



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 9 (45), сентябрь 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.

Reg. № 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	47
ИНТЕРВЬЮ	83
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	90
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	94

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

Бюллетень получают руководители торгово-промышленных палат, промышленных союзов и ассоциаций, профильных комитетов Государственной думы РФ, Совета Федераций, Московской городской думы, администрации субъектов Федерации, 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

Авиастроители предлагают создать Союз авиастроителей России	3	Начинается серийный выпуск самолета-амфибии Бе-200 в Таганроге	10
Путин против неоправданного расширения линейки выпускаемых самолетов	3	Авиахолдинг "Сухой" рассчитывает до конца года заключить договоры на поставку Superjet 100 с европейскими заказчиками	11
Медведев подписал указ об ОАО "Оборонсервис"	4	Истребители семейства "Су" вновь подтвердили свою эффективность и конкурентоспособность на мировом рынке	11
ОАК решила кадровые вопросы	4	Российский истребитель 5-го поколения совершит первый полет в 2009 году	11
Правительство РФ намерено продлить действие нулевых пошлин на ввоз дальнемагистральных лайнеров	4	Национальная авиакомпания Узбекистана с 15 сентября начнет эксплуатацию пассажирского Ил-114-100	12
ФСФР зарегистрировала отчет об итогах дополнительного выпуска акций ОАО "ОАК"	4	"Аэрофлоту-Карго" отдали первый грузовик	12
Ключевые авиастроительные активы Узбекистана и Украины могут быть интегрированы в ОАК	5	Ряд предприятий России может быть привлечен к производству самолета Ан-148	12
ОАК ведет переговоры о возобновлении строительства самолета Ан-124 "Руслан"	5	ЦНТУ "Динамика": поставка двух комплексных тренажеров летчика учебно-тренировочного самолета Л-39 для Краснодарского ВВАУЛ	13
Российский гражданский авиапром сосредоточится на выпуске самолетов вместимостью от 50 до 250 мест — Сергей Иванов	5	"Роснанотех" профинансирует создание инновационного производства металлорежущих инструментов в Ярославской области	13
"Наше место — в числе ведущих мировых авиационных держав"	6	Россия разрешила американцам строить в Ульяновске по 800 самолетов в год	14
Россия может построить авианосцы на Украине	6	"Ренессанс Капитал": технический дефолт НПО "Сатурн" по облигациям может обернуться продажей компании Оборонпрому	14
Серийное производство Ил-476 начнется с 2011 года — ОАК	7	АКТ продемонстрировали на Jet Expo 2008 самолет АКТ-1 "Лена"	14
ОАК планирует вывести на рынок дальнемагистральный пассажирский самолет МС-21 в 2015 году	7	Глава "Сухого" вошел в число лучших менеджеров России и наиболее влиятельных PR-персон среди предпринимателей	15
"Сухой" проводит конкурс проектов по совершенствованию производства с использованием LEAN-технологий	7	Ульяновская область направит 60 млн руб. на создание центра по подготовке кадров для авиапрома	15
Ил-96-400 будут оснащаться отечественными колесами	8	Сертификация самолета Т-419 начнется в 2009 г.	15
ЦАГИ испытал модели самолета Sukhoi Superjet 100 на бафтинг	8	Для окончательного утверждения акта по госприемке двигателя АИ-222-25 осталось решить вопрос по правам на интеллектуальную собственность	16
Минобороны заключило контракт на производство беспилотных комплексов "Типчак"	8	Продолжаются испытания двигателя SaM146: суммарная наработка превысила 1600 часов	16
Одно из ведущих предприятий авиаприборостроения — "Утеc" — получит финансовую поддержку из госбюджета	9	ИФК поставит самолеты в Венесуэлу	16
Более 200 студентов прошло производственную практику на комсомольском заводе "Сухого"	9	Россия не имеет проблем с Украиной в области сотрудничества в сфере авиадвигателестроения — Виктор Чуйко	17
ВЭБ может предоставить кубинской Aviaimport S.A. экспортные кредиты на \$ 44,5 млн на покупку Ту-204CE	9		
ИФК планирует провести на Кубе конференцию по эксплуатации российских самолетов	10		
В 2009 г. завершаются испытания Су-35, в 2010 г. начнется их серийное производство, Венесуэла проявила интерес к Су-35 — Сергей Чемезов	10		

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за сентябрь 2008 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

АВИАСТРОИТЕЛИ ПРЕДЛАГАЮТ СОЗДАТЬ СОЮЗ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ РОССИИ

Общество авиастроителей выступило с инициативой о создании Союза авиастроителей России, сообщил "АвиаПорту" президент общества Александр Батков. Государственные научно-исследовательские институты и государственные научные центры поддержали это предложение. Переговоры с корпорацией "Ростехнологии" планируется провести в течение ближайшего месяца, отметил он.

"Корпорация "Ростехнологии" образовала Союз машиностроителей, который в своей деятельности ориентируется на региональные центры развития и не может решать вопросы отраслевого масштаба. ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) и ОАО "Вертолеты России" формируют перспективные планы увеличения производства самолетов и вертолетов, а сама организация такого увеличения является настолько сложной задачей, что требует

межотраслевых решений при активном участии государства", — сказал А. Батков.

По его словам, на сегодняшний день изготовлением самолетов занимается ОАК, вертолетов — "Вертолеты России", а производством авиационных двигателей, комплектующих изделий, бортового оборудования летательных аппаратов занимается корпорация "Ростехнологии", которая, наряду с предприятиями авиапрома, включает в себя еще более 400 предприятий других смежных отраслей. Организация кооперационных масштабных поставок между ними является сегодня одной из важнейших задач для авиапрома.

Общество авиастроителей образовано более 10 лет назад и объединяет около 50 предприятий.

источник: AVIAPORT.RU
12.09.08

ПУТИН ПРОТИВ НЕОПРАВДАНОГО РАСШИРЕНИЯ ЛИНЕЙКИ ВЫПУСКАЕМЫХ САМОЛЕТОВ

Премьер-министр РФ Владимир Путин предостерег авиастроителей от попыток неоправданно увеличить количество моделей самолетов, которые будут производить отечественный авиапром.

"Пора прекратить разговоры о том, что мы готовы и будем делать чуть ли не все на свете. Подобные "прожекты" и попытки лоббировать явно бесперспективные затеи ничего, кроме потери времени и денег, не приносят", — заявил В. Путин на совещании в Ульяновске по вопросам развития производства гражданских воздушных судов.

Он напомнил, что решение о линейке воздушных судов, которые будут производиться в России, уже

принято. "Оно основано на серьезном анализе специалистов, на учете реальных возможностей. По сути, мы нашли именно те ниши, где сможем конкурировать на равных и добиваться успеха", — сказал глава правительства.

В. Путин отметил, что речь идет о таких лайнерах, как усовершенствованный Ту-204 и перспективный самолет МС-21, а также о семействе региональных самолетов SSJ. Он напомнил, что в мае SSJ совершил свой первый полет, и попросил доложить о том, как проходят испытания.

источник: газета «Гудок»
10.09.08

МЕДВЕДЕВ ПОДПИСАЛ УКАЗ ОБ ОАО "ОБОРОНСЕРВИС"

Президент России Дмитрий Медведев подписал указ "Об открытом акционерном обществе "Оборонсервис", сообщила во вторник пресс-служба главы государства.

Данный указ подписан в целях оптимизации структуры подведомственных Министерству обороны РФ организаций и предприятий, а также повышения эффективности их деятельности и управления ими.

На базе имущественного комплекса подведомственных Минобороны РФ организаций и предприятий, хозяйственная деятельность которых может дополнительно осуществляться в интересах широкого круга потребителей, создается ОАО "Оборонсервис". ОАО "Оборонсервис" объединит девять дочерних акционерных обществ, специализирующихся на самостоятельных направлениях хозяйственной деятельности (субхолдингов в области ремонта авиатехники и вооружения, строительства, торговли, гостиничных услуг, сельского хозяйства и издательского дела). В соответствующих секторах деятельности

дочерние структуры не занимают доминирующего положения, а с точки зрения финансово-экономического положения — нуждаются в инвестиционных средствах для приведения их материально-технической базы к соответствующему современным требованиям уровню.

Формирование ОАО "Оборонсервис" как интегрированной структуры будет способствовать оптимизации имеющихся ресурсов и повышению конкурентоспособности данных акционерных обществ, а также позволит задействовать механизмы привлечения внебюджетных инвестиционных источников.

Указ предусматривает включение ОАО "Оборонсервис" после его государственной регистрации в перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ, утвержденный указом Президента РФ от 4 августа 2004 года.

*источник: газета «Гудок»
16.09.08*

ОАК РЕШИЛА КАДРОВЫЕ ВОПРОСЫ

Главой совета директоров ОАК в пятницу переизбран вице-премьер Сергей Иванов. В состав правления ОАК дополнительно вошли гендиректор РСК "МиГ" Анатолий Белов и гендиректор ОАО "ФЛК" Наиль Малютин. Курировать создание Национального авиационного центра в Жуковском будет первый вице-премьер Игорь Шувалов. Совет директоров одобрил ряд сделок между ОАК и Внешэконом-

банком, а также с ее дочерними компаниями в целом более чем на 20 млрд руб. Средства предназначены для серийного выпуска в 2008–2009 годах Ил-96, Ан-148, SSJ 100 и Ту-204, организации серийного производства самолетов Бе-200 в Таганроге и техперевооружения заводов.

*источник: газета «Коммерсантъ»
01.09.08*

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАМЕРЕНО ПРОДЛИТЬ ДЕЙСТВИЕ НУЛЕВЫХ ПОШЛИН НА ВВОЗ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ ЛАЙНЕРОВ

Правительство РФ рассматривает вопрос об установлении на постоянной основе нулевых пошлин на ввоз в РФ дальнемагистральных лайнеров, сообщает пресс-служба Минэкономразвития РФ.

Как говорится в сообщении службы, вопрос введения на постоянной основе ставок таможенных пошлин в отношении самолетов повышенной вместимости был рассмотрен на заседании рабочей группы правительственной комиссии по защитным мерам во внешней торговле. В декабре 2007 года Правительство РФ установило нулевые импортные пошлины на

дальнемагистральные лайнеры. Согласно постановлению, в Таможенный тариф РФ была введена новая позиция — "самолеты гражданские с количеством посадочных мест более чем на 300 человек", не облагаемая ввозной пошлиной.

Представители крупнейших авиакомпаний, в том числе "Аэрофлота" и "Трансаэро", неоднократно выступали за скорейшую отмену импортных пошлин на новые зарубежные самолеты.

*источник: газета «Гудок»
12.09.08*

ФСФР ЗАРЕГИСТРИРОВАЛА ОТЧЕТ ОБ ИТОГАХ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ВЫПУСКА АКЦИЙ ОАО "ОАК"

Открытое акционерное общество "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАО "ОАК") объявляет о государственной регистрации решением ФСФР России от 18 сентября 2008 года отчета об итогах дополнительного выпуска акций.

В ходе дополнительной эмиссии ОАО "ОАК" были размещены 5 309 734 513 именных бездокументарных акций номинальной стоимостью 1 рубль каждая. Ценные бумаги размещены по закрытой подписке в пользу Российской Федерации в лице Федерального агентства по управлению федеральным имуще-

ством (Росимущество). Оплата размещенных ОАО "ОАК" акций осуществлена денежными средствами в размере 6,0 млрд рублей.

Уставный капитал ОАО "ОАК" по завершении дополнительной эмиссии составляет 110 280 337 613 именных бездокументарных акций, доля Российской Федерации в уставном капитале увеличилась до 91,34 %.

*источник: компания «ОАК»
19.09.08*

КЛЮЧЕВЫЕ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫЕ АКТИВЫ УЗБЕКИСТАНА И УКРАИНЫ МОГУТ БЫТЬ ИНТЕГРИРОВАНЫ В ОАК

Владимир Путин поручил руководству объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) проработать с партнерами из Узбекистана и Украины вопросы интеграции их ключевых авиастроительных активов в корпорацию. Такое поручение он дал сегодня в ходе совещания по вопросам развития производства гражданских воздушных судов в Ульяновске. "Такие решения необходимо принимать на приемлемых условиях для партнеров, но и выгодных для нас", — заявил Путин.

По его словам, "необходимо завершить построение организационной структуры ОАК, реализовать проект по созданию в Жуковском национального центра авиастроения".

Однако, говоря о структуре ОАК, премьер-министр особо подчеркнул, что "нам нужны предприятия, которые принесут в корпорацию новые возможности и ресурсы, а не только долги и устаревшую инфраструктуру".

Кроме того, глава правительства обратил внимание на необходимость "самым серьезным образом работать над техническим перевооружением ОАК, внедрением современных систем управления производством, над снижением издержек".

"Необходимо привлекать в корпорацию молодые инженерные и рабочие кадры", — подчеркнул Путин. Он заметил, что "даже переход на "цифру" снижает издержки по некоторым направлениям до 30

процентов". По его мнению, значительную роль здесь могли бы сыграть администрации субъектов РФ. "Речь идет и о подтягивании качества профобразования, о предоставлении работникам расположенных в регионах авиазаводов приоритетных возможностей участвовать в региональных жилищных и социальных программах", — пояснил он.

"Решать проблемы российского авиапрома нам придется в условиях жесткой конкуренции со стороны ведущих мировых производителей", — заметил премьер. "И ключевой фактор здесь — время", — подчеркнул он.

Как пояснил Владимир Путин, "ни отечественные, ни тем более зарубежные перевозчики не будут вечно ждать новых российских самолетов. Да там и ждать-то никто не будет. Там идет очень жесткая борьба за внутренний рынок".

"Образно говоря, "взлетная полоса" у российско-го авиапрома короткая, поэтому все наши планы должны быть абсолютно реалистичны и хорошо просчитаны", — продолжил премьер.

По его мнению, "критерием эффективности ОАК должно служить не количество макетов, опытных образцов или испытаний, а число реально проданных серийных лайнеров, рентабельность производства".

*источник: газета «Гудок»
10.09.08*

ОАК ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА САМОЛЕТА АН-124 "РУСЛАН"

Объединенная авиастроительная корпорация ведет переговоры о возобновлении строительства самолета Ан-124 "Руслан" с авиакомпанией "Волга-Днепр" и иностранными компаниями, сообщил президент корпорации Алексей Федоров.

По его словам, восстановление производства этой модели самолета "по предварительным подсчетам, потребует инвестиций в размере не менее полумиллиарда долларов и требует стартовый заказ не менее 40—50 самолетов". Причина этого, отметил Федоров, в том, что за то время, когда не производился самолет, "были потеряны некоторые технологии". "Алюминие-

вый прокат был уникальный", — пояснил он.

"Мы ведем переговоры с компанией "Волга-Днепр", но пока масштабы заказа, который может себе позволить "Волга-Днепр", не покрывают расходов. С иностранными компаниями мы ведем переговоры, обсуждаем интересные бизнес-планы", — добавил Федоров. Это, по его словам, "может быть один из вариантов, когда мы примем решение по запуску производства".

*источник: АРМС-ТАСС
10.09.08*

РОССИЙСКИЙ ГРАЖДАНСКИЙ АВИАПРОМ СОСРЕДОТОЧИТСЯ НА ВЫПУСКЕ САМОЛЕТОВ ВМЕСТИМОСТЬЮ ОТ 50 ДО 250 МЕСТ — СЕРГЕЙ ИВАНОВ

Российский авиапром сосредоточится на выпуске гражданских самолетов вместимостью от 50 до 250 мест. Об этом сегодня заявил вице-премьер российского правительства Сергей Иванов.

По его словам, об этом заявила и Объединенная авиастроительная корпорация, которая считает, что "мы не можем строить воздушные замки и мы не должны замахиваться на производство самолетов всего типового ряда: от малых региональных до широкофюзеляжных, таких, как Airbus. "Пока мы не готовы к этому, и мы об этом говорим открыто", — подчеркнул вице-премьер.

Иванов подчеркнул, что самолеты вместимостью от 50 до 250 пассажиров — "самый востребованный

тип самолетов и мы частично их производим". "Такие самолеты, как Ту-214, активно покупают наши авиаперевозчики, они удовлетворяют их по эффективности и всем потребительским качествам", — пояснил вице-премьер.

На первых порах, по мнению Иванова, "ОАК не сможет полностью удовлетворять эти потребности как на нашем внутреннем, так и на внешнем рынке, и мы это допускаем, потому что эти самолеты покупают и за границей, включая Superjet, который в следующем году, я надеюсь, поступит в продажу".

*источник: газета «Гудок»
10.09.08*

"НАШЕ МЕСТО — В ЧИСЛЕ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ АВИАЦИОННЫХ ДЕРЖАВ"

Заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров рассказал о существующих мерах государственной поддержки российской авиационной промышленности.

Помимо стратегии развития авиационной промышленности России на период до 2015 года замглавы Минпромторга России отметил и существующие федеральные целевые программы. Это ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники на 2002–2010 годы и на период до 2015 года", ФЦП "Национально-технологическая база на 2007–2011 годы", ФЦП "Развитие оборонно-промышленного комплекса России на 2007–2010 годы и на период до 2015 года".

Мероприятия, запланированные в рамках ФЦП, направлены на усиление позиций Российской Федерации в продвижении на рынок находящихся в серийном производстве узкофюзеляжных магистральных самолетов типа Ту-204/214, освоение серийного производства самолета Superjet 100 и разработку перспективного самолета МС-21 с началом выпуска его с 2014 года.

