — головными субподрядчиками, которые будут участвовать в проекте на уровне разделения рисков. Российским компаниям, по сути говоря, остается лишь место среди партнеров "второго уровня", то есть поставщиков отдельных компонентов. Тем самым будет просто повторена схема кооперации программы А320. Еще сложнее обстоит дело с совместной разработкой и производством с Airbus новых пассажирских лайнеров. В августе 2007 года "Иркут" был выбран головной компанией по проекту российского ближне-среднемагистрального самолета МС-21. Глава корпорации Олег Демченко неоднократно заявлял, что степень участия Airbus в проектировании и выпуске МС-21 может быть любой, в зависимости от уровня политических и экономических отношений с европейскими странами и других факторов. Однако до сих пор проект МС-21 не заинтересовал Airbus.

Теоретически возможен обратный вариант. Еще в декабре 2005 года на переговорах в Тулузе руководство Airbus предложило России подключиться на условиях разделения рисков к проекту разработки и производства перспективного пассажирского ближне-среднемагистрального самолета А320NG, который в 2015–2020 годах должен будет прийти на смену А320. По мнению Airbus, таким партнером могла бы быть корпорация "Иркут". Причем в августе прошлого года глава Airbus Томас Эндерс назвал МС-21 лишь концепцией, а не проектом. "В своем проекте NMA (новое название проекта А320NG. — ВГ) концерн учтет российские требования к МС-21, чтобы облегчить реализацию нового самолета в России", — уточнил господин Эндерс. По словам представителя ОАК, в мае — июне этого года с Airbus обсуждался вариант производства в России целиком одного из самолетов NMA, которых в целом в линейке этого проекта будет не менее трех-четырёх. Неизвестно, будет ли сборкой этой машины заниматься Иркутский завод: Airbus высказывает пожелание, чтобы финальное производство велось в европейской части РФ. Кроме того, ОАК планирует повторить опыт создания SSJ 100: в начале 2000-х годов Boeing согласился помочь России с созданием регионального самолета, поскольку считал эту нишу на мировом рынке сравнительно небольшой и не планировал

распылять свои средства и силы на работы над машиной такого класса. "Теперь мы предлагаем Airbus участвовать в нашем проекте создания широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета, который должен прийти на смену Ил-86, — рассказал представитель ОАК. — Airbus сам не планирует создавать машины в этой нише. Участвуя же в российском проекте, европейская компания сможет влиять на этот сегмент рынка, не тратя чрезмерно свои ресурсы". Стоит отметить, что предложение об участии в том же проекте было направлено не только на Запад, но и на Восток — Китаю. Сейчас переговоры по этой теме продолжаются. "Мы предлагаем китайским партнерам два варианта создания широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета, — рассказал президент ОАК Алексей Федоров. — Один, более быстрый в реализации, предусматривает создание самолета Ту-534 путем увеличения диаметра фюзеляжа уже выпускаемого Ту-204. Второй вариант — создание совместно с Китаем принципиально нового самолета, с нуля. Однако он потребует больше времени и средств". Но Пекин пока официально не высказал согласия участвовать ни в одном из вариантов. Одновременно, по сообщениям СМИ, Китай рассматривает возможность создания подобного типа самолетов самостоятельно.

ВОЕННО-АВИАЦИОННАЯ ДРУЖБА

Значительно лучшие перспективы реализации совместных проектов у российского авиапрома с другой страной Востока — Индией. Именно с этой страной реализуются программы в области военной авиации: Дели традиционно является стратегическим партнером Москвы, у них нет встречных интересов, которые могли бы вылиться в геополитическое противостояние. Еще в середине 1990-х годов корпорация "Иркут" и ОКБ "Сухого" разработали для ВВС Индии проект многофункционального истребителя Су-30МКИ поколения 4+. Подобных машин сейчас нет в российских ВВС. Помимо прямых поставок этих самолетов, в декабре 2000 года был подписан контракт на организацию на производственных мощностях индийской корпорации Hindustan Aeronautical Ltd. (HAL) лицензионного производства 140 Су-30МКИ.

В 1999 году корпорация "Иркут", МАК "Ильюшин" и корпорация HAL начали переговоры о совместных работах над проектом многоцелевого транспортного самолета (МТС) грузоподъемностью до 20 тонн на базе российского проекта среднего военно-транспортного самолета Ил-214. Стороны договорились: программа будет финансироваться в равных долях индийскими и российскими участниками, разработка будет вестись за счет собственных средств партнеров, а новые участники, в частности поставщики комплектующих, будут приглашаться в программу на условиях разделения рисков. Индийские ВВС объявили о планах приобрести 45 МТС, ВВС РФ сначала оценивали свою потребности в МТС в размере 60 машин, но затем согласилось приобрести 100 самолетов.

Однако лишь в ноябре 2007 года в Москве по МТС было подписано межправительственное соглашение, позволившее начать полноценную реализацию проекта. Причиной столь длительной задержки стали, главным образом, бюрократические проволочки: два года шло согласование в российских ведомствах

вопроса финансирования работ по МТС из средств, выделяемых Индией на погашение своего госдолга перед Россией. За это время головную роль в проекте МТС с российской стороны взял на себя МАК "Ильюшин", а "Иркут" в феврале 2008 года вышел из него, чтобы сконцентрировать силы на программе МС-21. ОАК планирует организовать финальную сборку МТС в ульяновском ЗАО "Авиастар-СП". "Стоимость создания самолета составит около \$ 600 млн при паритетных финансовых расходах по \$ 300 млн с каждой стороны", — сообщил ВГ гендиректор МАК "Ильюшин" Виктор Ливанов. По расчетам, окупаемость проекта наступала при выпуске 150 машин. Планируется, что первый полет МТС состоится в 2013 году, а сертификация завершится в 2015-м.

Наконец, Россия и Индия заключили беспрецедентное соглашение о партнерстве в проекте создания перспективного истребителя нового поколения. В октябре прошлого года было подписано российско-индийское межправительственное соглашение о совместной реализации проекта истребителя пятого поколения. Проект будет реализовываться на базе разработанного компанией "Сухой" по заказу российских ВВС перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации ПАК ФА (он также известен как проект Т-50 и И-21). С индийской стороны в проекте головным исполнителем является корпорация HAL. "Россия и Индия участвуют в проекте на паритетных условиях, то есть 50 на 50, — уточнил ВГ гендиректор компании "Сухой" Михаил Погосян. — Причем это будет не только равное финансирование проекта, но и равный инженерный вклад в создание самолета". По словам до конца 2008 года "Сухой" и HAL уже должны согласовать облик самолета. В свою очередь, по заявлению главнокомандующего ВВС Индии маршала авиации Фали Мэйджора, на его создание уйдет не менее пяти лет, а в небо истребитель поднимется через 8–10 лет, то есть в 2015–2017 годах.

В начале реализации совместного проекта основной инженерный вклад будет все же российским, поскольку проект прототипа российско-индийского истребителя ПАК ФА уже готов и на Комсомольском-на-Амуре авиаобъединении уже началось изготовление первого опытного образца. "Однако российско-индийская программа рассчитана на несколько десятилетий, — уточнил господин Погосян. — Индия сначала будет участвовать в проекте в основном финансово. Но для самолета потребуется адаптация под требования индийских ВВС, а позже — проведение его модернизаций. Вот эту работу, которая может составить, по нашим оценкам, до 50 % суммарных работ над проектом, выполняют индийские инженеры". По оценкам, стоимость создания и подготовки производства российско-индийского истребителя, включая затраты на создание двигателя, авионики и систем вооружений, может превысить \$ 10 млрд.

РАКЕТНЫЕ ИЗВОЗЧИКИ

Значительно успешнее проходит российская интеграция в зарубежные космические проекты. В этой области Россия традиционно воспринималась наравне с США как один из мировых лидеров. Правда, в начале 1990-х годов российские ракетно-космические компании стремились не столько войти в международные космические программы, сколько

старались использовать еще советские наработки, чтобы быстро заработать средства. Наиболее распространенным видом сотрудничества стала организация совместных предприятий с зарубежными партнерами для продвижения на мировой рынок пусковых услуг российских ракет-носителей. Это была одна из немногих возможностей отрасли выжить в условиях финансово-экономического спада, а затем и кризиса в РФ. Зарубежные партнеры в таких СП облегчали маркетинг российских носителей.

В апреле 1993 года Государственный космический научно-производственный центр имени Хруничева и ракетно-космическая корпорация "Энергия" организовали с американской компанией Lockheed совместное предприятие Lockheed-Khrunichev-Energia для маркетинга российских ракет "Протон". Через два года LKE была преобразована в компанию International Launch Services (ILS) в связи с объединением компаний Lockheed и Martin Marietta в единую корпорацию Lockheed Martin. За время существования ILS выполнила 45 коммерческих пусков "Протона" на общую сумму более \$ 3 млрд. На сегодня подписаны контракты на запуск 21 спутника на общую сумму около \$ 1,5 млрд. Правда, в сентябре 2006 года Lockheed Martin вышла из ILS. Официальный представитель Lockheed Martin Том Джурковски рассказал тогда ВГ, что окончание сотрудничества с Центром Хруничева является исключительно деловым шагом. "Мы просто оценили рынок, поняли, что он стал более зрелым, на нем появилось большее количество игроков, и приняли решение закончить сотрудничество с Хруничевым", — сообщил господин Джурковски. Однако, по неофициальной информации, причиной выхода американской корпорации из СП стало требование российских партнеров увеличить закупочные цены на "Протон", а также невыполнение ими ряда взятых на себя обязательств. В мае 2008 года Центр Хруничева завершил сделку по приобретению бывшей доли Lockheed Martin в ILS, приобретая ее примерно за \$ 255 млн.

По аналогии с ILS в мае 1995 года была создана компания Sea Launch. Ее образовали американская компания Boeing, российская "Энергия", норвежская Kvaerner, украинские ГКБ "Южное" и ПО "Южный машиностроительный завод" для осуществления коммерческих запусков российско-украинской ракеты "Зенит-3SL" с плавучей платформы из Тихого океана. За девять лет компания Sea Launch стала одним из лидеров мирового рынка пусковых услуг (ее доля составляет в разные годы 15–40 %). На сегодня выполнено 27 пусков с "морского космодрома" на общую сумму более \$ 2 млрд.

Ракеты тяжелого класса "Протон" и "Зенит" оказались на тот момент наиболее востребованными носителями на рынке. Они были способны выводить на геопереходные орбиты тяжелые телекоммуникационные спутники. По оценкам американской Ассоциации спутниковой промышленности, на ракеты грузоподъемностью более 10 тонн приходится более 80 % мирового рынка пусковых услуг.

Однако сложился спрос и на ракеты более легкого класса. В сентябре 1996 года было зарегистрировано совместное предприятие STARSEM. Учредителями СП стали самарский Государственный научно-производственный ракетно-космический центр (ГНПРКЦ) "ЦСКБ-Прогресс" — 25 % акций СП, Российское космическое агентство (с 1999 года — Российское авиа-

ционно-космическое агентство, с 2004 года — Федеральное космическое агентство РФ) — 25 % акций, французские компании Aérospatiale (позже — Aérospatiale Matra, с 1999 года — в составе EADS) — 35 % акций и Arianespace — 15 % акций. Название СП расшифровывается как Space Technology Alliance R-7 — Содружество космических технологий на основе Р-7 (Р-7 — ракета-прототип всего семейства носителей "Союз"). STARSEM занимается маркетингом на мировом рынке ракет среднего класса семейства "Союз" (грузоподъемностью до 8 тонн на низкую орбиту). На сегодня СП выполнило коммерческих пусков ракет семейства "Союз" с космодрома Байконур на общую сумму около \$ 750 млн. Причем все пуски были успешными.

В 1999 году для расширения возможностей использования "Союза" по выводу спутников на геостационарную и переходные к ней орбиты российские партнеры по STARSEM предложили создать стартовый комплекс для этого носителя на европейском космодроме Куру во Французской Гвиане. В феврале 2004 года на совещании министров, отвечающих за реализацию космических программ в государствах — членах Европейского космического агентства (ESA), проект строительства стартового комплекса для "Союза" в космическом центре Гвианы (проект "Союз в Куру") получил одобрение. Базовый контракт на создание наземного сегмента ракетно-космического комплекса между ESA и Роскосмосом был подписан в апреле 2005 года. Само строительство в Куру официально началось в феврале 2007 года. Стоимость программы "Союз в Куру" составила 435 млн евро. Россия согласилась выделить 121 млн евро. Однако Москва отказалась финансировать строительство пусковой установки в Куру: в качестве своего вклада Россия в объеме указанной суммы разработала проект модернизированной ракеты-носителя "Союз-СТ", пусковой установки, а также поставит часть оборудования для пусковой установки. Собственно расходы на строительство стартового и технического комплексов в Куру в размере 344 млн евро финансируют страны — члены ESA.

В июне 2007 года глава Роскосмоса Анатолий Перминов и президент компании Arianespace Жан-Ив Ле Галль подписали контракт на первые четыре запуска европейских спутников на ракете "Союз-СТ" с космодрома Куру. Первый запуск планируется на март 2009 года, второй — до конца 2009 года, а остальные два — в 2010 году.

КОСМИЧЕСКИЙ ДОЛГОСТРОЙ

Кроме занятия космическим "извозом", российские ракетно-космические компании участвуют и в совместных пилотируемых программах. Первым крупным совместным космическим проектом в этой сфере стали программы "Мир-Шаттл" и "Мир-NASA", в рамках которых шесть американских астронавтов совершили в 1995–1998 годах длительные полеты на российской станции "Мир", девять раз к ней причаливали американские шаттлы. Кроме того, американское аэрокосмическое агентство NASA частично оплатило доделку двух модулей для "Мира": "Спектр" (запущен в 1995 году) и "Природа" (1996 год). В сумме по контракту Российского космического агентства с NASA "О поставках и услугах для станций "Мир" и МКС", подписанному в июне 1994

года, с дополнениями к нему от 1995 и 1996 годов, Россия получила \$ 473 млн.

Одновременно с соглашением о полетах на "Мир" в августе 1993 года Россия договорилась с США, странами Европейского космического агентства, Японией и Канадой об участии в международном проекте создания Международной космической станции (МКС). В 1998 году об этом было подписано соответствующее межправительственное соглашение между всеми странами-партнерами. По сути говоря, МКС стала синтезом двух проектов: американского Freedom и российского "Мир-2". Россия на правах полноправного партнера обеспечивала взнос в проект в качестве запуска своих модулей, пилотируемых и грузовых кораблей "Союз" и "Прогресс". Их изготовление и запуск РФ оплачивает из собственных средств. Взамен после завершения сборки станции в 2010 году РФ получит право на половину ее ресурса: из шести членов экипажа МКС трое будут россияне.

По подписанному в феврале 1995 года отдельному контракту Центра Хруничева с Boeing на общую сумму \$ 215 млн был изготовлен первый модуль МКС — энергетический блок "Заря". Благодаря этому модулю сборка станции становилась возможной на год раньше, чем без него. "Заря" была выведена на орбиту в ноябре 1998 года. Однако из-за нехватки бюджетных средств изготовление первого полностью российского модуля "Звезда", который должен был обеспечить среди прочего возможность работы на борту МКС космонавтов и астронавтов, задержался на два года и состоялся лишь в июле 2000 года. Для завершения строительства модуля NASA в сентябре 1998 года подписало контракт о предоставлении Российскому космическому агентству финансовой помощи в размере \$ 60 млн. В обмен начиная с третьей экспедиции на МКС (она стартовала в августе 2001 года) на работы экипажа станции в интересах NASA отводилось 87,5 % рабочего времени, а в российских интересах — 12,5 %. Такое распределение с некоторыми корректировками продолжалось до конца 2005 года.

Сборка МКС, которую первоначально планировалось завершить за пять лет (то есть к 2003 году), продолжается до сих пор. В первые годы полета станции основные нарекания за срыв сроков высказывались именно российской стороне. Но в январе 2003 года погиб шаттл "Колумбия", полеты многоразовых кораблей были приостановлены на два с половиной года. В результате лишь благодаря использованию российских космических кораблей полеты экипажей на МКС не были прерваны. До конца 2006 года услуги по запуску американских членов экипажа станции предоставлялись бесплатно в силу соглашений между странами-партнерами от 1998 года. В декабре 2005 года Роскосмос и NASA подписали первое за семь лет дополнение к контракту "О поставках и услугах для станций "Мир" и МКС" на сумму \$ 43,8 млн, предусматривавшее доставку американских членов экипажей и грузов на МКС и возвращение их на Землю в течение 2006 года. В октябре 2006 года был подписан контракт на сумму около \$ 160 млн на период 2007–2008 годов. Новое соглашение, подписанное в апреле 2007 года на сумму уже \$ 719 млн, охватило период до середины 2011 года.

Однако американская сторона, видимо, осталась не совсем довольна опытом совместного с Россией строительства МКС. Во всяком случае, начав работы

над новой программой Constellation, предусматривавшей к концу 2010-х годов высадку астронавтов на Луну, а в дальнейшем и полет человека на Марс, NASA направило приглашения об участии в ней космическим агентствам Европы, Японии и Канады, но не России. Возможно, также американская сторона считает недостаточно высоким для такой программы технологический уровень ракетно-космической программы РФ.

КОРАБЛИ НА ЭКСПОРТ

В отличие от NASA Европейское космическое агентство, наоборот, расширяет сотрудничество с Россией. В создании запущенного 9 марта этого года из Гвианского космического центра первого европейского автоматического грузового корабля ATV Jules Verne существенную роль сыграла российская корпорация "Энергия". Еще в марте 1996 года между космическими агентствами России и Европы было подписано соглашение о встречных поставках по программе МКС: Европа брала на себя обязательства поставить для российского сегмента МКС систему обработки данных DMS-R и дистанционный манипулятор ERA, в свою очередь, Россия обязалась доработать и поставить Европе российскую систему стыковки для ATV. В дальнейшем российское участие в проекте ATV также дополнилось поставкой системы дозаправки МКС компонентами топлива, системы управления оборудованием и элементами системы автоматического сближения "Курс". К ноябрю 2004 года корпорация "Энергия" поставила ESA все четыре системы для первого ATV, а в марте 2005 года подписала с итальянской компанией Alenia Spazio контракт на общую сумму 40 млн евро о поставке этих систем еще для шести кораблей ATV. ATV будет служить для снабжения станции различными грузами, дозаправки ее баков ракетным топливом, коррекции орбиты МКС и удаления с нее отходов.

В апреле 2005 года должностные лица ESA выразили интерес к совместным с Россией работам над перспективными космическими кораблями. Вслед за этим в июне 2006 года страны – члены ESA утвердили финансирование в размере 15 млн евро первого этапа программы создания европейского пилотируемого корабля, в которой могла принять участие и Россия. Результаты исследований по программе планируется представить на конференции членов ESA весной 2008 года. "Консультации по созданию совместной перспективной пилотируемой транспортной системы идут с французским и европейским космическими агентствами с августа 2007 года, – пояснил глава Роскосмоса Анатолий Перминов. – Это новый аппарат, который мы создаем на базе корпорации "Энергия", и французы хотят принять участие в разработке".

Кроме европейцев, корпорация "Энергия", очевидно, оказала помощь Китаю в создании космического корабля "Шэньчжоу" ("Волшебная лодка"). Впервые этот корабль совершил полет в беспилотном режиме в ноябре 1999 года. В октябре 2003 года на "Шэньчжоу-5" слетал в космос первый китайский космонавт Ян Ливэй. В октябре 2005 года на "Шэньчжоу-6" в космос слетали уже два китайских космонавта. В октябре этого года планируется полет "Шэньчжоу-7" с тремя космонавтами и первый выход китайца в открытый космос. Официальный Пекин настаивает на

том, что корабль создан самостоятельно китайскими инженерами. Однако внешний вид двух из трех отсеков корабля крайне похож на соответствующие отсеки российского "Союза". Даже скафандры, в которых летают в космос китайцы, из России – аварийно-спасательный скафандр "Сокол-КВ". Их поставляет в КНР по секретным контрактам томиленское ОАО "НПП "Звезда", которое изготавливает российские скафандры уже почти 50 лет. По неофициальной информации, выход китайцев в космос будет выполнен также в российских скафандрах "Орлан-М".

КОЛЛЕГИ ПО СПУТНИКАМ

Достаточно неожиданно прошла интеграция красноярского НПО прикладной механики (НПО ПМ) в программы одного из ведущих производителей телекоммуникационных спутников в мире – франко-итальянской компании Thales Alenia Space. В советские времена НПО ПМ было главным производителем отечественных спутников связи. Однако в 1990-е годы при попытке выхода на зарубежные рынки предприятие столкнулось с проблемой катастрофически устаревшей элементной базы, не позволявшей создавать космические аппараты с конкурентоспособными характеристиками. Выходом стала закупка модулей полезной нагрузки для спутников у Thales Alenia Space. "Мы сотрудничаем с TAS с 1995 года, когда начали работать вместе над созданием спутника SESat для оператора Eutelsat, – рассказал ВГ генеральный конструктор и генеральный директор НПО ПМ Николай Тестоедов. – Сегодня это сотрудничество расширилось еще больше: наши специалисты по полезным нагрузкам проходят обучение у экспертов TAS в процессе производства и испытаний полезной нагрузки для спутников связи "Экспресс-АМ33" и "Экспресс-АМ44". Мы не намерены останавливаться на этом и расширяем наше сотрудничество, переносим его также на высокомоощные спутники".

В декабре прошлого года НПО ПМ и TAS подписали соглашение о совместной разработке и создании новой космической платформы "Экспресс-4000" и изготовлении на ее основе тяжелых конкурентоспособных телекоммуникационных спутников. Основой для новой платформы послужат наработки НПО ПМ по собственной платформе "Экспресс-2000" и технологии базовой платформы Spacabus-4000, разработанной TAS. НПО ПМ обеспечит поставку для "Экспресс-4000" большого набора российских комплектующих. Вместе с тем компании договорились, что для создания связанных спутников на базовую платформу "Экспресс-4000" будет устанавливаться полезная нагрузка производства TAS. Спутники на базе "Экспресс-4000" будут строиться на НПО ПМ, там же должна осуществляться интеграция на платформе полезной нагрузки, элементы которой поставит TAS. "Экспресс-4000" будет предлагаться и нероссийским заказчикам наравне с прототипом Spacabus-4000.

Вице-президент TAS – глава отдела маркетинга и продаж Бернар Молести заявил ВГ: "В действительности мы планируем унифицировать две платформы – "Экспресс-4000" и Spacabus-4000 – так, чтобы между ними было как можно больше общих элементов. Это может быть достигнуто путем выделения в составе платформы некоторых ключевых элементов, которые могут быть произведены либо НПО ПМ, либо любой

другой организацией — участником корпорации НПО ПМ". Декабрьское соглашение о сотрудничестве НПО ПМ и TAS как раз предусматривает поставку российских комплектующих для платформы Spacebus-4000. В первую очередь TAS заинтересована в закупке в России фотопреобразователей для солнечных батарей и электрореактивных двигателей. Это позволит улучшить характеристики Spacebus-4000, снизить ее стоимость и в итоге повысить конкурентоспособность платформы на мировом рынке.

РОССИЙСКИЙ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ "АТЛАСА"

Востребованными на рынке оказались и российские технологии производства ракетных двигателей. В 1995 году компания Lockheed Martin объявила о начале разработки новой версии ракеты-носителя Atlas-2AR с увеличенной грузоподъемностью. В дальнейшем проект был переименован в Atlas-3. Проект должен был на 20 % снизить стоимость пуска ракеты. В начале 1996 года победителем конкурса по разработке и поставке двигателя первой ступени нового носителя был признан российский двигатель РД-180, разработанный НПО "Энергомаш" (г. Химки, Московская область). Этот двухкамерный двигатель был разработан на базе четырехкамерных двигателей РД-170 и РД-171, использовавшихся соответственно на ракетах "Энергия" и "Зенит". Сертификат двигателя РД-180 для использования на американских носителях был получен НПО "Энергомаш" весной 1999 года. В мае 2000 года состоялся первый старт Atlas-3 с РД-180. Российский двигатель буквально вдохнул новую жизнь в ракету Atlas, первый старт которой состоялся еще в конце 1950-х годов. РД-180 позволил на 20 % увеличить грузоподъемность носителя, значительно упростить его, заменив полторы ступени и четыре стартовых твердотопливных ускорителя, используемых на прежнем варианте — Atlas-2AS. Число отделяющихся элементов ракеты уменьшилось с пяти до одного, а количество деталей стало на 10 тыс. меньше.

С августа 2002 года начались запуски нового типа ракеты Atlas-5, на первой ступени которой также установлен РД-180. Atlas-5 был создан компанией Lockheed Martin в рамках программы развитого одноразового носителя EELV, объявленной ВВС США. Теперь этот носитель выводит на орбиту не только коммерческие полезные нагрузки, но и научные аппараты NASA и военные спутники Пентагона и Национального разведывательного управления США (NRO).

Общее соглашение НПО "Энергомаш" с Lockheed Martin, заключенное в 1996 году, предусматривало поставку 101 двигателя: твердый контракт на 50 и опцион еще на 51 РД-180. Пока "Энергомаш" поставил в США 41 двигатель. С ними уже выполнены четыре пуска Atlas-3 и семь Atlas-5 с коммерческими спутниками, два Atlas-5 с межпланетными станциями NASA, два Atlas-3 и пять Atlas-5 с секретными полезными нагрузками Пентагона и NRO. На всех 20 ракетах РД-180 отработали без замечаний. "Сегодня мы изготавливаем и поставляем в США ежегодно пять РД-180, — заявил в мае гендиректор НПО "Энергомаш" Николай Пирогов. — В настоящее время идут переговоры о заключении контракта на следующую партию из семнадцати двигателей (в дополнение к уже законтрактованным 50. — ВГ)". Подписание контракта сможет загрузить предприятие еще на три года. Если в итоге будут законтрактованы все опционные РД-180 (51 двигатель), это обеспечит работу линии по сборке этих двигателей на 10 лет. "Однако сейчас рассматривается вопрос об увеличении ежегодного количества изготавливаемых двигателей этого типа до 8–10, — сообщил господин Пирогов. — Тогда сроки выполнения этих контрактов сократятся".

В свою очередь заместитель генерального директора НПО "Энергомаш" Владимир Чванов пояснил, что в соответствии с первоначальными соглашениями планировалось после поставки в США первых 50 двигателей РД-180 развернуть на территории США их самостоятельное производство. Однако после оценки стоимости проекта создания такого производства американская сторона признала его нецелесообразным. "Реальные затраты по созданию такого производства превысили первоначальные оценки американской стороны более чем в пять раз, — пояснил господин Чванов. — Поэтому, чтобы соблюсти принятые в США нормы, согласно которым продукция для ракетной техники, используемой в интересах государства, должна производиться только на территории США, американскими компаниями было принято решение лишь продемонстрировать возможность создания двигателей РД-180". В настоящее время в США партнеры НПО "Энергомаш" выбрали два узла двигателя и пытаются освоить их производство. "Пока они опаздывают на пять лет по срокам", — заявил Владимир Чванов.

Константин ЛАНТРАТОВ

источник: «Коммерсант — Business Guide»
10.11.08

ОСВОБОДИТЬСЯ ОТ ГРИФА

Уральские разработчики военной техники предлагают рассекретить экспортное оружие.

Свердловские депутаты предложили Госдуме изменить ФЗ "О государственной тайне", из-за неосознанности которого государство несет миллиардные убытки.

Камнем преткновения стал один из подзаконных актов закона о гостайне — перечень сведений, подлежащих засекречиванию. Согласно ему к секретному можно отнести не только отечественное оружие, но и поставляемое на экспорт. Депутаты предлагают провести экспертизу этого перечня и отнести экспортное оружие к категории несекретного. Но проблема в том, что разрешить такую экспертизу

можно будет только после изменений в законе о гостайне четырех статей — №№ 4, 7, 9 и 13.

Инициатором реформы "секретного" закона выступило руководство уральского ОАО "Опытное конструкторское бюро "Новатор" — одного из ведущих российских разработчиков и производителей систем вооружения. В течение десяти последних лет предприятие продавало иностранным государствам противокорабельную крылатую ракету ЗМ-54Э. Правда, чтобы получить лицензию на продажу, приходилось при каждой поставке делать через "Рособоронэкспорт" экспертизу о том, что никаких государственных секретов в продаваемом образце нет.

Ситуация резко изменилась в конце 2007 года. В Минобороны произошли некоторые кадровые перемены, и отношение к подзаконным актам стало более формальным. Военные чиновники посчитали, что раз в федеральном законе не упоминается возможность проведения такой экспертизы, то она незаконна. С юридической точки зрения военные правы: Закон о гостайне позволяет по общим перечням охраняемых сведений определять секретность характеристик любого образца военной техники, даже если она предназначена только на экспорт. Так, на основании этого перечня службы Минобороны требуют засекретить информацию, которая, по сути, не является секретной. Например, согласно приказу Минобороны вся информация, передаваемая с борта ракеты по телеметрии, должна обязательно иметь гриф "сов. секретно", даже если передаются только данные о температуре окружающей среды, скорости ветра, атмосферном давлении. На оборонном предприятии уверены, что передача этой информации в эфир не нанесет ущерба интересам государства, но крайне необходима для анализа полета ракеты и работы обслуживания на борту.

В итоге несколько контрактов с иностранными государствами на поставку военной техники попросту "зависли". Сейчас на складе готовой продукции ракет более чем на четыре миллиарда рублей, которые ОКБ "Новатор" не может отправить по уже подписанным контрактам. Оборонные предприятия, как и государство в лице "Рособоронэкспорта", несут мил-

лиардные убытки. В течение полутора лет "Новатор" не может получить деньги с "Рособоронэкспорта" за выполненную работу, потому что тот, в свою очередь, не может подписать распоряжение Правительства России на уже заключенные контракты. А распоряжение правительства не визируется, потому что службы защиты государственной тайны Минобороны решили засекретить нашу продукцию, которая поставлялась за рубеж в течение последних десяти лет. Только через полтора года протоколом, утвержденным Минобороны, удалось подписать постановление Правительства РФ на продажу экспортной продукции, но на стадии выдачи лицензии на продажу опять появился тормоз.

Специалисты опытного бюро разработали предложения о внесении изменений в закон о гостайне. При этом они ссылаются на один из трех главных принципов закона о гостайне, согласно которому засекречивать информацию можно не позднее чем с момента разработки. Считать же секретной продукцию, которая поставляется за рубеж уже около десяти лет, неразумно.

В частности, предлагается на основе перечней охраняемых сведений после проведения экспертизы разрабатывать отдельные перечни на конкретные образцы отечественного оружия, которые не могут продаваться на экспорт и, соответственно, относятся к государственной тайне. На предприятии уверены, что это поможет не только улучшить ситуацию с экспортом, но и избежать задержки летных испытаний по гособоронзаказам для всего ВПК.

Губернатор Свердловской области Эдуард Россель посчитал предложения правильными и представил их на рассмотрение в законодательное собрание области. Думцы поддержали инициативу и представили проект изменения закона в Госдуму.

Дарья КЕЗИНА

*источник: «Российская газета»
20.11.08*



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните **95**
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **95**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

КИТАЙСКИЙ "ДРАКОН" С РОССИЙСКИМ СЕРДЦЕМ

На выставке Airshow China 2008 ВВС Китайской народной республики продемонстрировали истребитель J-10 "Дракон".