Приоритет отдается повышению качества и надежности серийной продукции, развитию системы послепродажного обслуживания, снижению издержек эксплуатантов на техническое обслуживание воздушных судов.

Денис Мантуров отметил, что меры господдержки отрасли на 2008–2010 годы включают в себя возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам авиационным и двигателестроительным предприятиям на техническое перевооружение, поддержку развития лизинга, ежегодные бюджетные ассигнования в уставной капитал ОАО "ОАК", а также меры по таможенно-тарифному регулированию.

Он также добавил, что предусматривается существенная поддержка авиационного двигателестроения. Первый шаг на этом пути — создание Объединенной двигателестроительной корпорации с общим объемом инвестиций 84 млрд рублей. На данный момент на согласовании заинтересованных федеральных органов исполнительной власти находится проект "Стратегии развития газотурбинного двигате-

лестроения Российской Федерации на 2008–2015 годы и на период до 2025 года", предусматривающий консолидацию, капитализацию и концентрацию научно-технологического потенциала отрасли за счет развития соответствующих компетенций. Также на согласовании находится проект соответствующей федеральной целевой программы.

"Существующие и разрабатываемые меры направлены на принципиальное изменение конкурентной позиции гражданского сектора отечественной авиационной промышленности. Это прежде всего рост продаж отечественной авиатехники на международном рынке до 10 % и возвращение России статуса мирового центра авиационного", — подчеркнул замминистра промышленности и торговли Российской Федерации.

Возмещение части затрат на уплату по кредитам авиационным и двигателестроительным предприятиям и поддержка лизинга предусматривают:

— субсидии дочерним и зависимым акционерным обществам ОАО "ОАК" на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2008–2010 годах на техническое перевооружение на срок до 5 лет;

— субсидии российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2008–2010 годах на закупку воздушных судов отечественного производства с последующей передачей их российским авиакомпаниям по договорам лизинга;

— субсидии российским производителям авиационных двигателей на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2008–2010 годах на техническое перевооружение на срок до 5 лет;

— субсидии на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда отечественного производства.

*источник: организация «Минпромторг»
10.09.08*

РОССИЯ МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ АВИАНОСЦЫ НА УКРАИНЕ

Москва может предложить Киеву взаимодействие в области судостроения, в том числе участие украинских верфей в строительстве авианосцев для ВМФ РФ. Так, 24 сентября руководитель комиссии Совета Федерации по национальной морской политике Вячеслав Попов прокомментировал РИА "Новости" озвученное накануне министром обороны России Анатолием Сердюковым предложение о расширении сотрудничества с Украиной в обмен на продление базирования Черноморского флота в Севастополе после 2017 года.

По мнению сенатора и бывшего командующего Северным флотом, у России есть "продуктивное поле" для взаимодействия с Украиной в области судостроения. В частности, при согласии сторон могут быть восстановлены производственные мощности

верфи в Николаеве, на которой во времена Советского Союза строились авианосцы крейсера.

Вместе с тем следует отметить, что работы по созданию дока для надводных кораблей водоизмещением свыше 100 тысяч тонн ведутся в Северодвинске. Так что сотрудничество с украинскими предприятиями, по всей видимости, не выйдет за рамки поставок отдельных узлов и агрегатов.

Напомним также, что проектирование российских авианосцев ведется с 2005 года, а начало их строительства намечено на 2010 год. В соответствии с планами ВМФ РФ в течение ближайших двадцати-тридцати лет будут сформированы пять-шесть авианосных ударных групп.

*источник: LENTA.RU
25.09.08*

СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ИЛ-476 НАЧНЕТСЯ С 2011 ГОДА — ОАК

Первый опытный образец Ил-476 будет выпущен в 2010 году, а с 2011 года начнется его серийное производство, сообщил президент Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров. Он подчеркнул, что "это будет запуск глубоко модернизированного самолета".

Отвечая на вопрос о восстановлении серийного выпуска самолета Ан-124 "Руслан", А. Федоров отметил, что за время простоя отрасли были утеряны многие необходимые для этого технологии.

"Восстановление производства этого самолета, по предварительным оценкам, потребует более полу-миллиарда долларов. Для этого потребуется мас-

штабный стартовый заказ не меньше чем на 40–50 самолетов", — отметил президент ОАК. По его словам, корпорация сейчас ведет переговоры с компанией "Волга-Днепр", однако те инвестиции, которые она может предоставить, не в состоянии полностью покрыть необходимые расходы. В этой связи, отметил А. Федоров, ОАК ведет переговоры и с иностранными компаниями. "Если риски будут вполне приемлемыми, мы примем решение по запуску в производство этого самолета", — сказал А. Федоров.

*источник: газета «Гудок»
10.09.08*

ОАК ПЛАНИРУЕТ ВЫВЕСТИ НА РЫНОК ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЕТ МС-21 В 2015 ГОДУ

Объединенная авиастроительная корпорация планирует вывести на рынок новый дальнемагистральный пассажирский самолет МС-21 в 2015 году, в его создание будет вложено 7–8 млрд долл. Об этом сообщил президент ОАО "ОАК" Алексей Федоров. "По нашим расчетам, это будет 7–8 млрд долл., из них 3,5 млрд долл. — бюджетные инвестиции", — указал Федоров. По его словам, бюджетные средства уже заложены в Федеральную целевую программу

развития гражданской авиации.

Глава ОАК добавил, что оставшуюся часть средств компания рассчитывает найти из внебюджетных источников. Федоров пояснил, что это будут в том числе займы Внешэкономбанка, который уже одобрил предоставление кредитной линии на 25 млрд руб.

*источник: АРМС-ТАСС
22.09.08*

"СУХОЙ" ПРОВОДИТ КОНКУРС ПРОЕКТОВ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРОИЗВОДСТВА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ LEAN-ТЕХНОЛОГИЙ

Генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян подписал приказ о проведении в 2008 году конкурса проектов по совершенствованию производственной системы с использованием инструментов бережливого производства. Конкурс проводится в два этапа. Первый — на каждом предприятии холдинга и заключительный — в головной компании среди лучших проектов, отобранных конкурсными комиссиями на местах. Работы будут оцениваться по таким критериям, как сокращение времени цикла производства, получение компанией дополнительной прибыли, полученной от реализации данного проекта, снижение трудоемкости, материалоемкости и энергоемкости.

На предприятиях конкурсные комиссии выберут по три лучших проекта. Затем они будут рассмотрены экспертной комиссией компании "Сухой", которая определит шесть 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. выплатят разработчикам проекта, занявшего третью позицию. Наиболее отличившиеся участники рабочих групп, которые в дальнейшем станут кураторами и наставниками на своих предприятиях по внедрению принципов бережливого производства, 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 планирование 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. В компании регулярно проводятся семинары, практические занятия и деловые игры. Слушатели на базе полученных теоретических знаний готовят и защищают проекты по совершенствованию конкретных направлений работы предприятий и производственных операций. Обучение LEAN-менеджменту только в этом году прошли десятки руководителей и сотрудников холдинга разного уровня.

Разработка методической базы, формирование учебных программ, обучение сотрудников всех предприятий холдинга осуществляется на базе корпоративного университета холдинга. При разработке программы по внедрению LEAN-технологий использовались методики, применяемые на практике компаниями Toyota и Boeing.

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

*источник: компания «АХК "Сухой"»
15.09.08*

ИЛ-96-400 БУДУТ ОСНАЩАТЬСЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫМИ КОЛЕСАМИ

Все самолеты типа Ил-96-400 будут оснащаться колесами шасси отечественного производства, сообщил "АвиаПорту" заместитель генерального директора — технический директор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." Юрий Островский.

Ранее на самолеты Ил-96-400 устанавливались импортные колеса, выпуск которых к настоящему времени прекратился. Оснащение Ил-96-400 производства Воронежского акционерного самолетостроительного общества отечественными колесами должно начаться со второго грузового самолета Ил-96-400Т, предназначенного для авиакомпании "Аэрофлот-Карго", сказал собеседник.

Первый из шести Ил-96-400Т передан компании "Аэрофлот-Карго" 3 сентября 2008 г., вторая и третья машины должны быть поставлены в текущем году.

Одновременно продолжают работы и по пассажирской версии Ил-96-400 — Ил-96-400М. Первая

машина предназначена для Зимбабве в соответствии с ранее подписанным контрактом, причем по этому контракту проведено авансирование работ заказчиком. "В настоящее время, к сожалению, у этого заказчика сложная внутрисполитическая ситуация, что может негативно сказаться на заказе. Пока можно считать, что поставка первого Ил-96-400М состоится не ранее 2010 г.", — сказал Ю. Островский.

Всего будет выпущено более 40 самолетов этого типа. В настоящее время ведется ряд переговоров, интерес к нему в мире есть, добавил он.

Ил-96-400-Т — грузовой широкофюзеляжный лайнер, способный перевозить грузы весом до 92 т на расстояние 5 тыс. км, а грузы массой 50 т — на расстояние до 11 тыс. км. На самолете установлены двигатели отечественного производства.

*источник: AVIAPORT.RU
12.09.08*

ЦАГИ ИСПЫТАЛ МОДЕЛИ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100 НА БАФТИНГ

В аэродинамических трубах Т-103 и Т-106 Центрального аэрогидродинамического института закончились экспериментальные исследования бафтинга моделей регионального самолета Sukhoi Superjet 100.

В ходе исследований были определены границы и интенсивность бафтинга закрылков и хвостового оперения на его границах. По оценкам специалистов ЦАГИ и компании "Гражданские самолеты Сухого", интенсивность бафтинга на его границах соответствует требованиям по безопасности, предъявляемым к характеристикам гражданских самолетов.

В процессе экспериментальных исследований были изучены возможные формы обтекания консоли крыла самолета. Из полученных картин визуализации определены зоны крыла с наибольшими нестационарными аэродинамическими нагрузками. Результаты исследования на бафтинг моделей в аэродинамических трубах будут использованы при формирова-

нии программы летных испытаний самолета Sukhoi Superjet 100 на бафтинг.

Бафтинг — это вибрация какой-либо части летательного аппарата, чаще всего — хвостового оперения. Такой вибрации подвержены практически все самолеты на режимах взлета и посадки, при выполнении маневров, а в ряде случаев и на крейсерских режимах. Бафтинг происходит под воздействием нестационарных аэродинамических сил, возникающих при обтекании части летательного аппарата потоком, который завихряется срывами с находящегося впереди крыла, различных надстроек на фюзеляже, с выпущенных стоек шасси, открытых тормозных щитков и створок грузовых люков.

*источник: компания «ЦАГИ»
11.09.08*

МИНОБОРОНЫ ЗАКЛЮЧИЛО КОНТРАКТ НА ПРОИЗВОДСТВО БЕСПИЛОТНЫХ КОМПЛЕКСОВ "ТИПЧАК"

В российскую армию поступят на вооружение беспилотные летательные аппараты нового поколения "Типчак", сообщает РИА "Новости" в среду, 10 сентября. По словам Владимира Вербы, гендиректора концерна "Вега" — изготовителя аппаратов, Минобороны России заказало у предприятия целую серию беспилотников, которые поступят в российскую армию в ближайшие годы. "Первый серийный образец уже в этом году будет принят на вооружение", — заявил Верба агентству.

Первая серия беспилотников типа "Типчак" выполнена в варианте разведчика. По словам Владимира Вербы, следующим этапом будет создание "ударного" беспилотника. Комплекс воздушной разведки "Типчак" предназначен для разведки в любое время суток. Беспилотники этого типа могут находить, распознавать и определять координаты любых объектов в режиме реального времени в радиусе до 40 километров от наземного пункта управления.

Сообщаются некоторые технические характеристики комплекса "Типчак". Диапазон высоты полета беспилотника над уровнем моря — от 200 метров до трех километров, диапазон скорости полета — от 90 до 200 километров в час, стартовая масса — не более 50 килограммов, продолжительность полета — два часа. Количество одновременно управляемых аппаратов — две единицы.

Комплекс "Типчак" состоит из антенной, операторской, транспортно-пусковой машин, а также машины технического обеспечения и шести летательных аппаратов.

Комплекс "Типчак" был разработан конструкторским бюро "Луч" (г. Рыбинск), входящим в состав концерна "Вега".

*источник: LENTA.RU
11.09.08*

ОДНО ИЗ ВЕДУЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАПРИБОРОСТРОЕНИЯ — "УТЕС" — ПОЛУЧИТ ФИНАНСОВУЮ ПОДДЕРЖКУ ИЗ ГОСБЮДЖЕТА

Правительство РФ окажет финансовую помощь одному из ведущих российских предприятий авиаприборостроения — "Утес".

"Соответствующее поручение я уже дал, а по размерам финансовой помощи будет решать Минфин", — сообщил во вторник журналистам в Ульяновске вице-премьер РФ Сергей Иванов.

С просьбой оказать финансовую помощь обратился сегодня к премьер-министру России Владимиру Путину генеральный директор предприятия "Утес" Георгий Лафазан.

Представляя главе правительства работу уникальной инерциальной навигационной системы, позволяющей определять местоположение, крен и курс самолета, Г. Лафазан заметил: "Мне поставили задачу построить новую систему, и мы это сделали". "Такая система не продается, является передовой и позволяет с огромной точностью определять такие параметры самолета, как ускорение на основе лазерного гироскопа", — пояснил гендиректор.

По его словам, предприятие готово "развивать производство быстро и интенсивно". "Но боюсь, что собственными силами мы не справимся, нужна помощь", — сказал Г. Лафазан.

"Поручение уже дали", — доложил премьеру С. Иванов. Глава правительства пообщался также с курсантами и преподавателями Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации. В. Путин поинтересовался, начали ли курсанты уже летать. "Вчера как раз летали первый день, прошли ознакомительные полеты", — доложили премьеру.

"А кто летал?" — спросил В. Путин.

"Все", — ответили ему, но после паузы добавили: "Почти".

Главе правительства также рассказали, что обучаются курсанты на самолетах Як-18-Т, в кабину которого В. Путин даже заглянул.

*источник: газета «Гудок»
10.09.08*

БОЛЕЕ 200 СТУДЕНТОВ ПРОШЛО ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ ПРАКТИКУ НА КОМСОМОЛЬСКОМ ЗАВОДЕ "СУХОГО"

Более двухсот студентов высших учебных заведений прошло этим летом производственную практику на входящем в холдинг "Сухой" Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им. Ю. А. Гагарина (КнААПО). Большинство из них — 149 человек — учащиеся городских вузов. 72 студента приехало из центральных регионов России, в том числе из Московского авиационного института, где группа будущих авиастроителей обучается по программам целевой подготовки АХК "Сухой". Студенты изучали организацию производства в управлении послепродажного обслуживания, отделах главного конструктора, главного технолога и главного металлурга, в цехах. Программа состояла из лекций, которые читали ведущие специалисты КнААПО, и практических занятий на рабочих местах.

В компании "Сухой" принята и действует про-

грамма сотрудничества с рядом крупнейших московских и региональных вузов страны, ориентированная на повышение эффективности подготовки студентов, профориентацию, специализацию обучения, внедрение новых информационных технологий. В их числе Московский авиационный институт, МГТУ им. Баумана, МАТИ, МИРАЭ, МФТИ, Новосибирский технологический университет и др. Около 120 студентов только столичных учебных заведений ежегодно проходят практику в конструкторском бюро Сухого. Многие из них получают именные стипендии им. П. О. Сухого. Главной целью программы является формирование в компании молодого, профессионального коллектива, способного создавать авиационные комплексы нового поколения.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
10.09.08*

ВЭБ МОЖЕТ ПРЕДОСТАВИТЬ КУБИНСКОЙ AVIAIMPORT S.A. ЭКСПОРТНЫЕ КРЕДИТЫ НА \$ 44,5 МЛН НА ПОКУПКУ ТУ-204СЕ

Госкорпорация "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" (ВЭБ) рассматривает вопрос о предоставлении кубинской компании Empresa Cubana Importadora de Aviacion S.A. (Aviaimport S.A.) экспортных кредитов на сумму \$ 44,5 млн сроком до 12 лет, говорится в сообщении ВЭБа.

Целью кредитования является финансирование приобретения самолета Ту-204СЕ и сопутствующего оборудования по экспортному контракту между компанией Aviaimport S.A. и ОАО "Ильюшин Финанс Ко".

Во вторник ВЭБ, "Ильюшин Финанс Ко" и Aviaimport S.A. заключили соглашение о намерении об открытии кредитных линий.

Aviaimport S.A. является дочерней компанией кубинской государственной авиакомпании CACSA, которая занимается пассажирскими и грузовыми

перевозками на внутренних и внешних авиалиниях Республики Куба.

В начале августа сообщалось, что лизинговая компания "Ильюшин Финанс" и Aviaimport S.A. подписали контракт на поставку в III квартале грузового самолета средней дальности Ту-204СЕ для государственной авиакомпании Кубы Cubana de Aviacion.

Это седьмой самолет, который "Ильюшин Финанс" поставит на Кубу с декабря 2005 года. Сейчас Cubana de Aviacion эксплуатирует 3 дальнемагистральных пассажирских самолета Ил-96-300, 2 среднемагистральных пассажирских Ту-204-100 и один грузовой Ту-204СЕ.

*источник: газета «Гудок»
09.09.08*

ИФК ПЛАНИРУЕТ ПРОВЕСТИ НА КУБЕ КОНФЕРЕНЦИЮ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ

ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) до конца 2008 г. планирует провести летно-техническую конференцию по опыту эксплуатации российских гражданских самолетов, поставленных на Кубу, сообщил "Авиа-Порту" заместитель генерального директора — технический директор лизинговой компании "ИФК" Юрий Островский.

На проведенных в Гаване (Куба) российско-кубинских переговорах в рамках работы правительственной делегации, которую с российской стороны возглавлял вице-премьер РФ Игорь Сечин, много говорилось о накопленном опыте эксплуатации на Кубе самолетов Ил-96-300, Ту-204-100Е и Ту-204СЕ, поставленных в эту страну, отметил Ю. Островский.

В ходе конференции состоится обмен опытом и будут обсуждаться вопросы эксплуатации российских самолетов и пути ее улучшения. В частности, планируется улучшить взаимодействие между разработчиками самолетов, изготовителями и эксплуатантами. Кубинский летный состав очень хорошо отзывался о российской гражданской авиатехнике, сказал собеседник.

Опыт эксплуатации российских самолетов на Кубе выявил две проблемы, требующие скорейшего разрешения. Первая — поставка запасных частей. Система поставок запасных частей очень сложная, в

частности, из-за таможенных правил. В России пока отсутствует система, позволяющая доставлять по всему миру запасные части в течение 24–48 часов, на это требуются месяцы. Эта проблема будет решаться на правительственном уровне при поддержке вице-преьера РФ Игоря Сечина. Без наличия такой системы технической поддержки обеспечение летной годности эксплуатируемых за рубежом российских самолетов — очень сложная и дорогостоящая задача.

Вторая проблема, которая также стоит весьма остро, — надежность двигателей ПС-90А. ИФК вынуждена держать резервные двигатели для обеспечения нормальной эксплуатации самолетов на Кубе. В последнее время складывается ощущение, что качество выпущенных недавно в Перми двигателей ПС-90А ниже качества изготовления аналогичных двигателей в 1990-х годах, отметил замгендиректора. Такое состояние с авиадвигателями ПС-90А создает проблемы для реализации полетов самолетов семейства Ту-204 над безориентирной местностью, которые для двухдвигательных самолетов стали обязательными.

*источник: AVIAPORT.RU
05.09.08*

В 2009 Г. ЗАВЕРШАЮТСЯ ИСПЫТАНИЯ СУ-35, В 2010 Г. НАЧНЕТСЯ ИХ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО, ВЕНЕСУЭЛА ПРОЯВИЛА ИНТЕРЕС К СУ-35 — СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ

За последние три года "Россия подписала с Венесуэлой контрактов на общую сумму почти 4,4 млрд долл. и практически все они уже реализованы", сообщил генеральный директор госкорпорации "Ростехнологии" Сергей Чемезов.

Он подвел итоги заседания рабочей группы в сфере ВТС, состоявшегося в рамках рабочего визита в эту южноамериканскую страну делегации во главе с вице-премьером Игорем Сечиным.

Речь идет, напомнил Чемезов, о поставках многоцелевых истребителей Су-30МКВ, транспортных вертолетов Ми-17, автоматов Калашникова моделей АК-103 и АК-104, подписан также контракт на строительство завода для лицензионного производства этих автоматов и патронов к ним. По словам руководителя "Ростехнологий", "стройплощадка под завод уже гото-

ва, начали рыть котлован под фундамент". Также, — добавил Чемезов, — подписан контракт на создание технического центра по ремонту военных самолетов и технического центра по ремонту вертолетов и обучению летчиков".

В перспективе, продолжил Чемезов, "ведутся переговоры о поставках в Венесуэлу систем ПВО, современной бронетехники, в т. ч. БМП-3". По его словам, с учетом того, что в 2009 г. завершаются испытания Су-35, а в 2010 г. начнется их серийное производство, венесуэльская сторона проявила интерес и к этому самолету.

*источник: АРМС-ТАСС
17.09.08*

НАЧИНАЕТСЯ СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК САМОЛЕТА-АМФИБИИ БЕ-200 В ТАГАНРОГЕ

Перенос производства самолета-амфибии из Иркутска в Таганрог практически уже завершен, сообщил журналистам на "Гидроавиасалоне-2008" в Геленджике генеральный директор, генеральный конструктор Таганрогского авиационного научно-технического комплекса имени Бериева Виктор Кобзев.

"На сегодняшний день вся оснастка находится уже в Таганроге. Мы совместно с серийным заводом "Тавиа" начинаем производство этого самолета", — сказал В. Кобзев.

При этом он отметил, что таганрогские авиастроители планируют сохранить глубокую кооперацию с

"Иркутом", на котором будет строиться крыло самолета-амфибии, а также механизация многих деталей.

"В августе мы приступили к производству деталей на новую партию из десяти машин", — сказал В. Кобзев. Он сообщил, что основным кредитором по этому проекту является Внешэкономбанк. "Порядка 4,8 млрд рублей банк инвестирует в эту программу. Это связано с переносом производства изготовления первой партии из пяти самолетов", — сказал В. Кобзев.

*источник: газета «Гудок»
08.09.08*

АВИАХОЛДИНГ "СУХОЙ" РАССЧИТЫВАЕТ ДО КОНЦА ГОДА ЗАКЛЮЧИТЬ ДОГОВОРЫ НА ПОСТАВКУ SUPERJET 100 С ЕВРОПЕЙСКИМИ ЗАКАЗЧИКАМИ

Авиахолдинг "Сухой" рассчитывает до конца года заключить договоры на поставку самолетов Superjet 100 с одним-двумя европейскими заказчиками. Об этом сообщил сегодня генеральный директор холдинга Михаил Погосян.

Кроме того, отметил он, есть варианты на заключение новых заказов и в России, однако говорить что-либо конкретное пока рано. "Сегодняшний объем твердых заказов нас устраивает и обеспечит загрузку производства на три года вперед — 2009, 2010 и 2011", — подчеркнул Погосян. В настоящее время портфель

твердых заказов "Сухого" составляет 98 самолетов Superjet 100. Отвечая на вопрос, не отменятся ли предварительные договоренности на поставку AirUnion 15 самолетов, достигнутые ранее, Погосян ответил, что "мы будем вести переговоры с новым руководством авиаальянса". При этом он выразил уверенность, что, несмотря на сложное положение AirUnion, потребность авиаальянса в обновлении самолетного парка и покупке новых лайнеров сохранится.

источник: газета «Гудок»
19.09.08

ИСТРЕБИТЕЛИ СЕМЕЙСТВА "СУ" ВНОВЬ ПОДТВЕРДИЛИ СВОЮ ЭФФЕКТИВНОСТЬ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ НА МИРОВОМ РЫНКЕ

Истребители "Сухого" вновь подтвердили свою эффективность и конкурентоспособность на глобальном рынке авиастроения. Для представителей BBC Австралии, пишет сегодня "Российская газета" в статье "Сушка с секретом", был проведен виртуальный бой между истребителем Су-30 и новейшим американским самолетом пятого поколения F-35. Он завершился полным разгромом последнего. Для игры составили специальную компьютерную программу. Характеристики Су-30 выбирались усредненными, так как существует целый ряд модификаций этого самолета, спроектированного в конструкторском бюро "Сухого" специально для экспортных поставок. Инициаторами игры, которая должна была показать австралийским военным полное превосходство американской авиатехники нового поколения над российским истребителем, весьма популярным в этом регионе планеты, выступили американцы, поскольку в Австралии рассматривается вопрос о закупках F-35 на сумму 16 миллиардов долларов. Вместо этого виртуальный Су-30 уверенно победил F-35. Министр обороны Австралии приказал представить ему полный отчет о боевой эффективности продвигаемого американцами самолета.

Примерно в то же время произошел еще один скандал, связанный с Су-30. В США на базе ВВС Неллис в штате Невада прошли боевые учения "Красный флаг — 2008". В них также приняли участие истребители Су-30МКИ ВВС Индии. Во время трансатлантического перелета, пишет "Российская газета", на хвост индийской эскадрильи сели американские разведывательные RC-135. По сообщениям индийских СМИ, американцы в первую очередь фиксировали радиокоды и рабочие частоты радаров индийских истребителей. И во время самих учений самолеты находи-

лись под постоянным контролем различных средств технической разведки. Интерес американцев к радару H-011M "Барс", установленному на Су-30МКИ, вызван тем, что он в немалой степени обеспечивает поистине выдающиеся боевые возможности истребителя. К тому же его аналог установлен на новейшем Су-35, испытания которого сегодня идут в подмосковном Жуковском. Данный инцидент, по сообщению индийского телевизионного информационного канала Headlines Today, станет предметом тщательного обсуждения руководства BBC Индии.

"Сухой" является крупнейшим российским поставщиком авиационной техники на экспорт. В 2007 г. на внешний рынок поставлено около 50 истребителей семейства "Су" (АХК "Сухой" и НПК "Иркут"). Для сравнения, корпорация "Локхид Мартин" продала зарубежным заказчикам 41 истребитель F16C/D, "Боинг" — 12 F-15E. Выручка компании от поставок за рубеж авиационной техники составила по итогам прошлого года 33,9 млрд рублей, что в три раза превышает показатель 2006 г. В минувшем году зарубежным заказчикам поставлялись истребители Су-30МК2, Су-30МКМ и Су-30МКИ, а также запасные части, узлы и агрегаты к ранее проданным самолетам. До 2015 года на глобальном рынке боевых самолетов холдинг намерен сохранять позиции за счет увеличения экспортных поставок истребителей Су-27СК и Су-30МК и запуска в серийное производство авиационных комплексов Су-34 и Су-35. В 2016–2025 гг. "Сухой" планирует упрочить свое положение, предложив заказчикам истребитель пятого поколения. Доля в мировом производстве боевых самолетов планируется на уровне 10–12 проц.

источник: компания «АХК "Сухой"»
18.09.08

РОССИЙСКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ СОВЕРШИТ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ В 2009 ГОДУ

Российский истребитель 5-го поколения поднимется в воздух в следующем году, сообщил замминистра промышленности и торговли РФ Юрий Борисов журналистам во вторник в рамках проходящей в Санкт-Петербурге конференции "Информационные технологии радиоэлектронного комплекса — регионам России".

"На 2009 г. намечен первый полет самолета 5-го поколения", — сказал он.

По словам замминистра, "самолет есть", он находится в Комсомольске-на-Амуре.

источник: ИА «Интерфакс»
23.09.08

НАЦИОНАЛЬНАЯ АВИАКОМПАНИЯ УЗБЕКИСТАНА С 15 СЕНТЯБРЯ НАЧНЕТ ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПАССАЖИРСКОГО ИЛ-114-100

Национальная авиакомпания Узбекистана "Узбекистон хаво йуллари" с 15 сентября приступит к коммерческой эксплуатации второго пассажирского самолета Ил-114-100, произведенного ГАО "Ташкентское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова" (ГАО "ТАПОиЧ"), сообщил источник в руководстве авиакомпании.

По его данным, 14 сентября состоится презентация нового самолета и с 15 сентября он начнет выполнять регулярные рейсы на местных и региональных авиалиниях. "Новый модифицированный самолет принципиально отличается от своего предшественника Ил-114, который уже в течение пяти лет эксплуатируется на узбекских авиалиниях", — отметил представитель компании. На Ил-114-100 установлены новые двигатели и новая авионика, его летный ресурс выше, чем у предыдущей модификации.

В настоящее время "Узбекистон хаво йуллари" эксплуатирует один Ил-114 с двигателями PW-127H производства Pratt & Whitney.

Как сообщалось ранее, в соответствии с планами развития узбекская авиакомпания планирует до конца 2009 года закупить еще 6 самолетов Ил-114-100, произведенных ГАО "ТАПОиЧ". Предполагается, что новые самолеты сменят на местных и региональных авиалиниях морально устаревшие Як-40 и Ан-24, которые в плановом порядке списываются из парка авиакомпании.

НАК "Узбекистон хаво йуллари", монопольный авиаперевозчик в Узбекистане, полностью принадлежит государству. Авиапарк компании насчитывает 16 самолетов западного производства, в том числе 10 машин Boeing (пять 767-300 и пять 757-200), три А310 и три среднемагистральных RJ-85. Также авиакомпания имеет порядка 15 лайнеров советского производства.

В стратегии обновления советского авиапарка самолетов на средне- и дальнемагистральных линиях узбекская авиакомпания ориентируется на авиатехнику западного производства.

Так, в конце мая 2007 года "Узбекистон хаво йуллари" подписала контракт с американской Boeing на покупку двух самолетов Boeing 787-8 Dreamliner в течение 2012–2014 гг. на условиях финансового лизинга под гарантии американского Eximbank.

В июне минувшего года также был подписан контракт с Airbus Industries на поставку шести самолетов А320-200 в 2011–2012 гг. на условиях финансового лизинга. По условиям контракта, в течение 2011 года будут поставлены четыре лайнера, до конца первого квартала 2012 года — остальные два самолета.

Авиакомпания выполняет рейсы в 21 город стран Европы, Америки, Ближнего Востока, Азии, в 22 города стран СНГ и по 11 местным направлениям.

*источник: газета «Гудок»
11.09.08*

"АЭРОФЛОТУ-КАРГО" ОТДАЛИ ПЕРВЫЙ ГРУЗОВИК

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) передало ЗАО "Аэрофлот-Карго", дочерней структуре ОАО "Аэрофлот — российские авиалинии", первый из шести самолетов Ил-96-400Т, сообщил гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов. Г-н Шушпанов выразил надежду, что всего в нынешнем году "Аэрофлот-Карго" получит три самолета. Второй самолет будет передан в ноябре, третий — в декабре. Лайнеры изначально предназначались для авиакомпании правительства Москвы "Атлант-Союз", но условия договора были пересмотрены, и поставка машин в результате перенесена на 2011 год.

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" заключила соглашения на 15-летний лизинг 11 самолетов Ил-96-400Т, пять машин заказал "Атлант-Союз", шесть — "Аэрофлот-Карго". Ил-96-400-Т — единственный в России грузовой широкофюзеляжный лайнер, способный перевозить грузы весом до 92 т на расстояние 5 тыс. км, а грузы массой 50 т — на расстояние до 11 тыс. км. На самолете установлены двигатели отечественного производства.

*источник: газета «Коммерсантъ — Воронеж»
09.09.08*

РЯД ПРЕДПРИЯТИЙ РОССИИ МОЖЕТ БЫТЬ ПРИВЛЕЧЕН К ПРОИЗВОДСТВУ САМОЛЕТА АН-148

Ряд предприятий России может быть привлечен к производству самолетов Ан-148 в ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО, Воронеж), сообщил "АвиаПорту" заместитель генерального директора — технический директор ОАО "Ильюшин Финанс Ко." Юрий Островский.

По его словам, Киевский государственный авиационный завод "Авиант" (Украина), участвующий в кооперационных поставках на ВАСО, срывает сроки поставок. Поэтому сегодня основная задача состоит в организации выпуска элементов конструкции Ан-148 в России силами ВАСО или с привлечением других предприятий страны, например в Саратове и Смоленске. Можно было бы привлечь и другие непрофильные предприятия, которые имеют соответствующее

технологическое оборудование и квалифицированные кадры для выпуска соответствующих узлов и агрегатов.

В конце текущего года первый самолет Ан-148 будет собран на ВАСО и его планируется сдать заказчику — ГТК "Россия". В дальнейшем производственные возможности ВАСО по выпуску Ан-148 будут нарастать: 2009 г. будет изготовлено 5 самолетов, а может быть, и больше, и дальше выпуск будет идти по нарастающей, сказал Ю. Островский.

Всего до 2015 г. включительно ВАСО планирует выпустить 204 самолета Ан-148, в том числе 123 — в варианте Antonov Business Jet с салоном VIP-класса.

*источник: AVIAPORT.RU
12.09.08*

ЦНТУ "ДИНАМИКА": ПОСТАВКА ДВУХ КОМПЛЕКСНЫХ ТРЕНАЖЕРОВ ЛЕТЧИКА УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНОГО САМОЛЕТА Л-39 ДЛЯ КРАСНОДАРСКОГО ВВАУЛ

Компания ЦНТУ "Динамика" осуществила поставку двух комплексных тренажеров летчика учебно-тренировочного самолета Л-39 для Краснодарского ВВАУЛ (высшее военного авиационное училище летчиков) им. А. К. Серова.

Комплексные тренажеры производства "Динамики" обеспечивают отработку всего спектра задач пилотирования самолета Л-39 в условиях реального интерьера кабины и имитации работы всех бортовых систем. Тренажеры позволяют отрабатывать действия летчика в штатных эксплуатационных режимах полета, в случаях возникновения особых ситуаций, вызванных отказами авиационной техники (вводимых с рабочего места инструктора), а также позволяют обучать курсантов боевому применению бортового оружия.

Оба тренажера нового поколения, созданные специалистами "Динамики" для Краснодарского ВВАУЛ, выполнены на основе реальной кабины самолета и в техническом отношении отличаются только способом отображения визуальной информации. Система визуализации тренажеров основана на компьютерном синтезе изображения внекабинной обстановки и в одном случае представляет собой трехканальную оптико-коллимационную систему с полями обзора FOV (129°H x 28°V), а в другом случае — трехканальную проекционно-экранную систему с полями обзора FOV (180°H x 56°V). В качестве способа генерации визуальной информации в обоих тренажерах использован программный комплекс "Радуга КД" производства фирмы "Константа-Дизайн". Этот программный комплекс отличается исключительно широкими возможностями и способен детально воспроизводить качественные изображения практически любых реальных 3D-объектов, ландшафтов, атмосферных и специальных эффектов, что обеспечивает летчику возможность получения психофизических ощущений, практически

адекватных тем, что испытываются в реальном полете.