Эту машину, "полностью разработанную китайскими инженерами", впервые официально показали общественности в начале 2007 г. в Пекине. Самолет вызвал широкий резонанс в мире. Как заявили тогда некоторые эксперты, J-10 превосходит по своим возможностям российские МиГ-29 и Су-27, но уступает Су-30 и четвертому поколению истребителей американского производства.

Слухи об этой машине будоражили умы авиационной общественности несколько лет. Первая информация о новом китайском истребителе появилась в открытой печати в октябре 1994 г., когда со ссылкой на американскую космическую разведку появилось сообщение, что в Chengdu строится самолет, очертаниями и размерами напоминающий истребитель Eurofighter EF2000 или Dassault Rafale. С появлением первых фотографий самолета дотошные эксперты сделали вывод: не обошлось без содействия Израиля.

Министр обороны Израиля Эзер Вейцман в самом начале 1980-х предложил создать многофункциональный истребитель, основными качествами которого были бы дешевизна и надежность. Предусматривалась постройка пяти опытных и 300 серийных машин, но построили только три, а самолет, который получил название Lavi, так и не пополнил арсенал израильской армии. В 1987 г. в связи с бюджетным дефицитом и конфликтом с США проект заморозили. Взамен Lavi США позволили Израилю купить дополнительное количество истребителей F-16. В то же время, в начале 1980-х, китайский лидер и председатель Центральной военной комиссии (Central Military Commission, CMC) Deng Xiaoping объявил, что КНР потратит 500 млн юаней на создание истребителя нового поколения.

В 1982 г. представители генерального штаба, ВВС, ВМС и китайского авиапрома собрались в Пекине для обсуждения вопросов создания такого самолета и выработки требований к нему. Истребитель должен был превосходить самолеты J-8II и МиГ-23, приближаясь по характеристикам к американскому F-16. При этом поступить на вооружение новая машина должна была в конце 1990-х годов. Второе совещание состоялось полгода спустя.

В январе 1984 г. ВВС НОАК выработали требования к новому истребителю и вскоре получили от авиапрома три технических предложения от заводов Shenyang, Xi'an и Chengdu. Все проекты имели различные аэродинамические схемы: нормальную, схему с изменяемой геометрией крыла и "утку". В мае того же года авиапром решил остановиться на проекте завода Chengdu. Главным конструктором самолета стал Song Wen-Cong, директором программы — Wang Ang.

В 1986 г. группа израильских специалистов довольно долго находилась в городе Chengdu. Что они там делали, неизвестно, но программа J-10 (тогда она носила название "Проект 8610") официально стартовала именно в этом году, когда КНР озвучила свое стремление создать истребитель, способный противостоять советским МиГ-29 и Су-27, американским F-18 и французским Mirage 2000 (эти машины находятся на вооружении Тайваня). В 1989 г., после событий на площади Тяньаньмэнь, авиационное сотрудничество Китая и Израиля было свернуто, и с тех пор обе стороны всячески отрицали какую-либо передачу технологий.

Первоначально самолет создавался в качестве истребителя завоевания превосходства в воздухе, способного заменить устаревшие самолеты J-6 и J-7 в китайских военно-воздушных силах.

В 1993 г. построили натурный макет самолета. К этому времени продувки в аэродинамических трубах выявили некоторые проблемы, да и военные захотели получить не просто истребитель, а по-настоящему многоцелевой самолет, способный эффективно действовать и по наземным целям. Кроме того, китайские специалисты ближе познакомились с истребителем Су-27. Все это привело к пересмотру проекта. Самолет получил двигатель AL-31ФН, РЛС "Жук-10ПД" или "Жемчуг", катапультное кресло К-36П.

Самолет J-10 можно по праву считать выдающимся достижением китайской авиационной промышленности 1990-х годов. Эта программа подобрала в себя множество самых современных технологий, включая широкое применение композиционных материалов, цифровую систему дистанционного управления (СДУ) полетом, проектирование и производство с использованием автоматизированных CAD/CAM-систем.

J-10 трудно спутать с другим самолетом. Его характерными признаками являются прямоугольный воздухозаборник, расположенный под фюзеляжем, низкорасположенное треугольное крыло, переднее горизонтальное оперение и два подфюзеляжных кила. Такая аэродинамическая схема при статической неустойчивости обеспечивает самолету высокие маневренные характеристики. Но для управления такой машиной необходима электронная система управления. Такая цифровая СДУ с четырехкратным резервированием была создана 611-м институтом с использованием языка Ada на основе, как считают некоторые специалисты, программного обеспечения, разработанного для самолета Lavi. Систему испытали на летающей лаборатории J-8IIАСТ.

Первый полет опытного самолета был запланирован на начало 1996 г., но проблемы с системой управления задержали его, и машина "1001" поднялась в небо только 22 марта 1998 г. По этому случаю САС посетил президент КНР Jiang Zemin и поздравил его сотрудников с успешным испытательным полетом. Несмотря на то, что второй опытный самолет — "1002"

— разбился, похоронив под обломками шеф-пилота компании, к концу 1998 г., как и планировалось, построили еще два опытных самолета. Тогда же самолет получил обозначение J-10.

К 1999 г. завод в Chengdu выпустил 7 опытных самолетов. Первые пять машин оснащались отечественными двигателями WS-10, а два последних имели двигатели AL-31Ф и усовершенствованное оборудование.

В декабре 1999 г. две машины передали в Летно-испытательный центр КНР CFTE (China Flight Test Establishment) на авиабазе Yanliang (провинция Shaanxi) для летных и эксплуатационных испытаний. К концу 2000 г. опытные машины налетали 140 часов.

Осенью 2002 г. опытные самолеты передали на авиабазу Dingxin в Shuang Cheng Zi (провинция Gansu) для испытания вооружения и системы управления оружием.

28 июня 2002 г. завод в Chengdu построил первый предсерийный самолет. Вскоре выпустили небольшую серию таких самолетов. 10 марта 2003 г. J-10 приняли на вооружение ВВС НОАК и шесть одноместных самолетов передали летно-испытательному центру ВВС на авиабазе Sangzhou (провинция Hebei), где войсковые испытания продолжались до начала 2004 г. Во время церемонии передачи два самолета продемонстрировали в воздухе руководству НОАК.

Весной 2003 г. завершились испытания РЛС системы управления оружием на летающей лаборатории Y-8, летом того же года J-10 ("1006") впервые выполнил имитацию дозаправки в воздухе, а в декабре с самолета произвели первые пуски ракет.

В начале 2004 г. J-10 получил сертификат, означавший успешное завершение программы создания истребителя, растянувшейся на 18 лет.

Первым авиационным подразделением, получившим на вооружение новый истребитель, стал 44-й воздушный дивизион ВВС НОАК, базирующийся в Lujiang (в юго-западной части провинции Yunnan). Этот дивизион получил J-10 13 июля 2004 г.

Первая серия самолетов была передана ВВС НОАК в 2004–2006 гг.

Самолет имеет достаточно мощное вооружение. Двухствольная встроенная пушка Type 23-3 калибром 23 мм расположена с левой стороны перед нишами уборки основных стоек шасси. Ракетно-бомбовое вооружение размещается на 11 наружных держателях: 6 под крылом и 5 под фюзеляжем. На внутренние подкрыльевые и центральный подфюзеляжный держатели могут подвешиваться дополнительные сбрасываемые топливные баки емкостью по 1700 л. Два передних подфюзеляжных пилон могут использоваться для размещения различных контейнеров с дополнительным навигационным оборудованием или оборудованием целеуказания.

Для поражения воздушных целей J-10 может нести ракеты класса "воздух — воздух" средней и малой дальности в различных сочетаниях, например 4 ракеты PL-11/PL-12 и 2 PL-8 или 2 ракеты PL-11/PL-12, 2 PL-8 и три подвесных топливных бака.

J-10 стал первым китайским истребителем, который с самого начала проектировался не только для борьбы с воздушными целями, но и для работы по наземным целям. Для применения различного оружия он может нести контейнеры с различными системами целеуказания. Для выполнения типового задания по поддержке наземных войск самолет может

нести 8 бомб калибром 250 кг, два подвесных бака и 2 ракеты "воздух — воздух" PL-8/9 малой дальности. Вполне вероятно, что J-10 способен применять и бомбы с лазерным наведением при использовании того же оборудования, которое уже создано для самолетов J-8В и JH-7.

Первоначально истребитель J-10 планировалось оснастить отечественным двигателем WP-15, однако его разработку прекратили. Пришлось искать "сердце" самолета за пределами Китая. Выбор остановили на российском AL-31Ф, поскольку такие же двигатели устанавливаются на самолетах Су-27 и Су-30.

Но китайский вариант отличался от российского расположением коробки самолетных агрегатов. На Су-27 она размещена сверху, а на J-10 — снизу. Отсюда и название двигателя — AL-31ФН. Разработка этого варианта двигателя была закончена в 2000 г. В 2002–2004 гг. ММПП "Салют" передало в Китай 54 таких мотора. Стоимость контракта оценивалась в 3 млн долл. Тогда же поднимался вопрос о создании в КНР предприятия по ремонту этих двигателей.

В июле 2005 г. "Рособоронэкспорт" заключил контракт на поставку еще 100 двигателей AL-31ФН в течение ближайших трех лет с опционом еще на 150 моторов до 2010 г. Стоимость контракта — 300 млн долл. Кроме того, теперь уже рассматривалась возможность лицензионного производства AL-31ФН в Китае.

Разработку собственного двигателя вело подразделение авиационного двигателестроения корпорации AVIC I (606-й институт) совместно двигателным подразделением Shenyang Liming Aero-Engine Group в 1990–2000 гг. Двигатель носил обозначение WS-10. Его усовершенствованный вариант, WS-10A или Taihang, создавался уже после знакомства с двигателем AL-31Ф. Корпорация AVIC I сообщила о завершении его разработки в ноябре 2005 г. Этот двигатель имеет максимальную тягу 7495 кгс и форсажную тягу 11 217 кгс, но немного больше двигателя AL-31Ф по габаритам. Естественно, что характеристики J-10 с таким мотором будут несколько хуже.

Видимо, это стало одной из причин того, что в ноябре 2006 г. ММПП "Салют" подписало с китайской компанией Liming Engine Manufacturing протокол о намерениях, один из пунктов которого подразумевал проработку вопроса о создании совместного предприятия "Салют-Liming". Вначале речь будет идти о продажах продукции "Салюта" в Китае, а затем и о совместной разработке и производстве на территории Китая. Корпорация Liming Engine Manufacturing с 1999 г. занимается ремонтом авиадвигателей для собранных по лицензии в Китае истребителей J-11 (Су-27СК), совместно с американской корпорацией General Electric производит двигатель CF-34 для китайско-регионального самолета ARJ-21.

А в сентябре 2007 г. "Рособоронэкспорт" подписал контракт на поставку в Китай еще 50 двигателей AL-31ФН. По некоторым оценкам, сумма сделки составляет 150 млн долл. В ближайшие шесть лет Китай планирует закупить до 150 двигателей этого типа на сумму порядка 900 млн долл. Пока речь идет о прямых поставках. Но в перспективе может рассматриваться вопрос и о лицензионном производстве.

А "Салют" уже предлагает Китаю модернизированный вариант — AL-31Ф-М1. Двигатель принят на вооружение российских ВВС, имеет форсажную тягу 13 500 кгс и увеличенный ресурс. Предварительные переговоры с китайской стороной подтвердили заинтере-

сованность ВВС Китая в этом двигателе. Тем более что существует несколько вариантов самолета J-10, которым более мощный двигатель вовсе не помешает.

В 2000 г. началась разработка двухместного варианта — J-10S. Главным конструктором самолета стал Yang Wei. Эта машина может использоваться и в качестве тренировочной, обеспечивая завершающий этап подготовки летчиков-истребителей, и в качестве самолета-лидера, управляющего группой аналогичных одноместных машин. Первый полет опытного J-10S состоялся в декабре 2003 г., а в начале 2005 г. машина завершила летные испытания и получила сертификат.

Сообщалось также о разработке ударного варианта самолета — Q-10 (Qian Shi-10). Кроме того, 611-й институт изучает возможность создания двухмоторного варианта с пониженной заметностью.

К началу текущего года было построено около 100 самолетов J-10. Они состоят на вооружении 5-го истребительного полка 2-го дивизиона, 7-го авиационного полка 3-го дивизиона и 132-го истребительного полка 44-го дивизиона ВВС НОАК. Всего КНР планирует приобрести 300 самолетов этого типа для ВВС и авиации флота.

До сих пор программа J-10 велась под плотной завесой секретности. Официально машину продемонстрировали широкой общественности всего один раз, спустя почти два года после того, как она поступила в эксплуатацию. Никаких официальных сведений о характеристиках самолета нет, это остается государственной тайной. На мировом рынке авиационной техники истребитель J-10 может составить конкурен-

цию шведским, французским, американским и российским истребителям. Командующий ВВС Таиланда, например, ознакомился с самолетом еще до первого полета и дал ему высокую оценку. Рынок сбыта J-10 достаточно велик. Традиционный военный партнер Китая Пакистан уже ждет истребители J-10 (FC-20). По некоторым сведениям, эта страна сможет получить первый из 36 J-10 уже в 2010 г.

К тому же в последние годы Китай расширяет свое присутствие в Африке, активно инвестируя средства в нефтяные проекты на Черном континенте и развивая программы гуманитарной помощи. Не исключено, что КНР может предложить частично оплачивать своими самолетами поставки нефти из Нигерии, Анголы и Судана. В октябре прошлого года некоторые израильские издания сообщали о том, что КНР и Иран готовятся заключить крупный контракт на поставку Тегерану самолетов J-10 на сумму около 1 млрд долл. Официальный Пекин немедленно опроверг эти утверждения. Министр обороны Исламской Республики Мустафа Мохаммад-Наджар со своей стороны заявил, что "на данный момент мы не обсуждали с Китаем этот вопрос и в перспективе не планируем этого делать". А представитель министерства иностранных дел Мохаммад Али Хоссеини отметил, что "сотрудничество между Ираном, Россией и Китаем происходит в рамках международных инструкций".

Андрей ЮРГЕНСОН

*источник: AVIAPORT.RU
14.11.08*

УЧАСТНИКИ АВИАФОРУМА ОБСУДИЛИ ПОСТАВКИ ПКИ

Авиафорум "Интегрированная логистическая поддержка авиационной техники: разработка, опыт реализации, МТО" завершил свою работу в среду. Второй день работы был посвящен поставкам покупных комплектующих изделий (ПКИ) и материалов.

Основная проблема российских ПКИ сегодня — даже не цена, а качество и надежность, отметил в своем докладе "Программа развития поставщиков авиастроительной отрасли" директор обеспечения производства и управления издержками ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Павел Пахотный. "Ни у одного западного производителя авиационной техники нет входного контроля, а мы от него отказаться пока не можем, поскольку брак ПКИ доходит до 50 %", — отметил он.

Кроме того, в рамках государственного оборонного заказа производители авиационной техники попадают в ситуацию "ножниц" между ценой госзаказа и фактической ценой на комплектующие, добавил специалист. "В связи с этим по поручению В. Путина ОАК приступила к разработке программы развития

поставщиков. Цель — сформировать поставщиков, которые были бы ориентированы на авиастроительную отрасль России, найти компромисс между российскими и западными поставщиками", — сообщил докладчик. Не менее острый вопрос — завышение цен на комплектующие изделия. С докладом "Антимонопольное регулирование поставок ПКИ и материалов для авиастроительной отрасли" выступил начальник Управления контроля промышленности Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Алексей Ульянов.

ФАС уже приняла ряд решений, которые будут способствовать борьбе с монополиями, она планирует дальнейшее изменение антимонопольного законодательства, планирует получить полномочия по оперативно-розыскной деятельности, активно участвовать и в формировании промышленной политики, создании объединенных структур, таких как ОАК и двигателестроительная корпорация. "Тем не менее, частная монополия менее опасна, чем государственная монополия", — отметил он.

Проблемы таможенного оформления ввоза-вывоза запасных частей в целях технического обслуживания и ремонта авиационной техники крайне актуальны сегодня для эксплуатирующих и ремонтных предприятий. "Что сейчас происходит на таможне —

просто ужас", — посетовал в своем выступлении начальник отдела отправки и получения груза технического назначения АТБ "Домодедово".

К сожалению, запланированное выступление заместителя генерального директора ОАО "Ильюшин Финанс Ко" на ту же тему не состоялось. Не смог присутствовать на авиафоруме и начальник отдела таможенных складов Федеральной таможенной службы РФ, о чем очень сожалели участники форума.

Два доклада сделали представители ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". Один из них — "Создание системы и инфраструктуры обеспечения российских авиакомпаний запасными частями и материалами для самолета Sukhoi SuperJet 100" — сделал вице-президент по обслуживанию заказчиков ГСС Дмитрий Миргородский. Он отметил, в частности, что схема обеспечения эксплуатантов самолетов SSJ 100 запчастями должна быть глобальной и отличаться от системы материально-технического обеспечения предприятий — изготовителей авиатехники. В этом году ГСС намерена выбрать глобального логистического провайдера для самолета SSJ 100, поскольку до начала летной эксплуатации самолета осталось менее года. "Самолет стоит очень дорого, когда стоит на земле, поэтому разработчик должен брать на себя большую ответственность, чем сегодня", — сказал Д. Миргородский.

Второй доклад развивал предыдущую тему в отношении построения системы планирования и управления поставками. Его сделал Виктор Полянов, представитель ООО "Информационные бизнес-системы" (IBS), консультанта проекта интегрированной системы планирования и управления поставками. В настоящее время система находится в процессе тестирования в ГСС, сказал он.

С докладом "Материально-техническое обеспечение (МТО) как составная часть интегрированной логистической поддержки" выступил Дмитрий Хоружик, генеральный директор ЗАО "Авиационные системы", которое уже 6 лет занимается вопросами технического обслуживания самолетов семейства Ту-204/214. "Ключевых задач МТО всего две: формулировать "правильно" и управлять эффективно. Частично мы уже реализовали на практике систему интегрированной логистической поддержки, но в 2002 г. о такой системе мы даже не слышали, — сказал он. — Сегодня разрыв между эксплуатантами и производи-

телями авиационной техники очень велик. Я не увижу на авиафоруме ни одного эксплуатанта. Не доверяют. Слова сильно разошлись с делом. Не приходят, а мы их и не зовем".

Еще два доклада были посвящены тому аппарату, с помощью которого возможно оптимизировать систему управления поставками запчастей и создать автоматизированную систему технического обслуживания ВС. Доклады на эту тему сделали руководитель проектов департамента управленческого консалтинга компании IBS Игорь Лоховицкий и руководитель направления УНТЦ "ИНМАС" Андрей Станкевич. В основе этих программных продуктов лежат разработки американских специалистов, хотя существуют и отечественные аналоги. В частности, А. Станкевич отметил, что автоматизированную систему техобслуживания ВС на базе ПО SAP "Аэрофлот" начал внедрять с весны текущего года. Полностью работоспособной система может стать через год-полтора. С такой же системой работает и авиакомпания "ЮТэйр".

В заключение прозвучал доклад начальника подразделения ФГУП "ГосНИИ АС" Юрия Буряка "Создание системы идентификации ПКИ с применением информационных технологий". Прекрасно известно, сколько предпосылок к летным происшествиям было вызвано применением контрафактных запчастей на отечественных лайнерах. Поэтому в недалеком будущем ПКИ будут снабжаться специальными чипами, несущими всю необходимую информацию об изделии. Вопросов здесь еще много, но по такому же пути идут и лидеры гражданского авиастроения — Boeing и Airbus. Более того, эти компании совместно работают над созданием единой информационной среды. Первым самолетом, на котором будут широко применяться ПКИ, снабженные такими чипами, станет Boeing 787. В России такие работы начаты в интересах семейства самолетов Ту-204/214.

В целом авиафорум поднял целый ряд очень важных в настоящее время вопросов, без решения которых нормальное развитие и авиационной промышленности, и авиакомпаний, эксплуатирующих отечественные самолеты, просто невозможно.

Андрей ЮРГЕНСОН

*источник: AVIAPORT.RU
19.11.08*

ЛЕТАЙТЕ ПОМНОГУ И ПОДАЛЬШЕ

Правительство обнулило пошлины на большие самолеты.

Владимир Путин выполнил обещание, данное им в сентябре в Ульяновске на заводе "Авиастар-СП". Подписано постановление об обнулении ввозных таможенных пошлин на самолеты с более чем 300 посадочными местами.

Ранее вице-премьер Сергей Иванов заявлял, что правительство собирается обнулить таможенные пошлины на самолеты вместимостью до 50 и от 200 человек. Минтранс же предлагал отменить ввозные

пошлины на все самолеты иностранного производства, поставляемые на условиях лизинга авиаперевозчику, но при наличии договора с Объединенной авиастроительной корпорацией на поставку аналогичных воздушных судов российского производства.

Отмена пошлин на большие воздушные суда — это не антикризисная мера. Владимир Путин лишь продлил действие аналогичного постановления от декабря 2007 года. Оно было подписано Виктором Зубковым и вступило в силу в феврале 2008 года на девять месяцев, срок истек в ноябре. Дело в том, что таможенному союзу в рамках ЕврАзЭС необходимо

согласовывать все изменения таможенных пошлин. Однако таможенные союзники России — Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Таджикистан и примыкавший к ним Узбекистан (вчера Ташкент приостановил свое членство в этом союзе), — как правило, затягивают согласования до бесконечности. Вот и приходится вводить пошлины на испытательные девять месяцев, а затем их продлевать.

Отмена пошлин на большие самолеты не поможет авиастроителям и авиаперевозчикам, считают независимые эксперты. Пассажировместимостью свыше 300 кресел располагают такие иностранные самолеты, как Airbus A340-500 и Airbus A340-600 (313 и 380 кресел соответственно). У Boeing вместимостью свыше 300 кресел располагают лайнеры Boeing 767-400, Boeing 747 и Boeing 777 всех модификаций. Единственная авиакомпания, которая в полной мере воспользовалась нулевыми пошлинами, — "Трансаэро". С начала 2008 года она купила подержанные Boeing 747 и 777 для полетов в места массового отдыха, например в Турцию, а также в страны Юго-Восточной Азии, например в Сингапур. По словам ведущего аналитика агентства "АвиаПорт" Олега Пантелеева, недавно ГК "Россия" заключила контракт на поставку самолетов Boeing 767. Ни у S7 Airlines, ни у "Аэрофлота" в планах на ближайшее время покупка таких судов не стоит. Единственный современный отечественный самолет, который вмещает более 300 человек, — это Ил-96. Но

он не пользовался большой популярностью даже когда действовали 20%-ные пошлины. По словам Олега Пантелеева, сейчас на этот самолет есть заказы в грузовой версии, а также из-за рубежа. "Большого спроса в России не наблюдается", — констатирует эксперт.

По мнению экспертов, в условиях кризиса более целесообразно было бы отменить пошлины на самолеты с самой популярной вместимостью — до 300 кресел. Основные модели в этой категории — Boeing 737 и Airbus A319 и A320. Они составляют львиную долю авиапарков европейских авиакомпаний и совершают более 90 % ближнемагистральных перевозок. В российских авиакомпаниях, в частности в "Аэрофлоте" и S7 Airlines, парк также состоит преимущественно из этих машин и будет в дальнейшем пополняться ими. S7 Airlines, в частности, уже вывела из эксплуатации почти все самолеты Ту-154 и Ил-86.

Однако отмена пошлин на самолеты до 300 кресел сделает российский авиапром неконкурентоспособным и похоронит три надежды на его возрождение — модернизированный Ту-204, проектируемый МС-21 и проходящий испытания Sukhoi SuperJet.

Андрей БИРЮКОВ

источник: «Газета»
13.11.08

АВИАЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ И ПРОЖЕКТЫ

ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» планирует в тесной кооперации двух авиационных заводов — ЗАО «Авиастар-СП» и ОАО «Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова» (КАПО) — приступить к серийному выпуску новой модификации Ту-204 — Ту-204СМ (СМ — среднемагистральный).

Специалисты заявляют, что трансформация самолета будет проходить в сжатые сроки, так как продавать лайнер в современном «техническом лице» становится трудно. Уже заключены контракты на поставки, но парадокс состоит в том, что фактически машины нет.

ХОТЯ «КУРОЧКА ЕЩЕ В ГНЕЗДЕ»...

Эксперты полагают, что отправной точкой в процессе перехода российской авиапромышленности к серийному производству Ту-204СМ стал контракт, заключенный на авиасалоне «Фарнборо-2008». Соглашение чрезвычайно важно для Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), заявил на церемонии подписания президент ОАК Алексей Федоров. «Это первый крупный контракт на магистральные самолеты. Он позволяет перейти от штучного производства самолетов к серийному», — сказал глава корпорации. Более того, он обеспечит работой основных

поставщиков систем и даст им возможность планировать работу на несколько лет. «ОАК, чтобы выполнить этот заказ, необходимо провести техническое перевооружение предприятий, и прежде всего ульяновского авиационного комплекса, где осуществляется производство Ту-204», — подчеркнул Федоров.

«Мы уже начали этой работой заниматься и продолжим ее, чтобы выдержать те ценовые параметры, которые заявляем, сроки поставки и самое главное — качество поставляемой продукции», — отметил глава ОАК. Он также обратил внимание на то, что Ту-204СМ будет выпускаться вплоть до появления на рынке самолета нового поколения МС-21, более эффективного по топливной экономичности. С появлением Ту-204СМ предполагается свернуть производство лайнеров Ту-214 в Казани. «Параллельно две модели на одной базовой платформе мы делать не будем», — подчеркнул Федоров.

Заключенный 15 июля на «Фарнборо-2008» крупный контракт между Объединенной авиастроительной корпорацией и «Ильюшин Финанс Ко» (ИФК) предусматривает, что в 2010 году лизинговая компания приобретет у ОАК 31 самолет Ту-204СМ-100. Также предусматривается опцион еще на 30 машин со сроком поставки в 2010–2012 годах. ИФК намерена поставлять приобретенные самолеты как российским, так и зарубежным авиакомпаниям. Общая стоимость сделки составляет около \$ 3 млрд. С учетом этого контракта общий портфель заказов ИФК увеличился до 140 самолетов общей стоимостью \$ 5 млрд. Как заявил генеральный директор компании Александр Руб-

цов, среди иностранных заказчиков Ту-204СМ-100 десять авиакомпаний из регионов Латинской Америки, Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока, а также из Ирана.

Казалось бы, нужно радоваться очередным успехам российского гражданского авиастроения, однако, если разобраться в ситуации вокруг производства среднемагистрального пассажирского лайнера Ту-204СМ-100, поводов для веселья будет не много. Фактически контракт заключен по модели, модификации самолета, которой нет в природе. Самолет не собран даже в опытный вариант – в единственном экземпляре для летно-конструкторских испытаний. Естественно, что материально не существующий самолет этого типа не сертифицирован, без чего о его продажах и эксплуатации не может быть и речи.

Более того, самолет Ту-204СМ не существует даже на бумаге. В Ульяновском филиале конструкторского бюро ОАО «Туполев» (УФКБ) корреспонденту «Росбалта» сообщили, что еще нет утвержденного эскизного проекта на новую машину. «Имеется только план научно-исследовательских и проектно-конструкторских работ по этому изделию, которые будут в основном выполняться центральным конструкторским бюро ОАО «Туполев» и нашим филиалом с привлечением филиалов конструкторских бюро в Казани и Самаре», — отметил собеседник агентства.

Действительно, как ранее сообщалось, глубоко модернизированный самолет типа Ту-204СМ находится в производственных планах научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также серийного производства ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация». Но в Самарском филиале конструкторского бюро ОАО «Туполев» (СФКБ) корреспонденту агентства сказали, что никаких документов и указаний по работе над самолетом типа Ту-204СМ не получали и графика работ по этой машине не имеют. Что же тогда на авиасалоне «Фарнборо-2008» авиастроительная корпорация продала лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко»?

НАРИСУЕМ — БУДЕМ ЖИТЬ

Красиво говорить — не строить. Громкие и убедительные разговоры, раскрывающие «планов громадь» в отношении пока еще не только не построенного, но и не спроектированного самолета Ту-204СМ, ведутся уже несколько лет. В 2006 году на всероссийском форуме «Крылья России» даже прошла первая официальная презентация Ту-204СМ, к разработке которого тогда якобы приступило конструкторское бюро имени Туполева. Было заявлено о существенном увеличении выпуска на авиазаводах в Ульяновске и Казани новых модификаций самолетов типа Ту-204, которые оптимизируются под самую востребованную авиаперевозчиками дальность полета — 3600 км. Снижение веса пустого снаряженного самолета на 6 т, замена двигателей и другие мероприятия обещают снижение расхода топлива на 12–17 %.

Инициаторы проекта предполагали, что на первом этапе ежегодно можно будет строить в Ульяновске 12–15 среднемагистральных авиалайнеров и еще 6–8 — в Казани, с выходом на 40 и 12 соответственно к 2015 году. Эксперты считают, что модернизация Ту-204, в том числе и по линии «СМ», позволила бы поддерживать его конкурентоспособность еще 10–15 лет,

до появления абсолютно нового МС-21. При таком раскладе авторы идеи прогнозировали выпуск уже 200–300 самолетов семейства Ту-204.

Главный конструктор Ту-204 Лев Лановский еще в октябре 2006 года заявил, что поскольку речь идет о модификации уже существующей машины, разработка Ту-204СМ может быть завершена за полгода. Правда, для этого ОАО «Туполев» необходимо привлечь бюджетное финансирование, назвать размер которого Лановский затруднился. По его словам, подготовительные работы уже начались на базе сразу двух существующих модификаций отечественного среднемагистрального лайнера — Ту-204-100 и Ту-204-300. Что касается Ту-204-100СМ, то он должен стать максимально близким аналогом А320, а Ту-204-300СМ — А321. Разумеется, соответствие будет все же неполным. По соотношению взлетной массы/коммерческой загрузки и по максимальной дальности полета модификации «СМ» будут уступать аэробусам, зато будут дешевле. Каталожная цена Ту-204-100СМ, по расчетам разработчиков, должна составить \$ 40–45 млн, а Ту-204-300СМ — \$ 39–44 млн. Для сравнения: А320 стоит \$ 70–75 млн, А321 — \$ 60–65 млн.

О «ГЛУБОКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ» ТУ-204 ПОД НЕСЧАСТЛИВЫМ НОМЕРОМ

Ровно через год после заявлений Льва Лановского стало известно, что решение по модернизации опытного самолета в модификации Ту-204СМ по-прежнему находится на стадии «рассмотрения». Информированный источник в области авиастроения сообщил, что в опытную машину Ту-204СМ-100 планируется переоборудовать самолет Ту-204 № 13, выкупленный на вторичном рынке лизинговой компанией «Ильюшин Финанс Ко». На этой машине планировалось отработать все основные новые элементы (кроме конструктивно-технологических). В частности это должны были стать новые авиадвигатели ПС-90А2, создаваемые ОАО «Авиадвигатель» совместно с западными компаниями, а также бортовой пилотажно-навигационный комплекс, вспомогательная силовая установка. Но основная проблема в том, что конструкторы и завод-изготовитель ПС-90А2 не укладываются в ранее оговоренные сроки. Первая партия может быть поставлена не ранее чем в конце 2008 года.