Переоснащение летных училищ и авиационных частей ВВС современными техническими средствами обучения — одна из приоритетных задач, стоящих сегодня перед Вооруженными Силами РФ, и ЦНТУ "Динамика" активно участвует в этом процессе. Тренажеры нового поколения, созданные компанией в рамках гособоронзаказа, успешно эксплуатируются сегодня в высших военных авиационных вузах страны, в строевых частях ВВС РФ, ВВС и ПВО ВМФ. Более того, завершение государственных испытаний целого ряда созданных авиационных тренажеров позволило компании впервые перейти от уникальных единичных разработок к промышленному производству тренажеров. Так, комплексный тренажер летчика самолета Л-39 производства "Динамики" прошел государственные испытания (Акт № 4/105105-065 ВП), по результатам которых были выданы рекомендации о возможности его серийного производства. Первый тренажер летчика самолета Л-39 этой серии ранее пополнил тренажерный парк ЦОК авиации ВМФ РФ, второй тренажер был поставлен в Армавирское высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков ПВО. Следующие два тренажера этой серии были изготовлены специально для Краснодарского ВВАУЛ им. А. К. Серова.

Поставка тренажеров нового поколения в Краснодарское ВВАУЛ стала для ЦНТУ "Динамика" важным вкладом в решение стратегической задачи оснащения российских Вооруженных Сил современными техническими средствами обучения авиационного персонала, которые позволяют проводить обучение летному мастерству на качественно новом уровне в условиях, максимально приближенных к реальным.

*источник: компания «ЦНТУ "Динамика"»
12.09.08*

"РОСНАНОТЕХ" ПРОФИНАНСИРУЕТ СОЗДАНИЕ ИННОВАЦИОННОГО ПРОИЗВОДСТВА МЕТАЛЛОРЕЖУЩИХ ИНСТРУМЕНТОВ В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ

Российская корпорация нанотехнологий профинансирует создание предприятия по производству металлорежущего инструмента с наноструктурированным покрытием. Такой проект утвержден 1 сентября правлением "РоснаноТех", говорится в сообщении корпорации. Производственный комплекс планируется расположить в городе Рыбинск Ярославской области на производственной площадке НПО "Сатурн". Основной продукцией нового завода станет твердосплавный инструмент для обработки деталей авиадвигателей, а также для предприятий машиностроительных отраслей. При этом само НПО "Сатурн" станет крупным потребителем продукции завода, обеспечивая гарантированный спрос до 30 проц. годового выпуска завода. Остальную продукцию планируется поставлять российским производителям машиностроительного комплекса, в перспективе возможен выход на международный рынок.

Общий объем инвестиций в проект составляет 1 млрд руб., из которых 500 млн руб. профинансирует госкорпорация. Ее партнерами в данном проекте, говорится в сообщении, выступили НПО "Сатурн" и

Газпромбанк. Финансирование будет осуществляться в два этапа: утверждение проекта и испытания опытного образца установки предполагается завершить до марта 2009 г., а затем еще год уйдет на строительство производственного корпуса, закупку и установку оборудования, обучение персонала, начало производства. По данным госкорпорации, объем российского рынка металлорежущего инструмента по сравнению с мировым рынком остается небольшим. В 2007 г. потребление металлорежущего инструмента в России составило 444 млн долл., в то время как мировой показатель в этот период достиг 14 млрд долл. Потребность в металлорежущем инструменте в России в значительной мере удовлетворяется за счет импорта, доля которого в структуре рынка превысила 57 проц. В 2007—2010 гг. эксперты ожидают рост российского потребления металлорежущего инструмента на 10 проц. в год, при этом темпы роста будут превосходить развитие мирового рынка (6 проц.).

*источник: АРМС-ТАСС
02.09.08*

РОССИЯ РАЗРЕШИЛА АМЕРИКАНЦАМ СТРОИТЬ В УЛЬЯНОВСКЕ ПО 800 САМОЛЕТОВ В ГОД

Американская компания Eclipse Aviation, специализирующаяся на производстве сверхлегких самолетов, достигла соглашения с Внешэкономбанком (Банком развития) о строительстве в Ульяновске своего завода. Об этом говорится в официальном пресс-релизе компании. Предполагается, что завод будет производить до 800 самолетов Eclipse 500 в год.

Финансирование проекта возьмет на себя Внешэкономбанк — его затраты составят около 205 миллионов долларов. При этом ВЭБ, как и Ульяновская область, станет акционером нового завода. Закончить его строительство планируется к 2010 году.

Сейчас единственный завод компании располагается в Нью-Мехико. Его мощность составляет до тысячи самолетов в год, однако работает он не на полную мощность. По сообщению газеты The Financial Times, в минувшем году компании удалось реализо-

вать только 150 машин. При этом Eclipse не удалось выполнить обязательства по ряду контрактов из-за финансовых трудностей.

Впервые о строительстве завода в Ульяновске стало известно еще в начале 2008 года. Тогда сумма инвестиций в Россию оценивалась в пять миллиардов рублей.

Eclipse была основана всего два года назад Верном Рэберном (Vern Raburn), одним из экс-менеджеров Microsoft. Главным акционером компании является бельгийская Etric.

Самолет Eclipse 500 предназначен для транспортировки четырех пассажиров на расстояние до двух с половиной тысяч километров. Крейсерская скорость самолета — 694 километра в час.

*источник: LENTA.RU
24.09.08*

"РЕНЕССАНС КАПИТАЛ": ТЕХНИЧЕСКИЙ ДЕФОЛТ НПО "САТУРН" ПО ОБЛИГАЦИЯМ МОЖЕТ ОБОРНУТЬСЯ ПРОДАЖЕЙ КОМПАНИИ ОБОРОНПРОМУ

Технический дефолт НПО "Сатурн" свидетельствует о наличии серьезных проблем с рефинансированием у компании, которая отличается традиционно высокой долей заемных средств. Это утверждают аналитики "Ренессанс Капитал" в сообщении, поступившем в ИА "РосФинКом" сегодня, 24 сентября. В сообщении также отмечается, что финансовый кризис негативно повлиял на позиции компании в качестве заемщика и привел к краткосрочному дефициту ликвидности, который своевременно не был урегулирован путем привлечения банковского кредита. При наихудшем сценарии развития ситуации компания не сможет обслуживать долг в установленные сроки, и единственным выходом в этом случае станет продажа компании Оборонпрому, который заинтересован в таком приобретении, говорят аналитики "Ренессанс Капитал".

Напомним, что НПО "Сатурн" допустило вчера технический дефолт по облигациям серии 02. Ком-

пания не выполнила обязательства по выплате купона в размере 125,34 млн руб. в соответствии с условиями, определенными в проспекте эмиссии. По информации компании, причиной технического дефолта стала задержка платежа крупным контрагентом. Компания надеется, что задолженность (по кредиторской задолженности) будет оплачена в течение нескольких дней и обещает выплатить купон до 26 сентября.

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: ИА «Росфинком»
24.09.08*

АКТ ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛИ НА ЖЕТ EXPO 2008 САМОЛЕТ АКТ-1 "ЛЕНА"

ООО "Авиационные композитные технологии" (АКТ, Московская область) продемонстрировало на выставке Jet Expo 2008 двухместный самолет АКТ-1 "Лена". "В первую очередь самолет предназначен для обучения пилотов, в том числе и пилотов бизнес-авиации. Самолет дешевый в эксплуатации и сам по себе дешевый, это идеальная машина в качестве первого самолета для пилотов-любителей. Базовая цена самолета — 3–3,5 млн рублей", — сообщил "Авиа-Порту" представитель компании "АКТ". По его словам, первый полет самолета состоялся в середине августа, сейчас АКТ-1 находится на этапе сертификации. "На выставке представлена первая летная машина. Мы планируем создать летную базу в Подмосковье, там же намерены и строить самолет. Там же будет центр обучения и сервисного обслуживания. На сегодняшний день компания имеет два заказа на АКТ-1, есть также надежда получить государственный заказ на эти машины", — отметил специалист.

Самолет АКТ-1 "Лена" — первая разработка АКТ. Это подкосный высокоплан с эффективной механизацией крыла. В качестве силовой установки используется двигатель BMW, работающий на бензине АИ-95. Возможна также установка двигателя Rotax мощностью 100 л. с. Расход топлива составляет 12 л на час полета. Крейсерская скорость самолета — 180–210 км/ч. При штатной заправке расчетная дальность полета составляет 1500 км. Каркас самолета металлический, обшивка — трехслойный стеклопластик, что позволяет хранить самолет под открытым небом. При необходимости консоли крыла и хвостовое оперение складываются, и тогда АКТ-1 можно хранить в автомобильном гараже. В таком виде самолет можно буксировать на своем шасси за легковым автомобилем как обычный прицеп.

*источник: AVIAPORT.RU
23.09.08*

ГЛАВА "СУХОГО" ВОШЕЛ В ЧИСЛО ЛУЧШИХ МЕНЕДЖЕРОВ РОССИИ И НАИБОЛЕЕ ВЛИЯТЕЛЬНЫХ PR-ПЕРСОН СРЕДИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ

Генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян вошел сразу в два престижных рейтинга. Ассоциация менеджеров России и газета "Коммерсантъ" обнародовали сегодня ежегодный список тысячи самых профессиональных управленцев России. Здесь М. Погосян занял вторую позицию среди десяти наиболее эффективных руководителей отечественного машиностроения. Кроме главы "Сухого" еще пять представителей холдинга отмечены в том же разделе в числе лучших по своему направлению деятельности. Это заместители гендиректора Игорь Озар (по корпоративным финансам), Александр Клементьев (по маркетингу) и Александр Акимов (по работе с персоналом). ИТ-директора дочерней компании "Гражданские самолеты "Сухого" Галину Львову составители рейтинга включили в десятку самых эффективных ИТ-директоров, а директора по связям с общественностью АХК "Сухой" Сергея Мещерякова — руководителей служб по PR и корпо-

ративным связям. Михаил Погосян также вошел в подготовленный Агентством экономических новостей (АЭН) и опубликованный сегодня в "Комсомольской правде" список тридцати наиболее влиятельных PR-персон среди предпринимателей. Его возглавляют Алексей Миллер ("Газпром"), Сергей Чемезов ("Ростехнологии") и Олег Дерипаска ("Базовый элемент"). В число наиболее влиятельных российских управленцев и бизнесменов включено 30 человек. Появление главы "Сухого" в рейтинге АЭН его составители объясняют хорошим откликом прессы на успешную реализацию компаний ее приоритетных программ. В их число входит среднемагистральный пассажирский самолет Sukhoi Superjet 100 и новейший истребитель Су-35. Оба самолета совершили в этом году первый вылет и проходят испытания.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
25.09.08*

УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ 60 МЛН РУБ. НА СОЗДАНИЕ ЦЕНТРА ПО ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ ДЛЯ АВИАПРОМА

Ресурсный центр по подготовке кадров для предприятий авиационной промышленности, расположенных в регионе, планируется создать в Ульяновской области.

Как сообщила пресс-служба правительства области со ссылкой на регионального министра образования Олега Мидленко, учреждение будет организовано в 2009 году на базе Ульяновского технического колледжа.

"Это позволит в будущем создать единую систему, обеспечивающую непрерывность образовательного процесса — начального, среднего и высшего, в которую войдут технический и авиационный колледжи, Институт авиационных технологий и управления Ульяновского техникуниверситета", — говорится в пресс-релизе.

*источник: ИА «Интерфакс»
25.09.08*

СЕРТИФИКАЦИЯ САМОЛЕТА Т-419 НАЧНЕТСЯ В 2009 Г.

Сертификация самолета Т-419 начнется в 2009 г., сообщил "АвиаПорту" источник в области легкого самолетостроения.

Вначале на самолете было совершено 5–6 полетов на высоту 6–7 метров. Свой первый полет Т-419 совершил 24 июля текущего года. Затем выполнили еще три полета до высоты 400–450 метров. Первые полеты показали очень хорошие результаты. Летчик-испытатель отметил, что пилотировать новую машину даже проще, чем Т-411. Сертифицировать Т-419 планируется не только в качестве сельскохозяйственного (именно для этого он создавался первоначально), но и в качестве многоцелевого, сказал собеседник агентства.

Процесс сертификации займет не менее одного года. Причем чем больше в сертификации будет задействовано опытных машин, тем быстрее можно завершить сертификационные испытания. Летные испытания планируется возобновить с середины сентября. Небольшая задержка была вызвана занятостью летчика-испытателя на другой машине, отметил специалист. Самолет Т-419 относится к нормальной категории по классификации АР-23 и FAR-23 и предназначен для многоцелевого использования. Он рассчитан на перевозку четырех человек, сидящих в салоне по схеме 2+2. Т-419 изначально проектиро-

вался в качестве простого и недорогого сельскохозяйственного самолета с грузоподъемностью 400–600 кг. В качестве силовой установки используются поршневые двигатели М-14 и М9Ф производства Воронежского механического завода, который на сегодня входит в состав ГКНПЦ им. Хруничева.

Первый этап госиспытаний нового российского учебно-боевого самолета Як-130 планируется завершить до конца 2008 года, заявил в четверг в Ахтубинске начальник Государственного летно-испытательного центра им. Чкалова Герой РФ генерал-лейтенант Юрий Трегубинков.

"Мы постараемся завершить испытания Як-130 к декабрю", — сказал он. Генерал отметил, что госиспытания нового самолета проходят в плановом режиме. Вместе с тем Трегубинков признал, что "в эксплуатации самолета имеются определенные проблемы".

Начальник ГЛИЦ выразил надежду, что в начале 2009 года Як-130 поступит в серийное производство и машины со временем начнут поступать в учебные центры, летные училища ВВС РФ. "Этот уникальный самолет найдет свое место в системе подготовки летного состава", — уверен он, сообщает ИТАР-ТАСС.

*источник: AVIAPORT.RU
10.09.08*

ДЛЯ ОКОНЧАТЕЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ АКТА ПО ГОСПРИЕМКЕ ДВИГАТЕЛЯ АИ-222-25 ОСТАЛОСЬ РЕШИТЬ ВОПРОС ПО ПРАВАМ НА ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Для окончательного утверждения акта по госприемке двигателя АИ-222-25, предназначенного для моторизации УБС Як-130, осталось решить вопрос с украинской стороной по долевному распределению прав на интеллектуальную собственность на этот двигатель. С технической точки зрения все вопросы решены, и специалисты акт госприемки подписали. Об этом корр. АРМС-ТАСС на "Гидроавиасалоне-2008" сообщил генеральный директор московского завода "Салют" Юрий Елисеев.

По его словам, "вопрос об урегулировании прав на интеллектуальную собственность поставлен Министерством обороны России с целью гарантированно иметь двигатель для Як-130 при любом варианте развития отношений с Украиной". По мнению Ю. Елисеева, "долевое распределение прав на интеллектуальную собственность на двигатель АИ-222-25 составляет приблизительно 50 на 50 проц."

*источник: АРМС-ТАСС
05.09.08*

ПРОДОЛЖАЮТСЯ ИСПЫТАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ SaM146: СУММАРНАЯ НАРАБОТКА ПРЕВЫСИЛА 1600 ЧАСОВ

Продолжаются испытания двигателя SaM146 в обеспечение подготовки и проведения сертификации по российским, европейским и американским требованиям норм летной годности. Силовая установка SaM146 создается совместно российским НПО "Сатурн" и французской компанией Snecma (SAFRAN Group). "Производство и поставка двигателей осуществляется в соответствии с графиком, согласованным с производителем самолета SSJ 100 — компанией "Гражданские самолеты Сухого", — отметил директор программы SaM146 НПО "Сатурн" вице-президент PowerJet Юрий Басюк.

На сегодняшний день, продолжает Юрий Басюк, выполнив в составе самолета Sukhoi Superjet 100 21 полет, двигатели SaM146 наработали в воздухе более 60 часов. Ранее, в составе летающей лаборатории, двигатель SaM146 успешно наработал в полете более 52 часов. Общая наработка двигателей SaM146 на 20.09.2008 г. составила 1617 часов (летные и наземные испытания).

Самолет Sukhoi Superjet 100, оснащенный двигателями SaM146, совершил свой первый успешный полет в Комсомольске-на-Амуре 19 мая 2008 года, тем самым начав программу летных испытаний, которая должна завершиться сертификацией самолета. В ноябре текущего года начнется второй этап летных испытаний на летающей лаборатории, целью которого, в основном, будет отработка сертификационной версии программного обеспечения для системы автоматического управления двигателем (FADEC).

Программа SaM146 построена на принципах стратегического партнерства российского ОАО "НПО "Сатурн" и французской компании Snecma (SAFRAN Group). Для обеспечения руководства программой SaM146, включая разработку, производство, марке-

тинг и продажи, а также послепродажную поддержку заказчика, НПО "Сатурн" и Snecma в 2004 году учредили совместное предприятие PowerJet. Программа SaM146 является одним из самых ярких примеров кооперации российской и европейской промышленности. Двигатель SaM146 был выбран в апреле 2003 года компанией "Гражданские самолеты Сухого" для установки на региональном самолете Sukhoi Superjet 100. SaM146 является единственной интегрированной силовой установкой, специально разработанной для применения на регионально-магистральных самолетах нового поколения. Двигатель SaM146 имеет самую современную конструкцию, разработанную на основе опыта предыдущих программ и анализа конкурентных продуктов, для достижения заданной надежности и экономических показателей. Отличительными особенностями двигателя SaM146 являются высокий уровень надежности, низкие затраты на техническое обслуживание, малый расход топлива, а также полное соответствие существующим и перспективным экологическим требованиям ICAO.