Получается, что разработать проект Ту-204СМ за истекшие год-два можно было бы уже дважды, а то и четырежды. Но его еще не видели ни на авиазаводе ЗАО «Авиастар-СП», ни в ульяновском филиале конструкторского бюро ОАО «Туполев». Информированный источник в конструкторском бюро сообщил в феврале 2008 года, что работы по Ту-204СМ будут выполняться, причем в сжатые сроки. Срочность обусловлена необходимостью скорейшего предложения отечественным авиакомпаниям современного и перспективного пассажирского самолета. «Работа по модернизации Ту-204 в типе Ту-204СМ является одной из важнейших ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» на ближайшие несколько лет», — отметил собеседник. По его словам, разработчик новой модификации выполняет научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы за собственный счет. В планах ОАК на ближайшие годы предполагается государственное финансирование проекта. Однако когда это произойдет, непонятно. В

соответствии с действующим законодательством, нужно провести конкурс, даже если заявитель всего один, затем победитель должен заключить договор с Роспромом. Несложно предположить, насколько затянется процесс.

Таким образом, громкие заявления 2006 года о разработке самолета за полгода оказались лишь словами. На дворе осень 2008-го, а первый «живой» Ту-204СМ-100 так и не презентовали, равно как и выкупленный на вторичном рынке и «глубоко модернизированный» Ту-204 № 13. Видимо, из-за несчастливого номера все «проекты» остаются на бумаге. А ведь через год согласно контракту с ОАК запланировано наладить серийное производство Ту-204СМ-100 и поставить ИФК в 2010 году первую партию среднемагистральных детищ «Туполева». Когда же заводы в Ульяновске и Казани будут готовить лайнеры к серийному производству?

Ульяновское и казанское авиапредприятия не могут тягаться с заводами в Тулузе и Гамбурге, где аэробусы выпускают сотнями. После развала авиационной отрасли в России налажено лишь штучное производство. И на ульяновском ЗАО «Авиастар-СП», и в ОАО «Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова» только мечтают ежегодно собирать хотя бы по 15 таких пассажирских авиалайнеров. По мнению экспертов, за год проблематично подготовить производство на двух сборочных авиазаводах и работающих с ними в кооперации заводах-комплектаторах к выпуску Ту-204СМ, а также произвести более трех десятков новых машин в условиях начавшегося экономического кризиса.

Комментируя ситуацию, источник в Самарском филиале конструкторского бюро ОАО «Туполев» привел в качестве примера запуск серийного производства на предприятии ОАО «Авиакор — авиационный завод» небольшого ближнемагистрального российско-украинского лайнера Ан-140. В 1996 году здесь приобрели лицензию на выпуск в России нового самолета разработки киевского конструкторского бюро имени Антонова. Уже через два года бывший генеральный директор «Авиакора» Лев Хасис обещал выпустить 25 новых «антоновых». Однако только в октябре 1999 года был собран фюзеляж первой машины, а в августе 2005 года купивший этот завод Олег Дерипаска презентовал в полете первый Ан-140, собранный при помощи рабочих и инженеров Харьковского авиационного производственного предприятия, работавших в Самаре по вахтовому методу. За три года были собраны еще два самолета Ан-140-100. Таким образом, в Самаре за 10 лет после дефолта 1998 года выпустили лишь три небольших региональных самолета максимальным взлетным весом около 20 т. В случае с модификацией Ту-204 планируется за один год собрать, облетать и сдать заказчику сразу 31 среднемагистральный лайнер весом почти 94 т каждый. Причем модернизированную машину, которая еще не появилась на свет, не испытана и не прошла сертификацию...

Красивый производственный проект, заманчивый, но реальность его осуществления вызывает сомнения. В условиях мирового финансового кризиса на освоение серийного выпуска в Ульяновске и Казани Ту-204СМ-100, по мнению специалистов Самарского филиала конструкторского бюро ОАО «Туполев», потребуется примерно 5 лет.

НЕ НУЖЕН НАМ БЕРЕГ ТУРЕЦКИЙ...

Притчей во языцех при создании модернизированного «туполева» стали двигатели для нового российского среднемагистрального лайнера, который первоначально был рассчитан на использование импортных моторов. В качестве основного варианта конструкторы предполагали использовать двигатель V2500, выпускаемый международным (канадско-британско-японско-германским) консорциумом IAE в составе компаний Pratt & Whitney, Rolls-Royce, Japanese Aero Engines Corporation и MTU Aero Engines. В качестве запасного варианта была предусмотрена установка двигателя CFM56, который совместно выпускают американская корпорация General Electric и французская Snecma. Могли быть использованы и разрабатываемые в России авиационные двигатели — рыбинский Д-30КП «Бурлак» (разработки НПО «Сатурн» в кооперации с французской компанией Snecma) и украинско-российский Д-436 (запорожского конструкторского бюро «Прогресс» имени Ивченко в кооперации с московским заводом «Салют»). Но они, похоже, не успевают к началу выпуска новой версии Ту-204.

Главный конструктор Самарского научно-технического комплекса имени академика Кузнецова (СНТК) доктор технических наук Валерий Данильченко на просьбу «Росбалта» прокомментировать возможность установки на Ту-204СМ-100 европейского двигателя V2500 лишь привел строки из песни послевоенного времени: «Не нужен нам берег турецкий и Африка нам не нужна...» Похоже, он уже знал, какой выбор сделали в Москве. Как известно, в октябре СНТК вошел в состав Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК), являющейся 100%-ным дочерним предприятием «Оборонпрома». В ОДК вошли и разработчики, и производители авиационных двигателей из Перми. Поэтому логично, что основной вариант оснащения новой модификации Ту-204 импортными двигателями не был принят. На новый лайнер решили поставить модернизированный авиационный двигатель Пермского моторного завода ПС-90А2, который также не испытывался и не сертифицирован.

Не смотря на российский патриотизм и корпоративную солидарность с коллегами из Перми, эксперты из самарского моторостроительного конструкторского бюро не пришли в восторг от принятого решения. Ведущий конструктор СНТК Александр Иванов считает, что, к сожалению, отечественные двигатели для гражданских самолетов по ряду показателей уступают изделиям Pratt & Whitney, Rolls-Royce, General Electric и других иностранных компаний. Компания Pratt & Whitney, хотя и является акционером «Пермских моторов», делиться новейшими технологиями со своим российским партнером не стала. Разработка в Перми двигателя ПС-90А, самого экономичного российского двигателя для гражданских самолетов из числа тех, что находятся в производстве, начата в 1981 году. Прошло почти три десятилетия, и возможности его модернизации, как считают специалисты, на пределе. Сегодня удельный расход топлива при крейсерском режиме должен быть не больше 0,55–0,56 кг/кгс*ч, а у ПС-90А2 — 0,595 кг/кгс*ч, как и у запущенного в 1989 году в серию ПС-90А. Его разработчики из «Пермских моторов» гарантируют улучшение экономичности лишь на 1–2%. А необходимо снижение расхода топлива на 12–17%. Справедливости ради стоит отметить, что двигатель ПС-90А2 имеет европейские сертификаты по шумно-

сти и выхлопам. С его внедрением пермские моторостроители надеются догнать западные разработки по ресурсным показателям.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

В октябре исполнилось 40 лет с того момента, как первый раз поднялся в воздух среднемагистральный пассажирский самолет Ту-154. Именно его призван был сменить разработанный в конструкторском бюро имени академика Туполева Ту-204. К концу 90-х годов самарский «Авиакор — авиационный завод» выпустил 930 лайнеров Ту-154 различных типов (в том числе более 300 шт. Ту-154М), из которых 166 были поставлены за пределы России. Сегодня в Самаре достраивают

последние три машины Ту-154М, которые должны быть дооборудованы и переданы гражданским и военным заказчикам. Что будет дальше, непонятно. Эксплуатируемые авиакомпаниями лайнеры постепенно вырабатывают ресурс. У перевозчиков возникнет потребность в новых и современных самолетах. Что могут предложить им отечественные авиастроители? Пока только идею востребованного рынком среднемагистрального пассажирского Ту-204СМ и фронт работ для ульяновского ЗАО «Авиастар-СП» и ОАО «Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова».

Андрей БОНДАРЕНКО

источник: ИА «РосБалт»
02.11.08

УЛЕТНАЯ МЕДИТАЦИЯ

Житель Подмосквья попал на страницы Книги рекордов Гиннеса.

На днях Книга рекордов Гиннеса пополнилась еще одним героем — жителем Коломны Алексеем Бадакиным. Этот молодой пилот в составе команды совершил самый протяженный перелет на крупнейшем в России дирижабле из Санкт-Петербурга в город Киржач Владимирской области.

— Сколько себя помню, всегда хотел летать, — рассказал корреспонденту "РГ" Алексей Бадакин. — В младшей школе мечтал об истребителях, потом о вертолетах. После увольнения из армии летал на гражданских вертолетах. О дирижабле даже не думал. Так вышло, что компании, занимающейся аэросъемкой, нужны были летчики. И я рискнул, пошел. Но летать мне пришлось учиться почти заново, ведь проводили съемку с дирижабля.

Рекордный полет в отличие от обычных рабочих готовился более полугода. Шутка ли — пролететь на самом большом и тяжелом воздушном аппарате более 1300 километров! Почему именно столько? Да ведь до Санкт-Петербурга, откуда должен был стартовать наш полет, нужно было еще долететь, причем на том же самом дирижабле.

Готовили к полету уникальное воздушное судно — дирижабль Аи-30 — его разработчики и изготовители (НПО "Авгурь — РосАэроСистемы"), а также эксплуатирующая организация ("Аэроскан"). Самих пилотов тренировали известные воздухоплаватели — рекордсмены Леонид Тюхтяев и Станислав Федоров. В итоге 12 сентября в восемь часов утра команда стартовала с базы города Киржач через Боровичи (Новгородская область) до аэродрома Манушкино под Санкт-Петербургом.

— Маршрут соединил единственную в России дирижаблестроения — именно в Санкт-Петербурге сто лет назад состоялся первый полет первого отечественного дирижабля "Учебный", — пояснил корреспонденту "РГ" заместитель генерального директора компании, разработавшей чудо-дирижабль, Михаил Талесников. — В ходе перелета мировой рекорд дальности был установлен дважды! Преодолев расстояние в 377,7 километра от Киржача до Боровичей, пилоты

уже побили предыдущий рекорд, установленный в 1990 году американским экипажем на двухместном британском дирижабле GA-42, на 3,7 километра. На следующий день экипаж долетел без происшествий до аэродрома под Петербургом. И уже оттуда 14 сентября в половине восьмого утра стартовал обратно — этот перелет был ключевым для команды.

Надежда пилотов на обещанный синоптиками попутный ветер не оправдалась, но это не помешало выполнить намеченное. Преодолев за 11 часов 626 километров, в половине седьмого вечера дирижабль с командой вернулся в Киржач. По дороге он сожрал 500 килограммов горючего, а его экипаж — Леонид Тюхтяев, Леонид Путинцев, Константин Верещагин и Алексей Бадакин — установили рекорд.

"Я никогда не мечтал стать известным, поэтому попасть на страницы Книги рекордов Гиннеса приятно, — признается Бадакин. — Однако столь долгий перелет хорош ради самого полета. Дирижабль — это живой организм со своим характером. Нельзя ни с чем сравнить ощущения, когда ты плывешь под ним над землей со скоростью 50 километров в час и видишь самые малейшие детали на земле. Это очень романтическое и завораживающее зрелище — будто медитируешь, а не летишь".

— Для нас это хороший опыт, ведь воздушное судно садилось почти в экстремальных условиях: дирижабль, поскольку горючее потратили, стал слишком легким, — рассказывает Талесников. — Более продолжительный полет мог выйти боком. Поэтому сейчас мы работаем над новым проектом — системой активной балластировки.

По расчетам специалистов, новая система позволит вдвое повысить дальность и продолжительность полетов, а в будущем даже послужит ключевой составляющей в создании полноценного транспортного дирижабля. А он, в свою очередь, сможет поднять на новую высоту вопрос разгрузки автодорог Подмосквья и Москвы.

Ирина ОГИЛЬКО

источник: «Российская газета»
21.11.08

САМОЛЕТ СКРЕСТИЛИ С ДИРИЖАБЛЕМ

Запад активно использует идеи советских и российских авиаконструкторов.

Американцы Брайан Мартин и Роберт Рист решили вписать новую страницу в историю авиации. Они намерены выпустить необычный летательный аппарат — гибридный самолет и дирижабля под названием "Дайналифтер". Приоритет в создании таких машин принадлежит российским инженерам, которые имеют соответствующие патенты. Уже изготовлен прототип такой машины, успешно прошли ее летные испытания. Теперь энтузиасты собирают деньги на строительство целой серии аппаратов. Крупнейший из них будет стоить около 120 миллионов долларов и сможет поднимать и перевозить многотонный груз на расстояние до девяти тысяч километров.

Этот "воздушный кит", имея в корпусе емкости, заполненные гелием, будет обладать огромной подъемной силой. Испытания в аэродинамической трубе показали, что главный недостаток дирижаблей — плохая управляемость в ветреную погоду — в гибриде преодолен. Он нуждается только в очень короткой и примитивной взлетно-посадочной грунтовой полосе. Американцы надеются, что идея получит должную оценку инвесторов. По их словам, портфель заказов уже составляет два миллиарда долларов.

Надо отметить, что приоритет в создании гибрида самолета и дирижабля все-таки принадлежит России. Скорее всего, западные инженеры воспользовались разработкой "БАРС", созданной в свое время специалистами одной из сибирских научных фирм. Название расшифровывается как "безаэродромный с аэростатической разгрузкой самолет". Главным конструктором проекта является Александр Филимонов.

В "БАРСе" гелий закачивается в тороидальную жесткую оболочку, вертикальную тягу обеспечивает двигатель внутри тора — "бублика", а крейсерскую скорость до 300 километров в час — маршевые двигатели. Аппарату не нужны никакие аэродромы. Он взлетает и садится на любую ровную естественную площадку. По оценке авторов проекта, стоимость перевозки пассажиров и груза "БАРСом" в 8–10 раз ниже, чем самолетом, в 15–20 раз дешевле, чем вертолетом, в 6–8 раз — автомобилем, в 3–5 раз — железной дорогой. Малые "БАРСы" могут использоваться для патрулирования границы, территорий,

обслуживания ЛЭП, газо- и нефтепроводов (аппарат способен перевозить на подвеске целую буровую вышку с оборудованием весом 500 тонн), а также для поиска и уничтожения опиумных плантаций, аэрофотосъемки, геолого- и сейсмозвездки — всего более сотни функций.

"БАРС" прошел все виды стендовых и летных испытаний, имеет официальное разрешение на полеты. Для проектирования и постройки пробной партии аппаратов грузоподъемностью от 20 до 500 тонн, по словам авторов проекта, требуется около миллиона долларов на тонну грузоподъемности, а серийные аппараты будут обходиться примерно в 10 раз дешевле. Уникальный проект имеет патенты России, Германии и США. О намерении приобрести уральскую новинку уже заявили главы ряда крупных российских корпораций. Интерес к нему проявили и представители некоторых европейских авиакомпаний, в частности Франции. Другая американская компания, основанная нашими бывшими соотечественниками, также разработала новый вид летательного аппарата — "Аэроскрафт". Он совмещает в себе достоинства самолета, дирижабля и вертолета. Авторы утверждают, что воплотили в жизнь еще советские разработки, оказавшиеся на родине никому не нужными. Так, в КБ "Термоплан" 20 лет назад испытывали прототип летательного аппарата похожей конструкции. Машина предназначалась для транспортировки сверхтяжелых грузов на дальние расстояния. Внешне это огромный диск диаметром от 140 до 320 метров в зависимости от модификации. Под диском размещались грузовой отсек и кабина для экипажа. Предполагалось, что термоплан сможет летать на расстоянии до 8 тысяч километров, развивая максимальную скорость 250 километров в час, и перевозить до 2000 тонн груза.

К счастью, это КБ выжило и сейчас разрабатывает экраноплан грузоподъемностью до двух тысяч тонн и скоростью 400 километров в час. Он базируется на элементах конструкции самолета "Руслан". Во всех отношениях этот гибридный самолет и корабля превосходит и самолеты, и дирижабли, и недостроенные еще аэроскрафты.

Владимир БОГДАНОВ

источник: «Российская газета»
12.11.08

БАНКИ НЕ КРЕПЯТ ОБОРОНУ

Предприятиям ОПК не хватает оборотных средств.

Приближенные к государству банки срывают гособоронзаказ. По словам вице-премьера Сергея

Иванова, для его выполнения предприятиям оборонки не хватает оборотных средств. При этом банки, получившие бюджетные деньги на их кредитование, по мнению вице-премьера, только задирают ставки и ужесточают условия ранее заключенных договоров.

Государство не контролирует расходование средств, резюмируют эксперты.

Описывать ситуацию на Межведомственной комиссии по поддержке ОПК Сергею Иванову было трудно, поскольку наличие кризиса в России не признается премьером Владимиром Путиным. "Мировые финансовые проблемы достаточно сильно бьют по российской оборонке", — выкрутился в итоге вице-премьер. И сокрушено добавил, что по уже заключенным кредитным договорам банки задрали ставки с 9–12 до 16–18 %. "А новые денежные заимствования предоставляются максимум на один месяц и по необоснованно завышенным процентным ставкам, — сетовал г-н Иванов, — от 18 % в банках с госучастием и более 20 % — в коммерческих банках".

Напомним при этом, что президент Дмитрий Медведев требует сохранить объем гособоронзаказа. Бюджет-2009 предусматривает его дополнительное финансирование на 11 млрд руб. В целом гособоронзаказ на следующий год составит 1,3 трлн руб. С учетом объявленного президентом размещения под Калининградом ракетных комплексов "Искандер" сумма может вырасти на несколько миллиардов. Спекуляции банкиров грозят похоронить этот амбициозный кремлевский проект.

"В том, что в период кризиса проблемы с кредитованием испытывает и оборонка, нет ничего удивительного, — считает аналитик "Велес Капитала" Марина Иркили. — Странно другое: весь мир снижает про-

центные ставки, а в России они по-прежнему повышаются. И это при том, что при кредитовании предприятий ОПК по заказу Минобороны банки ничем не рискуют — госзаказ будет востребован, госгарантии предоставлены". Но главная причина — бюджетные транши на поддержку промышленности не носят конкретного целевого назначения.

"Мы просим банки обязательно предоставлять кредиты", — увещевал после выделения банкам госсредств первый вице-премьер Игорь Шувалов, уточняя, что эта рекомендация носит "мягкий характер". Иначе говоря, в России не государство, а банкиры решают, сколько государственных денег и под какие проценты дать оборонщикам, а сколько — строителям и ритейлерам.

"Учитывая не очень жесткий госконтроль за их распределением, банки на вполне законных основаниях распоряжаются деньгами, как посчитают нужным, — резюмирует гендиректор компании "Финэкспертиза" Агван Микаелян. — А сегодня банкирам гораздо интереснее заниматься валютными спекуляциями". Напомним, по данным ЦБ, чистый отток капитала из России за октябрь 2008 г. составил рекордные \$ 50 млрд.

Иван ПЕТРОВ

источник: газета RBC Daily
12.11.08

РОССИЯ НАШЛА ПРОДАВЦА ДРОНОВ

Израиль пока не подтверждает готовность продавать беспилотники РФ, но, вероятнее всего, именно там они и будут закупаться.

Министерство обороны РФ пытается найти выход из тупиковой ситуации, сложившейся в сфере оснащения армии беспилотными летательными аппаратами. Имеющиеся на вооружении аппараты безнадежно устарели, так называемые новые модели уже не соответствуют требованиям времени, а вкладываться в действительно современные беспилотники никто не хочет. Наиболее очевидным решением является закупка дронов за рубежом, но если Россия не примет комплексного решения, ситуация скоро повторится.

Министерство обороны России планирует закупать в Израиле беспилотные летательные аппараты (БПЛА), сообщило РИА "Новости". Опровергающая информация со ссылкой на заместителя председателя комитета Госдумы по обороне Михаила Бабича практически одновременно появилась на ленте Интерфакса. В то же время израильская русскоязычная радиостанция "Седьмой канал" со ссылкой на анонимного представителя военно-промышленного комплекса страны сообщила, что "на данный момент ничего не известно о каких-либо контактах между сторонами, ведущих в этом направлении".

Противоречивость информации, сообщаемой журналистам, показывает, что в Министерстве оборо-

ны (МО) РФ еще не определились, каким путем будет решен вопрос об оснащении российской армии этим крайне необходимым средством.

Положение со снабжением современными комплексами беспилотной разведки (не говоря уже об ударных БПЛА) в российской армии сложилось ужасающее: те комплексы, что сейчас состоят на вооружении ("Стриж", "Рейс", "Шмель"), созданные по техзаданиям 1970-х годов, в настоящее время полностью устарели и скоро полностью выработают ресурс. Принимаемые же на вооружение новые системы, например "Типчак", современным требованиям совершенно не соответствуют: достаточно сказать, что приемная матрица камеры "Типчака", по официальным данным, имеет разрешение всего 3,5 мегапикселя — в stodollarовых мобильниках стоят более совершенные — по крайней мере, по этому немаловажному параметру.

Причин сложившейся ситуации множество, но основная заключается в заметном отставании отечественной элементной базы: необходимых для беспилотников ПЭС-матриц в России просто не производят.

Еще одна немаловажная причина — отсутствие внятной политики МО по вопросу оснащения армии БПЛА: промышленности просто не выгодно инвестировать немалые средства в рискованные проекты. Кроме того, российские военные крайне негативно относятся к использованию в отечественных системах иностранных комплектующих, даже в тех случаях,

когда отечественных аналогов не существует. Вероятно, сказывается инерция советского мышления, когда необходимую военным микросхему или транзистор можно было просто "позаимствовать" и наладить производство у себя.

Именно так в свое время случилось с логическими микросхемами семейства 74 разработки Texas Instruments, которые под названием "серия K155" (и ее развитее — K133, K555 и т. п.) стали в СССР основной и практически единственной базой, на которой развивалась вся отечественная цифровая электроника на протяжении 1970-х и большей части 1980-х годов. Впрочем, тогда на внедрение этих изделий в серию работали десятки, если не сотни НИИ и КБ, объединенных в рамках единых задачи и плана. Сейчас такое возможно разве что в коммунистическом Китае.

Развитие беспилотных аппаратов в мире ушло столь далеко, что ликвидировать даже не оставание, а зияющий провал можно только изучив иностранный опыт и технологии. Ничего зазорного в этом нет. Ликвидировать отставание в развитии БПЛА можно только изучив иностранный опыт. Действительно, трудно себе представить, как выглядели бы бронетанковые силы Советского Союза накануне Второй мировой войны, если бы раньше в Англии не был закуплен "Виккерс шеститонный", ставший в серии самым массовым предвоенным советским танком Т-26, а в США — "трактор Кристи", превратившийся в танк БТ — прародителя легендарной "тридцатьчетверки". Да и все без исключения моторы, на которых всю войну отлетала советская авиация, имели прямых предшественников родом из Франции, Германии и США, а первые реактивные, появившиеся сразу после войны, имели немецкое и английское происхождение.

Внимательное изучение чужого опыта позволило СССР со временем создать собственные, уникальные школы танкостроения и двигателестроения и немало образцов, намного превосходящих зарубежные ана-

логи. Отметим, что сегодня в мире нет ни одной, даже самой развитой, страны, которая самостоятельно потянула бы решение всех вопросов, связанных с ВПК. США закупают вооружения в Англии, Франции и Израиле (и даже в России), французы — у израильтян, англичане — у американцев, немцев и тех же французов. Все примеры перечислить невозможно.

Вероятно, такой подход был бы оправдан и в случае с БПЛА. Тем более что, по сведениям источников газеты "Взгляд" в оборонном комплексе, переговоры о покупке в Израиле нескольких образцов разведывательных беспилотников тактического звена все-таки ведутся и под эту программу готовы предоставить финансирование как частные компании (ради доступа к технологиям), так и государство. Источник не исключил даже возможности приобретения лицензий на право производства таких БПЛА.

Израильтяне — практичные бизнесмены: они всегда отрицают факт переговоров, касающихся продажи оружия, но продают его практически всем, кто в состоянии заплатить (если это не угрожает интересам страны).

Военным, видимо, придется смириться с наличием в войсках иностранных образцов, раз отечественная промышленность не в состоянии дать ничего подобного. Как смирились они с решением о производстве подвешного авиационного контейнера целеуказания Damocles, предназначенного для новых российских истребителей, — одного из самых совершенных на сегодняшний день. По сведениям источника в ВПК, работа с французской компанией Thales о локализации его производства в нашей стране идет уже несколько месяцев.

Геннадий НЕЧАЕВ

*источник: «Взгляд»
14.11.08*

"СУХОЙ" ТЕРЯЕТ ВЫСОТУ

Правительство грозит изменением состава акционеров НПО "Сатурн".

В пятницу вице-премьер — министр финансов Алексей Кудрин, подводя итоги анализа деятельности НПО "Сатурн", заявил, что менеджмент научно-производственного объединения, занимающегося созданием двигателя для нового российского регионального самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100), неэффективен. "В ближайшее время будут приняты решения об изменении состава акционеров и других мерах по стабилизации работы предприятия", — сказал он.

Первые сигналы о неудовлетворительной работе над проектом SSJ поступили в середине октября, когда руководитель подкомитета по авиационной промышленности комитета по транспорту Госдумы Анатолий Лисицын заявил о возможном срыве программы серийного выпуска SSJ 100. По его словам, при разработке программы не был учтен факт прохождения сертификации самолета по международным стандартам,

а также не были заложены средства на послепродажное обслуживание. "Чтобы выпустить первые самолеты в намеченный срок, потребуется дополнительно вложить 8,8 млрд рублей: 4 млрд — НПО "Сатурн" и 4,8 — авиационно-производственному объединению имени Гагарина в Комсомольске-на-Амуре", — добавил Лисицын.

Перечисленные проблемы не мешают представителям SuperJet International (совместное предприятие авиационной холдинговой компании "Сухой" и итальянской Alenia) озвучивать свои весьма позитивные планы и надеяться на новые заказы. Как заявил в пятницу на Международной выставке военно-морской техники и вооружения "Евронаваль-2008" в Париже руководитель SuperJet International Паоло Ревелли Бомонт, не исключена вероятность заключения новых контрактов на поставку российских лайнеров SSJ 100 с авиакомпаниями Lufthansa и Air France — KLM. Каждый из перевозчиков рассматривает приобретение от 20 до 50 самолетов SSJ 100, однако, по словам главы

Superjet International, окончательных договоренностей ни с одной из компаний пока нет.

Генеральный директор агентства "Инфомост" Борис Рыбак уверен в необходимости ведения переговоров с иностранными авиаперевозчиками. Однако, по его словам, как Lufthansa, так и Air France — KLM больше внимания будут уделять качеству, нежели цене. Как известно, примерная стоимость одного нового российского лайнера будет составлять \$ 27 млн. "Для Lufthansa это не такие большие деньги, если самолет действительно будет хорошо сделан, его с удовольствием купят", — уверен Борис Рыбак. По словам аналитика, SSJ 100 представит реальную альтернативу Bombardier и Embraer. "Однако в условиях финансового кризиса делать какие-то прогнозы не стоит, все может измениться", — добавил аналитик.

Сейчас у ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) 73 твердых заказа и 31 опцион на новый лайнер

Sukhoi Superjet 100. Однако в рамках 46-го международного авиационно-космического салона в британском Фарнборо, прошедшего в июле этого года, между ГСС и компанией "Авиализинг" было подписано соглашение об основных условиях поставки 24 новых российских лайнеров, а также опцион еще на 16 самолетов SSJ 100. Крупнейшим покупателем Superjet все еще остается "Аэрофлот", который заказал 30 самолетов. Лайнер впервые поднялся в воздух в мае этого года, а на прошлой неделе началась его сертификация, которая должна завершиться летом 2009-го. Тогда же планируется сертифицировать Sukhoi Superjet 100 в Европе.

Екатерина СОРОКОВАЯ

*источник: «Газета»
01.11.08*

БЕРЛУСКОНИ УЕДЕТ, А ЕГО ВЕРТОЛЕТЫ ОСТАНУТСЯ

Итальянскую авиатехнику будут собирать в Подмоскowie.

Итальянская компания AgustaWestland вчера в ходе официального визита в Москву Сильвио Берлускони заключила соглашение о создании в России совместного предприятия по сборке вертолета AW139. Партнером итальянцев стал вертолетостроительный холдинг "Оборонпром", пресс-секретарь которого Илья Якушев рассказал "Времени новостей", что сборочное производство будет размещено в Московской области. Совместное предприятие создается на паритетных началах. Г-н Якушев уточнил, что согласно закону о стратегических предприятиях этот проект еще должен получить разрешение российского правительства. Но, судя по обстоятельствам, при которых подписан контракт, за этим дело не станет. Базовое соглашение с основными параметрами проекта стороны заключили на международном авиасалоне в Фарнборо (Великобритания) в июне этого года.

AW139 — средний двухдвигательный вертолет со взлетной массой 6400 кг, рассчитан максимум на 15 пассажиров. Может использоваться в качестве общественного транспорта в местностях со сложным рельефом, для перевозки важных и охраняемых персон, в чрезвычайных ситуациях и спасательных операциях, а также для обеспечения нефте- и газодобычи на шельфе.

Предполагается, что вертолеты AW139, произведенные в России, будут прежде всего поставляться потребителям в нашей стране и государствах СНГ. Хотя в перспективе стороны не исключают возможности продажи этих машин клиентам AgustaWestland в других частях света.

Вчера первый российский покупатель уже проявил интерес к будущим изделиям подмосковного итальянско-российского вертолетного завода. Тюменская авиакомпания UTair подписала протокол

о намерениях на приобретение от 35 до 49 машин AW139. Поставки планируется начать в 2011 году и выполнить в срок от пяти до семи лет. UTair — обладатель крупнейшего в мире вертолетного парка. Она специализируется в основном на обслуживании нефтяных и газовых компаний, а также имеет многочисленные контракты на транспортное обеспечение международных миротворческих и гуманитарных миссий.

Вчера во время подписания соглашения о создании СП генеральный директор "Оборонпрома" Андрей Реус отметил ценность технологий, которые AgustaWestland передаст в Россию: "В рамках этого взаимовыгодного сотрудничества российские вертолетостроители смогут получить доступ к новым техническим производственным решениям и высоким стандартам качества сервисного обслуживания вертолетов. Мы будем стремиться к расширению нашего взаимодействия, в том числе путем постепенной локализации производства в России".

"Оборонпром" уже продает в нашей стране технику, произведенную на предприятиях AgustaWestland. Дистрибьюторское соглашение между компаниями было подписано в мае нынешнего года. Оно предусматривает закупку гражданских вертолетов AgustaWestland ориентировочно на сумму 450 млн евро в период до 2012 года. План на 2008 год включает в себя закупку десяти вертолетов на общую сумму около 65 млн евро, в том числе двух однодвигательных вертолетов AW119 Ke, двух AW109 Power, четырех легких двухдвигательных вертолетов Grand и двух средних двухдвигательных вертолетов AW139. Кроме того, соглашение предусматривает открытие на территории России двух центров по сервисному обслуживанию вертолетов AgustaWestland.