Сертификация двигательной установки и самолета будет проведена по российским, европейским и американским авиационным правилам, что позволит эксплуатировать самолет Sukhoi Superjet 100 без ограничений во всех странах.

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: компания «НПО "Сатурн"»
22.09.08*

ИФК ПОСТАВИТ САМОЛЕТЫ В ВЕНЕСУЭЛУ

В ходе рабочего визита в Боливарианскую Республику Венесуэла российской делегации представителей промышленности, энергетики и Правительства РФ во главе с заместителем Председателя Правительства Российской Федерации И. И. Сечиным руководством ОАО "Ильюшин Финанс Ко." были проведены переговоры с венесуэльской стороной и достигнута принципиальная договоренность о поставках гражданских самолетов российского производства в Венесуэлу для нужд местных авиакомпаний.

Соответствующие контракты в настоящее время находятся в стадии подготовки для дальнейшего подписания до конца 2008 года.

*источник:
компания «ОАО "Ильюшин Финанс Ко."»
26.09.08*

РОССИЯ НЕ ИМЕЕТ ПРОБЛЕМ С УКРАИНОЙ В ОБЛАСТИ СОТРУДНИЧЕСТВА В СФЕРЕ АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ — ВИКТОР ЧУЙКО

Россия не имеет проблем с Украиной в области сотрудничества в сфере авиадвигателестроения, заявил на гидроавиасалоне "Геленджик-2008" президент Международной ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" Виктор Чуйко.

По его словам, "в конце июня этого года было проведено заседание межгосударственного координационного совета по сотрудничеству России и Украины в области авиадвигателестроения, где были успешно решены все текущие вопросы".

Кроме того, на минувшей неделе на заводе "Салют" в Москве состоялась подписание акта по завершению государственных испытаний двигателя АИ-222-25 для учебно-боевого самолета Як-130. Доля России и Украины в производстве этого двигателя составит 50 на 50 проц. Необходимое количество

двигателей уже запущено в производство на "Мотор Сич" и "Салюте". Сейчас, по словам Чуйко, "рабочие контакты с украинскими партнерами продолжаются". Как отметил Чуйко, "у нас действуют более 20 межправительственных соглашений, которые в той или иной степени затрагивают сотрудничество в области двигателестроения, в том числе есть отдельные соглашения по конкретным типам двигателей. Все они выполняются, и никаких проблем в нашей области не существует".

Касаясь выставки "Геленджик-2008", Чуйко отметил, что "в экспозициях ЗМКБ "Прогресс", "Мотор Сич" и "Салюта" выставлены совместные разработки российских и украинских авиастроителей".

*источник: газета «Гудок»
05.09.08*

АДМИНИСТРАЦИЯ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ И ОАО "ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ" ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Администрация Иркутской области и открытое акционерное общество "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАО "ОАК") подписали соглашение о сотрудничестве. Документ был подписан временно исполняющим обязанности губернатора Иркутской области Есиповским Игорем Эдуардовичем и президентом и председателем правления ОАО "ОАК" Федоровым Алексеем Иннокентьевичем.

Цель данного соглашения — создание благоприятных условий для развития авиастроительного комплекса и объектов социальной инфраструктуры на территории Иркутской области, где расположен один из заводов по производству авиационной техники, вошедших в состав ОАО "ОАК", — Иркутский авиационный завод, входящий в состав корпорации "Иркут". Данный авиазавод исторически является неотъемлемой частью производственно-хозяйственной и социальной инфраструктуры данного региона.

В подписанном соглашении особо отмечается, что стороны заинтересованы в установлении стратегического партнерства и развитии долгосрочного, эффективного и взаимовыгодного сотрудничества и будут развивать свои действия по решению вопросов развития производственной и социальной инфраструктуры Иркутской области, связанной с авиационно-промышленным комплексом.

Иркутский авиационный завод в настоящее время является основной производственной площадкой корпорации "Иркут". Завод выполняет все виды работ по созданию авиационной техники от проектирования оснастки, подготовки производства и изготовления самолета до послепродажного обслуживания.

В настоящее время заводом серийно производится многоцелевой боевой самолет Су-30МК в различных модификациях — Су-30МКИ для Индии, Су-30МКМ для Малайзии и Су-30МКА для Алжира. Заводом начато серийное производство компонентов для аэробусов А320 компании Airbus и сборка нового двухместного учебно-боевого истребителя Як-130.

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.

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: компания «ОАК»
10.09.08*

В РОССИИ БУДЕТ РАЗРАБОТАНА НОВАЯ РЕДАКЦИЯ ФЦП ПО РАЗВИТИЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

В России будет разработана новая редакция ФЦП по развитию гражданской авиации. Такое заявление сделала глава Минэкономразвития Эльвира Набиуллина по итогам совещания в Ульяновске под председательством премьер-министра Владимира Путина, посвященного вопросам гражданской авиации, сообщается

на сайте правительства. По словам Э. Набиуллиной, соответствующее поручение было дано в ходе совещания.

*источник: ИА «АК&М»
10.09.08*

ЮАР БЕРЕТСЯ ЗА МОДЕРНИЗАЦИЮ МИ-24

Южноафриканская компания Advance Technologies & Engineering (ATE) представила на выставке Africa Aerospace and Defense свой модернизированный вертолет Ми-24, говорится в сообщениях южноафриканских СМИ. Среди последних предложений АТЕ — композиционные лопасти несущего винта, которые существенно повышают летно-технические характеристики и эксплуатационную технологичность вертолета. Кроме того, АТЕ объединила усилия с британской PALL Corp. по установке пылезащитных фильтров на вход двигателей. По мнению разработчиков, установка фильтров позволит в два раза увеличить наработку двигателей.

АТЕ заявляет о больших перспективах рынка модернизации. Сегодня по всему миру в эксплуатации находится несколько сотен вертолетов. Компания

надеется, что, несмотря на серьезный возраст планера, вертолет еще летает, а модернизация позволит повысить его возможности. Кроме Польши и одной из североафриканских стран, компания рассчитывает получить другие заказы. Для работ по модернизации АТЕ построила производственные мощности в г. Мидранд.

На рынке модернизации у АТЕ есть конкуренты, однако в последние годы число работающих в этой нише компаний серьезно сократилось. Одно из главных, по сравнению с конкурентами, преимуществ АТЕ в том, что компания заключила соглашение с российскими производителями на получение технической информации и передачу прав.

источник: AVIAPORT.RU
26.09.08

В РЫБИНСКЕ НА НПО "САТУРН" СОСТОЯЛАСЬ 55-Я НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ СЕССИЯ РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

С 8 по 10 сентября 2008 года на ОАО "НПО "Сатурн" прошла 55-я сессия Российской академии наук по проблемам газовых турбин "Научные, теоретические и технические проблемы переноса передовых авиационных разработок в конструкции наземных и морских газотурбинных установок", в которой приняли участие около 100 представителей двигателестроительных компаний России и академической науки.

Организаторы сессии — комиссия Российской академии наук по газовым турбинам, Ассоциация газотурбинных технологий для энергетики и промышленности, ОАО "НПО "Сатурн" и ОАО "Всероссийский теплотехнический институт". Комиссия по газовым турбинам РАН проводила в Рыбинске сессии в 1993 и 2001 годах, что дало уверенность в ее успешной организации и в 2008 году.

Руководитель секции энергетики РАН, академик РАН Олег Фаворский отметил, что проведение сессии на НПО "Сатурн" в Рыбинске — очень правильное решение: "НПО "Сатурн" не только сохранилось в условиях переходной экономики, но и обрело современные черты — и проектирования, и производства газотурбинных двигателей, и сегодня находится на самом передовом уровне".

По вопросам дальнейшего развития газотурбостроения академик Фаворский высказал убеждение, что "потолок еще не достигнут и есть возможности для развития на 20–30 лет... Будет развиваться атомная энергетика, будут развиваться возобновляемые источники, безусловно, гидроэнергетика, но тем не менее на ближайшие 50–70 лет, а может быть, и больше, все-таки преобладающим будет использование энергии органического топлива... Газотурбинный двигатель — это наиболее совершенное устройство по преобразованию тепла в энергию движения или электроэнергии. Человечество пока еще ничего лучшего не придумало, на мой взгляд. Это та область, в которой рыбинскому коллективу, детям и внукам будет обеспечена очень хорошая работа".

Председатель комиссии РАН по газовым турбинам, член-корреспондент РАН генеральный директор ОАО "ВТИ" Гурген Ольховский также отметил, что про-

ведение сессии РАН в Рыбинске на НПО "Сатурн" обосновано лидирующей позицией объединения в области газотурбостроения: "Здесь много нового оборудования, разворачиваются новые проекты, в том числе в гражданском двигателестроении, темп жизни и развития достаточно высок, и совершенно очевидно, что специалистам "Сатурна" есть что нам рассказать". Отметив, что данная сессия посвящена достижениям производителей газовых турбин и требованиям, которые предъявляют потребители, отдельно остановился на ГТД-110.

"Сегодня прогресс в энергетике во многом зависит от развития газовых турбин. И не только таких турбин, которые сегодня производят наши заводы, но и таких, которые могли бы заменить паровые энергоблоки.

В сфере отечественной энергетики происходит бум. Составлены инвестиционные программы развития энергетики, по которым надо вводить десятки миллионов киловатт новых мощностей, из них примерно половина — это мощности парогазовые. Удовлетворяется эта потребность в основном за счет закупок за рубежом. Очень хотелось бы, чтобы отечественная продукция была востребована... По своим техническим качествам турбина "Сатурна" ГТД-110 вполне достойна более широкого применения, и я очень надеюсь, что у нее хорошее будущее".

В своем выступлении технический директор — генеральный конструктор ОАО "НПО "Сатурн" Михаил Кузменко отметил большое значение подобных научно-технических сессий: "Это обмен опытом, выработка совместных позиций, поскольку, несмотря на конкуренцию, есть общие вопросы, которые надо совместно решать на государственном уровне".

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: компания «НПО "Сатурн"»
10.09.08

ПЕРЕНОС ПРОИЗВОДСТВА ВЕРТОЛЕТНОГО ДВИГАТЕЛЯ ТВЗ-117 В РОССИЮ НЕЦЕЛЕСООБРАЗЕН — ПРЕЗИДЕНТ АССАД

Перенос производства вертолетного двигателя ТВЗ-117 в Россию нецелесообразен, заявил АРМС-ТАСС на "Гидроавиасалоне-2008" президент Союза авиационного двигателестроения (АССАД) Виктор Чуйко. По его словам, "более оптимальным вариантом является завершение работ по модификации более современного вертолетного варианта двигателя ТВ7-117. Его производство освоено на ММП им. Чернышева, поэтому расходы на его модификацию будут на 80 проц. меньше, чем это необходимо для освоения серийного производства двигателя ТВЗ-117.

Всего это около 100 млн долл.". По мнению В. Чуйко, "в этом случае при меньших затратах мы будем иметь более совершенный двигатель". Кроме того, по словам В. Чуйко, "необходимо также учитывать, что после освоения серийного производства ТВЗ-117, как любого другого двигателя, появится проблема надежности, на преодоление которой потребуются дополнительные средства".

*источник: АРМС-ТАСС
05.09.08*

АВИАДИЗЕЛЬ SR305-230 ПРОЙДЕТ ВАЛИДАЦИЮ МАК

Оформление документов по валидации французского авиационного дизеля SR305-230 нормам и требованиям Авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета (МАК) проводится в настоящее время, сообщил "АвиаПорту" источник в области легкого самолетостроения.

По его словам, делегация МАК в июне текущего года посетила Францию в целях проведения валидации авиадизеля на соответствие требованиям и нормам России. По результатам ознакомления делегации с авиадизелем, его характеристиками и производством специалисты МАК выдали положительное заключение.

"Авиационный дизель планируется устанавливать на легкий многоцелевой двухмоторный самолет "Аккорд-201", на котором также будут устанавливаться и поршневого двигателя Teledyne Continental Motors. То есть на рынок самолет должен выйти с предложением двух типов силовой установки", — сказал собеседник агентства.

По его сведениям, валидация авиадизеля производится МАК с использованием французского авиатоплива Jet-A1. Однако российская сторона высказала пожелание перевода дизеля на использование отечественного авиатоплива типа ТС-1/РТ. В ближайшей перспективе французские специалисты будут доказывать свою состоятельность по использованию

этого же дизеля на российском топливе перед АР МАК. Это потребует определенного времени, но о сроках проведения и завершения такой работы говорить сейчас преждевременно.

"Самолет "Аккорд-201" с авиадизелями будет сертифицироваться на авиатопливе Jet-A1 и получит сертификат типа именно с таким топливом. Однако впоследствии не представит больших затруднений переход и на отечественное топливо ТС-1/РТ", — отметил специалист.

Первые экземпляры самолета "Аккорд" имели двигатели Teledyne Continental Motors IO-360ES7B мощностью по 210 л. с. (топливо — бензин 100LL). Сертификация самолета была проведена также с этими двигателями.

Двигатель SMA SR-305-230 — турбодизель мощностью по 230 л. с., топливо — авиакеросин, дизельное топливо. Этот дизель имеет сертификат EASA и FAA. Расход топлива у дизеля на 30 % меньше, чем у поршневого, ресурс — в два раза больше. Несмотря на свою дороговизну, двигатель окупается очень быстро. Предварительные расчеты, произведенные в 2003 году, показали, что использование турбодизелей на самолете при налете в три тысячи часов позволяет сократить эксплуатационные расходы на \$ 200 тыс.

*источник: AVIAPORT.RU
02.09.08*

НОВЫЙ РЕКОРД ПС-90А

В августе двигатель ПС-90А (серийный номер 3949042001017) впервые в истории советской и российской авиации преодолел рекордный для отечественных двигателей рубеж — 30 000 часов наработки с начала эксплуатации. Двигатель установлен и продолжает эксплуатироваться на самолете Ил-96-300 (бортовой номер 96005) авиакомпании "Аэрофлот".

Данный двигатель изготовлен в 1990 году. Последний плановый капитальный ремонт был в 2006 году, с тех пор двигатель налетал более 5700 часов. Всего в авиакомпании "Аэрофлот" эксплуатируется шесть самолетов Ил-96-300 с пермскими двигателями ПС-90А. Унифицированный турбовентиляторный малошумный 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.

Ил-96-300 — пассажирский широкофюзеляжный самолет для авиалиний большой протяженности, спроектированный в КБ им. Ильюшина. Самолет Ил-96-300 отличается от своего предшественника Ил-86 укороченным на 5,5 метра фюзеляжем, крылом большего размаха и уменьшенным углом стреловидности, увеличенными размерами вертикального оперения, улучшенным интерьером пассажирского салона. В его конструкции применены новые сплавы и увеличена доля композиционных материалов.

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
12.09.08*

ЭКСПОРТНАЯ ВЫРУЧКА ХОЛДИНГА "СУХОЙ" УВЕЛИЧИЛАСЬ ЗА ГОД В 3 РАЗА

Выручка АХК "Сухой" от поставок за рубеж авиационной техники составила по итогам 2007 г. 33,9 млрд рублей. Это в три раза превышает показатель предшествующего года. В 2007 г. зарубежным заказчикам поставлялись истребители Су-30МК2, Су-30МКМ и Су-30МКИ, а также запасные части, узлы и агрегаты к ранее проданным самолетам.

"Сухой" является крупнейшим российским поставщиком авиационной техники на экспорт. В 2007 г. на внешний рынок было поставлено около 50 истребителей семейства "Су" (АХК "Сухой" и НПК "Иркут"). Для сравнения, корпорация Lockheed Martin продала

зарубежным заказчикам 41 истребитель F16C/D, Boeing — 12 F-15E. До 2015 года на глобальном рынке боевых самолетов холдинг намерен сохранять позиции за счет увеличения экспортных поставок истребителей Су-27СК и Су-30МК и запуска в серийное производство авиационных комплексов Су-34 и Су-35. В 2016–2025 гг. "Сухой" планирует упрочить свое положение, предложив заказчикам истребитель пятого поколения. Доля в мировом производстве боевых самолетов планируется на уровне 10–12 проц.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
02.09.08*

ВАСО ПЕРЕДАЛО "АЭРОФЛОТ-КАРГО" ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-96-400Т

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) в среду передало ЗАО "Аэрофлот-Карго" первый из шести самолетов Ил-96-400Т, сообщил "Интерфаксу" генеральный директор ВАСО Михаил Шушпанов. По его словам, всего в этом году "Аэрофлот-Карго" получит три самолета. Второй самолет будет передан в ноябре, третий — в декабре.

"Передачу самолета эксплуатанту осуществила лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) в среду на территории завода ВАСО", — отметил М. Шушпанов. "Три самолета, которые будут переданы в этом году "Аэрофлот-Карго", первоначально предназначались для авиакомпании правительства Москвы "Атлант-Союз", но условия договора были пересмотрены, и поставка самолетов этой компании перенесена на 2011 год", — добавил он.

"ИФК заключила соглашения на 15-летний лизинг 11 самолетов Ил-96-400Т. В том числе "Атлант-Союз" заказал у ИФК 5 таких авиалайнеров, "Аэрофлот-Карго" — 6 самолетов", — напомнил гендиректор ВАСО.

"Планируется, что эти машины нового поколения станут первыми отечественными самолетами для перевозки генеральных грузов и будут эксплуатироваться на маршрутах из Юго-Восточной Азии через Россию в Западную Европу. В настоящее время российские авиаперевозчики используют на этих направлениях иностранную авиатехнику, в частности грузо-

вые Boeing-747. Новые Ил-96-400Т превосходят грузовые американские лайнеры по экономическим характеристикам", — отметил М. Шушпанов.