Михаил КУКУШКИН

*источник: «Время новостей»
07.11.08*

КТО В ВЕРТОЛЕТНОМ ДОМЕ ХОЗЯИН?

Очередной урок вертолетостроителям (и не только) преподнесли американские военные 16 октября 2008 года, когда, несмотря на серьезные наработки, первые заказы и многочисленные обещания любимого в Америке вертолетостроителя Bell Helicopter, мощное лоббирование сенаторов и даже громкое имя, Пентагон взял и закрыл программу легкого разведывательно-ударного вертолета ARH-70A Apache.

Арапахо — "наш народ" — индейцы численностью около трех тысяч человек, проживающие в шт. Вайоминг и Оклахома (США). До XVIII века индейцы арапахо составляли одно племя с чейеннами и занимались земледелием и лесной охотой на территории к западу от реки Блэк-Хилс вдоль восточных склонов Скалистых гор. Потом отделились и были вытеснены в район Великих равнин, где перешли к конной охоте на бизонов... Причин для отказа от "Охотника за бизонами" называется сразу несколько, главные из них: трехкратное увеличение затрат на разработку с \$ 359 млн до \$ 942 млн; резкий рост стоимости вертолета с \$ 8,56 млн за штуку до \$ 14,48 млн; затягивание сроков начала поставок с 2009 г. на 2013 г.

Пентагон не в первый раз "щелкает по носу" своих вертолетостроителей. Ранее была закрыта программа перспективного разведывательно-ударного вертолета RAH-66 с не менее звучным именем Comanche, пересмотрены итоговые результаты тендера на поисково-спасательный вертолет для боевых действий ВВС, принят на вооружение европейский (!) легкий многоцелевой вертолет UH-72A Lakota, и даже вертолет № 1 для президента США — из Европы.

Что можно сказать? Во-первых, процесс продвижения американских программ боевых вертолетов не самопроизвольный, а управляемый, где во главе стоит заказчик, а не разработчик. Во-вторых, большое значение в будущих боевых действиях американцы отводят легким разведывательно-ударным комплексам.

Сегодня американские войска нещадно эксплуатируют старые OH-58 (в Ираке — 60 Kiowa Warrior, в Афганистане — 32). При этом несут существенные расходы на модернизацию и поддержание летной годности, а также боевые потери (в среднем по 6 вертолетов в год). Легкие разведывательно-ударные вертолеты — ключевой элемент не только современных, но и будущих боевых действий. У нас эта роль, судя по всему, отводится "Аллигатору" массой около 10 тонн. Кстати, 29 октября 2008 года состоялась торжественная церемония, посвященная запуску серийного производства Ka-52. Наши СМИ буквально прорвало: "Аллигатор" призывают в армию, "Аллигатор"-лапушка, "Аллигатор" уходит в разведку, "Аллигатор" становится в строй, "Армию вооружат

"Аллигаторами", однако, в отличие от американцев, нигде нет никаких цифр о ценах и расходах. Действительно, а сколько стоит "Аллигатор"? Или во что нам обошлась разработка (и еще обойдется) боевого вертолета? Неизвестно. Известно лишь, что сюда можно смело включать: расходы на разработку Ka-52 + расходы на разработку Ka-50 + расходы на разработку Ми-28А + расходы на разработку Ми-28Н (включая "разнотипицу" оборудования и вооружения) + расходы на поддержание исправности и боевой готовности парка Ми-24 (пока одни "крутились" на авиашоу, другие тянули и продолжают тянуть тяжелую боевую ляжку). А во что обойдется внедрение новой техники в войска, ввод в эксплуатацию, подготовка подразделений к боевому применению, модернизация (не успели построить, пора совершенствовать), унификация... Никто не знает. В любом доме нормальная хозяйка для начала посчитает, "сколько стоит", а уж потом берется за сумки. В нашем вертолетном доме вместо оценок — разговоры о способах применения и будущих поставках... Странная ситуация. Пока одна рука в течение нескольких десятков лет занимается беспрерывным реформированием структуры армейской авиации (из ВВС в СВ и обратно), другая — разрабатывает средства применения. Так и подмывает спросить, а где голова, которая должна объединить силы, средства и способы их применения в единое целое?

Вопрос не в том, что дадут, а в том, что должно и можно иметь нашей армии. Необходима простая, понятная и прозрачная (три "П") система управления вертолетными программами. Вертолетостроитель предлагает. Заказчик определяет! Вы не задумывались, почему у нас о боевом применении постоянно говорят конструкторы, а не заказчики?

Конечно, чтобы тратить деньги, их для начала нужно иметь. Если раньше средств не было, то теперь проблема в том, как их грамотно использовать. Для этого необходимо учиться, в том числе и на чужих ошибках. Чтобы тратить разумно, необходимо наращивать опыт продвижения, анализировать. Неужели мы не способны проанализировать современные боевые действия и добиться того, что действительно нужно? Не только "пробить" средства, но и эффективно реализовать? У нас нет заказчика в том понимании, который знает, что ему нужно, знает, сколько ему на это нужно, знает, как получить, сколько ему нужно, знает, как грамотно распорядиться тем, сколько ему нужно. До тех пор пока не будет эффективного, грамотного управления программами, будем слушать сказки. Сегодня вертолеты играют не просто ключевую роль в огневой поддержке и перевозках, значение их постоянно возрастает. Те же американцы, которые нарабатывают гигантский опыт боевого применения винтокрылов, столкнулись с серьезными проблемами. Вертолетные силы коалиции оказались не готовы к столь суровым испытаниям и были вынуждены обратиться за помощью к нашим вертушкам. Сегодня западные СМИ запестре-

ли заголовками "Русские (вертолеты) возвращаются в Афганистан". Боевые действия в Афганистане и Ираке, миротворческие операции в Судане, спасательная операция в Китае наглядно продемонстрировали преимущества нашей винтокрылой техники. Эти усилия нужно наращивать. Но нам не нужны сумасшедшие операторы, готовые ради сиюминутной прибыли "забросать" вертолетами вместе с экипажами любые горячие точки. Нам нужна международная

организация использования российских винтокрылов, но это уже другая история.

Главный американский урок 10/16/08 — в вертолетном доме нужен настоящий хозяин.

Наталья АВТУШКО

источник: AVIAPORT.RU

06.11.08

КОМУ "САТУРН"?

Неудачи преследуют гендиректора "Сатурна" Юрия Ласточкина. Вслед за уголовными делами в отношении сотрудников завода он и сам может лишиться кресла — министр финансов Алексей Кудрин недоволен его работой.

Затянувшееся противостояние ОПК "Оборонпром" и гендиректора и крупного акционера НПО "Сатурн" Юрия Ласточкина приняло новый оборот. Министр финансов Алексей Кудрин вчера неожиданно обвинил менеджмент "Сатурна" в неэффективности. "Анализ деятельности предприятия проведен, выводы на столе", — процитировал слова министра Интерфакс. По словам Кудрина, в ближайшее время будут приняты решения "об изменении состава акционеров и других мерах по стабилизации работы предприятия". Какие именно у министра финансов претензии к менеджменту "Сатурна", в пресс-службе министерства не комментируют.

УЖАС ГСС

Критика министра Кудрина сначала попала не по адресу. Оговорившись, министр обвинил в неэффективности менеджмент "Гражданских самолетов Сухого". Как выяснилось позже, виноватым оказался только поставщик ГСС — НПО "Сатурн", которое занимается созданием двигателя для регионального самолета SSJ 100. "Сатурн" — машиностроительная компания. Акционеры: Росимущество — 37 %, гендиректор Юрий Ласточкин и менеджмент — около 57 %. финансовые показатели (РСБУ, I полугодие 2008 г): выручка — 39,49 млрд руб., прибыль — 470,15 млн руб.

Гендиректор Infomost Борис Рыбак недоумевает: менеджмент "Сатурна" — один из лучших примеров по восстановлению показателей предприятия двигателестроительной отрасли после развала СССР. Ни одному предприятию, кроме "Сатурна", не удалось создать новый двигатель, напоминает он ("Сатурн" совместно с французской Snecma разработал двигатель для Sukhoi Superjet 100). В пресс-службе "Сатурна" заявление Кудрина не комментируют, телефон Ласточкина вчера не отвечал. Гендиректор Уфимского моторостроительного объединения (УМПО) Александр Артюхов отметил, что сейчас все предприятия отрасли в непрестом финансовом положении, но это не значит, что вся отрасль управлялась неэффектив-

ным менеджментом. "Я считаю, что заявление вызвано больше внешними обстоятельствами, спровоцированными кризисом, чем неэффективным управлением", — полагает Артюхов. Как можно поменять акционеров "Сатурна", Кудрин не сказал. Предприятие контролирует Ласточкин, 37 % акций — у Росимущества. Госдоля передается "Оборонпрому", который давно хочет получить контроль над НПО. "Если государство не контролирует предприятие, то по закону сменить менеджеров не может, — отмечает управляющий партнер AST Legal Анатолий Юшин. — Но есть административный ресурс для подобного рода действий, например, могут быть предъявлены налоговые претензии". "Силовые структуры по линии налоговой службы" провели несколько проверок, результатом которых стали уголовные дела против сотрудников НПО "Сатурн", сообщила компания в середине октября. Инициатором этих проверок в сообщении назван замминистра промышленности и торговли Денис Мантуров, который раньше возглавлял "Оборонпром". Минпромторг эту информацию не комментировал.

Впрочем, противостояние Ласточкина и "Оборонпрома" началось гораздо раньше, отмечает Рыбак. "Оборонпром" сейчас формирует Объединенную двигателестроительную корпорацию (ОДК). В нее должно войти и НПО "Сатурн". Согласно подписанному в апреле указу президента перед этим "Оборонпром" должен получить контрольные пакеты всех входящих в корпорацию предприятий. Но Ласточкин выступает против включения его компании, а заодно и УМПО, в ОДК. Ранее два завода предприняли самостоятельную попытку консолидации, зарегистрировав управляющую компанию "Сатурн-УМПО".

УМПО стало еще одним предметом борьбы "Оборонпрома" и Ласточкина. Оба хотят получить контроль над предприятием. Сейчас у "Оборонпрома" 19,27 % акций УМПО — они были приобретены в мае 2008 г. за 3,14 млрд руб. у компании "Объединенные финансы". Свои 19,98 % НПО "Сатурн" купило в 2007 г. за \$ 81 млн. Летом 2008 г. оба акционера подали ходатайства в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) на увеличение пакета. Ласточкин рассчитывал увеличить долю до контроля, а "Оборонпром" просил разрешение на покупку около 9 % акций. В этом случае доля госхолдинга увеличивалась до более 28 %. Этот раунд выиграл "Оборонпром". На этой неделе ФАС разрешила ОАО "Сатурн" (структура ОПК "Оборонпром") приобрести более 9

% акций в УМПО, рассказал "Ведомостям" начальник управления ФАС Алексей Ульянов. Решение было принято 29 октября, насчет НПО решений нет. Представитель "Оборонпрома" отмечает, что продавцом акций станет Roinco Enterprises (структура "Тройки Диалог"), которая купила более 9 % УМПО на рынке. Сумма сделки не раскрывается.

Артюхов пока не знает о решении ФАС в отношении структур "Оборонпрома". Что касается решения в отношении ходатайства НПО "Сатурн", "жизнь пока-

жет", заметил он. В НПО "Сатурн" на запрос "Ведомостей" не ответили. Сейчас Росимущество в Федеральном арбитражном суде Уральского округа оспаривает приватизацию 25 % акций УМПО, из которых 19,98 % купило НПО "Сатурн".

Анастасия ДЕНИСОВА

источник: «Ведомости»
01.11.08

ТЯЖЕЛЫЙ ПРОРЫВ В КИТАЙ

"Роствертол" продает в народную республику второй Ми-26Т.

Трехлетний процесс выхода ОАО "Роствертол" на китайский рынок начал приносить плоды. Как стало известно "Ъ", на днях будет подписан контракт о продаже в Китай нового вертолета Ми-26Т — уже второго в этом году, хотя продажи новых Ми-26Т в последние годы редки. Готовится протокол о намерениях о приобретении китайской стороной еще семи. Это уникальный, самый грузоподъемный в мире вертолет, говорят эксперты, но в России новые Ми-26Т покупать некому, перспективы они имеют только в экспортных поставках, в первую очередь госкомпаниям и окологосударственным структурам. По оценкам экспертов, он стоит \$ 15–20 млн.

На следующей неделе в день открытия выставки Airshow China 2008 в китайском городе Чжухай гендиректор ОАО "Роствертол" Борил Слюсарь подпишет контракт о продаже китайской авиатранспортной компании Qindao Helicopters Special Aviation Co. нового вертолета Ми-26ТС (модификация Ми-26Т, сертифицированная для работы в Китае. — "Ъ"), рассказали "Ъ" в пресс-службе ростовского предприятия. Эта компания тесно сотрудничает с министерством лесного хозяйства Китая, вертолет будет использоваться в основном при тушении лесных пожаров.

Это самый грузоподъемный вертолет в мире, способный перевозить в кабине или на внешней подвеске до 20 т грузов. "Это второй за полгода Ми-26Т, проданный в Китай. Ранее, в конце мая, такой вертолет приобрела компания China Flying Dragon Special Aviation, которая также тесно сотрудничает с правительством КНР", — говорят в пресс-службе "Роствертола".

Это первые плоды длительного процесса выхода на китайский рынок. В мае 2005 года компания начала сотрудничество с китайской Lectern Aviation, а в октябре 2006 в Гонконге было зарегистрировано российско-китайское СП Rostvertol Helicopters China Limited. В том же году компании China Flying Dragon был передан Ми-26Т в лизинг на три года, но получить вертолет китайцы смогли только в сентябре 2007 — после того, как вертолет и используемый на нем двигатель были сертифицированы на соответствие авиационным нормам Китая. "Вертолет хорошо показал себя при тушении нескольких очень крупных пожаров, и China Flying Dragon, не дожидаясь окончания срока лизинга, выкупила его", — говорят в пресс-службе.

"За время серийного производства Ми-26Т (началось в 1981 году) со ступеней завода сошло более 300 таких вертолетов. В последние же годы мы в основном ремонтировали и доукомплектовывали их. В 2007 году после визита на завод президента Венесуэлы Уго Чавеса в эту страну были поставлены три новых Ми-26Т. Очень хорошо, что такой большой и развивающийся рынок, как китайский, познакомится с ними", — рассказал "Ъ" замгендиректора "Роствертола" Андрей Варфоломеев. В пресс-службе также сообщили, что готовится подписание протокола о намерениях о покупке китайской стороной еще семи Ми-26ТС для нужд народного хозяйства страны.

Ростовский вертолетный производственный комплекс — ОАО "Роствертол" (Ростов) — создан в 1939 году, нынешнее название получил после акционирования в 1992 году, выпускает вертолеты с 1956 года. Самые известные модели — боевые вертолеты Ми-24 (и его модификация Ми-35) и Ми-28Н и гражданский транспортный вертолет Ми-26Т. Входит в государственный холдинг "Вертолеты России". В 2007 году, по данным ИА "СПАРК-Интерфакс", выручка составила 7,23 млрд руб., чистая прибыль — 337 млн руб.

"Ближайший зарубежный аналог вертолета Ми-26Т — SuperPuma европейского холдинга Eurocopter — имеет грузоподъемность 10 т. Имеется положительный опыт его коммерческой эксплуатации", — заявил "Ъ" гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак. По его оценкам, новый Ми-26Т стоит в районе \$ 15–20 млн, хотя все контракты по нему индивидуальные и могут сильно зависеть от условий поставки и дополнительных услуг, например обучения механиков и техников. "Но в России покупателей для Ми-26Т сейчас нет. Крупнейший эксплуатант этого вертолета в мире, авиакомпания "ЮТэйр", имеет большой их парк (свыше 20) и в его пополнении не нуждается. Государство их покупать не планирует. Другие структуры в России на новый Ми-26Т в связи с его высокой ценой вряд ли могут претендовать. Поэтому этот вертолет сориентирован на экспорт, прежде всего на госкомпанию", — говорит руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев.

Александр ВОРОБЬЕВ

источник: «Коммерсантъ — Ростов-на-Дону»
01.11.08

РАДАРЫ ОСЛЕПНУТ

Противоракетные станции в Восточной Европе можно будет заглушить.

Российскими специалистами созданы уникальные, не имеющие аналогов в мире системы подавления самых мощных радиолокационных систем. Именно о размещении таких комплексов в Калининградской области и говорилось в Послании Президента.

Базирование элементов американской ПРО в Польше и Чехии, естественно, вызвало беспокойство в России. Дело в том, что основа этих "элементов" — мощнейшие радарные комплексы, способные сканировать воздушно-космическое пространство от наших западных границ до Урала и Кавказа. То есть вся европейская часть страны будет находиться под постоянным контролем НАТО. Блок этот вроде пока нам и не враждебный, но и не союзный, поэтому-то повод для тревоги есть.

Однако на каждое недружественное действие есть свое противодействие. В данном случае — системы радиоэлектронной борьбы (РЭБ). Еще в Советском Союзе были начаты работы по проектированию мобильных комплексов РЭБ, способных нейтрализовать любые системы связи и радиолокации. К настоящему времени они полностью завершены, созданные комплексы готовы к боевому применению.

Один из ведущих разработчиков этих систем, доктор технических наук Олег Антонов считает, что наш РЭБ аналогов в мире не имеет и действительно способен нейтрализовать все радары ПРО в Восточной Европе. Антонову удалось реализовать, казалось бы, невозможное — добиться эффекта, когда РЛС глушит сама себя. Разработанные под его руководством комплексы настраиваются на частоту излучающего радара ПРО и модулируют встречное излучение, создающее эффект реальных целей, количество которых

может исчисляться тысячами. РЛС начинает бороться с целями-помехами, отсекает их. А это неизбежно приведет к тому, что радар сам себя выключит, так как основная помеха — его собственное излучение. Невежливо, но факт.

О том, что сложнейшие научно-технические задачи имеют подчас простейшее решение, ярко свидетельствует история создания самолета-невидимки "Стелс". Американцы бились несколько лет, пытаясь реализовать принцип невидимости самолета для радаров ПВО. И бились бы до сих пор, но им на глаза попались опубликованные в открытой печати работы советского физика Петра Уфимцева, в которых буквально по полочкам была разложена теория радиолокационной невидимости. И только после этого появились знаменитые летающие "утоги" F-117 "Ночной ястреб".

Впрочем, "невидимый ястреб" был сбит югославскими зенитчиками, причем из довольно старого зенитно-ракетного комплекса советского образца. Оказалось, в умнейшие головы американских специалистов, работавших над проектом "Стелс", не пришла и мысль о том, что F-117 будет малозаметен только для радиолокационных станций ПВО, если они сосредоточены в одном месте. А если их разнести, то "невидимка" становится очень даже видимой целью.

Похожая ситуация и с радаром ПРО в Восточной Европе. Продвигая их к нашим границам, Пентагон, похоже, просто не понимает, насколько эти большие, очень мощные и сверхдорогие элементы противоракетной обороны становятся уязвимы для комплексов РЭБ, созданных в России.

Сергей ПТИЧКИН

*источник: «Российская газета»
07.11.08*

АН-140 ВЕДУТ НА ПОСАДКУ

Производство этих лайнеров может оказаться не востребуемым.

Региональный российско-украинский турбовинтовой лайнер Ан-140 может оказаться невостребованным авиакомпаниями. Как рассказали РБК daily сразу несколько участников рынка, самолет оказался очень дорогим для авиаперевозчиков, а постоянные перебои с поставкой запасных частей сделали невозможным планирование сроков передачи лайнеров заказчикам.

Ан-140-100 — пассажирский самолет для местных авиалиний, рассчитан на перевозку до 68 пассажиров. От предыдущей модели, Ан-140, он отличается большей пассажиремкостью (на 30 %) за счет

удлиненного на 3,8 м фюзеляжа, а также более мощными двигателями производства "Мотор Сич".

Серийное производство Ан-140-100 осуществляется на самарском "Авиагоре", а также на предприятии HESA (Исфахан, Иран). На сегодняшний день в Иране эксплуатируются три летающих самолета Ан-140 (здесь они работают под маркой Ipan-140). На десять лайнеров заключен контракт с авиакомпанией Ipan Air, два из них практически готовы, но их сдача заказчику постоянно откладывается. Самолеты собираются в основном из комплектующих украинского производства. Так, планер идет с харьковского завода, двигатель делает запорожское предприятие "Мотор Сич", в Иране на производственном предприятии лайнеры лишь доукомплектовываются. Отличает

Iran-140 от Ан-140 наличие французской электроники. "Иран активно развивает авиационную промышленность и вкладывает в нее средства. Зачастую оснащение иранских предприятий лучше, чем украинских", — отмечает генеральный конструктор украинского АНТК им. О. К. Антонова Дмитрий Кива. "В Иране восемь самолетов Ан-140 находятся на разных этапах сборки. Сейчас с российской промышленностью заключен контракт на поставку 24 комплектов. В ближайшее время иранским авиакомпаниям понадобится еще 100 таких самолетов", — говорит глава национального предприятия HESA Мохаммед Али-Заде.

Между тем реализация этих планов может оказаться под вопросом. Самолеты для иранских авиакомпаний сейчас дорогие, считает замгендиректора лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" Андрей Лебединец. "Даже главный перевозчик страны, авиакомпания Iran Air, эксплуатирует устаревший парк судов. В регион идут с российского рынка поддержанные Ту-154, которые в основном эксплуатируются по схеме "мокрого" лизинга. Их парк постоянно растет", — сказал он РБК daily на Iran Kish Airshow 2008. По словам Андрея Лебединца, в Иране тарифы регулируются правительством. "Взамен этого присутствует дотирование поставок авиатоплива. Но затраты авиакомпаний тоже велики. Для прибыльного ведения бизнеса авиакомпании должны эксплуатировать самолет по 2500–3000 ч в год, в Иране получается только 1600–1800 ч. Сейчас ИФК проводит очень кропотливую работу с иранскими авиакомпаниями по постройке финансовой модели и экономики оперирования рос-

сийскими лайнерами", — говорит он РБК daily. Второй проблемой является высокая стоимость собранных в Иране самолетов Ан-140 (Iran-140). "Иранские самолеты гораздо дороже, чем купленные в России. Об этом нам говорят многие авиакомпании", — рассказывает Андрей Лебединец.

Самолет Ан-140 собирается и на самарском авиационном заводе "Авиакор" и тоже испытывает сложности с авиакомпаниями. Каталожная цена самолета составляет порядка 12 млн долл. Сейчас в России заложено пять новых машин. Тем не менее в авиакомпаниях не верят в планы завода. "Производство турбовинтовых самолетов в России не так давно было прекращено. У авиакомпании "Якутия" хорошие отзывы об эксплуатации Ан-140, но, к сожалению, новых лайнеров они получить не могут. Поэтому сегодня авиакомпании могут говорить только об ATR-42, ATR-72 либо Bombardier Q-300 или Q-400", — говорит РБК daily гендиректор создаваемого авиаперевозчика "Авиалинии России" Виталий Ванцев.

Между тем представитель "Авиакора" Игорь Ваган заявил РБК daily, что до конца года планируется передать авиакомпании "Якутия" третий самолет Ан-140 в рамках уже заключенного контракта. В настоящее время на заводе в разной степени готовности находится еще порядка восьми Ан-140, говорит он.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: RBC Daily
01.11.08*

СЕРГЕЙ МИХЕЕВ: ЭКСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ "АЛЛИГАТОРА" — ДО 15 ВЕРТОЛЕТОВ В ГОД

**Генеральный конструктор КБ
"Камов" рассказал о новой боевой
машине и ее возможностях.**

У новых боевых вертолетов Ка-52 "Аллигатор", серийное производство которых началось в Приморье на арсеньевском авиазаводе "Прогресс", большой экспортный потенциал, сказал журналистам во Владивостоке генеральный конструктор КБ "Камов" Герой России Сергей Михеев.

"Точную цифру на экспорт никто не скажет, хотя разговор о поставках уже ведется. Два обстоятельства в этом ключе: первое — машины такого класса не поставляются сотнями, 12 или 15 — это разумная цифра; второе — рынок этот чрезвычайно тесен. Я могу сказать, что мы как конструкторское бюро понимаем, что есть наши традиционные партнеры. Машина мирового уровня, так или иначе, откроет дорогу на экспорт", — сказал Михеев. Комментируя заявление гендиректора авиазавода "Прогресс" Юрия Денисенко о том, что российские военные получают до 30 новых вертолетов Ка-52 "Аллигатор" до 2012 года, генконструктор КБ "Камов" отметил, что на сегодняшний день сказать, какое будет количество заказов, просто невозможно. "Даже "Рособоронэкспорт" в настоящее время не будет озвучивать количество заказов на эти

машины, а также страны, которые интересуются Ка-52", — сказал он. В то же время, по мнению Михеева, "цифра "30" универсальна".

"Полную цифру сегодня не назовет никто. Не потому, что секретничает — просто так складываются обстоятельства. Планы в советские времена были огромные и вершиной выпуска продукции было 250 вертолетов Ми-24 во время афганских событий. Отлаженное производство, длившееся не один десяток лет, требует серьезной организации, сейчас все это начинается, но считать, что процесс полностью завершен, неправильно. Я думаю, что 30 вертолетов Ка-52 в год — цифра сбалансированная. Это, с одной стороны, достаточно напряженное производство. С другой стороны, такое количество вертолетов реально для замены парка и его обновления у заказчика. И с учетом экспорта. Такие планы надо ставить".

Говоря в целом о состоянии вертолетного парка российской армии, Михеев подчеркнул, что на сегодняшний день он стареет.

"В инженерных службах есть уже планы отхода техники, ибо она чисто физически и морально стареет, растет сложность задач, которые надо выполнять. Даже представить сложно, что ее можно модернизировать настолько, что она будет соответствовать современным боевым задачам. Перед нами, перед

боевыми вертолетами, стоит задача замены парка вообще. Думаю, даже два типа машин, Ми-28 и Ка-50, — это серьезная нагрузка на всех производителей. Два вертолета едва ли могут полностью, с учетом расширения всех задач, удовлетворить требованиям армии".

По словам Михеева, к настоящему моменту в России стремительно сократилось количество вертолетов: "Сегодняшний парк вертолетов в несколько раз меньше того, что было в конце 90-х годов. Наши задачи по внешней обороне меньше не стали, и страна наша достаточно обширна, с огромными границами. Также не изменились направления угроз. Я полагаю, нужно ориентироваться на то количество вертолетов, которое было в прежние годы. Но сегодня это количество меньше. В первую очередь из-за того, что объем финансирования на армию сократился. Это приведет к некоторому видоизменению техники, она станет более универсальной, более мобильной, что компенсирует уменьшение ее количества".

На этом фоне главный конструктор КБ "Камов" отметил, что вертолет, который пойдет на замену Ми-24, должен превосходить по своим боевым качествам американский "Апач". "Те машины, которые будут поступать на вооружение в российскую армию, не

должны быть хуже, чем у потенциального противника", — сказал он. Говоря о дальнейшем производстве Ка-52, Михеев сказал, что в настоящее время подписан план развития предприятия "Прогресс".

"В частности, будет создаваться литейное производство, которое пригодится для всей промышленности Приморья", — уточнил он.

Ка-52 (Нокит В по классификации НАТО, также известен как "Аллигатор") — российский вертолет, командирская машина армейской авиации, осуществляющая разведку местности, целеуказание и координацию действий группы боевых вертолетов. Машина способна поражать бронированную и небронированную технику, живую силу и воздушные цели на поле боя. Представляет собой дальнейшее развитие модели Ка-50.

27 июня 2008 года в приморском городе Арсеньев на аэродроме авиазавода "Прогресс" состоялся первый испытательный полет первого Ка-52 из опытной партии. 29 октября 2008 года на заводе началось серийное производство "Аллигаторов".

источник: PrimaMedia
05.11.08

"ОБОРОНПРОМ" УГОВОРИЛ ГОСУДАРСТВО

После прихода на самарский "Моторостроитель" "Оборонпрома" государство выделит предприятию 1,27 млрд руб.

Правительственная комиссия под руководством Сергея Иванова 28 октября одобрила предоставление "Моторостроителю" субсидии на 1,27 млрд руб., сообщили вчера в пресс-службе Минпромторга, который инициировал выделение этих средств. Получить их в "Оборонпроме", которому Росимущество должно передать 38 % акций "Моторостроителя", надеются до конца года, говорит представитель госкорпорации Илья Якушев.

БЕЗ КВОРУМА

22 октября внеочередное собрание акционеров "Моторостроителя" должно было упразднить должность генерального директора и передать функции управляющей компании "Оборонпрому". Собрание не состоялось, так как, по словам Якушева, Росимущество не представило своего решения по этому вопросу. Дата повторного собрания будет назначена в декабре.

Заявку на получение субсидии, говорит он, "Моторостроитель" подал после проведенного "Оборонпромом" аудита — по итогам первого полугодия предприятие оказалось в предбанкротном состоянии. На конец августа долги составили 5 млрд руб.: банковские кредиты — 1,078 млрд руб., займы — 1,145 млрд руб., долги во внебюджетные фонды — 680 млн руб., задолженность по налогам и сборам — 655 млн руб., поставщикам — 300 млн руб., долги по зарплате — 200 млн руб. Предприятие не платило во внебю-

джетные фонды с 2006 г., а задержки по зарплате последние 3,5 года в среднем составляют один-два месяца, выяснили аудиторы. Выделенные государством деньги позволят погасить долги по зарплате и частично — в Пенсионный фонд и налоговые органы, это позволит реструктурировать оставшиеся долги по налогам до 2015 г., говорит Якушев.

Член совета директоров "Моторостроителя" Николай Якушин (представитель Роскосмоса) говорит, что кроме долгов в мае 2009 г. "Моторостроителю" предстоит выкупить оферту на 800 млн руб. по дебитному облигационному займу (выпущен в 2006 г.). Объем же заказов сократился примерно на 20–25 % за счет перераспределения заказа от "Газпрома" и Миноборонпрома на СНТК им. Кузнецова, говорит Якушин. По его словам, доля заказов от Роскосмоса не изменилась, но в общем портфеле заказов завода она выросла с 40 % в 2006 г. до 65 % в 2008 г.

"Оборонпром" собирается распределить заказы между 10 заводами двигателестроительной корпорации, говорит Якушев, а также сократить издержки за счет продажи непрофильных активов.

ОАО "Моторостроитель" — производитель авиадвигателей. Основные акционеры: РФФИ — 50,67 %, ОАО "Национальный космический банк" (основной акционер — группа "Каскол") — 29,98 %, ОПК "Оборонпром" — 12,27 % (данные компании на 1.09.2008). Выручка — 1,384 млрд руб. (1-е полугодие 2008 г., данные компании). Чистая прибыль — 162,8 млн руб.

Екатерина НАЗАРОВА

источник: «Ведомости — Поволжье»
06.11.08

"СОКОЛ" УПАЛ ПЕРЕД МИНОБОРОНЫ

Предприятие увеличивает убытки в ожидании господдержки.