Ил-96-400-Т — грузовой широкофюзеляжный самолет. Впервые он был продемонстрирован на выставке "МАКС-2007". Это единственный в России широкофюзеляжный грузовой самолет, способный перевозить грузы весом до 92 тонн на расстояние 5 тыс. км, а грузы массой 50 тонн — на расстояние до 11 тыс. км. На самолете установлены российские двигатели.

Воронежский авиазавод в 2006 году вошел в состав Объединенной авиастроительной корпорации. Корпорация утвердила программу производства для ВАСО до 2015 года, которая предусматривает производство 262 самолетов разных типов и 462 самолетоккомплектов "Сухой Суперджет". Эта программа включает в себя выпуск 18 самолетов Ил-96 и 170 самолетов Ан-148.

"Ильюшин Финанс Ко" занимается лизингом, финансирует и контролирует строительство на российских авиазаводах самолетов Ил-96-400, Ту-204, Ан-148.

"Аэрофлот-Карго" — 100%-ное дочернее предприятие ОАО "Аэрофлот — российские авиалинии", специализирующееся на грузовых авиаперевозках.

*источник: ИА «Интерфакс»
03.09.08*

ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТА Т-101 МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬСЯ

Производство самолета Т-101 "Грач" разработки Авиационного научно-производственного центра, входящего в состав Государственного космического научно-производственного центра им. Хруничева (ГКНПЦ), может возобновиться, сообщил "АвиаПорту" источник в области легкого самолетостроения.

В настоящее время готовятся соответствующие документы для доклада руководству ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" на продолжение работ по самолету Т-101. Эта машина имеет хороший спрос на рынке, несмотря на то что самолет не сертифицирован. Такой тип самолета очень нужен, отметил собеседник агентства.

ГКНПЦ им. Хруничева разрабатывает несколько новых вариантов самолета — проекты Т-205, Т-207 и некоторые другие. Основная проблема — оптимальный выбор двигателя. Рассматривается несколько вариантов: отечественный ТВД-20, американский Pratt & Whitney и спарка из двух двигателей Pratt & Whitney мощностью по 750 л. с., уточнил источник. На сегодня построено менее десяти машин, включая два планера для наземных испытаний. В производственном заделе ПСК "МиГ" находится 18 машин Т-101.

*источник: AVIAPORT.RU
09.09.08*

"АВИАСТАР-СП" В 2009 Г. ВЫПУСТИТ 14 САМОЛЕТОВ

ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск) выпустит в 2009 г. 14 самолетов, говорится в сообщении правительства Ульяновской области. В 2009 г. в планах предприятия – выпуск 14 самолетов, в 2010 г. – 16, в 2011 – 25. Такие цифры прозвучали на заседании регионального правительства, посвященном прогнозу социально-экономического развития Ульяновской области до 2011 г.

ЗАО "Авиастар-СП" образовано на базе самолетного производства "Ульяновского авиационного промышленного комплекса им. Д. Ф. Устинова" (УАПК), который начал строиться в 1976 г. для серийного производства самолетов Ан-124. В 1985 г. завод сдал в эксплуатацию первый "Руслан". В 1988 г. началась подготовка производства лайнера Ту-204, первый из которых был выпущен в 1990 г. В 1992 г. УАПК был преобразован в ОАО "Авиастар". В 1997 г. предприятие "Авиастар-СП" было зарегистрировано в форме зак-

ртого акционерного общества. АО "Туполев" принадлежит 74 % акций завода, египетская Sirocco контролирует 25 % минус 1 акция. В 2007 г. Правительство РФ приняло решение об организации на базе ЗАО "Авиастар-СП" центральной сборочной площадки ОАК.

К началу августа текущего года "Авиастар-СП" построил 35 самолетов Ту-204. 31 июля был построен первый самолет модели Ту-204-100В (RA 64043) по специальному заказу ИФК и первой в России "низкоценной" авиакомпании Red Wings. На очереди – еще 5 самолетов для этой авиакомпании. За годы эксплуатации Ту-204 совершили около 62 тысяч полетов, проведя в небе более 185 тысяч часов, перевезли 6 млн пассажиров, 450 тонн грузов.

*источник: AVIAPORT.RU
03.09.08*

НА ВАСО НАЧАЛАСЬ ТЕХНИЧЕСКАЯ ПРИЕМКА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТОВ ИЛ-96-400Т

2 сентября 2008 г. на Воронежском акционерном самолетостроительном объединении (ВАСО) началась техническая приемка в эксплуатацию дальнемагистральных грузовых самолетов Ил-96-400Т. С этой целью в Воронеж прибыли специалисты авиакомпании "Аэрофлот" и "Аэрофлот-Карго". Заказчиком самолетов является дочерняя компания ОАО "Аэрофлот – российские авиалинии" – "Аэрофлот-Карго", поставщиком – лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК).

Договор на поставку в финансовый лизинг на 15 лет шести самолетов Ил-96-400Т был заключен между ИФК и "Аэрофлот-Карго" в июне 2007 года. Согласно подписанному документу, ИФК должна поставить авиакомпании три авиалайнера в 2008 году и три – в 2010 г. В настоящий момент два Ил-96-400Т полностью готовы к коммерческой эксплуатации. По графику поставок до конца 2008 года авиакомпания получит третий авиалайнер.

Ил-96-400Т – первое воздушное судно нового поколения подобного класса, построенное в России на базе широкофюзеляжного самолета Ил-96-300. В мире аналогов по коммерческой загрузке самолетов подобного типа не существует. На Ил-96-400 установлены российские двигатели и модернизированный комплекс пилотажно-навигационного оборудования российского производства, позволяющий эксплуатировать воздушное судно без каких-либо ограничений по всему миру. Ил-96-400Т может перевозить до 92 тонн грузов на средних и межконтинентальных маршрутах. Загрузка через боковые грузовые двери на две палубы позволяет перевозить весь существующий спектр стандартных международных грузовых поддонов и контейнеров, а механизация пола позволяет осуществлять погрузку-разгрузку в кратчайшие сроки.

*источник:
компания "ОАО "Ильюшин Финанс Ко."
03.09.08*

КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ИЛ-76 В КНР МОЖЕТ БЫТЬ ВЫПОЛНЕН НА НОВЫХ УСЛОВИЯХ

"Рособоронэкспорт" ведет переговоры с Китаем о новых условиях выполнения контракта на поставку в эту страну 34 самолетов Ил-76 и четырех Ил-78, заявил журналистам на проходящем в Геленджике гидроавиасалоне директор по особым поручениям, руководитель делегации "Рособоронэкспорта" Михаил Завалий.

"Мы возвратились к этому контракту. Сейчас решается вопрос о том, чтобы Ташкентское авиационное производственное объединение вошло в состав Объединенной авиастроительной корпорации. И одновременно принимаются меры по переносу производства самолетов Ил-76 в Ульяновск", – сказал М. Завалий.

Он напомнил, что с выполнением этого контракта у российской стороны возникли серьезные проблемы. "Одной из этих проблем стала стоимость самолетов, которая была занижена. Сейчас обсуждается вопрос о внесении корректив в данный контракт", –

сказал М. Завалий. По его словам, у китайской стороны есть понимание того, что это сейчас будет дороже.

Соглашение о поставке ВВС Китая 34 военнотранспортных самолетов Ил-76МД и 4 самолетов-заправщиков Ил-78 было подписано в сентябре 2005 года. Стоимость сделки, по оценкам экспертов, составила примерно \$ 1,5 млрд.

Спустя некоторое время после подписания контракта китайская сторона заявила, что контракт вступил в силу. Однако выполнить его Россия не смогла, так как Ташкентский авиазавод к тому времени не мог построить эти самолеты в таком количестве и по такой стоимости, которая была оговорена в контракте. В итоге выполнение контракта оказалось фактически замороженным.

*источник: газета «Гудок»
05.09.08*

НА ИРКУТСКОМ АВИАЦИОННОМ ЗАВОДЕ ГОТОВИТСЯ К СЕРТИФИКАЦИИ ЛЕГКИЙ ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ — АВТОЖИР

На Иркутском авиационном заводе — филиале научно-производственной корпорации "Иркут" — готовится к сертификации легкий летательный аппарат — автожир А-002М.

Его образец украсил завершившуюся сегодня в областном центре Прибайкалья выставку "Технома-шкпо-2008".

Как сообщил журналистам начальник отдела дирекции завода Юрий Бондарев, уже до конца нынешнего года начнется серийный выпуск миниатюрной воздушной машины. Детище отдельного конструкторского бюро предприятия, она берет на борт 350 килограммов груза или двух-трех человек и с помощью винта-ротора, свободно вращающегося вокруг вертикальной оси под действием встречного потока воздуха, перемещается со скоростью 200 километров в час на расстояние до 500 километров. В условиях бездорожья и отсутствия подготовленных площадок А-002М можно использовать в поисково-спасательных работах, при оказании срочной меди-

цинской и технической помощи, патрулировании автодорог, трубопроводов, линий электропередачи.

"В настоящее время в разной степени готовности находится пять автожиров", — сказал Бондарев. Но прежде чем попасть в сборочный цех, аппарат испытывался в течение нескольких лет. В результате было решено вместо авиационного двигателя установить автомобильный, а также изменить корпус, в том числе используя современные материалы.

Иркутский авиационный завод известен тем, что на нем производится многофункциональный тяжелый истребитель Су-30МК и освоен выпуск гражданских самолетов-амфибий Бе-200.

Здесь также начата серийная сборка компонентов для аэробуса А320 европейской корпорации Airbus и запущен в производство учебно-боевой истребитель Як-130.

*источник: газета «Гудок»
22.09.08*

ВВС ШРИ-ЛАНКИ ПОЛУЧИЛИ ИСТРЕБИТЕЛИ МИГ-29

ВВС Шри-Ланки получили пять истребителей МиГ-29 и готовятся к принятию их на вооружение. Об этом сообщает интернет-сайт Sri Lanka Watch со ссылкой на источники в военно-воздушных силах.

По имеющейся информации, закупка боевых самолетов российского производства обошлась шри-ланкийскому бюджету в сумму не менее 75 миллионов долларов. Таким образом, стоимость одного МиГ-29 превысила 15 миллионов долларов.

Напомним, что в марте текущего года сообщалось о переговорах Шри-Ланки с Россией по четырем модернизированным истребителям МиГ-29СМ и одному учебно-боевому МиГ-29УБ. Решение об их закупке было принято руководством страны после нанесения группировкой "Тигры освобождения

Тамил-Илама" воздушного удара по авиабазе вблизи аэропорта Коломбо в марте 2007 года.

В настоящее время на вооружении ВВС Шри-Ланки состоят истребители F-7 китайского производства, израильские истребители-бомбардировщики Kfir и российские МиГ-27.

Получение многофункциональных истребителей МиГ-29СМ с усовершенствованным бортовым радиоэлектронным оборудованием и расширенной номенклатурой высокоточного вооружения позволит значительно повысить боевой потенциал шри-ланкийских военно-воздушных сил.

*источник: LENTA.RU
24.09.08*

ИФК ПОСТАВИТ НА КУБУ ЧЕТВЕРТЫЙ ТУ-204 В СЕНТЯБРЕ

ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) планирует передать четвертый самолет семейства Ту-204 кубинской стороне в сентябре 2008 г., сообщил "АвиаПорту" заместитель генерального директора — технический директор лизинговой компании Юрий Островский.

Контракт на поставку на Кубу грузового самолета Ту-204СЕ был подписан на Кубе 31 июля текущего года. Переговоры проводились в рамках работы правительственной делегации, которую с российской стороны возглавлял вице-премьер РФ Игорь Сечин. Грузовой самолет Ту-204СЕ практически уже изготовлен ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск), его подготовка к передаче и сама передача кубинской стороне не вызовут сложностей, уточнил Ю. Островский.

В настоящее время кубинские авиакомпании эксплуатируют две модификации самолетов семейства Ту-204: два пассажирских Ту-204-100Е и один грузовой Ту-204СЕ. Все машины поставлены в рамках выполнения ранее подписанных контрактов. Ту-204-100Е и Ту-204СЕ отличаются от отечественных самоле-

тов этого семейства наличием так называемой "английской" кабины, напомнил замгендиректора.

Как сообщалось ранее, 10 апреля 2005 г. ИФК и кубинское внешнеторговое предприятие Aviaimport S.A. и авиакомпания Cubana de Aviacion подписали контракт на поставку трех Ил-96-300, двух Ту-204-100Е и одного Ту-204СЕ общей стоимостью около \$ 250 млн. В качестве аванса авиаперевозчик перечислил 15 % от общей стоимости, а остальную часть суммы профинансировали Росэксимбанк, Внешэкономбанк и Внешторгбанк. Банки выдали кредит на 12 лет под российские и кубинские госгарантии. В федеральном бюджете РФ специально под указанные контракты на 2006 г. с учетом процентов было предусмотрено \$ 325 млн. Именно таким образом сформировалась система кредитования экспортных поставок с привлечением и поддержкой государства.

*источник: AVIAPORT.RU
05.09.08*

ВЭБ ПРЕДОСТАВИТ \$ 330 МЛН НА СТРОИТЕЛЬСТВО В РФ ЗАВОДА СВЕРХЛЕГКИХ РЕАКТИВНЫХ САМОЛЕТОВ

Наблюдательный совет госкорпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности" (Внешэкономбанк, ВЭБ) на заседании в понедельник одобрил предоставление средств на проект производства в РФ самолетов Eclipse 500, говорится в сообщении банка.

ВЭБ отмечает, что полностью профинансирует проект, общая стоимость которого составляет \$ 330 млн. Предполагается, что строительство завода по производству самолетов Eclipse 500 начнется весной этого года на территории промышленной зоны "Заволжье" (граничит с Заволжским районом Ульяновска), его осуществляет инвестиционный фонд ETIRC (владелец Eclipse Aviation). Производственные мощности предприятия составят 800 самолетов в год, на этот показатель планируется выйти в 2011 году. Первые 50 самолетов будут построены уже в следующем году.

Eclipse 500 — сверхлегкий реактивный самолет, способный осуществлять полеты на расстояние около 2 тыс. км. Крейсерская скорость — 685 км/ч, максимальная высота полета — 12,5 тыс. м, количество пассажиров — 3–6 человек. Стоимость одного самолета составляет порядка \$ 1,59 млн.

В настоящее время самолеты Eclipse 500 производятся на заводе в Нью-Мексико (США), его производственные мощности составляют около 1 тыс. машин в год.

Голландский инвестфонд ETIRC, приобретя в начале 2008 года крупный пакет акций Eclipse Aviation, сообщил, что планирует перенести часть сборочных работ в Россию.

*источник: газета «Гудок»
16.09.08*

С. ЧЕМЗОВ ПРЕДЛАГАЕТ НАДЕЛИТЬ "РОСТЕХНОЛОГИИ" ПОЛНОМОЧИЯМИ РАСПОРЯДИТЕЛЯ И ПРЯМОГО ПОЛУЧАТЕЛЯ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ

Глава госкорпорации "Ростехнологии" Сергей Чемезов предлагает наделить "Ростехнологии" полномочиями распорядителя и прямого получателя бюджетных средств. Об этом он заявил, выступая на 5-м Байкальском экономическом форуме.

По его словам, от законодательной базы зависит эффективность работы госкорпорации. "Хотел предложить через Совет Федерации проработать ряд мер по обеспечению деятельности госкорпорации, связанных с уточнением целей основных функций, полномочий и т. д., а также наделить "Ростехнологии" полномочиями распорядителя бюджетных средств и

определить особенности передачи имущественного взноса государства в "Ростехнологии", — отметил он. Он напомнил, что госкорпорация "Ростехнологии" предложила, а Военно-промышленная комиссия при правительстве России недавно поддержала предложения о перечне и примерном составе интегрированных структур, входящих в "Ростехнологии". Речь идет о 19 структурах в сфере оборонного производства и 7 холдингах гражданского и двойного назначения.

*источник: АРМС-ТАСС
09.09.08*

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ГСС ОДОБИЛ РАЗМЕЩЕНИЕ ДОПЭМИССИИ В ПОЛЬЗУ ALENIA AERONAUTICA

Совет директоров ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) 9 сентября 2008 г. принял решение о размещении 254 тыс. 621 акции по закрытой подписке в пользу World's Wing S.A. (структура итальянской Alenia Aeronautica. — "АвиаПорт"), говорится в материалах ГСС.

Так, цена размещения акций допэмиссии составит 18 тыс. 200,75 руб. за одну акцию, таким образом, Alenia Aeronautica направит 4 млрд 634 млн рублей на выкуп допэмиссии. Как сообщалось ранее, ФСФР зарегистрировала допэмиссию ГСС 17 июля 2008 г. По

результатам размещения уставный капитал ГСС составит 1 млрд 18 млн 481 тыс. руб, номинальная стоимость одной акции составляет 1 тыс. рублей. Выпуску присвоен государственный регистрационный номер 1-01-21927-Н-004D.

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

*источник: AVIAPORT.RU
17.09.08*

ИСПЫТАНИЯ БОЕВОГО САМОЛЕТА ЯК-130 ЗАВЕРШАТСЯ ДО КОНЦА ГОДА

Первый этап госиспытаний нового российского учебно-боевого самолета Як-130 планируется завершить до конца 2008 года, заявил в четверг в Ахтубинске начальник Государственного летно-испытательного центра им. Чкалова Герой РФ генерал-лейтенант Юрий Трегубинков.

"Мы постараемся завершить испытания Як-130 к декабрю", — сказал он. Генерал отметил, что госиспытания нового самолета проходят в плановом режиме. Вместе с тем Трегубинков признал, что "в эксплуата-

ции самолета имеются определенные проблемы".

Начальник ГЛИЦ выразил надежду, что в начале 2009 года Як-130 поступит в серийное производство и машины со временем начнут поступать в учебные центры, летные училища ВВС РФ. "Этот уникальный самолет найдет свое место в системе подготовки летного состава", — уверен он, сообщает ИТАР-ТАСС.

*источник: газета «Взгляд»
18.09.08*

ЗАВОД ПО ПРОИЗВОДСТВУ САМОЛЕТОВ ECLIPSE 500 ЗАРАБОТАЕТ В УЛЬЯНОВСКЕ В 2009 Г.

Завод по производству сверхлегких реактивных самолетов Eclipse 500 будет введен в строй в Ульяновске к концу 2009 г., говорится в сообщении правительства Ульяновской области.

Областное правительство намерено привлечь в регион инвестиционные проекты, ориентированные на коммерциализацию научных разработок и производство высокотехнологичных продуктов. Одним из таких продуктов станет пассажирский самолет Eclipse 500. Проект создания завода по производству этих сверхлегких реактивных самолетов будет представлен на VII Международном инвестиционном форуме "Сочи-2008" в сентябре 2008 г., отмечается в сообщении.

Первая серия, построенная в Ульяновске, будет включать в себя 30 машин. Строительство завода позволит привлечь в регион 5 млрд руб. инвестиций и создать 1,5 тыс. рабочих мест.

В январе текущего года американская компания Eclipse Aviation получила долгосрочное финансирование в рамках соглашения с Европейским исследова-

тельским центром технологий и инвестиций (ETIRC Aviation, Люксембург). ETIRC является эксклюзивным представителем по продажам, сервисному обслуживанию покупателей, технической поддержке и летной подготовке на самолетах Eclipse 500 в странах Восточной Европы, Российской Федерации, СНГ и в Турецкой Республике. В рамках расширения сотрудничества ETIRC тогда же собиралась наладить производство Eclipse 500 в одной из стран Восточной Европы, чтобы помочь Eclipse Aviation достигнуть цели — наладить серийное производство в мировых масштабах. Одним из претендентов на размещение производства американских самолетов стал "Авиастар-СП".

Eclipse 500 — двухмоторный реактивный самолет, способный перевезти 3–6 пассажиров на дальность до 2048 км с крейсерской скоростью 685 км/ч. Максимальная высота полета составляет 12 497 м, максимальный взлетный вес — 2710 кг.

*источник: AVIAPORT.RU
03.09.08*

КУБА ПЛАНИРУЕТ ПРИОБРЕСТИ ЕЩЕ ВОСЕМЬ РОССИЙСКИХ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ

В ходе проведенных российско-кубинских переговоров в рамках работы правительственной делегации был подписан протокол о намерениях о дополнительной закупке восьми гражданских магистральных самолетов, сообщил "АвиаПорту" заместитель генерального директора — технический директор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." Юрий Островский.

Речь, в частности, идет о возможности закупки двух пассажирских самолетов Ту-204-300 производства ульяновского ЗАО "Авиастар-СП" и шести региональных пассажирских самолетов Ан-148 производства ОАО "ВАСО" (Воронеж). Поставка двух самолетов Ту-204-300 запланирована на вторую половину следующего года, уточнил собеседник.

Кубинская сторона расширяет типаж закупаемых российских гражданских воздушных судов — к поставленным ранее самолетам Ил-96-300, самолетам

семейства Ту-204 различных модификаций присоединяется и региональный самолет Ан-148, считает Ю. Островский.

На сегодня ВАСО полностью загружено заказами на Ан-148 до 2010 г. включительно, в связи с чем поставка самолетов Ан-148 на Кубу может начаться не ранее 2011 г. Поставки самолетов планируется вести по уже отработанной схеме, за счет государственного кредитования. Протокол о намерениях говорит о наличии потребности, о желании заказчика и возможности финансирования поставки самолетов. Однако до подписания контракта на поставку необходимо провести не один раунд переговоров и согласований, подчеркнул заместитель генерального директора.

*источник: AVIAPORT.RU
05.09.08*

ИНДИЯ РЕШИЛА ЗАКАЗАТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МИГ-29К

Министерство обороны Индии утвердило план по закупке дополнительной партии палубных истребителей МиГ-29К в количестве 29 единиц. Об этом сообщает Indian Express со ссылкой на источники в военном ведомстве.

Предположительно, стоимость заказа составит около 2 миллиардов долларов. Переговоры с российской стороной о заключении контракта на поставку истребителей на данный момент не начались.

Напомним, что в 2004 году Индия заказала 12 одноместных МиГ-29К и 4 двухместных МиГ-29КУБ в рамках комплексного контракта на поставку тактического авианесущего крейсера "Адмирал Горшков". Общая стоимость сделки составила 1,6 млрд долл.

Закупка второй партии палубных истребителей позволит ВМС Индии сформировать дополнительные эскадрильи. В дальнейшем общее количество МиГ-29К планируется довести до 50 единиц.

Многофункциональные истребители палубного базирования МиГ-29К/КУБ предназначены для решения задач противовоздушной обороны корабельных соединений, завоевания превосходства в воздухе, а также поражения надводных и наземных целей управляемыми боеприпасами.

*источник: LENTA.RU
19.09.08*

ОАО "САТУРН — ГАЗОВЫЕ ТУРБИНЫ" ВЫИГРАЛО ТЕНДЕР НА ПОСТАВКУ ГАЗОТУРБИННОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ГТЭС-24 НА ДВУРЕЧЕНСКОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ ОАО "ТОМСКНЕФТЬ"

ОАО "Сатурн — Газовые турбины" выиграло тендер на поставку энергооборудования для новой газотурбинной электростанции мощностью 24 МВт (ГТЭС-24). Проект предусматривает установку четырех агрегатов блочно-модульного исполнения ГТА-6РМ с двигателями мощностью по 6 МВт каждый для ГТЭС-24 Двуреченского нефтяного месторождения с внешними сетями для ОАО "Томскнефть" ВНК". Срок поставки оборудования — 8 месяцев.

Газотурбинные установки будут использоваться для утилизации попутного нефтяного газа и будут работать в качестве основных источников электропитания объектов нефтедобычи Двуреченского месторождения. Тендер проводила компания "НК Роснефть". В конкурсе участвовало несколько крупных компаний — поставщиков энергооборудования России и зарубежья, в том числе ОАО "Доминанта-Энерджи" (г. Санкт-Петербург), ОАО "Мотор Сич" (г. Запорожье), ОАО "Авиадвигатель" (г. Пермь), Solar Turbines (США). По условиям конкурса, оборудование компании-участника должно работать на попутном нефтяном газе и соответствовать техническим требованиям тендерной документации, в том числе по показателю мощности, качеству вырабатываемой электроэнергии, надежности и гарантии при эксплуатации, требованиям по безопасности и охране окружающей среды и др. Ранее ОАО "Сатурн — Газовые турбины" уже заключило контракт с ОАО "НК Роснефть" о поставке двух агрегатов ГТА-6РМ для ГТЭС-12 на Игольско-Таловое месторождение.

На сегодняшний день ОАО "Сатурн — Газовые турбины" также поставлено энергооборудование, работающее на различных видах топлива, в том числе на попутном нефтяном газе, на месторождения компаний ОАО "Сургутнефтегаз", ОАО "Лукойл-Коми" и ОАО "Юрхаровнефтегаз".

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.

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

*Источник: компания «НПО "Сатурн"»
24.09.08*

"КАМОВ" НАШЕЛ ИНВЕСТОРА

В распоряжении "Ведомостей" оказался проект холдинга "Вертолеты России" (входит в "Оборонпром") по организации серийного производства вертолета Ка-226Т и модернизации вертолета Ка-226. Как следует из документа, выполнять конструкторские работы будет "Камов", а само производство вертолета будет осуществляться на авиазаводе в Кумертау. Выход предприятия на проектную мощность с ежегодным выпуском 70 единиц техники (из них Ка-226 — 20 шт., Ка-226Т — 50 шт.) запланирован к концу 2011 г. Ежегодная выручка от продажи вертолетов составит порядка 8 млрд руб. Рентабельность производства, по расчетам "Вертолетов России", будет на уровне 23,07%, говорится в документе.

"Вертолеты России" — управляющая компания. Создана в 2006 г., управляет вертолетостроительными активами ОПК "Оборонпром" (владеет 100% УК). Выручка предприятий группы в 2007 г. — 29,6 млрд руб. ВЭБ уже открыл "Вертолетам России" кредитную линию на 2,38 млрд руб. Срок кредита — восемь лет под 12,1% годовых. Это подтверждает и источник, близкий к банку. Финансирование строительства начнется в конце октября. До 2020 г. "Вертолеты России" планируют продать 398 машин. Стоимость одного вертолета — 100–120 млн руб., рассказывает представитель "Вертолетов России".

Вертолет Ка-226Т создан на базе предыдущего поколения Ка-226, но оснащается двигателем Agrius французской компании Turbomeca. Крейсерская ско-

рость — 190 км/ч, вместимость — девять пассажиров. Как и Ми-8, новый вертолет может использоваться для патрулирования нефте-, газопроводов, линий электропередачи, лесных массивов, но до сих пор он не был пущен в серийное производство. Реализация проекта позволит конкурировать с западными производителями в нише четырехтонных вертолетов, говорит представитель "Вертолетов России". По его словам, интерес к новому вертолету уже проявили китайские эксплуатанты, но пока никаких контрактов на поставку не подписано.

Ка-226Т имеет рынок минимум в несколько десятков машин в России, прежде всего у нефтяников и газовиков, считает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. В 2001 г. с авиакомпанией "Газпромавиа" был заключен контракт на поставку 50 машин, но он так и не исполнен, по нескольким десяткам машин собирались купить МЧС и ФСБ, так что проект оправдан, рассуждает Макиенко. Представитель авиакомпании "Газпромавиа" говорит, что планируется продолжить сотрудничество с КБ "Камов" в рамках существующего договора. Кроме того, Ка-226 участвует в конкурсе индийских ВВС на поставку более 100 легких вертолетов, добавляет научный редактор журнала "Экспорт вооружений" Михаил Барабанов.

*Источник: газета «Ведомости»
18.09.08*

В "ВСМПО-АВИСМА" НОВЫЕ ПРЕЗИДЕНТ И ГЕНДИРЕКТОР

В Москве состоялось заседание совета директоров ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма". Решением совета директоров на пост президента корпорации назначен Владислав Тетюхин, с 1992 года занимающий должность генерального директора ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма". Срок его трудового договора на посту президента определен с 3 сентября 2008 г. до 2 сентября 2013 года.

Принятое на заседании совета директоров положение о президенте ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" определяет целями введения должности президента:

- повышение эффективности работы путем развития и укрепления внешних экономических и производственных связей;
- совершенствование производственных процессов;
- разработку стратегии развития на средне- и долгосрочную перспективу;
- развитие научно-технической, инновационной, инвестиционной, кадровой и социальной деятельности;

– повышение эффективности взаимодействия между органами управления.

Согласно принятой советом директоров укрупненной организационной структуре ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" президент и генеральный директор будут административно и функционально подчинены совету директоров. Функциональное взаимодействие между президентом и генеральным директором определено в положении о президенте.

Генеральным директором ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" избран Евгений Романов, который до этого занимал должность руководителя горно-металлургической дирекции Заполярного филиала ГМК РАО "Норильский никель". На посту генерального директора корпорации он сконцентрируется на оперативном управлении корпорацией. Срок его трудового договора на посту генерального директора определен с 3 сентября 2008 г. по 2 сентября 2011 года.

источник: ИА Finam.ru
01.09.08

В АМФИБИЮ ПОСАДЯТ ПАССАЖИРОВ

На базе противопожарного Бе-200ЧС Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева разрабатывает пассажирскую версию самолета-амфибии, предназначенную для коммерческих пассажиров Геленджикского гидроаэропорта, а также других аэропортов России. Эксплуатирующийся сегодня в МЧС России самолет Бе-200ЧС уже сертифицирован для перевозки на коммерческих линиях до 43 пассажиров. "Что касается создания чисто пассажирского самолета, то мы такую работу ведем. Речь

идет о Бе-200 на 68 мест, который будет заниматься лишь перевозками пассажиров, в том числе с нашего гидроаэропорта", – рассказал генеральный конструктор, генеральный директор ТАНТК им. Бериева Виктор Кобзев. Он отметил, что эти работы финансируются из бюджета.

источник:
газета «Коммерсантъ – Ростов-на-Дону»
08.09.09

ЦАГИ ВЫХОДИТ НА ЭТАП СЕРТИФИКАЦИОННЫХ ИСПЫТАНИЙ САМОЛЕТА SSJ 100

Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) готовится приступить к сертификационным испытаниям нового российского регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100).

"Сейчас мы выходим на этап начала сертификационных испытаний. В ближайшее время компания "Гражданские самолеты Сухого" должна представить нам самолет для этих испытаний. Прибытия самолета из Комсомольска в Жуковский мы ожидаем буквально со дня на день", – сказал директор ЦАГИ Сергей Чернышев журналистам в воскресенье в Геленджике на гидроавиасалоне-2008.

По его словам, на сертификационные испытания потребуются примерно год. С. Чернышев сообщил, что сейчас продолжаются статические испытания самолета, результаты которых частично войдут и в зачет сертификационных испытаний.

"Программа статических испытаний очень обширная. Она включает в себя испытания на статическую прочность самолета, аэроупругость, отработку алгоритмов системы управления, подтверждение аэродинамических характеристик с работающим

двигателем и так далее", – сказал С. Чернышев. По его словам, огромный комплекс работ уже выполнен. В ходе статических испытаний были подтверждены эксплуатационные нагрузки по всем системам и конструкции самолета – шасси, горизонтальное и вертикальное оперение, наддув фюзеляжа и так далее, что позволило ЦАГИ выдать заключение на серию первых полетов.

"Будем дальше увеличивать нагрузки, чтобы подтвердить заявленный очень высокий уровень безопасности самолета "Сухой Суперджет 100". Предстоит большая работа, и я не исключаю, что для того чтобы не выбиться из графика, придется трудиться в несколько смен", – сказал С. Чернышев.

Он сообщил, что в ходе статических испытаний самолет в конечном счете будет доведен до стадии разрушения. Это нужно для того, чтобы определить пределы прочности фюзеляжа, крыла, шасси и других элементов конструкции самолета.

источник: газета «Гудок»
08.09.08

САМОЛЕТ "АККОРД-201" МОЖЕТ БЫТЬ СЕРТИФИЦИРОВАН ОСЕНЬЮ 2009 Г.

ЗАО "Авиа Лтд" планирует провести сертификационные летные испытания легкого многоцелевого двухмоторного самолета "Аккорд-201" до сентября 2009 г., сообщил "АвиаПорту" источник в области самолетостроения.

"Сертификационные испытания планируется провести на самолете "Аккорд-201" № 04. Завершение постройки этой машины ожидается осенью текущего года, и по действующим планам в ноябре 2008 года самолет впервые поднимется в воздух. После подъема самолета несколько месяцев будут производиться заводские летные испытания, а непосредственно сертификационные испытания начнутся со следующего года", — сказал собеседник агентства.

По его мнению, сертификация типа самолета с использованием всего одного самолета опытной партии более продолжительна по времени, но несколько дешевле. Получение сертификата летной годности можно ожидать в конце 2009 года.

"Сертификации планируется подвергнуть самолет № 04, выполненный в серийной конфигурации, оснащенный двумя авиационными дизелями SR305-230, воздушными винтами германской компании Muhlbauger и новым отечественным комплексом бор-

тового оборудования", — отметил специалист. По его данным, сейчас формируется программа сертификационных летных испытаний самолета и сказать что-либо по количеству испытательных полетов в настоящее время не представляется возможным.

Первая машина "Аккорд" с роторно-поршневыми двигателями взлетела в 1994 году. В 1997 году совершил первый полет экспериментальный "Аккорд" № 01 (зеленого цвета), а в 2004 году серийный № 02 прошел сертификационные испытания.

10 июля 1998 года произведен первый успешный взлет самолета "Аккорд-201" на поплавковом шасси с воды Горьковского моря. 21 июля 2004 года совершил первый полет самолет "Аккорд-201" с двигателями Teledyne Continental Motors в комплектации для последующей сертификации.

27 февраля 2007 года получен сертификат типа на самолет "Аккорд-201" с колесным шасси, который был официально вручен 5 марта. Категория — нормальная, назначение — транспортные, тренировочные и демонстрационные полеты.

*источник: AVIAPORT.RU
01.09.08*

РАЗРАБОТАННЫЙ ЦАГИ МЕТОД "МНОГОРАЗОВОГО МАСЛА" АПРОБИРОВАН В ГЕРМАНИИ

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института и немецкого аэрокосмического центра DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) провели совместный эксперимент. Западные ученые на практике подтвердили эффективность метода визуализации течения на поверхности моделей — метода "многоразового масла". Он позволяет реконструировать линии тока газа на поверхности модели и визуализировать напряжение трения. Причем без остановки аэродинамической трубы и переподготовки модели можно исследовать ряд режимов обтекания.

В ходе эксперимента была проведена серия успешных опытов в Геттингене (Германия) в дозвуковой аэродинамической трубе 1 x 1 м. В следующем

году инженеры DLR и ЦАГИ намерены осуществить еще один подобный совместный эксперимент в немецкой промышленной трансзвуковой трубе. Также планируется совместная работа над программным обеспечением для метода визуализации течения на поверхности моделей.