Финансовые потери нижегородского авиастроительного завода "Сокол" продолжают увеличиваться. Чистый убыток предприятия за девять месяцев 2008 года превысил убыток всего 2007 года на 385,55 млн руб. и достиг 400 млн руб. Эксперты объясняют сложившуюся ситуацию фактическим разрывом контракта РСК "МиГ" с Алжиром на поставку 34 самолетов МиГ-29СМТ общей стоимостью \$ 1,286 млрд: с конца прошлого года "Сокол" как основной исполнитель контракта перестал получать платежи по уже выполненному заказу. Предполагается, что отчетность завода выправится уже к началу 2009 года: к этому времени согласившееся на покупку истребителей Минобороны начнет перечислять за них средства.

Как говорится во вчерашнем сообщении предприятия, с января по сентябрь этого года чистый убыток "Сокола" составил 399,79 млн руб., тогда как за аналогичный период 2007 года завод получил 170,61 млн руб. чистой прибыли. Выручка "Сокола" за девять месяцев составила 1,47 млрд руб., себестоимость — 1,26 млрд руб., эти показатели финансовой деятельности предприятия уменьшились более чем на 30 %. Дебиторская задолженность завода за отчетный период уменьшилась примерно на 39 % — до 2,58 млрд руб., кредиторская задолженность увеличилась на 65 % — до 3,85 млрд руб.

ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" зарегистрировано 22 сентября 1994 года, предприятие построено в 1932 году. Специализируется на производстве и обслуживании истребителей семейства "МиГ", учебно-боевых самолетов Як-130. С февраля 2006 года входит в Объединенную авиастроительную корпорацию. Выручка предприятия в 2007 году составила 3,46 млрд руб. Убыток авиастроительного завода начал формироваться в конце 2007 года: по

итогах года он составил лишь 14,24 млн руб. В Объединенной авиастроительной корпорации объясняют падение финансовых показателей "Сокола" фактическим разрывом заключенного в 2006 году контракта РСК "МиГ" с Алжиром на поставку 34 самолетов МиГ-29СМТ общей стоимостью \$ 1,286 млрд (из-за расторжения контракта с Алжиром у РСК "МиГ" появился долг в размере \$ 320 млн при общей сумме задолженности корпорации на 1 августа около \$ 1,8 млрд. — "Ъ"). В мае прошлого года Алжир, получив 15 машин, прекратил приемку, заявив, что в самолетах есть детали низкого качества. Затем "МиГи" были возвращены, а РСК "МиГ" начала переговоры о поставке истребителей Министерству обороны России. "Работу завод выполнил, а заказчик поменялся", — пояснил собеседник "Ъ" в ОАК.

Аналитик ИК "Тройка Диалог" Геннадий Суханов полагает, что отчетность предприятия выправится ориентировочно к началу 2009 года: предполагается, что к этому времени согласившееся на приобретение истребителей Минобороны начнет перечислять за них средства по ценам не ниже "алжирских". Руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев напоминает, что российское правительство сейчас пристально рассматривает финансовое положение "МиГа" и пытается его поправить. "Все понимают, что надо выступить в индийском тендере по покупке 126 многоцелевых сухопутных истребителей, заявку на участие в котором с самолетами МиГ-35 уже подала Россия. — говорит он. — Индийцы примерно пару лет будут выбирать поставщика. Поэтому правительство вряд ли откажется от планов финансового оздоровления РСК "МиГ" вообще и авиазавода "Сокол" в частности".

Мария КУЗНЕЦОВА

источник:

«Коммерсантъ — Нижний Новгород»
14.11.08

КРОКОДИЛЫ ЛЕЯТ В ИНДОНЕЗИЮ

"Рособоронэкспорт" раскрыл детали крупнейшего оружейного контракта.

Единственный экспортер российского вооружения, "Рособоронэкспорт", вчера раскрыл подробности контракта с Индонезией стоимостью \$ 1 млрд, который был подписан еще в сентябре 2007 года. Министр обороны Индонезии Ювоно Сударсоно тогда заявил, что его страна планирует купить в России шесть истребителей, девять вертолетов и две дизельные подводные лодки. Россия предоставит Индонезии кредит на \$ 1 млрд. Директор по особым

поручениям Федерального государственного унитарного предприятия "Рособоронэкспорт" Николай Димидюк вчера сообщил, что уже подписаны договоры на поставку в Индонезию 18 БМП-3 и 6 истребителей Су-30. Документы сейчас находятся на согласовании в российском Минфине. Однако результативная часть контракта пока этим и исчерпывается, хотя финансовый зазор позволяет включить в экспортную корзину еще много военной техники.

"Раньше практически все вооружение там было советское, поэтому надежность нашего оружия проверена, хотя оно и устарело. Лет 30 назад Индонезия

купила танки ПТ-76. Так вот, половина из них до сих пор находится в состоянии боеготовности", — рассказывает представитель "Рособоронэкспорта".

Димидюк сообщил, что индонезийцы заинтересованы в приобретении вертолетов Ми-17В-5 (вариант транспортного Ми-8) и Ми-35 (экспортный вариант ударного Ми-24 по прозвищу "крокодил"), а также проявляют интерес к подлодкам проекта 636 "Варшавянка" и корветам (то есть противолодочным кораблям малого водоизмещения) типа "Гепард". Кроме того, Россия может предложить Индонезии традиционный набор вооружений — комплексы ПВО и береговой охраны, стрелковое оружие. Однако вряд ли на это останутся кредитные средства.

"Индонезия — страна морская, островная. Ей нужна авиация и флот, вертолеты и катера, в том числе катера на воздушной подушке и быстроходные патрульные катера", — сказал Димидюк.

Российская сторона планирует подогреть индонезийский интерес новыми презентациями на выставке вооружений INDO DEFENCE 2008 Expo & Forum, которая пройдет 19–22 ноября этого года в Джакарте. Ожидается, что российский стенд посетят президент и министр обороны Индонезии, для которых готовится

отдельная программа показа возможностей российского военно-промышленного комплекса.

Димидюк подчеркнул, что российская сторона не сомневается в платежеспособности Индонезии и со своей стороны гарантирует выполнение заказов. Кроме хозяев форума, "Рособоронэкспорт" ожидает на российском стенде визитеров из Малайзии, Таиланда, Австралии и Филиппин.

Эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко сообщил корреспонденту "Газеты", что по каталожной стоимости вооружения миллиардный кредит будет исчерпан уже при заказе двух "Варшавянок" и одного "Гепарда". "Шесть Су-30 — это уже \$ 300 млн. Стоимость "Варшавянок" подходит к 300 млн, "Гепард" — никак не меньше 200 млн", — подсчитал Макиенко.

Построить две субмарины российские оружейники могут в течение двух-трех лет, корвет — за три-четыре года, а самолеты и БМП — за несколько месяцев.

Денис ТЕЛЬМАНОВ

Источник: «Газета»
13.11.08

МИХАИЛ ПОГОСЯН УСИДИТ НА ДВУХ ИСТРЕБИТЕЛЯХ

Глава АХК "Сухой" может одновременно возглавить конкурента.

Вице-премьер Сергей Иванов вчера провел совещание по поддержке Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" (РСК "МиГ") и дал поручение изыскать средства поддержки предприятия, общая сумма задолженности которого оценивается почти в \$ 2 млрд. Кроме того, корпорации может быть оказана и кадровая поддержка: новым руководителем РСК может стать Михаил Погосян, который одновременно останется и руководителем компании "Сухой" — главного конкурента "МиГа".

Как рассказал "Ъ" источник в профильном ведомстве, вчера на совещании у вице-преьера Сергея Иванова обсуждались меры поддержки РСК "МиГ", находящейся в тяжелой финансовой ситуации. По данным собеседника "Ъ", контракт на поставку Минобороны 34 истребителей МиГ-29 СМТ, изначально заказанных Алжиром, пока не подписан. Из-за расторжения контракта с Алжиром у РСК "МиГ" появился долг в размере \$ 320 млн при общей сумме задолженности корпорации на 1 августа в 43 млрд руб. (около \$ 1,8 млрд). Одновременно убыток РСК "МиГ" по итогам 2008 года оценивается в 1,6 млрд руб.

Контракт с Минобороны для РСК "МиГ" принципиален, так как корпорация должна осуществить платежи по взятым кредитам. "Руководство "МиГа" рассчитывает, что до конца ноября контракт с Минобороны все-таки будет подписан, 12 машин до конца года будет поставлено и в декабре Минобороны частично проплатит корпорации деньги", — поясняет собеседник "Ъ". РСК "МиГ" просит Минобороны заплатить за само-

леты 23,05 млрд руб., рассчитывая получить до 3 млрд руб. уже до конца года. У корпорации есть только один альтернативный источник средств — до конца года она рассчитывает поставить на экспорт четыре корабельных истребителя минобороны Индии общей стоимостью около \$ 120 млн. Один из участников совещания рассказал "Ъ", что "по протоколу совещания Минпромторгу, Минфину и Минобороны даны поручения изыскать другие средства поддержки корпорации, в частности на пополнение оборотных средств", но отказался уточнить подробности.

Улучшить состояние РСК "МиГ" призвана и смена ее руководства. Как рассказали "Ъ" несколько источников в отрасли, планируется отставка гендиректора корпорации Анатолия Белова, официально — по состоянию здоровья. Президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, в нее вскоре войдет РСК "МиГ") Алексей Федоров вчера не подтвердил, но и не опроверг "Ъ" эту информацию. В РСК "МиГ" ситуацию не комментируют.

Глава АХК "Сухой" и первый вице-президент ОАК Михаил Погосян на вопрос "Ъ", правда ли, что на пост руководителя РСК "МиГ" обсуждается его кандидатура, заметил, что "координация деятельности "Сухого" и "МиГа" обсуждается". Однако топ-менеджер отказался "комментировать кадровые вопросы", пояснив, что "решения в этом случае принимают другие люди". Отметим, что планы объединения РСК "МиГ" и АХК "Сухой" в рамках создания дивизиона боевой авиации ОАК декларировались и ранее.

Источник в ОАК заявил "Ъ", что помимо прочего у "МиГа" не хватает производственных площадок для производства самолетов на экспорт (портфель заказов

оценивается в \$ 4,5 млрд.). А в случае начала интеграции "МиГа" и "Сухого" часть заказов можно будет разместить на мощностях АХК "Сухой".

"Смена руководства РСК "МиГ" ускорит и упростит создание дивизиона боевой авиации ОАК, в котором не будет конфликтов между разными руководителями", — полагает глава аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев.

По его мнению, утверждение Михаила Погосяна в качестве главы РСК "МиГ" повышает шансы на то, что будет запущен и проект легкого фронтового истребителя пятого поколения — "тем более что он

имеет большие перспективы на экспорт, чем тяжелый истребитель, разрабатываемый АХК "Сухой".

Эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко отмечает, что приход Михаила Погосяна в РСК "МиГ" "может фактически означать безусловное доминирование АХК "Сухой" в будущем военном дивизионе".

Алиса ГРИЦКОВА,
Елена КИСЕЛЕВА

источник: «Коммерсантъ»
13.11.08

ПРАВИТЕЛЬСТВО ДАЛО ЛЬГОТЫ НА "ТУШКУ"

На "Авиастаре" ищут деньги на новую модификацию Ту-204.

Правительство Ульяновской области поможет "Авиастару" сэкономить на налогах. Областные власти предоставят компании налоговые льготы на срок до 2011 года, в результате чего "Авиастар" будет экономить более 80 млн рублей в год. Предполагается, что эти средства компания направит на проект по выпуску самолета Ту-204СМ — модернизированной версии Ту-204. Эксперты прогнозируют спрос на самолет Ту-204СМ только при наличии эффективной системы лизинга и качественной системы технической поддержки в эксплуатации.

Правительство Ульяновской области предоставит ЗАО "Авиастар-СП" льготы по налогам на имущество и землю на срок до 2011 года в рамках поддержки проекта компании по проектированию и изготовлению самолета Ту-204СМ, заявил на брифинге в облправительстве первый вице-премьер Александр Пинков. В результате компания сможет экономить более 80 млн рублей ежегодно. По договоренностям правительства и компании эти средства будут направлены только на проект по Ту-204СМ.

По словам господина Пинкова, в результате реализации программы по строительству Ту-204СМ будет технически перевооружено все производство "Авиастара", в частности введены новые технологии, которые позволяют выпускать до 20 самолетов в год. На модернизацию Ту-204СМ потребуется около 1,5 млрд рублей, а вместе с техническим и технологическим перевооружением "Авиастара" эта сумма составит более 3 млрд рублей. Финансирование будет идти за счет федеральных и региональных бюджетов, заемных средств и собственных средств "Авиастар-СП", отметил Александр Пинков, федеральное финансирование составит не менее 800 млн рублей.

ЗАО "Авиастар-СП" производит самолеты Ту-204 различных модификаций, также на заводе идет работа по налаживанию производства Ил-476 и начинается подготовка по возобновлению производства модернизированного авиатранспортного самолета Ан-124-100 "Руслан". Совладельцы: 25 % минус 1 акция ЗАО "Авиастар-СП" принадлежат Sirocco Aerospace — Россия (дочерняя компания египетской Sirocco Aerospace Inter-

national), 74,6 % принадлежит ОАО "Туполев", контрольный пакет которого принадлежит государству. В свою очередь, "Туполев" входит в ОАК. По данным ИА "СПАРК-Интерфакс", оборот "Авиастар-СП" в 2007 году составил 3,469 млрд руб., чистая прибыль — 3,172 млн руб. По сообщению господина Пинкова, первый самолет Ту-204СМ должен быть выпущен уже в конце 2010 года. Директор Центрального конструкторского бюро ОАО "Туполев" Валерий Солозобов считает, что начать выпускать глубоко модернизированный самолет можно и на прежней оснастке, "а технологическое перевооружение пойдет своим чередом".

Отметим, согласно техническому заданию Ту-204СМ должен быть дешевле западных аналогов на 15–20 %. "По своим конструктивным, технологическим, эксплуатационным и экономическим параметрам эта модификация не будет уступать западным аналогам семейства Boeing и Airbus, — добавил Александр Пинков. — Ту-204СМ — это своего рода переходная модель — технологическое перевооружение "Авиастара" позволяет перейти к созданию принципиально нового широкофюзеляжного самолета на 300 пассажиров". Напомним, заказы на Ту-204СМ уже есть — 15 июля на авиационно-космическом салоне "Фарнборо-2008" лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" подписала контракт с ОАК на поставку 31 самолета. Между тем пока, как сообщили в ОАК, нет даже опытной модели Ту-204СМ.

"Пока ясности по этой машине никакой нет, — сказал заместитель генерального директора "Авиастара" по производству Алексей Дюков. — У нас готовится программа на 2009 год, и Ту-204СМ пока в ней нет". При этом он полагает, что если вся конструкторская документация будет вовремя разработана и в соответствии с программой будут налажены все связи по кооперации, то выпустить самолет в 2010 году реально. "В принципе, машина легкая для модернизации, планер принципиальных изменений не претерпел", — добавил господин Дюков.

Пресс-секретарь ОАК Максим Сысоев сообщил, что в декабре начнется защита эскизного проекта Ту-204СМ. По его словам, в ближайшие три года на реализацию проекта будет выделено 3,6 млрд рублей.

Генеральный директор консалтинговой компании "Инфомост" Борис Рыбак считает, что Ту-204СМ будет

востребован у эксплуатантов. "Стабильный спрос будет обеспечен, но только при эффективной системе лизинга и наличии качественной системы технической поддержки в эксплуатации, — сказал эксперт. — Но, к сожалению, у нас пока с этим проблемы". Он также считает, что ценовые характеристики самолета — не самое главное. "Дело в том, что авиакомпании деше-

вого не ищут — для них важнее, чтобы самолет был надежным. Когда продукт недоделан, это обходится дороже", — добавил эксперт.

Сергей ТИТОВ

источник: «Коммерсантъ — Самара»
22.11.08

СЕРГЕЙ ЧЕРНЫШЕВ: РОССИЯ ДОЛЖНА ОСТАТЬСЯ МОЩНОЙ АВИАЦИОННОЙ ДЕРЖАВОЙ

Россия была, есть и должна остаться мощной авиационной державой, сообщил директор Центрального аэрогидродинамического института имени Н.Е.Жуковского (ЦАГИ) Сергей Чернышев в ходе пресс-тура, посвященного 90-летию юбилею этого научного центра.

Создавая научно-технический задел, ЦАГИ решает одну из основных задач в обеспечении прогресса российской авиации и космонавтики, отметил Чернышев. По его словам, в каждом летательном аппарате (ЛА) советского и российского производства есть существенная часть интеллекта ЦАГИ, институт является активным участником создания всех видов ЛА - от самолетов и вертолетов до амфибий и экранопланов.

В настоящее время выполнение этой задачи значительно усложнилось в сравнении с советской эпохой, поскольку авиационная составляющая стоит сейчас далеко не на первом месте в промышленной политике государства. Сегодня численность кадров института сократилась в пять раз - с 15 тыс. до 5 тыс. человек, а основные фонды, по самым скромным оценкам составляющие 400 млрд дол, требуют ремонта и модернизации, отметил Чернышев.

Вместе с тем, ЦАГИ сегодня "в хорошей форме" и по основным направлениям деятельности - аэродинамика, прочность, динамика полета и др. - является конкурентоспособным в сравнении с аналогичными мировыми научными центрами, сказал глава института. "Главное, что нам удалось сохранить уникальную экспериментальную базу, которая не имеет аналогов в

мире, и мы можем с успехом сотрудничать на самом высоком уровне и предлагать новые научные решения", - подчеркнул он.

По словам Чернышева, бюджет ЦАГИ в текущем году составляет 3 млрд руб. Этого достаточно, чтобы поднять заработную плату сотрудников до 25-28 тыс. руб. В рамках ФЦП "Развитие гражданской авиации" поступления из бюджета в 2008-2010 гг. планируются на уровне 1,5 млрд руб. Кроме того, средства из бюджета поступают в фонд института в рамках ФЦП по космосу, Государственной программы вооружений и государственной программы развития ОПК. Ежегодно госфинансирование увеличивается в полтора раза.

Тем не менее, считает глава ЦАГИ, для сохранения и развития уникальных российских научных центров, таких как ЦИАМ, ВИАМ, ЦИАМ. ГосНИИ АС и др., которые эксплуатируют уникальное дорогостоящее высокотехнологичное оборудование, требуется адресная государственная поддержка.

Сегодня ЦАГИ обеспечивает различные виды испытаний, научные расчеты в рамках программ "Суперджет-100", МС-21, истребителя 5-го поколения, другой боевой техники, по космическим программам, в интересах московских градостроителей. Работы по международным программам, ранее составлявшие до трети всего объема деятельности ЦАГИ, сегодня сократились до 7 проц. в связи с возрождением российского авиастроения и востребованностью потенциала института в рамках отечественных проектов.

источник: АРМС-ТАСС
27.11.08



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

"МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "САЛЮТ"

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

WWW.SALUT.RU

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

БОГУСЛАЕВ "РАЗОГНАЛ" КИТАЙЦЕВ

Крупнейшее отечественное моторостроительное предприятие "Мотор Сич" все глубже пускает корни в китайском авиапроме. В скором времени в КНР может появиться ремонтная линия на базе одного из местных авиапредприятий. Это станет закономерным продолжением стратегии руководства "Мотор Сичи" по организации мощностей в развивающихся странах.

В начале ноября этого года "Мотор Сич" Вячеслава Богуслаева заключила контракт с китайской компанией Tianli на лицензионный ремонт двигателей АИ-25ТЛК для учебно-тренировочных самолетов (УТС) К-8J Военно-воздушных сил Китая. Сие событие произошло во время Международного авиационно-космического салона Airshow China 2008 в г. Чжухай, где свою экспортную продукцию представили 15 украинских предприятий авиапрома.

На выставке К-8J демонстрировался уже с установленными на нем запорожскими двигателями. Первые поставки намечены на начало 2009 г. Общая сумма контракта, рассчитанного на 15 лет, составляет \$ 50 млн. "Этот контракт — первый из пакета лицензионного соглашения на создание линии по ремонту двигателей, заключенного в марте 2008 г. В него также входят соглашения на поставку запчастей к АИ-25ТЛК и обучение китайских специалистов", — говорит Владимир Ширков, директор по маркетингу "Мотор Сичи". Вообще рынок сервисного обслуживания моторов Китая весьма перспективный: сейчас на китайских самолетах и вертолетах установлено более 1 тыс. украинских двигателей.

Стоит отметить, что "Мотор Сич" уже давно охватывает рынок КНР. С 2002 г. в стране работает представительство предприятия. Среди актуальных моментов кооперации можно выделить контракт с компанией Hongdu Aviation Industry Group, входящей в концерн AVIC II, на изготовление и поставку двигателей АИ-222-2.5Ф для учебно-боевого самолета (-УБС) L-15. В течение 2008—10 гг. в Китай будет поставлено 200 таких двигателей, а "Мотор Сич" сможет заработать \$ 400 млн. Напомним, что первый полет опытного образца L-15 состоялся в марте 2006 г. с запорожскими моторами. До этого машина оснащалась двумя китайскими двигателями WS-11, каждый тягой 3,5 тыс. кг. Но в качестве силовой установки для серийных самолетов было решено использовать два форсированных двигателя АИ-222-2.5Ф с тягой до 4 тыс. кг, разработанных ЗМКБ "Прогресс" им. Ивченко на базе двигателя АИ-222-2.5 тягой 2,5 тыс. кг, устанавливаемого на Як-130.

Именно на основе российской машины создавался L-15, "тренажер" для углубленной подготовки пилотов истребителей J-10, J-11, Су-27 и Су-30. Максималь-

ная скорость УБС превышает 160 км/ч. На шести узлах внешней подвески он может нести ракеты и бомбы различных типов массой до 3 тыс. кг. Боевой радиус действия составляет 550 км.

К слову, во время выставки украинская сторона проявила интерес к углублению сотрудничества в области разработки L-15. По оценкам специалистов, емкость только китайского рынка L-15 составит около 200 машин. Таким образом, "Мотор Сич" может потенциально удвоить поставки двигателей АИ-222-2.5Ф в страну. Это особенно актуально на фоне того, что летом сего года Hongdu успешно провела первое летное испытание L-15 с запорожскими моторами.

Также стоит отметить, что в начале 2008 года AVIC II предлагал "Мотор Сичи" и КБ "Ивченко-Прогресс" присоединиться к созданию модернизированного транспортного самолета Y8F600. До этого над машиной трудились китайцы совместно с АНТК им. Антонова, который осуществил проектирование и разработал технологию изготовления крыла. Сначала на самолет планировалось "повесить" канадские двигатели, но в итоге решили позвать украинцев, поскольку их аналоги дешевле. По оценкам экспертов, потребность КНР в Y8F600 может составить 50 машин, для которых будет закуплено 200 двигателей на общую сумму \$ 800 млн.

По словам В. Ширкова, "Мотор Сич" активно предлагает китайцам ряд двигателей: МС-14 для самолета Y-5, ТВЗ-117 для самолета Y-7Н, МС-400 для беспилотных летательных аппаратов В-18. Последний проект находится на стадии реализации.

Таким образом, существуют все предпосылки для создания локальных мощностей если не по производству, то хотя бы по ремонту двигателей. На предприятии уже вынашивают планы по организации ремонтной линии моторов АИ-25ТЛК на базе одного из авиаремонтных заводов в Сяньфань, провинции Хубэй. Это также актуально в связи с тем, что "Мотор Сич" хочет поставлять свою продукцию для вертолетов Ми-17, сборку которых россияне могут организовать в Китае.

Стратегия "Мотор Сичи" предусматривает создание собственных предприятий в развивающихся странах и является адекватным ответом на нынешние вызовы рынка. Пока что, напомним, только непрекращающееся желание россиян любой ценой отказаться от импортных моторов вынудило Вячеслава Богуслаева организовать под Москвой в Дубне завод по ремонту двигателей. Поэтому не исключено, что, кроме России и Китая, "Мотор Сич" может организовать новые мощности в Иране, от которого украинский авиапром недавно "отхватил" заказ на \$ 1 млрд.

Андрей ПИСАРЕВСКИЙ

*источник: ugmk.info
19.11.08*

НА КАПО КРИЗИСА НЕ БОЯТСЯ

В то время как под влиянием мирового финансового кризиса повсеместно сворачиваются производства и сокращается персонал, на ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова" объявлен старт активной рекрутинговой кампании. Это связано с расширением производства и реализацией новых программ, которые позволят предприятию сделать рывок вперед.

Чтобы легче преодолеть нелегкий период, предприятие предпринимает целый комплекс мер. Прежде всего КАПО намерено активнее использовать аутсорсинг для уменьшения издержек. Чтобы не допустить сокращения персонала, планируется переобучить маловостребованные кадры. А совсем недавно, 10 ноября, для стратегически значимого авиапредприятия, на котором трудится более семи тысяч человек, городская дума сделала налоговое послабление, снизив ставки по земельному налогу.

Васил Каюмов, генеральный директор ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова":

— Авиастроение — это стратегическая отрасль, которая не может развиваться без стабильного госзаказа. В перестроечные годы КАПО пришлось выживать самостоятельно, что не могло не сказаться на финансово-экономическом положении предприятия. Но в последнее время ситуация стала меняться в лучшую сторону. Сейчас, когда происходит процесс модернизации российской армии, в том числе военно-воздушных сил, активно обновляются авиапарки российских компаний, КАПО стабильно обеспечено портфелем государственных и частных заказов. Сумма заключенных контрактов составляет более 20 млрд рублей.

Сегодня казанский авиационный завод — единственное предприятие в России, которое способно выпускать стратегические бомбардировщики последнего поколения, потребность в которых определяется военной оборонной доктриной России.

Хотя, естественно, последствия финансового кризиса не могут не влиять на предприятие.

Васил Каюмов:

— На заводе есть приказ по прекращению приема на определенные специальности. Но у нас много заказов, и мы не справляемся с ними, потому что нам не хватает производственников, технологов. Поэтому на эти места есть вакансии. Сегодня предприятие готово принять около 90 специалистов-сдельщиков и технологов. В КАПО уже объявлен старт рекрутинговой кампании по привлечению на предприятие квалифицированных кадров. Для их закрепления на производстве помимо достойной заработной платы разработаны и успешно реализуются несколько социальных программ, таких как социальная ипотека, добровольное медицинское

страхование, негосударственное пенсионное обеспечение и другие. Одна из стратегий КАПО — перевод ряда функций предприятия на аутсорсинг. Этим летом на подобную форму сотрудничества были переведены охрана и уборка помещения. В 2009 году ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова" продолжит работы в насыщенных областях: КАПО будет заниматься обслуживанием и ремонтом стратегических бомбардировщиков Ту-160 и строительством Ту-214. До конца года предприятие планирует произвести товарной продукции на 2,5–3,6 млрд рублей. Для сравнения, в 2007 году эта цифра составила 1,7 млрд рублей.

Кроме того, объединение приняло заказ от Управления делами Президента РФ на шесть самолетов Ту-214. Планируется подписать контракт на производство еще двух самолетов.

Васил Каюмов:

— Акционирование КАПО и его будущее вступление в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) открывает перед предприятием новые возможности. Политика холдинга, предусматривающая углубленную специализацию входящих в него авиазаводов, предполагает развитие КАПО как предприятия, выпускающего воздушные суда военного и специального назначения, являющиеся модификациями базовых Ту-214 и Ту-334. Первый проект, который будет реализован по этой программе, — крыло для нового самолета Ту-204СМ. Также у нас есть новая экономическая стратегия, нацеленная на снижение затрат на единицу продукции, она позволит нам выжить. В настоящее время в стадии производства на объединении находятся более пятнадцати воздушных судов Ту-214 различных модификаций. Имеется предварительный договор на поставку еще пяти самолетов. Идет подготовка производства для выпуска ближнемагистрального Ту-334.

Другим направлением деятельности КАПО является развитие производства авиакомпонентов — крыльев для различных типов самолетов, в том числе из композиционных материалов. Выбор площадки должен состояться до конца 2008 года. Запуск производства намечен на 2013 год, когда планируется выпустить первый российский самолет с "черным крылом". Мощность производства составит 140 комплектов крыльев в год. Сумма инвестиций — 400–700 млн евро.

КАПО рассматривается как наиболее вероятный кандидат на освоение производства нового для мирового авиастроения крыла, полностью выполненного из композиционных материалов. В будущем программой ОАК на основе широкой кооперации предполагается внедрение в производство унифицированных Ту-204СМ, которые заменят Ту-204 и Ту-214.

Екатерина ХАРИТОНОВА

источник: TatCenter.ru
18.11.08

ИРАН РАСШИРЯЕТ ПРОИЗВОДСТВО

В дополнение к уже освоенному Ан-140, Исламская республика покупает лицензию на выпуск Ан-148.

В очередной раз "Антонов" переиграл российских "друзей-конкурентов". Пока Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) уточняла текст контракта по Ту-204, а "Вертолеты России" — по "камовским" машинам, АНТК им. О. К. Антонова провел в Иране успешную демонстрацию своего новейшего продукта — большого регионального самолета Ан-148. В итоге в активе у россиян — лишь "в целом согласованный текст" будущего контракта и масса добрых намерений, а у украинцев — подписанное предконтрактное соглашение на полтора миллиарда долларов и полное его одобрение со стороны высшего руководства страны-заказчика.

Исламская Республика Иран (ИРИ) вкладывает дополнительные средства в развитие собственной производственной базы в дополнение к тем, что уже были выделены на эти цели с 2005 года, когда к власти пришла администрация Ахмадинежада. Выпускник тегеранского университета с ученой степенью в сфере транспорта, нынешний президент страны поставил на ответственные государственные посты своих сторонников преимущественно с техническим образованием. В том числе соратников по Басидж (добровольная исламская милиция) и Корпусу стражей Исламской Революции (КСИР). Это в лучшую сторону отличает ныне действующего президента от предшественника — Мохаммеда Хатами (выпускника медресе в г. Ком, достигшего уровня аятоллы и проводившего соответствующую кадровую и экономическую политику). Среди выдвинутых Ахмадинежада — нынешний министр обороны Мустафа Мохаммед Наджар с дипломом в области машиностроения. Система МО ИРИ включает в себя Вооруженные силы, КСИР, Силы правопорядка и военно-промышленный комплекс с его бурно растущим аэрокосмическим сектором. С 2006 года, когда кабинет министров был полностью сформирован и начал работу, нынешняя администрация выделяла значительные суммы, измеряемые миллиардами долларов США, на расширение производства продукции машиностроения. В том числе — военных и гражданских летательных аппаратов. Крупнейший авиазавод страны HESA получил солидные финансовые вложения в развитие производственной площадки. По состоянию на ноябрь 2008 года в строй введен новый цех композиционных материалов. Возведены здания еще двух цехов. Выделен дополнительный надел земли под новое строительство.

Новые и существующие цеха оснащаются современными станками иностранного и местного выпуска. Многокоординатные обрабатывающие центры стоимостью по \$ 7 млн закупаются в Европе. В частности, типа Heidemann, Nayer, John Ford. Станки местного изготовления представлены в основном продукцией Sazi Tabriz и включают пятикоординатные. Отметим, что в России пятикоординатные станки практически не

выпускаются (если не брать в расчет сбоку единичных экземпляров из иностранных комплектующих).

Одновременно с развитием производства усилили кадровый состав. Два года назад Мохаммед Ализаде сменил в должности гендиректора HESA Аббаса Фаллу. Кроме того, по примеру Китая и России правительство ИРИ создало единую структуру — Aviation Industries Organization (AIO). Под ее крышей оказались все самолетостроительные и авиаремонтные предприятия страны, а также авиационное моторостроение. AIO возглавляет Маджид Хедаят. Он занимает положение, эквивалентное посту заместителя министра обороны.

Расширение производственной базы HESA идет как часть общего плана. Обновление самолетомоторного парка боевой, военно-транспортной и гражданской авиации Ирана — насущная потребность ввиду продолжающегося роста валового национального продукта (ВВП) ИРИ с ежегодным темпом 5–7%. Большинство летательных аппаратов ВС и КСИР Ирана было приобретено еще во время правления шахского режима, конец которому пришел с Исламской Революцией 1979 года. К счастью для страны, массовые закупки американской, западноевропейской и советской техники в семидесятые годы сопровождались созданием на иранской территории мощной инфраструктуры по поддержке этой техники в эксплуатации.

"Если заказчик — из южной страны, это не значит, что он только вчера с пальмы слез", — это меткое замечание руководителя одного из крупных машиностроительных объединений Тулы как нельзя лучше подходит к Ирану. Оно мне вспомнилось при осмотре ангара компании Fars Aviation в тегеранском аэропорту Мехрабад. В нем одновременно ведутся работы по тяжелым формам технического обслуживания (C- and D-checks) сразу на десяти (!) магистральных пассажирских самолетах, в том числе двух B747, одном B707, трех A300/310 и одном A320. Такого крупного и хорошо оснащенного ангара в России нет. А в Мехрабаде он — не единственный. Рядом расположились аналогичные, "специализированные" на ремонте Ан-74 и Ил-76, а также истребителей F-14A Tomcat, F-4E Phantom II, F-5E Tiger II и др.

Наличие мощной ремонтной базы и высококвалифицированного персонала помогает поддерживать летную годность таких сложных авиационных комплексов, как F-14 и B-747, в условиях жестких экономических санкций со стороны США и Западной Европы. В день, когда мы знакомимся с базой, ВВС Ирана проводили учения. В воздух поднимались истребители F-14A и F-4E, а также воздушный заправщик на базе Boeing 747. Лучшего по наглядности доказательства работоспособности иранской авиаремонтной базы не придумаешь. Конечно, не все части планера и двигателя, выдержавшие длительную эксплуатацию, можно отремонтировать. Необходимо изготавливать новые, на замену. Среди прочих задач HESA решает и эту. На заводе делают части к американским моторам J-79, TF-30, CF-6 и др., а также детали к системам несущих винтов и редукторам американских вертолетов. И не толь-

ко. HESA поставил на поток выпуск легкомоторных самолетов местной разработки типа Fajr-3 и Fajr-22 с кабиной на четыре человека. Их планер выполнен в основном из композиционных материалов, металл используется в силовых элементах и частично — в обшивке.

В современной России серийное производство, сравнимое по объемам, ведется только по одному типу легкомоторного самолета. Это допотопный Як-18Т, который по проектно-конструкторским решениям и техническому совершенству далеко отстал от Fajr. Попытки запустить в большую серию современный СМ-92 "Финист", спроектированный коллективом Вячеслава Кондратьева, в том числе в вооруженном варианте для Погранвойск ФСБ России, пока результатов не принесли. А иранские пограничники, оформившие на Fajr государственный заказ, уже патрулируют государственную границу на современных самолетах местной сборки. Они постепенно заменяют убывающие из парка ВС ИРИ по возрасту американские Cessna, Piper и швейцарские Pilatus.

Освоение в серийном производстве планеров из композиционных материалов касается также беспилотных летательных аппаратов. HESA серийно производил алюминиевые БПЛА типа Ababil — компактный тактический разведчик. В настоящее время он заменяется на цельнокомпозитные типа Mohajer, которые спроектировала тегеранская фирма Qods. Эти БПЛА успешно применялись в Ливане. Израильские военные не то что не могли их сбить, они даже не могли вовремя обнаружить патрулировавшие над линией боевого соприкосновения тихие и малозаметные иранские беспилотники. По уровню технического совершенства Mohajer-3 несколько превосходит российский БПЛА "Пчела" и приближается к новейшему 9М62 комплекса "Типчак".

Развивается выпуск четырехместного вертолета Shahed 274, спроектированного конструкторами института г. Исфахан (в классе Bell 206), и его вооруженного варианта Shahed OH-78 (70-мм НУРСы, 7,62-мм пулеметная установка, гиросtabilизированный сенсорно-прицельный "шарик"). Все больше подтверждений получают статьи в западной прессе о серийном производстве в Иране "нелицензионных копий" вертолетов типа Bell OH-1 "Ирокез" и AH-1 "Кобра". Развивается винтокрылый проект с Польшей и Китаем. А во время прошлого года посещения Тегерана Владимиром Путиным президенты наших стран обсуждали тему лицензионного производства российской авиатехники. Ожидается, что предварительные соглашения на данную тему будут подписаны до конца года. Речь идет о Ту-204 и вертолетах "Камова". Соглашение, известное под сокращением IRTP (Iran-Russia Tupolev Purchase — "Покупка Ираном у России самолетов Туpoleва"), существует в виде составленного российской стороной предварительного текста контракта, переданного иранской стороне летом с. г. Им предполагается общий объем производства в сто самолетов общей вместимостью 20 тыс. кресел.

Пока россияне уточняли окончательный текст IRTP, украинцы подписали соглашение по Ан-148. Это случилось 1 ноября, в последний день пребывания в Иране опытного образца самолета Ан-148. На борту UR-NTB находилась представительная делегация во главе с генеральным конструктором АНТК им. О. К. Антонова Дмитрием Кивой, гендиректорами ХГАПП Мялицей и КиГАЗ "Авиант" Козорезовым, президентом "Мотор

Сич" Вячеславом Богуслаевым. Свое 70-летие Вячеслав Александрович отметил в Тегеране, в дружной компании украинско-иранских друзей и партнеров. Среди лично поздравивших юбиляра были министр обороны ИРИ и руководитель президентской администрации. Они прибыли в Мехрабад на встречу с украинской делегацией и осмотр Ан-148.

О деловом характере сотрудничества украинских и иранских авиастроителей говорит следующий факт. Подготовленный в Киеве текст соглашения дополнялся и уточнялся буквально "на коленке", без совершенно ненужных в таких случаях бюрократических проволочек. Вносимые коррективы отражали пожелания министра обороны и руководителя президентской администрации, а также иранских авиакомпаний. В итоге имеем подписанный между HESA и "Антоновым" предконтрактный документ, устанавливающий основные параметры сделки: пятьдесят самолетов за 8 лет общей стоимостью \$ 1,5 млрд. Первые машины придут из Киева, последующие будут собираться на HESA из машинокомплектов, с постепенным увеличением "локализации" производства. Борт UR-NTB принял участие в выставке Iran Airshow 2008 на острове Киш. Он выполнил перелет на заводской аэродром HESA (у городского поселения Шахиншахр), а затем — в аэропорт Исфахана. В Тегеране самолет осмотрели руководитель президентской администрации, министр обороны, представители авиакомпаний, предприятий промышленности и военачальники. Они одобрили решение генерального конструктора по ограниченному использованию западных компонентов, на уровне 7% — только там, где отечественная продукция неконкурентоспособна. Иранцы заинтересовались, можно ли уменьшить эту цифру. Генеральный конструктор ответил утвердительно. Уменьшение западного влияния важно в свете действующего в отношении ИРИ режима экономических санкций США и Евросоюза.

Министр обороны с интересом выслушал сообщение Дмитрия Кивы насчет перспектив использования Ан-148, а президентскую администрацию заинтересовал VIP-вариант. Большинство из пятидесяти Ан-148, однако, пойдут в систему воздушного транспорта. Самолеты будут распределяться между авиакомпаниями через HESA. Завод выступит в качестве головной организации по поставке, гарантийному и послегарантийному обслуживанию Ан-148. "Авиакомпаниям хотя бы иметь дело с одним поставщиком, по системе одного окна, — разъясняет Дмитрий Кива. — Роль головного предприятия возьмет на себя HESA, а мы обеспечим ему всестороннюю поддержку". Правда, российская лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) имеет собственные планы по реализации в Иране самолетов Ан-148 сборки Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО). Напомним, что по межправительственному российско-украинскому соглашению предусматривается две линии сборки Ан-148 — на киевском и на воронежском авиазаводах. Если ИФК удастся продать самолеты в Иран, то, как и в случае с Ту-204-100 для Iran Airtour, а также Ту-154М и Ил-76, их обслуживанием займутся уполномоченные российские организации. Правда, иранцы далеко не всегда довольны качеством обслуживания российской техники. Они отмечают, что российская практика послепродажной поддержки отстает от принятых в Иране и остальном мире стандартов. С целью изначально обеспечить соответствие лучшей мировой прак-

тике "Антонов" начал переговоры с HESA и авиакомпаниями по созданию полноценной системы поддержки заказчика. В частности, подписанное соглашение предусматривает создание ремонтной и учебной баз. HESA получит комплексный испытательный стенд типа Iron Bird ("железная птица") для отработки и испытаний изготовленных в Иране отдельных агрегатов и целых систем самолета. Обучение летно-подъемного состава предполагается вести в Киеве, с использованием имеющейся в "Святошино", "Жульяхах" и "Гостомеле" инфраструктуры. Эта тема еще будет подниматься в консультациях с ИФК, ИФК-Техник, ГТК "Россия" и другими заинтересованными российскими организациями, развивающими собственную инфраструктуру поддержки Ан-148.

"Антонов" готов модернизировать Ан-148 под специфические требования иранских авиакомпаний. Они просят снизить начальную цену самолета и требуют приемлемых характеристик воздушного судна при эксплуатации с высокогорных аэродромов с высокой коммерческой нагрузкой. При этом их не сильно беспокоит расход топлива. Воздушные перевозчики, выполняющие внутренние рейсы по центральному расписанию, покупают керосин непосредственно у государства из расчета шесть литров на один доллар. Как тут не вспомнить ситуацию в другой крупной нефтедобывающей стране, реализующей собственным авиакомпаниям авиационные ГСМ по цене, превышающей среднюю по Западной Европе, а потом предпринимавшей меры "пожарного характера" по "спасению" умирающих от дороговизны нефтепродуктов целых альянсов авиаперевозчиков!

Ан-148 — первый отечественный самолет, полностью разработанный "на экране", с использованием компьютерных систем проектирования. И хотя он в полтора раза меньше Airbus 320 по числу пассажирских кресел (64–68 против 140–150 в салоне двух классов), уровень комфорта соответствует аэробусу. Французская система кондиционирования воздуха работает тихо и обеспечивает ровное поле температур и влажности по всей длине салона. Вместе с тем "Антонов" установил на самолет российский комплекс авионики. Как пояснил генеральный конструктор, надежность его работы обеспечивается применением западной элементной базы. А вот интеграция комплекса, его математика и алгоритмы — наши собственные. "Мы считаем, что они не хуже, а порой и лучше, а также не такие дорогие, как на Западе", — сказал Кива.

Если переговорный процесс по Ан-148 завершится успешно, то этот тип самолета станет третьим "антоновым", получившим "иранскую прописку". Ранее Иран закупил 12 Ан-74 харьковской сборки и практически одновременно подписал 212-миллионный контракт с "Антоновым" по лицензионной сборке Ан-140. Соглашение 1996 года делало упор на передачу технологий самолетостроения, поставку производства частей и агрегатов. Предусматривался выпуск 80–100 самолетов.

Соглашение с Украиной заключили в бытность президента Хошеми Рафсанжани. Его последователь Хатами больше беспокоился о восстановлении сотрудничества с Западом, чем о развитии связей с Украиной и Россией. "Долларовая инфляция" вкупе с "оранжевыми революциями" и прочими осложнениями на Украине также сказались на низких темпах реализации контракта 1996 года. Однако он продолжает

действовать. Новый менеджмент иранского авиапрома прилагает титанические усилия ускорить ход работ. В конце 2007 года на летные испытания отправился пятый Ан-140 иранской сборки, в марте 2008 — шестой. В ноябре из сборочного цеха выйдет седьмая машина. По состоянию на конец октября на ней были установлены двигатели и велась проверка функционирования бортовых систем.

Оживление проекта связано с подтверждением заказа Iran Airtour на десять Ан-140. Авиакомпания, базирующаяся в г. Машхад, недавно получила очередную транш правительства ИРИ. Он направляется на расширение самолетомоторного парка. В дополнение к десяти Ту-154М закуплено еще пять таких самолетов. Несколько уже перелетели в Машхад из Приморья. Ввиду непомерной цены на авиационные ГСМ в России, "Владивосток Авиа" переходит на более экономичные Ту-204-300. Следуя ее примеру, Iran Airtour также закупила через ИФК пять Ту-204 с поставкой в 2009–10 гг. В случае своевременной поставки первой пятерки авиакомпания обещает увеличить объем закупки до 30 единиц.

Подтвердив заказ на Ан-140, Iran Airtour выставила ряд условий. Среди них — передача одновременно партии из пяти самолетов, с тем чтобы сразу начать безубыточную эксплуатацию нового типа на сети маршрутов. И хотя HESA уже построил семь самолетов, ему еще надо поработать, чтобы выполнить данное условие. Во-первых, две машины были переданы в полицию, где эксплуатируются в качестве транспортных и патрульных. Один самолет, борт EP-SFD, получил повреждения во время экстренной посадки на плохо оборудованный аэродром и в настоящее время проходит ремонт. Помимо ускорения производства новых машин (8-я и 9-я планируются к сдаче в течение первого квартала 2009 г.), HESA рассматривает варианты покупки четырех Ан-140 постройки ХГАПП у украинских авиакомпаний, с тем чтобы поскорее "отovarить" Iran Airtour. "Наши иранские партнеры заверили нас в том, что прикладывают все усилия к ускорению строительства новых самолетов Ан-140. Они получили твердые заказы и полны решимости их выполнить. В течение двух месяцев HESA завершил строительство двух самолетов и готовит следующую пару к сдаче до конца марта 2009 года", — утверждает генеральный конструктор АНТК им. О. К. Антонова.

Тем временем первые построенные Ан-140 продолжают "наматывать часы", осуществляя полеты в интересах полиции и корпоративные чартеры в составе собственного авиапредприятия завода HESA. По состоянию на конец октября иранские Ан-140 перевезли 25 тыс. пассажиров. Серьезным испытанием стали девять месяцев коммерческой эксплуатации двух самолетов в авиакомпании Safiran, которые завершились в августе 2005 года. Месячный налет на одну машину составлял 100–180 часов. Safiran перевозила пассажиров между Тегераном и небольшими аэропортами на севере страны. Коммерческая эксплуатация помогла выявить отдельные недостатки конструкции и устранить их в серийном производстве.

За последний год HESA серьезно продвинулся в деле "локализации" производства Ан-140. Завод закончил первый центроплан крыла. В 2009 году он планирует полностью перейти на комплектацию новых самолетов секциями Ф2 собственного изготовления (ранее Ф2 покупались у ХГАПП, вместе с Ф1 и Ф3). HESA наладил

выпуск собственного интерьера пассажирской кабины: кресел, боковых панелей и багажных полок. Причиной стала чрезмерно высокая цена за интерьер харьковской фирмы InterAMI, которая предлагала собственный комплект (куда входили лицензионные швейцарские кресла) в три раза дороже. Начиная с пятой машины иранские "аны" комплектуются жгутами местного производства. А начиная с 31-го все новые самолеты будут комплектоваться "стеклянной" кабиной.

Освоение выпуска Ан-148 будет означать еще один шаг по развитию самолетостроения в Иране, будет сопровождаться переходом на технику нового поколения и цифровые технологии. Освоив технологии Ан-140 и (путь и с некоторым опозданием) придав его

выпуску характер серийного, Иран вошел в число стран, самостоятельно производящих современные пассажирские самолеты. Вот вам доказательство того, что при наличии воли, средств и всесторонней поддержки государства отдельно взятая страна, не имеющая предыдущего опыта самолетостроения, способна создать работоспособную систему авиационной промышленности. И тем самым решить стоящие перед ней задачи политического, военного, экономического и социального характера.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник: «Промышленный еженедельник»
18.11.08*

ДИРИЖАБЛИ ВОЗВРАЩАЮТСЯ

Эффективно освоить северные и восточные территории страны с помощью существующих транспортных технологий невозможно. К такому выводу пришли участники конференции "Транспортная система России — обеспечение прорыва".

Например, как заявил президент Евразийского транспортного инновационного центра Станислав Гончаренко, разрабатываемая специалистами Министерства транспорта РФ трасса Северо-Сибирской железной дороги должна пройти через самые большие в мире Васюганские болота (расположены в междуречье Оби и Иртыша).

Если использовать существующие технологии, то строителям придется сначала засыпать эти болота для прокладки колеи. Затем эту процедуру надо будет повторять год от года, учитывая нестабильность здешних почв. Понятно, что все это сопряжено с большими финансовыми расходами. Но, как отмечает г-н Гончаренко, в России есть образцы новой техники, которые могут решить транспортные проблемы отдаленных регионов. Однако пока эти разработки простаивают без дела.

С такой позицией согласны члены Консультационного совета "Транспорт объединяет Россию". Так, идею развивать новые виды транспорта поддерживает председатель комитета по транспорту Госдумы Сергей Шишкарёв. "Речь не идет об отказе от развития существующих видов транспорта. Мы добивались и будем добиваться увеличения их финансирования. Но пора выделить средства и на освоение новых видов транспорта в рамках "Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года", — отметил он.

Однако в России уже есть примеры развития новых технологий для транспорта будущего. Так, первый заместитель генерального директора Военно-промышленной корпорации "НПО машиностроения" Борис Зайцев сообщил, что его ведомство разрабатывает и внедряет высокоскоростные магистральные системы на магнитных подвесках. Стоимость эксплуатации нового транспортного средства на 35 % ниже, чем

высокоскоростного рельсового транспорта, считает представитель "НПО машиностроения".

Ученые этого объединения совместно со специалистами ОАО "Скоростные магистрали" завершили разработку НИОКР по строительству такой трассы. Проект предполагает строительство испытательного участка в 40 км, который впоследствии должен стать участком коммерческой магистрали. Документация о проекте направлена в Минтранс РФ, а затем его будет рассматривать правительство, сказал Борис Зайцев.

Председатель совета директоров ООО "Струнный транспорт Юникоко" Виктор Узлов сообщил, что администрация Ханты-Мансийска приняла решение по реализации пилотного проекта создания струнно-транспортной системы в городе нефтяников. Система выглядит так. На железобетонных столбах высотой от 3 до 10 м натягиваются струны, к которым крепится транспортный модуль "Омнибус", способный перевозить от 15 до 60 пассажиров со скоростью до 100 км/ч. Кроме того, по струнным рельсам, установленным на любом грунте, в том числе и на болотистых местах, можно перевозить наливные, сыпучие и другие грузы. "Струнный транспорт более всего подходит для освоения труднодоступных и заболоченных мест Сибири и Дальнего Востока", — считает Виктор Узлов.

Генеральный директор ОАО "Томак" Валерий Мнацканов сообщил, что ОАО "Газпром" включилось в проект по строительству дирижаблей, с помощью которых можно сократить время на доставку газодобывающего оборудования в труднодоступные районы Севера.

Между тем все эти проекты носят характер исключения из правил.

"Такие темпы внедрения новой техники не могут удовлетворять нас. Нам не хватает экспериментальной базы и научно-производственных центров по внедрению инновационных технологий в транспорте. Эту задачу нужно решать в рамках "Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года", — считает Сергей Шишкарёв.

Алексей КАЗАКОВ

*источник: газета «Гудок»
17.11.08*

"РОСТЕХНОЛОГИИ" НАШЛИ ПАРТНЕРА В САЛОНЕ КРАСОТЫ

Петербургский девелопер предлагает госкорпорации помощь в акционировании оборонных предприятий.

"Ростехнологии" нашли партнера, который поможет им с приватизацией почти двухсот федеральных государственных унитарных предприятий (ФГУП) и "девелопментом непрофильных активов". Как стало известно "Ъ", госкорпорация ведет переговоры о создании компании-оператора с многопрофильным петербургским холдингом "Адамант", который специализируется на торговой недвижимости, продаже деталей интерьера и развитии салонов красоты. Эксперты удивлены тем, что такая компания может получить доступ к реестрам оборонных предприятий.

О том, что "Ростехнологии" намерены привлечь ХК "Адамант" к приватизации ФГУПов и управлению непрофильными активами, "Ъ" рассказал источник в госкорпорации. "Переговоры с "Адамантом" идут с начала октября. На прошлой неделе документы направлены на подпись главе "Ростехнологий" Сергею Чemezову", — утверждает собеседник "Ъ". Факт консультаций с "Ростехнологиями" подтверждает письмо президента "Адаманта" Игоря Лейтиса на имя господина Чemezова от 7 октября ("Ъ" располагает его копией). Письмо, в частности, содержит коммерческое предложение по созданию компании-оператора на базе московского офиса "Адаманта".

Как пишет Игорь Лейтис, "исходя из технического задания ГК "Ростехнологии", "Адамант" готов заняться "формированием имущественного комплекса госкорпорации". Речь идет о подготовке к приватизации ФГУПов, контроле за перерегистрацией прав собственности создаваемых ОАО на объекты недвижимости и земельные участки, регистрации ОАО и выпусков их акций, а также "девелопменте непрофильных активов". По расчетам "Адаманта", в ходе акционирования ФГУПов госкорпорация может потерять до 30 % стоимости активов из-за отсутствия прав предприятий на объекты недвижимости, наличия судебных споров и ряда других проблем. Их решением и займется "Адамант".

Созданная в 1992 году ХК "Адамант" — крупнейший девелопер торговых центров Петербурга. Учредители — Игорь Лейтис, Михаил Баженов и Евгений Гуревич (оба — вице-президенты компании). В рейтинге "Ъ" крупнейших владельцев торговых центров и офисов в России в 2007 году "Адамант" занял 5-е место: выручка — \$ 159 млн, размер торговых площадей — 374 тыс. кв. м (см. "Ъ" от 28 февраля). В состав холдинга также входят сеть магазинов "Адамант" (детали интерьера), сеть супермаркетов "Домовой", кафе "Онтромэ", салоны красоты, клубы, рекламное агентство, медицинская клиника, строительные компании.

Поиск партнера для управления передаваемыми государством активами "Ростехнологии" начали еще

до формального вступления в права их собственника. Указ президента о передаче "Ростехнологиям" госпакетов акций 420 предприятий (в том числе 183 ФГУПов) подписан более трех месяцев назад.

Однако до сих пор не согласован ключевой документ, определяющий механизм реализации указа, — постановление правительства "О составе, порядке, сроках и форме внесения имущественного взноса РФ в госкорпорацию "Ростехнологии". В конце октября в Госдуму был внесен законопроект, предусматривающий введение переходного периода, в течение которого "Ростехнологии" получают широчайшие полномочия по управлению предприятиями до вступления в права собственника. Сразу после вступления в силу закона госкорпорация, в частности, сможет единолично санкционировать продажу недвижимости и перераспределять федеральное имущество между предприятиями.

В письме Игоря Лейтиса содержится детальная смета проекта. Так, годовые затраты на работу создаваемой компании установлены в размере от 122,9 млн до 179,4 млн рублей в зависимости от численности ее персонала (в первом варианте — 84 человека, а во втором — 119). С учетом заложенной в смету чистой прибыли компании в размере 30 % общий объем ее расходов составит от 195 млн до 285 млн рублей в год. При этом в качестве источников финансирования указаны средства "Ростехнологий", подконтрольных им ФГУПов и ОАО, а также "перекрестное финансирование", "кредитные ресурсы" и "иное".

Получить комментарии руководителей "Адаманта" вчера не удалось: в московском офисе "Ъ" заявили, что "они недоступны". Мобильный телефон главы офиса Олега Бабаева весь день был выключен. Официальный представитель "Ростехнологий" заявил "Ъ", что "конкретных решений по проекту с "Адамантом" пока не принято, есть интерес с обеих сторон, ситуация изучается".

Управляющий партнер адвокатского бюро "Карабаев и партнеры" Сергей Карабаев называет логичным создание при госкорпорациях "кэптивных компаний для решения конкретных вопросов". "Но было бы правильнее привлечь к акционированию ФГУПов не многопрофильную частную компанию, а профессиональных управленцев, юристов и аудиторов. Тем более когда речь идет о такой деликатной теме, как доступ к реестру оборонных предприятий", — отмечает господин Карабаев.

Елена КИСЕЛЕВА

*источник: «Коммерсантъ»
06.11.08*

ГОСУДАРСТВО ДОВЕРИЛОСЬ СЕРГЕЮ ЧЕМЕЗОВУ

"Ростехнологии" получили права акционера в 229 предприятиях.

Глава "Ростехнологий" Сергей Чемезов получил право распоряжаться госпакетами акций в 229 акционерных обществах до формального вступления госкорпорации в права их собственника. Как стало известно "Ъ", Росимущество выдало "Ростехнологиям" соответствующую доверенность сроком на один год. Эксперты называют беспрецедентным сам факт выдачи Росимуществом такой доверенности и количество предприятий, в отношении которых она действует, а также отмечают, что документ противоречит действующему законодательству.

В распоряжении "Ъ" оказалась доверенность за подписью заместителя главы Росимущества Глеба Никитина, на основании которой "Ростехнологии" получают полномочия представлять РФ в ОАО, подлежащих передаче в собственность госкорпорации. Документ наделяет "Ростехнологии" правами акционера по находящимся в собственности РФ акциям ОАО согласно приложению (в нем содержится перечень из 229 акционерных обществ, в их числе КамАЗ, концерн "Авионика", корпорация "Аэрокосмическое оборудование", "Саратовские авиалинии", волгоградский "Химпром") с правом доступа к их документации. "Доверенность выдана с правом передоверия другому лицу и действует до 31.10.2009", — говорится в документе.

О факте выдачи доверенности "Ростехнологиям" Глеб Никитин проинформировал заместителя министра экономического развития Александру Левицкую письмом № ГН-13/25744 от 30 октября (имеется в распоряжении "Ъ"). Из него следует, что неделей раньше министерство обратилось в подведомственное Росимущество с просьбой выдать такую доверенность "Ростехнологиям". Вчера в Минэкономразвития от официальных комментариев отказались, однако источник "Ъ" сообщил, что документ поступил в министерство 31 октября, однако на руки руководству "Ростехнологий" пока не выдан". Глеб Никитин и "Ростехнологии" от комментариев отказались.

Указ президента о передаче "Ростехнологиям" госпакетов акций 420 предприятий (ФГУП и ОАО) подписан более трех месяцев назад. Однако до сих пор не согласован ключевой документ, определяющий механизм реализации указа, — постановление правительства "О составе, порядке, сроках и форме внесения имущественного взноса РФ в госкорпорацию "Ростехнологии".

Ситуация зашла в тупик, и в конце октября в Госдуму был внесен законопроект, облегчающий процесс передачи госактивов "Ростехнологиям". Этот документ предусматривает введение переходного периода, в течение которого "Ростехнологии" получат широчайшие полномочия по управлению предприятиями до вступления в права собственника:

право назначать и увольнять руководителей предприятий, санкционировать сделки по продаже недвижимости, принимать решения о перераспределении федерального имущества между предприятиями. Предполагалось, что доверенность Росимущества позволит "Ростехнологиям" получить контроль над предприятиями еще до вступления в силу этого закона.

Однако управляющий партнер адвокатского бюро "Карабаев и партнеры" Сергей Карабаев считает, что получение доверенности не решит проблем "Ростехнологий": "Речь ведь идет не о передаче акций, а всего лишь о назначении уполномоченного лица, которое будет помогать акционеру — РФ. Значит, "Ростехнологиям" все равно придется действовать на основании директив Правительства РФ". При этом эксперт называет беспрецедентным сам факт выдачи такой доверенности и количество предприятий, в отношении которых она действует.

Кроме того, по мнению управляющего партнера адвокатского бюро "Блищенко и партнеры" Геннадия Цицишвили, документ противоречит закону "О приватизации государственного и муниципального имущества". "Статья 39 этого закона гласит, что права акционера обществ, акции которых находятся в собственности РФ, от имени РФ осуществляют Правительство РФ и (или) уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, специализированное госучреждение, а в случае, предусмотренном федеральным законом, госкорпорация. Таким образом, выдать доверенность "Ростехнологиям" Росимущество может не ранее, чем будет принят соответствующий закон", — отмечает господин Цицишвили. Однако в Росимуществе документ считают вполне легитимным, "поскольку он не противоречит нормам Гражданского кодекса".

Елена КИСЕЛЕВА

источник: «Коммерсантъ»
12.11.08

ГАЗЕТА О МОТОРАХ И ЛЮДЯХ

ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

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

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

ПРИДЕТСЯ СТРОИТЬ САМИМ

Низкие цены на авиатопливо не позволяют Ирану закупать современные самолеты.

Иран планирует выравнять внутренние цены на авиационное топливо с мировыми. Об этом, по словам директора Киевского государственного авиационного завода (КиГАЗ) Валерия Козорезова, иранские официальные лица сообщили украинской делегации, прибывшей в эту страну для переговоров о перспективах совместного производства самолета Ан-148. Сейчас внутренние авиаперевозки в Исламской Республике Иран, в том числе авиатопливо, субсидируются. Это приводит к тому, что билет на перелет через всю страну — из Тегерана на остров Киш (1 час 40 минут) — стоит около 60 долл. Но это лишает иранские авиакомпании возможности и стимулирует закупать современные самолеты. Иранские власти решили изменить уровень цен на авиатопливо, чтобы создать такие стимулы.

Впрочем, выход из такой ситуации в Иране уже пытаются найти. Вчера в Исфахане по итогам переговоров был подписан пятисторонний меморандум иранской компании HESA с предприятиями авиационной промышленности Украины. В Исфахан на борту Ан-148 прилетели генеральный конструктор АНТК им. Антонова Дмитрий Кива, глава КиГАЗа Валерий Козорезов, директор Харьковского авиазавода Анатолий Мялица и руководитель АО "Моторсич" Вячеслав Богуславлев. Как заявил "Времени новостей" г-н Кива, меморандум предусматривает расширение действующей программы совместного лицен-

зионного производства самолета Ан-140 в Иране, а также определяет порядок подготовки контракта на лицензионное производство Ан-148. По его мнению, политическое решение о начале выпуска этого самолета в Иране уже принято. Действительно, во вторник на открытии авиационной выставки Iran Air Show 2008 на острове Киш министр транспорта страны Хамид Бехбехани заявил, что через семь-восемь лет внутренние потребности Ирана в самолетах будут полностью удовлетворены за счет собственного производства самолетов Ан-140 и Ан-148.

Иранские власти принимали прибывший на эту выставку самолет Ан-148 на самом высоком уровне. Он совершил демонстрационный полет в Тегеран и Исфахан. В столице Ирана его осмотрел министр обороны страны Мостафа Мохаммад-Наджар и родной брат иранского президента, занимающий должность директора канцелярии главы государства, Давид Ахмадинежад. Хотя Ан-148 — самолет гражданский, оборонное ведомство имеет к этой машине непосредственное отношение. Организация авиационной индустрии Ирана, являющаяся монопольным органом по подготовке любого лицензионного соглашения в авиастроительной отрасли, входит в состав министерства обороны.

Михаил КУКУШКИН

источник: «Время новостей»
01.11.08

АН НЕТ

ТОАП не будет покупать у завода Ан-140.

Компания "Топливное обеспечение аэропортов" (ТОАП), планировавшая создать дочернюю авиакомпанию, не будет покупать у самарского "Авиако-ра" самолеты Ан-140, как планировала ранее. У ТОАП нет на это средств в условиях кризиса ликвидности. Шансы самого "Авиако-ра" построить более одного самолета до конца года невелики. Эксперты говорят, что если собственникам авиазавода не удастся договориться о вхождении завода в ОАК, развивать производство на самарском предприятии его владелец — холдинг "Русские машины" — самостоятельно не сможет.

ТОАП не будет покупать у самарского "Авиако-ра" турбовинтовые лайнеры Ан-140-100. Как сообщил владелец и гендиректор компании Евгений Островский, сделка по приобретению самолетов не состоит-

ся в связи с кризисом ликвидности — у компании нет средств на покупку самолетов, вследствие чего проект создания "Губернских авиалиний" заморожен. Кроме того, по словам господина Островского, "финансовое положение "Авиако-ра" оставляет желать лучшего и вхождение предприятия в ОАК его не спасет" (на прошлой неделе стало известно, что "Базовый элемент" (владеет "Русскими машинами") ведет переговоры с ОАК о вхождении "Авиако-ра" в корпорацию. — "Ъ"). "Про отечественные региональные турбовинтовые самолеты можно забыть", — отметил он. В "Русских машинах" и на "Авиако-ре" комментировать заявления господина Островского отказались.

О том, что ТОАП намерен приобрести в 2008 году порядка пяти лайнеров Ан-140 у "Авиако-ра", стало известно в июне этого года. Подписание договора между компаниями планировалось в конце лета. Более того, предполагалось, что ТОАП получит от "Авиако-ра" опцион на поставку еще 50 самолетов Ан-

140-100 в течение пяти лет. Сумма контрактов, по оценке ТООП, могла составить \$ 500 млн. ТООП планировал укомплектовать самолетами Ан-140 авиапарк собственной региональной авиакомпании "Губернские авиалинии". "Сейчас, в условиях финансового кризиса, создание авиакомпании заморожено", — отметил Евгений Островский.

Торговый дом ТООП — оптовый трейдер авиатоплива. Выручка в 2007 году, по данным ИА "СПАРК-Интерфакс", — 14,32 млрд руб. Чистая прибыль — 43,94 млн руб. Владелец — Евгений Островский.

Основу производственной программы "Авиакора" составляют ремонт и достройка самолетов Ту-154М (в заделе с советских времен осталось четыре планера) и сборка самолетов Ан-140. Структуры "Русских машин" контролируют не менее 80 % акций "Авиакора", остальной пакет распялен между физическими лицами. Выручка за 2007 год — 1,075 млрд руб., чистый убыток — 581,4 млн руб.

Региональный турбовинтовой самолет Ан-140-100 был разработан в 90-х годах XX века в АНТК им. О. К. Антонова для замены устаревшего Ан-24. Самолет может эксплуатироваться в сложных климатических и географических условиях, взлетая и садясь даже на небольшие аэродромы, имеющие грунтовые взлетно-посадочные полосы малой длины. Максимальная скорость самолета — 540 км/ч, дальность полета с пассажирами — до 2400 км. Ан-140-100 вмещает 46 или 52 пассажира. Каталожная стоимость лайнера — \$ 12 млн.

Пока самарский авиазавод построил только два Ан-140 для авиакомпании "Якутия", передав их ей в 2006–2007 годах. Сдача третьего и последнего лайнера для "Якутии" намечена на конец 2008 года. Существует большая вероятность того, что кроме этого самолета, в этом году "Авиакору" не удастся завершить строительство больше ни одного лайнера. Сейчас в средней и высокой степени готовности на предприятии находятся еще пять самолетов. "До

конца года они будут достроены только в том случае, если заказчики перечислят средства, — говорит источник "Ъ", знакомый с ситуацией на авиазаводе. — Пока необходимых на достройку денег нет". Между тем, по утвержденному советом директоров компании "Русские машины" плану производства Ан-140 в России в ближайшие три года предполагалось выпустить 44 самолета, из которых 10 — в 2008 году. Впрочем, спустя некоторое время "Русские машины" заявили, что пересмотрели стратегию развития в сторону направления ресурсов на модернизацию производства, а не на увеличение выпуска самолетов. Ранее в числе заказчиков "Авиакора" председатель совета директоров самарского завода Игорь Гаривадский называл авиакомпании "Регион-Авиа" и "Сибавиатранс". Узнать, готовы ли сейчас эти авиаперевозчики приобрести Ан-140 у самарского предприятия, вчера не удалось.

Эксперты считают, что собственных средств для развития производства на "Авиакоре" у "Русских машин" нет. "Известно, что до настоящего времени основной производственной программой "Авиакора" является Ан-140, а свои перспективы предприятие связывало с созданием региональных пассажирских самолетов, — говорит руководитель аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев. — Однако интерес ОАК к этой размерности незначителен, корпорация больше проявляет внимание к магистральным машинам. Я думаю, что в случае вхождения в ОАК будет востребован потенциал "Авиакора" как поставщика комплектующих. А вот средств самостоятельно развивать завод у "Русских машин" сейчас, очевидно, нет, и в ближайшее время не будет".

Ольга ДМИТРЕНКО

источник: «Коммерсантъ — Самара»
12.11.08

"ОБОРОНКА" СТАВИТ НА МОЛОДЕЖЬ

Всего лишь одна цифра: сегодня в оборонно-промышленном комплексе России трудятся 2,5 миллиона человек, или 17 процентов занятых в промышленности. Если брать НИИ и КБ, то примерно половина из них работает на оборону. Эти факты прозвучали на состоявшейся в Санкт-Петербурге III межотраслевой научно-практической конференции "Проблемы и пути решения задачи подготовки кадров для ОПК РФ".

В Балтийском государственном техническом университете "Военмех" (БГТУ) собрались представители органов исполнительной власти, ректоры вузов, руководители предприятий, НИИ и КБ оборонно-промышленного комплекса. Если еще недавно на подобных

представительных форумах звучали в основном только сетования на отсутствие внятной кадровой политики, направленной на подготовку и сохранение кадров в оборонной отрасли, то сейчас тональность иная — уже звучит оптимизм, основанный на конкретных государственных решениях. Именно о них рассказал в своем выступлении заместитель председателя Правительства РФ, председатель Военно-промышленной комиссии Сергей Иванов.

По его словам, кадровые проблемы ОПК известны. Это прежде всего возрастной состав "оборонщиков". Так, в НИИ и КБ сотрудники пенсионного возраста составляют половину персонала, а на производстве — почти треть. Даже в относительно благополучных научных и трудовых коллективах доля молодежи до 30 лет не превышает 25 %. Иными словами, существует реальная угроза потери профессиональной преемственности поколений, передачи опыта и зна-

ний старшего поколения. Поэтому наряду с улучшением уровня подготовки кадров в учебных заведениях не менее важно принять меры, которые позволили бы закрепить молодежь на предприятиях, в НИИ и КБ.

Что предполагается сделать на федеральном уровне? Как отмечалось на конференции, задействован целый комплекс мероприятий. Еще в 2006 году ряду вузов, в т. ч. петербургских, было дано государственное задание на подготовку 57 тысяч специалистов для ОПК. В целях господдержки работников оборонно-промышленного комплекса указом Президента РФ установлена стипендия в размере 25 тысяч рублей, которую сейчас получают 500 ведущих ученых, конструкторов, технологов и других специалистов, занятых в сфере создания вооружений, военной и специальной техники.

В июле 2008 года утверждена Федеральная целевая программа "Научные и научно-педагогические кадры инновационной России" на 2009–2013 годы. Одна из ее задач – закрепление молодежи в сфере науки, образования и высоких технологий. На реализацию программы выделено около 80 млрд рублей. Из них около 5 млрд решено направить на оснащение ведущих вузов, готовящих кадры для науки и оборонной промышленности, современным специальным оборудованием.

Впрочем, и сами вузы активно идут на сотрудничество с предприятиями. Оно взаимовыгодно: заводы получают кадры, а университеты и институты – материально-техническую поддержку. Так, по словам ректора БГТУ Олега Ипатова, у них тесные контакты не только с петербургскими компаниями, в частности с "Машиностроительным заводом "Арсенал", но и с другими регионами. Весьма перспективным выглядит сотрудничество с "Уралвагонзаводом", предприятиями в Северодвинске и др. Неудивительно, что такой целевой подход сказался и на приеме в этот вуз – процент иногородних студентов вырос до 59.

Подготовлен и в самое ближайшее время будет принят целый ряд нормативно-правовых актов, направленных на повышение привлекательности подготовки кадров для ОПК и работы на оборонных предприятиях и в организациях. В частности, готов проект постановления Правительства РФ, предусматривающего специальную государственную стипендию студентам вузов, обучающимся по направлениям оборонного профиля. Она на сегодняшний день составит 1800 рублей и будет регулярно индексироваться. Предполагается установить специальные надбавки для студентов, работающих со сведениями, составляющими государственную тайну.

Министерством промышленности и торговли РФ подготовлен проект постановления, согласно которому с 1 января 2010 года молодым специалистам, участвующим в исследованиях и разработках по созданию современных образцов вооружения и их испытаниях, будет выплачиваться ежемесячная стипендия в размере 25 тысяч рублей.

Кроме того, разработан проект стратегии многоуровневого непрерывного образования в ОПК, рассчитанной на реализацию до 2015 года. Ведь даже очень хорошее образование не позволяет специалисту чувствовать себя во всеоружии через определенный срок: научно-технический прогресс не стоит на месте, внедряются новые технологии. То есть нужна регулярная профессиональная переподготовка. Она будет

производиться на базовых кафедрах и в лабораториях вузов – эти структурные подразделения в ближайший период будут подняты на качественно более высокий уровень оснащения.

Кроме того, в крупных интегрированных компаниях продолжится процесс создания и совершенствования учебных центров по переподготовке и повышению квалификации ИТР и рабочих кадров. В частности, к этой работе предполагается привлечь и госкорпорации "Ростехнологии" и "Росатом", холдинги ракетно-космической отрасли.

Помимо федерального уровня, система подготовки кадров для ОПК получает поддержку и в регионах. Выступивший на конференции председатель Комитета по экономическому развитию, промышленной политике и торговле Санкт-Петербурга Алексей Сергеев рассказал о мерах городского правительства. В частности, на условиях софинансирования ведется дополнительная (т. е. сверх государственных образовательных стандартов) подготовка специалистов для высокотехнологичных отраслей промышленности, в т. ч. и для ОПК. Сейчас по этой программе в 7 вузах занимаются 830 студентов, заявленных 58 предприятиями. При этом 80 % расходов на эти цели возмещает городской бюджет. В ближайшее время программа будет расширена: и самих вузов (сейчас их 7), и предприятий станет больше. На ее финансирование в течение трех лет предполагается выделить 142 млн рублей.

Отлично зарекомендовала себя практика создания учебных центров для подготовки инженерно-технических и рабочих кадров на крупных петербургских предприятиях. Среди них ФГУП "Адмиралтейские верфи", ЦНИИ "Электроприбор", ОАО "МЗ "Арсенал", "Завод им. Климова" и др.

Сегодня многие предприятия по-настоящему взяли за профориентационную работу среди старшеклассников. Так, в Санкт-Петербурге нынешней осенью в рамках реализации Программы подготовки и переподготовки кадров для судостроительной промышленности проведены серии дней открытых дверей и производственных уроков для учащихся 9–11-х классов на базе "Адмиралтейских верфей", "Северной верфи", "Морского завода "Алмаз", ЦНИИ морской техники "Рубин", Северного проектно-конструкторского бюро. Несколько сотен школьников смогли побывать на производстве, узнать о перспективах работы на известных всей стране предприятиях, выполняющих заказы для ВМФ.

...Конференция в БГТУ "Военмех" еще раз подтвердила, что подъем уровня подготовки инженерно-технических и научно-исследовательских кадров для системы ОПК рассматривается государством как приоритетная задача. При этом ее решение подкреплено мощным финансированием, позволяющим быть уверенными в конечном успехе масштабных проектов. На одном из этажей БГТУ для участников конференции была развернута выставка ведущих предприятий ОПК, на которой были представлены перспективные разработки – их реализация уже сегодня требует компетентных, всесторонне подготовленных кадров.

Олег ПОЧИНЮК

источник: «Красная звезда»
21.11.08

НЕВЕЗУЧИЙ САМОЛЕТ

"Ильюшин Финанс" может найти новых покупателей на Ил-96-400Т.

Дочерняя структура "Аэрофлота" — "Аэрофлот-Карго" — окончательно отказалась от планов приобретения шести Ил-96. Основанием разрыва контракта стало то, что произведенные лайнеры не соответствуют техническим требованиям перевозчика, а значит их эксплуатация экономически нецелесообразна. По словам участников рынка, другой участник контракта — лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) — сейчас ищет перевозчиков, нуждающихся в данных лайнерах. Не исключено, что самолеты окажутся в структурах, связанных с ИФК.

Первое соглашение на поставку шести Ил-96-300 "Аэрофлот" заключил с "Ильюшин Финанс Ко." в 1999 году. В июне 2005 года компании подписали новый договор, по которому каждый из самолетов должен был обойтись заказчику в 57,4 млн долл. Однако затем стороны договорились о замене поставляемых самолетов с пассажирских версий на грузовые. 20 июня 2007 года "Аэрофлот-Карго" (грузовая "дочка" "Аэрофлота") и ИФК подписали контракт на поставку шести грузовых самолетов Ил-96-400Т. Он должен был заменить спорный договор по пассажирским Ил-96-300. В соответствии с новым контрактом первый лайнер должен был поступить в распоряжение авиакомпании в августе 2008 года, второй — в ноябре, третий — в декабре.

"Аэрофлот-Карго" и ИФК в ближайшее время могут поставить точку в десятилетнем споре, касающемся контракта на поставку шести Ил-96-400Т. Компании уже обменялись несколькими письмами относительно недостатков, выявленных при приемке лайнеров. Последнее письмо было написано 1 ноября и содержало окончательный отказ от данных лайнеров. Тем не менее в ИФК отказываться от данного контракта не хотят. "Статус бумаги нам непонятен. Но в ракурсе разрыва отношений мы ее не рассматриваем, это некое выражение мнения руководства "Аэрофлот-Карго", — говорит РБК daily гендиректор "Ильюшин Финанс Ко." Александр Рубцов. По

его словам, ИФК сделала все, что просил перевозчик. Производитель, а следовательно и ИФК, предложил авиакомпании лайнеры, не соответствующие техническим данным. Вместо запрошенной дальности полета в 5000 км Ил-96-400Т может лететь только на 4750 км. Коммерческая загрузка лайнера составляет не 92, а только 83 т. Также лайнер оказался топливно неэффективным: вместо заявленных 7,5 т лайнер потребляет 8,5 т топлива в час.

Тем не менее, как утверждают в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), все эти несоответствия были устранены. "Все претензии, предъявленные "Аэрофлот-Карго" к самолету Ил-96-400Т, были устранены. Лайнер полностью отвечает техзаданию. В настоящее время "Аэрофлот" приостановил процедуру приемки самолетов, мотивировав это формальными причинами", — говорит официальный представитель ОАК Константин Лантратов. По его словам, на сегодняшний день полностью готовы два лайнера. В "Аэрофлот-Карго" этот вопрос не комментируют.

По словам сразу нескольких участников рынка, на сегодняшний день ИФК ищет перевозчиков, заинтересованных в приобретении лайнеров Ил-96-400Т. Одной из авиакомпаний, которые могут заинтересоваться данными самолетами, может стать недавно созданная немецкая авиакомпания ACG Air Cargo Germany GmbH. Сразу два источника РБК daily утверждают, что ее соучредителем стал заместитель гендиректора ИФК Сергей Горяшко (брат Андрея Горяшко, бывшего гендиректора авиакомпании "Аэрофлот-Карго"). Однако, по словам г-на Рубцова, ИФК не имеет к созданной авиакомпании отношения, а значит и не рассматривается как приобретатель самолетов. "Мы рассматриваем каждую авиакомпанию как потенциального покупателя нашей продукции", — резюмирует Александр Рубцов.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
21.11.08*

ОЦЕНКА МИРОВОГО РЫНКА МНОГОЦЕЛЕВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ В 2004—2008 ГГ. И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ СИТУАЦИИ НА РЫНКЕ ДО 2013 Г.

Мировой рынок новых многоцелевых истребителей в 2004—2013 гг. можно охарактеризовать как стабильно растущий.

Согласно уже имеющемуся портфелю заказов и с учетом проводимых тендеров, в период с 2004 по 2013 г. в мире будет продано не менее 2412 многоце-

левых истребителей на сумму, превышающую 117,28 млрд долл. Из этого количества объем рынка новых самолетов составит не менее 1756 машин при стоимости 99,46 млрд долл. (1430 ед. на сумму 68,14 млрд долл. в 2001—2010 гг.), что составляет 72,8 % от общего количества или 84,8 % от стоимости общемировых поставок. Данный анализ приводится в журнале "Рынки вооружений" № 10. Все расчеты основаны на

приведенных сводных таблицах по мировым контрактам на экспорт/импорт истребителей.

В течение первого пятилетнего периода (2004–2008 гг.) объем продаж новых истребителей составил 812 машин стоимостью 39,16 млрд долл. (704 ед. на сумму 26,75 млрд долл. в 2001–2005 гг.). Во втором пятилетнем периоде (2009–2013 гг.) будет наблюдаться небольшой рост поставок – 944 самолета на сумму 60,30 млрд долл. (726 ед. на сумму 41,39 млрд долл. в 2006–2010 гг.), или 116 % в количественном выражении, 154 % – в стоимостном. При этом существенно увеличатся доли Китая и Великобритании, а США и Франции – сократятся. Россия существенно укрепит свои позиции на рынке.

В первый пятилетний период среднегодовая потребность в современных истребителях составила около 162 машин (141 ед. в 2001–2005 гг.). В следующей пятилетке ежегодная потребность составит 198 самолетов (145 ед. в 2006–2010 гг.), что говорит о достаточно стабильном росте рынка.

Во всех расчетах ранжирование стран произведено по количеству поставленных или законтрактованных к поставке машин. Стоимость поставок учитывается во вторую очередь, поэтому страны с большим стоимостным объемом поставок занимают более низкое место в рейтинге, если в количественном отношении по поставленным самолетам они уступают своим конкурентам.

Первое место по количественному параметру в период 2004–2013 гг. занимают США (618 истребителей на сумму 40,92 млрд долл.). В 2004–2008 гг. на экспорт было поставлено 410 самолетов стоимостью 23,52 млрд долл., во второй пятилетке гарантированные поставки составят около 208 новых машин на сумму более 17,4 млрд долл. (прогноз сделан на основе имеющегося портфеля заказов по состоянию на октябрь 2008 г.). Снижение прогнозируемых поставок в период 2009–2013 гг. обусловлено неурегулированностью вопроса с подписанием контрактов на серийное производство истребителей пятого поколения F-35 Lighting II. Многие участники проекта JSF пересмотрели свои планы по прямой закупке этого самолета и объявили международные тендеры, в которых F-35 Lighting II будет участвовать на равноправной основе с другими конкурентами.

Второе место в рейтинге поставщиков новых истребителей занимает Россия (555 машин на сумму 21,86 млрд долл.) с достаточно стабильным пакетом заказов: в первый пятилетний период на экспорт было поставлено 263 самолета стоимостью 9,236 млрд долл., во второй пятилетке поставки составят около 292 новых машин на сумму более 12,32 млрд долл.

За счет стабильно растущего пакета заказов Россия существенно укрепит свои позиции в 2009–2013 гг. и займет лидирующее место на мировом рынке по количеству поставленных машин. Даже в случае выигрыша американских самолетов в большинстве проводимых сейчас тендеров (этот вакантный рынок оценивается в период 2009–2013 гг. в 200 машин), США с очень малой долей вероятности смогут обойти российских поставщиков по количеству поставленных машин.

Третье место, в основном за счет контракта на поставку Пакистану 150 истребителей JF-17 "Тандер", занимает Китай (183 машины на сумму около 3,74 млрд долл.). В первый пятилетний период на экспорт

было поставлено 32 самолета стоимостью около 0,48 млрд долл., во второй пятилетке поставки вырастут и составят 151 истребитель на сумму более 3,26 млрд долл. Китай и в дальнейшем будет постепенно наращивать свой экспортный потенциал, в основном за счет копирования российских самолетов.

Четвертое место в рейтинге занимает Великобритания (95 истребителей на сумму 9,58 млрд долл.). В первый пятилетний период Великобритания обеспечила портфель заказов лицензионным производством в Индии самолетов Jaguar и началом поставок истребителей EF-2000 Turboprop Австрии (всего 30 самолетов стоимостью 1,63 млрд долл.). Во второй пятилетке основные поставки будут обеспечены производством истребителей EF-2000 Turboprop для Саудовской Аравии. Всего в этот период на экспорт планируется поставить 65 машин на сумму более 7,95 млрд долл.

В период 2009–2013 гг., в случае победы в одном из проводимых тендеров (прежде всего в Европе), Великобритания имеет шанс увеличить свой портфель заказов на истребитель EF-2000 Turboprop. Однако вероятность этого невелика.

Пятое место с истребителем JAS-39 Gripen занимает Швеция (60 машин на сумму 3,92 млрд долл.). В первый пятилетний период на экспорт было поставлено 32 самолета стоимостью 1,97 млрд долл. Во второй пятилетке поставки по уже подписанным контрактам составят 28 машин на сумму более 1,94 млрд долл.

За счет низких эксплуатационных затрат и достаточно высоких летно-технических характеристик шведский истребитель JAS-39 Gripen имеет неплохие экспортные перспективы. Есть высокий шанс, что именно этот самолет станет победителем в проводимых в настоящее время тендерах в Европе и сможет побороться за четвертое место в рейтинге с британским EF-2000 Turboprop.

Шестое место с истребителем Mirage-2000, который компания Dassault уже сняла с производства, занимает Франция (45 истребителей на сумму 2,32 млрд долл. в первый пятилетний период).

Франция не имеет портфеля заказов на поставку боевых самолетов с 2008 года. Основные надежды фирма Dassault связывает с дебютным экспортом нового истребителя Rafale. Однако у компании есть проблемы, связанные в первую очередь с высокой стоимостью самолетов. Поэтому пока экспортные перспективы новейшего французского истребителя достаточно неопределенны. Наибольшие перспективы Rafale имеет в странах Северной Африки.

Все вышеперечисленные статистические данные базируются на основе сводных таблиц по экспорту/импорту многоцелевых истребителей, опубликованных в журнале "Рынки вооружений" № 10.

источник: АРМС-ТАСС
20.11.08



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

"ОН ПРОСТО ДРУГОЙ"

Самолет Sukhoi Superjet 100 на днях был доставлен из Комсомольска-на-Амуре в Новосибирск и передан в Сибирский научно-исследовательский институт авиации (СибНИА). В течение ближайшего года воздушное судно будет проходить здесь ресурсные испытания, которые призваны подтвердить срок службы его конструкции. О том, как будут проходить эти испытания, а также чем отличается новая машина от советских самолетов, в интервью "Эксперту Online" рассказал директор ФГУП "Сибирский НИИ авиации им. С. М. Чаплыгина", профессиональный летчик-испытатель Владимир Барсук.

— Владимир Евгеньевич, каково ваше общее мнение о самолете Sukhoi SuperJet 100?

— Самолет для нас новый. Понятно, что за последние 10–15 лет это первый самолет гражданской авиации, который был спроектирован, изготовлен и, самое главное, поднят в воздух. Причем в рекордно короткие сроки. Планируется, что экономические показатели этой воздушной машины на 10–15 % будут превосходить ее зарубежные аналоги, в частности самолеты Boeing и Airbus. Важно то, что не изобретали велосипед. Была решена четкая локальная задача: взять обычную типовую схему пассажирского самолета, улучшить ее характеристики по дальности и экономичности и начать производство, чтобы возродить отечественное гражданское авиастроение. Эта задача решена.

— Каковы основные отличия Sukhoi SuperJet 100 от советских самолетов?

— Важное отличие от советских самолетов — более высокий заявленный ресурс. Поскольку изготовление самолета осуществляется с широким применением автоматики и современных технологий, это дает возможность обеспечить плановый ресурс машины в размере 70 тыс. летных часов. Отечественные самолеты,

такие как Ту-134 или Ту-154, имели ресурс порядка 30–35 тыс. летных часов.

Но все-таки основное отличие — это проектирование и производство на основе современных компьютерных технологий, применяемых на Западе. Этот самолет спроектирован в "цифре". Под его изготовление проведена огромная работа по переоснащению производственной базы авиационных предприятий в Комсомольске-на-Амуре и Новосибирске. Конструктивная схема SSJ 100 выбрана стандартная, наиболее близкая к схеме самолетов Boeing и Airbus. В частности, речь идет о расположении двигателей под крылом.

— Такое расположение — более прогрессивная схема?

— Не скажу, что эта схема лучше или хуже. Она применяется во всем мире. Boeing и Airbus сделаны именно так. В конструкции SSJ 100 сделана ставка на такое расположение двигателя потому, что самолет ориентирован на западного заказчика. У двигателя под крылом есть плюсы. К примеру, на критических углах атаки он работает без помпажа — его нечем затенять, он напрямую имеет доступ к воздуху. И поэтому его работоспособность сохраняется фактически до нулевой скорости. Но с точки зрения эксплуатации взлетных полос аэродромов у такого двигателя возможны проблемы, с которыми сталкиваются все зарубежные самолеты в России. Мелкий мусор с полос засасывается в двигатель. Схема с задним расположением двигателя тоже имеет свои минусы и плюсы. Минус — на больших углах атаки полета происходит затенение двигателя и его помпаж. Кроме того, самолеты с задним расположением двигателя более склонны к плоскому "штопору". Но есть и плюсы. Например, двигатель находится высоко над полосой, что значительно уменьшает вероятность попадания посторонних предметов в момент взлета и посадки самолета.

— Что происходит с самолетом на данном этапе?

— Он проходит летные испытания, уже налетал более 100 часов. Кроме того, самолет прошел объем других необходимых испытаний — и статических, и частотных. Они позволили впервые поднять его в воздух и подтвердить его летно-технические характери-

стики в полете. Сейчас начинается не менее важный этап так называемых усталостных испытаний. Проще говоря, испытаний, которые проводятся с целью подтверждения заявленного ресурса. Что, кстати, важно и в плане сертификации машины. Мы давно работаем с SSJ 100 и уже проводили большой объем работ в аэродинамических трубах СибНИА, связанных с местной аэродинамикой на режимах взлета и посадки. Было выдано большое количество предложений, многие из которых были учтены. Провели мы также очень большой объем испытаний элементов конструкции, например панелей крыла и фюзеляжа, — всего порядка 170 элементов. Накопленный материал уже позволяет говорить о том, что заявленный ресурс самолета будет подтвержден. Мы не ждем появления каких-то нестандартных отклонений в поведении элементов конструкции.

— Как будут проходить усталостные испытания в СибНИА?

— Конструкция SSJ 100 сейчас полностью поставлена в наш статзал, и основная задача теперь — подвергнуть ее таким нагрузкам, которые самолет испытывает в полете. К примеру, фюзеляж, который весит 30–35 тонн, опирается на две плоскости, которые весят 10 тонн. Эти плоскости при болтанке будут изгибаться. Что такое ресурс? Это количество таких изгибаний, которые не приведут к разрушению конструкции. Получая нагрузки в течение 10, 1000 или 50 тыс. часов, конструкция в любом случае начинает "уставать", поскольку металл имеет такое свойство. На каком-нибудь самолете уже через 5 тыс. часов по корпусу пойдут трещины и конструкция развалится. У SSJ 100 заявленный ресурс — 70 тыс. летных часов. Наша задача — имитировать нагрузки с коэффициентом 2, которые могут быть в воздухе, и обеспечить нагрузку на конструкцию в количестве не менее 140 тыс. часов в лабораторных условиях. Если она не разрушится, тогда эти результаты будут гарантировать эксплуатанту воздушного судна и пассажирам, что в течение 70 тыс. часов этот самолет в воздухе будет исправным.

У нас имеется усредненный профиль полета, который получен в результате записи нагрузок, действующих на конструкцию в воздухе. И этот профиль будет реализован в лабораторных условиях. Мы создадим систему приложения сил к плоскостям конструкции, к хвостовому оперению и килю, к узлам крепления шасси (имитируются боковые посадки со скольжением). Имитироваться будет и избыточное давление. Потому что на высоте в кабине давление воздуха соответствует высоте 1,7–2 тыс. метров, а на самом деле машина летит на высоте 10–11 тыс. метров. Будет применена автоматическая видеосъемка, акустико-эмиссионный контроль, а также огромное количество тензодатчиков, которые будут показывать степень нагруженности конструкции. И в случае появления каких-либо дефектов или трещин испытания будут сразу же останавливаться, а полученные данные докладываться в ЗАО "ГСС", которое будет разрабатывать методику проведения ремонта.

— Когда появятся результаты испытаний?

— Более полугода мы будем только оборудовать систему приложения сил. Строить леса, налаживать систему измерения и управления нагружением. Сами испытания будут запущены через полгода. Во второй половине 2009 года, возможно, уже в августе, мы

закончим первый этап ресурсных испытаний, который необходим для получения сертификата. Как известно, самолет уже производится. К моменту поставки первой партии и получения сертификата SSJ 100 получит ограниченный летный ресурс, но покупатели и эксплуатанты машины будут знать, что два-три года самолет будет летать. Поскольку при хорошей эксплуатации самолет вылетывает 2–2,5 тыс. часов в год. В течение же последующего года мы полностью завершим "усталостные испытания" и подтвердим весь заявленный ресурс. И, соответственно, расширим срок эксплуатации самолета.

— Есть ли какие-то отличия в испытаниях SSJ 100 от испытаний советских самолетов?

— Ответ прост: отличия обусловлены более совершенными технологиями и испытательным оборудованием, которых просто не было в советское время. Испытания SSJ 100 отличаются более сложной программой, появление которой связано с наличием у нас большей информации о нагрузках на самолет в полете. 15 лет назад оборудование давало другие возможности. И получалось, что советский самолет нагружался мощнее, но программы нагрузок располагали не таким количеством типовых случаев. Сейчас у нас появилась возможность, может, прилагать чуть меньшие нагрузки, но более тщательно направлять их. Сложность программы увеличилась на два-три порядка. Но данные на выходе будут достовернее. Еще один момент — более тщательная диагностика конструкции. Если в советский период в процессе осуществления нагрузки проводились периодические осмотры на предмет целостности конструкции, то сейчас контроль за этим будет осуществляться в непрерывном режиме. Как минимум три системы будут нам говорить, не произошло ли разрушение. А в случае появления трещин будет происходить автоматическая остановка нагрузок и проверка разрушений.

— А можно ли уже говорить про отличие прочностных характеристик SSJ 100 от советских самолетов?

— Нет смысла. Советские самолеты не хуже. Вся особенность SSJ 100 в том, что он создан с помощью качественно иных технологий. Всем известно, что есть различные способы изготовления самолета. Трудоемкость этого процесса в России, как правило, в два-три раза выше, чем на Западе. Потому что там широко применяются станки с ЧПУ, автоматизированные методы изготовления и сборки конструкций и многое другое. SSJ 100 строится совсем иначе, чем предыдущие отечественные машины. Его изготовление автоматизировано, за счет чего удалось избежать наличия пресловутого человеческого фактора. Ресурс возникает благодаря другим технологиям обработки металла, а также в связи с меньшим участием человека в производстве самолета. Но говорить при этом, что SSJ 100 прочнее советских машин, неправильно. Он просто другой.

*Александр ПОПОВ,
Алексей ХАЗБИЕВ*

*источник: «Эксперт»
17.11.08*

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

WARTSILA СОЗДАЕТ "ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ" ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ

Финская корпорация Wartsila объявила о своих планах по созданию отдела, который будет централизованно заниматься разработкой новых технологий, направленных на создание решений, снижающих нагрузку на окружающую среду.

Деятельность нового подразделения, которое получит название "Экотех" (Delivery Centre Ecotech), будет сконцентрирована на разработке и внедрении "экологических" технологий, а также продуктов для уменьшения выбросов в атмосферу и увеличения эффективности работы оборудования. Собрав широкий спектр существующих в компании технологий в одном месте, Wartsila планирует улучшить свои позиции на мировом рынке за счет возможности предлагать энергетические решения, которые будут способствовать снижению вредного влияния отрасли на окружающую среду.

Глобальное подразделение DC Ecotech возглавит Юха Китола (Juha Kytola), президент Wartsila Finland, в настоящее время также являющийся вице-

президентом подразделения Delivery Centre Vaasa. Полноценная работа нового отдела компании начнется в январе 2009 года.

"Компания Wartsila обладает многолетним опытом производства оборудования, уменьшающего выбросы наших силовых систем, используемых как в наземных электростанциях, так и на морских судах, - сказал г-н Китола, комментируя инициативу компании. - Все эти продукты объединяет то, что каждый из них разрабатывался под конкретную задачу. Новый центр сосредоточится как на дальнейшем развитии этих технологий, так и на создании портфолио продуктов, которые могут производиться серийно".

DC Ecotech будет функционировать в качестве центра компании Wartsila по упреждающему созданию экологически приемлемых технологий и поможет клиентам компании соответствовать постоянно ужесточающимся правилам и требованиям, касающимся загрязнения окружающей среды.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.wartsila.com
19.11.08*

SPE И ROLLS-ROYCE: СТАНЦИЯ В ГЕНТЕ СДАНА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Бельгийская энергетическая компания SPE приняла генерирующий блок, построенный Rolls-Royce на основе моторов Trent 60, на электростанции в Генте.

Электростанция простого цикла обладает хорошими экологическими характеристиками за счет использования высокоэффективных моторов Rolls-Royce, сообщает британская компания. По словам представителя компании, газовые турбины "существенно улучшили" ситуацию с выбросами в окружающую среду, что стало ключевым фактором для замены дизельных моторов, работавших на станции последние 40 лет. Две газотурбинные установки на базе авиационного газового двигателя типа Trent 60

будут производить 100 МВ электроэнергии в моменты пиковой нагрузки для района Мёс-Ривер, в котором уже в течение 80 лет работает обновленная теперь электростанция.

После завершения электростанции в Генте SPE и Rolls-Royce вновь объединили свои усилия для постройки нового блока на основе моторов Trent 60 в рамках расширения существующей электростанции вблизи города Льеж. К настоящему моменту в Европе установлено 11 газотурбинных генераторных установок типа Trent, еще на 12 установок компания Rolls-Royce уже приняла заказы.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
19.11.08*

GE OIL & GAS: ГАЗОВЫЕ ТУРБИНЫ ДЛЯ НЕФТЕЗАВОДА В ТЕХАСЕ

Компания GE Oil & Gas заключила контракт на поставку газовых турбин для проекта по расширению нефтеочистительного завода компании Motiva в американском Порт-Артуре, в результате которого будет построен крупнейший в США и один из 10 крупнейших в мире заводов такого рода.

В рамках данного проекта в США будут впервые использованы генераторные установки типа Frame 6-B производства GE Oil & Gas.

Газовые турбины GE будут оснащены технологией низких сухих выбросов, что поможет Motiva достигнуть цели в уменьшении вредных выбросов в атмосферу. Газовые турбины GE Frame 6B, предназ-

наченные для этого проекта, имеют мощность 42,1 МВ каждая и будут использоваться для обеспечения энергией различных процессов по очистке нефти. Турбины были произведены на заводе GE во Флоренции (Италия) и в настоящее время уже доставлены к месту установки в американском штате Техас.

Газотурбинные генераторы компании GE типа Frame 6B, по сообщению компании, обеспечивают высокую надежность работы и являются одними из самых гибких в эксплуатации и широко используемых газовых турбин. В настоящее время в мире работает около 900 турбин этого типа.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
14.11.08*

МНИ: ТУРБИНЫ ДЛЯ САУДОВСКОЙ АРАВИИ

Компания Mitsubishi Heavy Industries (MHI) получила заказ от испанской инжиниринговой компании Tecnicas Reunidas на две работающие на природном газе установки, состоящие из газовой турбины M501F мощностью 150 МВ и генератора.

Газовые турбины и генераторы будут использоваться на крупномасштабном проекте по добыче и переработке нефти и газа в Саудовской Аравии, осуществляемом государственной компанией Saudi Aramco.

Поставка газовых турбин и генераторов запланирована на 2010 год. Оборудование будет установлено на заводе компании Saudi Aramco, расположенном

вблизи месторождения Манифа, обрабатывающем 900 000 баррелей сырой нефти в день. На заводе, состоящем из нескольких блоков, выполняются различные операции, включая сепарацию нефти и газа, хранение нефти, закачку воды в пласт, производство электроэнергии. Приобретенные у MHI газовые турбины и генераторы будут ключевыми компонентами теплостанции комбинированного цикла, которую планируется построить на заводе. MHI осуществит поставку двух газовых турбин типа M501F, компания Mitsubishi Electric Corporation поставит два генератора.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
17.11.08*

НОВЕЙШАЯ ТЕХНОЛОГИЯ GE БУДЕТ ИСПОЛЬЗОВАНА В ТУРЦИИ

Компания GE Energy объявила о том, что турецкая энергоснабжающая компания ENKA Power стала первым клиентом, готовым вложить деньги в новейшую технологию GE по экономии топлива для газовых турбин.

Необходимые для повышения экономичности изменения будут осуществлены на двух электростанциях, принадлежащих ENKA, в городах Адапацари и Измир. Изменения помогут компании-заказчику соответствовать требованиям новой турецкой энергетической политики по повышению эффективности и производительности.

Данный проект станет дебютом недавно разработанной компанией GE оптимизированной установки охлаждения для газовых турбин типа 9FA. Новый модуль увеличивает эффективность газовой турбины более чем на один процент, что обещает компании

ENKA существенную экономию топлива, расходуемого на киловатт произведенной энергии. После завершения модернизации общая мощность пяти блоков комбинированного цикла повысится на 35 МВ - этого будет достаточно для снабжения электроэнергией дополнительных 150 000 турецких домохозяйств.

Кроме того, технология помогает уменьшить выбросы продуктов сгорания на 1 % с каждого произведенного мегаватта энергии.

Компания GE предоставит компоненты для модернизации турбин, которая будет осуществлена при поддержке CIMTAS, дочерней компании ENKA, занимающейся производством и установкой труб и отводов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
17.11.08*

ROLLS-ROYCE УСТАНОВИТ ТУРБИНЫ В САХАРЕ

Rolls-Royce осуществит поставку дополнительной промышленной газотурбинной установки RB211 для компании Petrofac и ее проекта In Salah Gas (ISG) в местечке Кречба в центральном алжирском административном районе Сахара, примыкающем к одноименной пустыне.

Кречба официально является самым жарким населенным пунктом на планете, с максимальными температурами +50 С летом и -4 С зимой.

Электрогенерирующая установка RB211-G62 мощностью 27,84 МВ будет включать в себя две генераторные системы типа RB211, что позволит снабжать

дополнительной электроэнергией саму станцию, в том числе новые компрессоры, работающие от электромоторов и предназначенные для обработки добываемого газа. Установка будет оснащена системой сгорания, использующей низкие сухие выбросы, для снижения выбросов окиси азота. In Salah Gas, совместное предприятие компаний Sonatrach, BP и StatoilHydro, уже реализовало в Кречбе проект по подземной утилизации углекислого газа объемом до 1 миллиона тонн ежегодно, который в противном случае поступил бы в атмосферу.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
29.10.08*

ALSTOM ПОСТРОИТ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ В ИСПАНИИ

Испанская компания Hc Energia, расположенная в городе Овьедо, приняла предложение консорциума под руководством Alstom на постройку электростанции комбинированного цикла мощностью 400 МВ в населенном пункте Сото-ди-Рибера.

Контракт на строительство электростанции под ключ согласовывался начиная с августа 2008 года и включает в себя дополнительные контракты на долгосрочную эксплуатацию и сервисное обслуживание. Стоимость пакета соглашений составит 340 миллионов евро. По условиям контракта компания Alstom осуществит поставку полностью готовой электростанции, представляющей собой одновальный

силовой блок типа KA26-1 и включающей в себя одну газовую турбину GT26, теплоутилизационный парогенератор, паровую турбину STF15c и турбогенератор типа TOPGAS.

Новая электростанция станет восьмой, построенной компанией в Испании, и четвертой, которую Alstom возведет в сотрудничестве с Hc Energia (предыдущие - Кастехон-1 и -2 и Сото-4). После введения электростанции в эксплуатацию мощность испанского флота электростанций комбинированного цикла производства компании Alstom на основе турбин GT26 достигнет 4800 МВ.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
04.11.08*

SIEMENS: ПОСТАВКА В ИЗРАИЛЬ

Компания Siemens Energy получила заказ на поставку компонентов для трех газотурбинных электростанций от принадлежащей государству израильской корпорации Israel Electric Corp. (IEC).

Заказ также включает в себя возможность поставки компонентов для других станций. Запуск электростанций запланирован на лето 2010 года, стоимость контракта составляет около 200 миллионов евро.

На каждой из трех электростанций будут установлены газовые турбины мощностью 287 МВ. Всего по условиям контракта Siemens осуществит поставку трех газовых турбин типа SGT5-4000F, трех генераторов с воздушным охлаждением, вытяжной установки и системы забора воздуха, а также электрического и контрольного оборудования для турбинных генераторов, систем очистки топлива и проведет необходимые установочные работы. Сначала станции будут задействованы в качестве газотурбинных электростанций, а затем будут переоборудованы компанией IEC в электростанции комбинированного цикла. "Siemens уже произвела поставки силового оборудова-

ния для трех других электростанций в Хайфе, Хагите и Гезере. Получение второго заказа на поставки для электростанций в Израиле показывает, что мы делаем успешные шаги на пути развития системы продаж компонентов. Современная газотурбинная технология внесет существенный вклад в создание экологических, надежных и экономически выгодных энергетических производств в Израиле, - говорит Михаэль Зюсс (Michael Suess), председатель правления Fossil Power Generation, подразделения Siemens Energy. - В ближайшие несколько лет израильский рынок электроэнергии существенно вырастет, в связи с чем увеличение энергетических мощностей имеет большое значение для страны". "Компания IEC собирается построить пять новых электростанций в ближайшие два года, и Siemens помогает нам в быстром осуществлении этих планов", - заявил в свою очередь Эймос Ласкер (Amos Lasker), глава IEC.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.com/energy
07.11.08*

МИКРОСХЕМЫ – ТАМ, ГДЕ ПОГОРЯЧЕЕ

Коллектив английских разработчиков поставил своей целью создать микросхемы, способные выдерживать экстремальные температурные нагрузки внутри турбин или нефтяных скважин.

Raytheon Systems, английское подразделение оборонного и электротехнического концерна Raytheon, совместно со своим научным партнером Университетом Стратклайда разрабатывает проект по созданию микросхем на основе карбида кремния, пригодных для работы при температурах до 450 °С.

Обычные кремниевые устройства могут работать при температурах до 200 °С, при условии хорошей изоляции. Однако проведенные исследования микросхем на основе карбида кремния, включая разработки NASA, показывают, что они могут работать при гораздо более высоких температурах, поэтому RSL надеется создать первые продукты, которые смогли бы найти применение в промышленности.

Существует две основных сферы применения карбидокремниевых микросхем. Первая представляет собой их размещение в таких местах, температура которых выше, чем та, которую выдерживает современная электроника, - например авиационные или автомобильные моторы. Пока что эта задача решает-

ся передачей сигнала с сенсора, размещенного в зоне более низкой температуры. Вторая область применения - это оснащение силовых установок карбидокремниевыми устройствами. "Одним из преимуществ этой технологии является меньшая степень необходимого охлаждения, в то время как сама установка может продолжать работать при гораздо более высоких температурах, - заявляют представители компании. - Если устройство, контролирующее подачу питания, также сможет работать при более высоких температурах, его можно будет разместить рядом с силовой установкой".

Электроника на основе карбида кремния пока что находится в начальной стадии, так что исследователям предстоит решить много новых задач. Проект, рассчитанный на три года, был начат в текущем месяце. По окончании проекта исследователи планируют создать и произвести испытания двух компонентов - управляющей микросхемы для высокотемпературных сенсоров и реле для силовых машин. Первые коммерческие версии деталей на основе карбидокремниевой электроники могут появиться спустя 1-2 года после завершения проекта.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
27.10.08*

LA1: НОВЫЕ КОНТРАКТЫ

Компания LA1 International, поставщик точных деталей и узлов для производителей оригинального оборудования, объявила о заключении контракта на производство наземной газотурбинной установки.

LA1 использует запатентованную прокатную технологию и с ее помощью обеспечивает ведущих про-

изводителей оборудования более чем 1000 компонентами стационарных газовых турбин, используемыми на электростанциях. Стоимость новых контрактов, рассчитанных на ближайшие два года, составит более 6 миллионов долларов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
29.10.08*

ТУРБИНЫ ДЛЯ НИГЕРИЙСКОЙ ГАЗОВОЙ СТАНЦИИ

Компания Shell Petroleum Development создала венчурный проект с участием Nigerian National Petroleum Company (NNPC), Agip и Total с целью запуска в эксплуатацию первой турбины для газовой станции в Нигерии.

Проект включает в себя постройку электростанции Афам-4, газовой станции в Окалома и разработку сопутствующих газовых месторождений. На сегодняшний день объем вложенных партнерами инвестиций составил 1,3 миллиарда долларов.

Газовая станция Окалома начала подачу газа в октябре 2008 года, запуск второй турбины запланирован на начало декабря. Компании-партнеры наде-

ются, что после запуска газовая станция будет осуществлять поставки 20 % газа на национальном рынке Нигерии.

Новая электростанция уже продала нигерийским клиентам 64 000 МВ электричества. В конце первой фазы строительства ожидается, что станция будет производить порядка 450 МВ.

Вторая фаза проекта позволит улучшить экологические и экономические аспекты функционирования станции благодаря использованию пара из выбросов трех газовых турбин и дополнительного получения 200 МВ электричества.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
30.10.08*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2008 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



ОБРАЩЕНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Уважаемые дамы и господа!

**Клуб авиастроителей проводит Шестую
Олимпиаду по истории авиации и
воздухоплавания.**

**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.**

КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

**Москва, ул. Бутырская,
дом 46, стр. 1
тел.: (495) 685-19-30,
(495) 685-26-30
e-mail: info@as-club.ru**

WWW.AS-CLUB.RU

Мы обращаемся к тем, кто связан с системой образования во всех регионах Российской Федерации, к руководителям предприятий авиационного машиностроения РФ: пришло время для создания новой системы по профессиональной ориентации подрастающего поколения и подготовке кадров для промышленности нашей страны.

Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания — одно из звеньев этой системы. Мы ищем молодых людей, которым небезразлична история авиации нашей Родины, а значит, мотивированных на трудовую деятельность на предприятиях авиационной промышленности.

Организатором проведения Олимпиады наряду с Клубом традиционно выступает Академия наук авиации и воздухоплавания. Помощь в подготовке и проведении Олимпиады оказывают: Некоммерческая организация "Фонд авиационно-космических технологий", Некоммерческая организация "Фонд развития авиатехнологий", Департамент образования города Москвы, Департамент науки и промышленной политики города Москвы, Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана, Российский государственный технологический университет им. К. Э. Циолковского (МАТИ), Российский государственный гуманитарный университет (РГГУ), Московский авиационный институт (МАИ), Лицей № 1550 города Москвы.

Многие региональные органы администрации уже сочли необходимым включиться в работу вместе с Клубом авиастроителей. В оргкомитет Олимпиады были направлены представители из Республики Башкортостан, Вологодской, Калужской, Орловской, Пензенской, Тамбовской и других областей РФ.

Наша Олимпиада — не разовое мероприятие. Участие в ней предполагает работу с молодежью в течение всего учебного года. Став участниками Олимпиады, подростки получают возможность общаться с людьми, посвятившими жизнь авиации и авиастроению. Мы считаем, что это и есть профессиональная ориентация подрастающего поколения на работу в российской промышленности. За пять лет в Олимпиаде приняли участие дети из 30 регионов России.

Сама технология проведения Олимпиады весьма демократична, проходит она в два тура. Первый тур Олимпиады проходит в сети Интернет, и от ребят не требуется ни документов, ни каких-либо решений, ни даже очного присутствия где-либо. Это позволяет принять участие в Олимпиаде всем ребятам независимо от склада их характера и географического местоположения.

Каждый желающий участвовать в Олимпиаде должен зарегистрироваться на сайте Олимпиады (www.olympr.as-club.ru), пройти тесты и представить реферат на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы рефератов опубликованы на сайте Олимпиады.

Рефераты, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения, где проходит рейтинговое голосование болельщиков в поддержку опубликованных рефератов.

Участники, не успевшие разместить на сайте свои рефераты до 16 января 2009 года, считаются выбывшими.

С 16 января до 15 февраля 2009 года с рефератами работает жюри. Участники, допущенные ко второму туру Олимпиады, считаются победителями первого тура, получают сертификаты победителей и приглашаются к участию во втором туре.

Каждый из участников второго тура вправе сам определить, работает он над своим докладом по теме первого тура или меняет ее. В случае выбора темы работы, не указанной в списке тем, опубликованном на сайте, участник должен согласовать ее с методической комиссией Олимпиады.

Второй тур проходит в форме очного Молодежного симпозиума, на котором участники выступают публично. Участник второго тура при подготовке доклада может получить консультацию либо в центрах по подготовке к Олимпиаде, либо через сеть Интернет.

Все участники второго тура представляют организаторам Олимпиады тезисы своих докладов на Симпозиуме до 15 апреля 2009 года.

О дате и месте проведения Молодежного симпозиума оргкомитет сообщает участникам второго тура не позднее 1 апреля 2009 года путем размещения информации на сайте Олимпиады и направления индивидуальных писем электронной почтой по адресам, указанным при регистрации.

Оплата дорожных расходов и проживания для иногородних участников и сопровождающих лиц из расчета одно сопровождающее лицо на одного участника производится за счет средств спонсоров Олимпиады.

Молодежный симпозиум проходит в течение двух дней по определенной оргкомитетом программе.

ОЛИМПИАДА НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

Шестая Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания, посвященная 100-летию со дня рождения М. Л. Миля, набирает обороты.

В этом году на сайте Олимпиады регистрируется как никогда много молодых людей, что, несомненно, свидетельствует о возросшем интересе молодежи России к авиации и вопросам, связанным с ней.

На сайте Олимпиады (www.olymp.as-club.ru) уже зарегистрировалось 174 участника из 31 региона России. Наибольшую активность проявляют молодые люди из Ставропольского края, Тамбовской области, Москвы и Камчатского края.

В этом году Олимпиаду поддержали: Департамент образования города Москвы, Комитет по образованию города Санкт-Петербурга, Министерство образования Республики Коми, Министерство общего и профессионального образования Администрации Ростовской области, Департамент образования Ивановской области, Министерство образования и науки Челябинской области, Министерство образования и науки Амурской области. Из этих регионов назначены представители для работы в составе оргкомитета Шестой Олимпиады.

Победителями Олимпиады считаются участники второго тура, чьи доклады на Симпозиуме заняли первое, второе и третье места. Победителям вручаются дипломы и подарки спонсоров, а также они получают приглашения стать членами Клуба авиастроителей. Весь ход Олимпиады и ее результаты освещаются на сайте Олимпиады в сети Интернет, а также в средствах массовой информации.

Органы власти и государственные (муниципальные) организации (территориальная власть) могут принять участие в Олимпиаде, направив в оргкомитет Олимпиады своего представителя.

Территориальная власть по своему усмотрению организует работу на местах по пропаганде Олимпиады, привлечению подростков и молодежи из местных школ, техникумов, колледжей, училищ к участию в ней, публикацию итогов Олимпиады и пресс-релизов о ней в средствах массовой информации.

Клуб авиастроителей выражает надежду на то, что идея поиска молодежи, заинтересованной в изучении истории и поставившей своей задачей связать жизнь с будущим нашей промышленности, найдет отклик в сердцах многих людей.

**Контактные телефоны:
+7 (495) 685-19-30,
+7 (495) 685-26-30**

Традиционно с нами работают представители из Республики Башкортостан, Орловской, Тамбовской, Вологодской, Калужской и Пензенской областей.

Министерство общего и профессионального образования Свердловской области также провело ряд мероприятий по распространению информации о Шестой Олимпиаде по своему региону.

Шестая Олимпиада уже получает спонсорскую поддержку. На сегодняшний день спонсорами выступили: ФГУП "ММПП "Салют", ЗАО "МСЗ-Салют", ОАО "Мичуринский завод "Прогресс".

источник: Клуб авиастроителей



**СТАНОВИТЕСЬ СПОНСОРОМ
ОЛИМПИАДЫ,
ОБРАЩАЙТЕСЬ В КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!**

Телефон/факс: +7 (495) 685-19-30, 685-26-30

**САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU**

посвящается 100-летию со дня рождения М. Л. Миля

ШЕСТАЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет



**ШЕСТАЯ
ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И
ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ**

**ПРИЕМ ЗАЯВОК НА УЧАСТИЕ В
ОЛИМПИАДЕ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU**

СРОКИ ПРИЕМА ЗАЯВОК:

начало: 1 октября 2008 г.

окончание: 31 декабря 2008 г.

**ПЕРВЫЙ ТУР.
ТЕСТИРОВАНИЕ УЧАСТНИКОВ И
ПРИЕМ КОНКУРСНЫХ РАБОТ:
до 15 января 2009 г.**

**ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ ПЕРВОГО
ТУРА:**

до 15 февраля 2009 г.

**ВТОРОЙ ТУР.
МОЛОДЕЖНЫЙ СИМПОЗИУМ:
апрель 2009 г.**

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Клуб авиаторов,
+7 (495) 685-19-30, Александрова
Светлана Валентиновна
olymp@as-club.ru

Клуб авиаторов объявляет о начале приема заявок на участие в Шестой ежегодной Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания.

ЦЕЛИ ОЛИМПИАДЫ

- популяризация достижений человеческой технической мысли в области авиации и воздухоплавания;
- профессиональная ориентация подрастающего поколения на специальности и профессии, связанные с наукой и техникой в области конструирования и строительства летательных аппаратов;
- поиск молодежи, мотивированной на трудовую деятельность на предприятиях авиационного машиностроения, и организация помощи ей в профессиональной подготовке и профессиональном росте;
- обращение внимания руководителей предприятий авиационного машиностроения на необходимость создания на новом уровне системы работы по профессиональной подготовке и переподготовке кадров через развитие сотрудничества с учреждениями общего среднего, начального, среднего и высшего профессионального образования.

ОРГАНИЗАТОРЫ ОЛИМПИАДЫ

Клуб авиаторов
Академия наук авиации и воздухоплавания
Некоммерческая организация
«Авиакосмофонд»
Департамент образования города Москвы
Департамент науки и промышленной политики
города Москвы

БАЗОВЫЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана
Московский авиационный институт (университет)
Московский авиационно-технологический институт (университет) им. К. Э. Циолковского
Российский государственный гуманитарный университет
Московский институт открытого образования
Лицей № 1550, город Москва

СОСТАВ ОРГКОМИТЕТА ОЛИМПИАДЫ

- Крымов Валентин Владимирович, заместитель директора по науке ФГУП "ММПП "Салют", д. т. н., профессор, действительный член Клуба авиастроителей (председатель оргкомитета)
- Зазулов Виктор Иванович, первый вице-президент Клуба авиастроителей, д. т. н., профессор
- Гвоздев Сергей Валентинович, управляющий НО "Авиакосмофонд"
- Колесников Александр Григорьевич, руководитель НУК "Машиностроительные технологии" МГТУ им. Н. Э. Баумана
- Осипов Сергей Алексеевич, начальник отдела Управления по координации работ с предприятиями ОПК, Департамент науки и промышленной политики города Москвы
- Бельмач Юрий Георгиевич, директор Детского центра технического творчества города Москвы, Департамент образования города Москвы
- Новосельцев Валерий Прокопьевич, руководитель авиационного отдела ГОУ НТЦ "Исток", Департамент образования города Москвы
- Лысенко Анна Сергеевна, заведующая Сектором авиации и космонавтики отдела астрономии и космонавтики Московского городского дворца детского (юношеского) творчества, Департамент образования города Москвы
- МАИ (университет)
- Герцев Павел Степанович, руководитель Управления по работе со студентами МАТИ (университет) им. К. Э. Циолковского
- Кувшинов Сергей Викторович, проректор по информационным и новым технологиям образования Российского государственного университета управления, к. т. н., доцент
- Шевченко Иван Иванович, директор МОУ ДОД ЦДТ № 1 г. Новочеркаска, Министерство общего и профессионального образования Администрации Ростовской области
- Жилияков Виктор Михайлович, директор ГОУ "Лицей № 1550" города Москвы
- Думанский Антон Николаевич, директор ГОУ дополнительного образования детей Санкт-Петербургского центра детского технического творчества, Комитет по образованию правительства Санкт-Петербурга
- Грушина Лилия Владимировна, заведующая спортивно-техническим отделом ГОУ ДОД, Республиканского центра дополнительного образования, Министерство образования Республики Коми
- Попцов Николай Александрович, педагог-организатор по техническому творчеству Ивановского областного центра развития

дополнительного образования детей,
Департамент образования Ивановской области

- Годунов Анатолий Иванович, заведующий кафедрой "Компьютерные технологии управления" Пензенского государственного университета, Министерство образования и науки Пензенской области
- Корягин Павел Александрович, заместитель директора ГОУ дополнительного образования детей "Калужский областной центр научно-технического творчества учащихся", Министерство образования, культуры и спорта Калужской области
- Каменев Сергей Иванович, доцент кафедры "Авиационные двигатели" Уфимского государственного авиационного технического университета, Правительство Республики Башкортостан, Федеральное агентство по образованию
- Федоров Олег Юрьевич, директор ГОУ дополнительного образования детей "Областной центр детского (юношеского) научно-технического творчества", Департамент образования Вологодской области

— Ручкин Сергей Михайлович, директор ГОУ дополнительного образования детей "Областной центр детского (юношеского) технического творчества", Департамент социальной политики Орловской области

— Каньшина Елена Евгеньевна, ведущий специалист отдела специального образования, Управление образования и науки Тамбовской области

МЕТОДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОЛИМПИАДЫ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИССИИ

Кувшинов Сергей Викторович, проректор РГГУ по информатизации и новым технологиям образования, кандидат технических наук, доцент кафедры "История техники"

ЧЛЕНЫ КОМИССИИ

- Бельковец Лидия Петровна, заведующая учебно-научной лабораторией развивающихся технологий ИНОТ РГГУ, кандидат психологических наук, доцент
- Жилияков Виктор Михайлович, директор Лицея № 1550 города Москвы, отличник народного образования, заслуженный учитель Российской Федерации
- Жилиякова Анна Викторовна, учитель, лауреат конкурса "Грант Москвы" в области наук и технологий в сфере образования, автор курса "История авиации и воздухоплавания"
- Питерская Вера Анатольевна, учитель, лауреат конкурса "Грант Москвы" в области наук и технологий в сфере образования, автор курса "Люди и судьбы российской авиации"

5-Й МЕЖДУНАРОДНЫЙ СИБИРСКИЙ АВИАКОСМИЧЕСКИЙ САЛОН "САКС-2008"

5–7 декабря 2008 г., Красноярск

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Сибирский авиакосмический салон задуман как мероприятие, предназначенное для показа достижений авиационной и космической техники, бортового и наземного оборудования применительно к специфическим условиям выполнения полетов в регионах Сибири и Крайнего Севера, приполярных районах, в условиях низких температур и удаленности от промышленно развитых центров, полетов по новым кроссполярным трассам, соединившим страны Северной Америки со странами Юго-Восточной Азии. Огромный рынок Сибири и ее уникальный научно-технический потенциал привлекают на САКС профессионалов, связанных с авиапромышленностью, космическими технологиями и воздушным транспортом.

За прошедшие годы аэрокосмический салон, где традиционно демонстрируются образцы самой совершенной техники, приобрел высокий авторитет среди специалистов. Стал признанной площадкой делового общения и заключения взаимовыгодных контрактов для ведущих производителей авиационной и космической техники. Завоевал любовь зрителей, для которых это — возможность собственными глазами увидеть современные самолеты на земле и в воздухе, оценить их красоту и высокое мастерство пилотов. Демонстрационные полеты являются одним из неперенных атрибутов Сибирского авиакосмического салона.

САКС-2008 — это лучший способ для выработки согласованной политики взаимодействия авиакомпаний с промышленными структурами, обеспечения притока инвестиций для реализации проектов и программ развития авиации, это возможность обстоятельного обмена мнениями по проблемам преодоления кризиса авиационных предприятий России.

ТЕМАТИКА МЕРОПРИЯТИЯ

- Современные авиакосмические технологии
- Технологии двойного назначения

- Перспективные материалы
- Авиа-, вертолетостроение
- Информационные технологии
- Системы контроля и диагностирования технологических процессов
- Бортовое и наземное оборудование
- Системы управления и навигации

ОРГАНИЗАТОР

Красноярская ярмарка

СООРГАНИЗАТОРЫ

- Межрегиональная ассоциация "Сибирское соглашение"
- Администрации Красноярского края и города
- Сибирский государственный аэрокосмический университет им. академика М. Ф. Решетнева

**ТЕЛЕФОНЫ ОРГКОМИТЕТА:
(3912) 36-19-05, 36-24-25, 36-45-05**

**ФАКС ОРГКОМИТЕТА:
(3912) 36-33-29**

**E-MAIL ОРГКОМИТЕТА:
ZARUBIN@KRASFAIR.RU**

**САЙТ МЕРОПРИЯТИЯ:
HTTP://WWW.KRASFAIR.RU/SAKS/M
AIN/SAKS.SHTML?INDEX**



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"