Метод "многоразового масла" был изобретен и апробирован учеными ЦАГИ три года назад. Центральный аэрогидродинамический институт зарегистрировал пять патентов РФ на этот метод и ведет патентование в США, Великобритании, Франции, Германии и Голландии.

*источник: компания «ЦАГИ»
18.09.08*

ВНЕШЭКОНОМБАНК ПРОФИНАНСИРУЕТ ПЕРЕНОС ПРОИЗВОДСТВА БЕ-200 ИЗ ИРКУТСКА В ТАГАНРОГ В ОБЪЕМЕ 4,8 МЛРД РУБ.

Внешэкономбанк профинансирует перенос производства самолетов-амфибий Бе-200 из Иркутска в Таганрог в объеме 4,8 миллиарда рублей. Банк является основным кредитором по этому проекту, сообщил АРМС-ТАСС на салоне "Гидроавиасалон-2008" генеральный директор ТАНТК им. Бериева Виктор Кобзев.

По его словам, "на сегодняшний день практически завершен перенос сборочной оснастки из Иркутска на серийный завод ТАВИА в Таганроге и мы приступаем к серийной сборке самолетов Бе-200. Тем не менее сохраняется глубокая кооперация в производстве Бе-200 с корпорацией "Иркут". В частности, из Иркутска нам будет поставляться крыло и ряд других агрегатов".

Как отметил В. Кобзев, "в августе мы приступили к производству деталей для новой партии из 10 машин Бе-200. Таким образом, процесс организации окончательной сборки самолетов Бе-200 в Таганроге вошел в стадию практической реализации".

Средства, которые выделяет Внешэкономбанк, рассчитаны на обеспечение финансирования переноса производства Бе-200 в Таганрог и изготовление партии из 5 машин Бе-200. Финансирование производства остальных пяти самолетов будет осуществляться за счет предоплаты от заказчиков.

*источник: АРМС-ТАСС
08.09.08*

ПОТЕНЦИАЛЬНАЯ ЕМКОСТЬ РЫНКА САМОЛЕТОВ-АМФИБИЙ БЕ-200 В БЛИЖАЙШИЕ 15 ЛЕТ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 50–70 ЕДИНИЦ — АЛЕКСЕЙ ФЕДОРОВ

Потенциальная емкость рынка самолетов-амфибий Бе-200 в ближайшие 15 лет оценивается в 50–70 единиц. Это количество учитывает как российских, так и зарубежных заказчиков, сообщил корр. АРМС-ТАСС на гидроавиасалоне "Геленджик-2008" президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров.

По его словам, "этот самолет будет занимать свою достаточно узкую и специфическую нишу. Масштабы его производства не будут столь значительными, поэтому мы не планируем разворачивать крупносерийное или даже среднесерийное производство этого самолета. Это будет мелкосерийное производство по несколько единиц в год, что очень оптимально для завода ТАВИА в Таганроге".

Касаясь зарубежных заказчиков, А. Федоров в первую очередь отметил переговоры, которые ведет МЧС РФ со странами Евросоюза по организации Евроэскадрильи, предназначенной для борьбы со стихийными бедствиями, прежде всего лесными пожарами. Сейчас уточняются детали по месту базирования Евроэскадрильи и ее составу. Это будет смешанный парк в составе самолетов и вертолетов.

По мнению А. Федорова, "в составе Евроэскадрильи должно быть не менее 5–7 самолетов типа Бе-200. Только они смогут обеспечить гибкость, мобильность и эффективность работы Евроэскадрильи".

*источник: АРМС-ТАСС
04.09.08*

МЧС РОССИИ ЗАКУПИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ПАРТИЮ ИЗ 8 САМОЛЕТОВ БЕ-200

МЧС России закупит дополнительную партию из 8 новых самолетов Бе-200, заявил АРМС-ТАСС на салоне "Гидроавиасалон-2008" генеральный директор ТАНТК им. Бериева Виктор Кобзев. По его словам, "в ноябре этого года будет сформулировано соответствующее предложение по выполнению контракта и мы получим официальный заказ на эти самолеты". Как отметил В. Кобзев, "из первой поставленной МЧС РФ

партии самолетов Бе-200 одна машина была продана Азербайджану. Поэтому для МЧС будет поставлено 9 новых самолетов Бе-200". "В целом же на мощностях ТАВИА в Таганроге будет заложено 10 самолетов Бе-200", — заключил В. Кобзев.

*источник: АРМС-ТАСС
08.09.08*

ГИДРОАВИАЦИЯ ИМЕЕТ БОЛЬШОЕ БУДУЩЕЕ — ВИКТОР КОБЗЕВ

Гидроавиация имеет большое будущее. Прежде всего это связано с необходимостью освоения шельфа Мирового океана и обеспечения доступным и удобным авиатранспортом тех регионов, которые не имеют обычных аэродромов. Это островные государства, труднодоступные, удаленные и малонаселенные регионы, где обычные аэропорты с экономической точки зрения строить нецелесообразно. Еще одной сферой деятельности, где гидроавиация не имеет альтернативы, является борьба со стихийными бедствиями, прежде всего с лесными пожарами. Об этом корр. АРМС-ТАСС на "Гидроавиасалоне-2008" сообщил генеральный директор ТАНТК им. Бериева Виктор Кобзев. По его словам, "в том, что касается использования транспортных возможностей гидросамолетов, первые шаги уже сделаны".

В частности, "гидроаэропорт в Геленджике уже может использоваться по прямому назначению. Большая часть журналистов прибыла на салон из подмосковного Раменского в гидроаэропорт Геленджик самолетом Бе-200ЧС с соблюдением всех необходимых формальностей при пассажирских

авиаперевозках. Гидроаэропорт в Геленджике получил соответствующий сертификат. Самолет Бе-200ЧС сертифицирован для перевозки на коммерческих линиях до 43 пассажиров". Сегодня ТАНТК им. Бериева ведет работу по созданию чисто пассажирского самолета Бе-200 на 68 мест, которая финансируется из госбюджета. Этот самолет будет предназначен только для перевозки пассажиров. "То есть в части авиаперевозок гидросамолетами мы будем иметь базовый аэропорт и базовый самолет", — отметил В. Кобзев. В том, что касается использования самолетов Бе-200 для тушения лесных пожаров, необходимо прежде всего решить вопрос по подготовке соответствующей инфраструктуры, которую логично создавать по группам стран. Первый такой центр создается в Западной Европе. Второй центр может быть создан в Юго-Восточной Азии. В отдаленной перспективе такой центр можно было бы создать для борьбы с пожарами в южных штатах США.

*источник: АРМС-ТАСС
05.09.08*

НА ВООРУЖЕНИЕ РОССИЙСКОЙ АРМИИ ПОСТУПАТ НОВЫЕ БЕСПИЛОТНИКИ

Предприятия концерна радиостроения "Вега" начинают поставку российским вооруженным силам беспилотных комплексов воздушной разведки "Типчак". "Первый комплекс "Типчак" в этом году будет поставлен на вооружение", — сообщил журналистам на открывшемся в Геленджике "Гидроавиа-

салоне-2008" генеральный директор концерна "Вега" Владимир Верба. Он отметил, что данный комплекс планируется использовать в том числе и в горячих точках.

*источник: ИА «Интерфакс»
04.09.08*

ТАПОИЧ В 2009—2010 ГГ. ПОСТАВИТ "РУССКИМ САМОЛЕТАМ" ТРИ МОДЕРНИЗИРОВАННЫХ ИЛ-114-100

ГАО "Ташкентское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова" (ГАО "ТАПОИЧ") в 2009—2010 годах поставит ООО "Управляющая компания "Русские самолеты" три модернизированных пассажирских самолета Ил-114-100, сообщил журналистам генеральный директор "Русских самолетов" Владислав Погребной.

"Первый из трех самолетов должен быть поставлен в августе 2009 года, два других — в декабре — январе 2009—2010 годов и в третьем квартале 2010 года", — сказал В. Погребной.

По его словам, поставка авиалайнеров осуществляется в рамках контракта, заключенного в апреле 2008 года. "Финансирование контракта открыто, началось изготовление первого самолета", — отметил он. До конца 2008 года "Управляющая компания "Русские самолеты" планирует заключить второй контракт на поставку четырех Ил-114-100 для российских авиакомпаний.

"Мы прорабатываем возможность для создания заказа на 25 самолетов Ил-114-100, что позволит обеспечить загрузку мощностей Ташкентского авиационного завода", — сказал В. Погребной. "15—18 октября мы будем проводить в Индии презентацию Ил-114-100, в рамках которой планируется подписание контракта с Hindavia на поставку 10 авиалайнеров", — отметил он.

По словам В. Погребной, обеспечение заказами позволит "наладить реальное серийное производство Ил-114-100" на Ташкентском авиационном заводе. "Мы стремимся это сделать", — подчеркнул гендиректор УК "Русские самолеты".

Как сообщалось ранее, производство самолета Ил-114-100 станет основным направлением деятельности для ГАО "ТАПОИЧ" в рамках кооперации с ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАО "ОАК"). Предполагается, что до 2015 года авиазавод

должен произвести 120—150 самолетов этого класса.

В минувшем году в Ташкенте был подписан меморандум между правительством Узбекистана и ОАК о согласовании механизма интеграции ТАПОИЧ и ОАК. Ранее также сообщалось, что национальная авиакомпания Узбекистана "Узбекистон хаво йуллари" с 15 сентября этого года приступила к коммерческой эксплуатации модернизированного пассажирского самолета Ил-114-100, произведенного на Ташкентском авиационном заводе.

Новый модифицированный самолет принципиально отличается от своего предшественника Ил-114-100, который уже в течение пяти лет эксплуатируется на узбекских авиалиниях. Отличительная черта нового лайнера — существенная модернизация не только некоторых параметров конструкции воздушного судна, но и всей авионики в целом.

На модифицированном Ил-114-100 установлены российское оборудование нового поколения, новейшая авионика американской Rockwell Collins, авиадвигатели канадской Pratt & Whitney, воздушные винты Hamilton Sundstrand (США) и вспомогательная силовая установка Honeywell (США).

В ближайшие два года узбекская авиакомпания планирует закупить еще 6 самолетов Ил-114-100.

ГАО "ТАПОИЧ" выпускало различные модели самолетов, крылья и центропланы для самолетов Ан-124 ("Руслан") и Ан-225 ("Мрия"), самолет Ил-76 и его многочисленные модификации.

В мае 1996 года предприятие было преобразовано в акционерное общество. В настоящее время на заводе выпускаются транспортные модели Ил-76 и пассажирские Ил-114, а также крылья для самолетов Ан-70.

*источник: газета «Гудок»
16.09.08*

АВИАЦИЯ ВМФ РФ ПОЛУЧИТ НОВЫЕ САМОЛЕТЫ-АМФИБИИ

Военно-морской флот России в 2010 году получит первый самолет-амфибию А-42. Об этом 5 сентября сообщает РИА "Новости" со ссылкой на заявление заместителя командующего авиацией ВМФ РФ генерал-майора Николая Куклева.

Планируется, что количество новых самолетов-амфибий к 2013 году будет доведено до 4 единиц. Они будут применяться для ведения разведки и корректировки огня, а также выполнения поисково-спасательных задач. В дальнейшем предусматривается закупка А-42 и в противолодочном варианте.

Как сообщил Николай Куклев, в период до 2015 года задачи по борьбе с подводными лодками противника будут выполнять модернизированные самолеты Ил-38 и самолеты-амфибии Бе-12. Последние состоят на вооружении только Черноморского флота. Весь парк Бе-12 в настоящее время насчитывает 9 единиц, в том числе 8 противолодочных самолетов. В рамках модернизации они получат усовершенствованные поисково-прицельные системы.

Самолет-амфибия А-42 был разработан Таганрогским авиационным научно-техническим ком-

плексом имени Г. М. Бериева на основе А-40, который не пошел в серию из-за проблем с финансированием в конце 90-х годов. Новая модель имеет улучшенные тактико-технические характеристики, в том числе по дальности и продолжительности полета.

А-42 является многоцелевым самолетом и может применяться для патрулирования морской и прибрежной зон, ведения разведки надводных, подводных и береговых целей, а также выполнения поисково-спасательных задач. Самолет оснащается поисково-прицельной системой "Морской змей", пилотажно-навигационным комплексом АРИА-В и бортовой системой связи.

Максимальная взлетная масса А-42 составляет 96 тонн. Размах крыла равен 41,62 метра. Самолет способен развивать скорость до 770 километров. Дальность полета достигает 11 500 километров.

*источник: LENTA.RU
05.09.08*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Boeing забастовал	31
Boeing поставит ВВС Австралии системы подготовки экипажей самолетов C-17	32
Поставки Dreamliner вновь под угрозой срыва	32
Президентские выборы "заморозили" крупнейшую сделку с EADS	32
EADS Socata назначила компанию Infinity Aviation представителем по продажам в России	33
CIT Aerospace заказала еще 10 самолетов Airbus A320	33
Авиакомпания Emirates получила 2 самолета Boeing 777	33
EADS угрожает приостановить программу разработки самолета A400M	34
Saga Airlines заказала 2 самолета Boeing 737-800 NG	34
Авиакомпания Qantas получила первый лайнер A380	35
Представители компании Boeing: Boeing 737 — исключительно надежный самолет	35
Boeing и Gulf Air заключили соглашение о поставке 8 самолетов Boeing 787	35
Румыния начнет переговоры о закупке 48 истребителей в ноябре	36
Двигателями Rolls-Royce будут оснащены еще несколько A380 авиакомпании Qantas Airways	36
Паника в Австралии: "Сухой" бьет Lockheed, как пингвина	37
Northrop Grumman приступила к разработке бомбардировщика нового поколения	37
Airbus намерен перенести часть производства в другие страны	37
Шведы представили новую версию летающего радара	38
МО Индии объявило тендер на поставку 16 многоцелевых морских вертолетов	38
Boeing продемонстрировал применение бомбы JDAM с бомбардировщика B-52H	38
Иран наладил выпуск новых истребителей и ракет	39
США окажут помощь Чехии в проведении модернизации авиатехники	39
Харьковский авиазавод до конца года планирует поставить в Ливию Ан-74	39
Boeing приобрел корпорацию Insitu	40
Первый полет опытного образца самолета CRJ1000 NextGen прошел успешно	40
Бизнес-бум	41
В Беларуси планируют собирать российские легкие самолеты F-32 "Ястреб"	41
Первый китайский реактивный самолет готовится к взлету 21 сентября	41

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

BOEING ЗАБАСТОВАЛ

Первая забастовка сотрудников компании Boeing состоялась 60 лет назад, в далеком 1948 году. Она продолжалась 140 дней и была самой продолжительной в истории компании. В последующие годы переговоры руководства с профсоюзами завершались быстрее — слишком уж высокой оказывалась плата за простой.

Участники стачки добиваются выполнения требований своего профсоюза, настаивают на более значительном, чем предлагает администрация, повышении зарплат (13 % вместо 11 % за три года), а также на дополнительных отчислениях в фонд медицинского страхования. Кроме того, работники недовольны тем, что все большая часть работ по самолетам передается на аутсорсинг.

В ночь с 3 на 4 сентября истек очередной контракт компании Boeing и ее работников. Переговоры по новому контракту на последующие три года начались в мае 2008 г. Несмотря на то, что Boeing в своем "лучшем и окончательном" предложении говорил о бонусе в \$ 5000 и ежегодном увеличении зарплат для каждого рабочего на протяжении трех лет предстоящего контракта, руководители профсоюза агитировали своих участников не принимать эти условия. 3 сентября члены профсоюза отложили забастовку на 48 часов, чтобы предпринять последнюю попытку договориться. Но прийти к согласию не удалось. "В последние дни Boeing, профсоюз бастующих и назначенный федеральным правительством посредник пытались урегулировать трудовой конфликт, но, к сожалению, противоречия оказались слишком существенными", — констатировал исполнительный вице-президент Boeing по коммерческим авиалайнерам Скотт Карсон.

Оценить реальные потери компании от простоя сейчас затруднительно: прогнозы даются в диапазоне от \$ 50 млн до \$ 100 млн в день, причем в эту сумму не входят потенциальные компенсации за просрочку поставок самолетов. Представители Boeing от ком-

ментариев по этому вопросу стараются уйти, по их мнению, задача, которая стоит сейчас, не в оценке будущего ущерба, а в его минимизации. "Пока преждевременно оценивать влияние забастовки на график всех наших программ, — говорит пресс-секретарь московского офиса компании Дмитрий Хрол. — Вместе с тем необходимо отметить, что команда отдела продаж Boeing сейчас встречается со всеми нашими заказчиками и мы будем работать с ними, чтобы уменьшить влияние забастовки на графики поставок".

Помимо коррекции сроков поставки лайнеров, забастовка наносит удар и по программе Boeing 787, которую теперь может ожидать очередной пересмотр графика. "Затяжная забастовка может повлиять на нашу возможность осуществить первый полет 787 в четвертом квартале 2008 года, — признает Д. Хрол. — Мы анализировали все сценарии, и у нас есть план, который поможет минимизировать последствия приостановки производства".

Сотрудники компании Boeing бастуют уже 60 лет. В 1998 году забастовки удалось избежать почти чудом — президент Boeing Фил Кондит практически в последний момент подписал с профсоюзом рабочих очередной трехлетний договор. Было полностью удовлетворено одно из главных требований рабочих — они получили сразу 10-процентную прибавку к зарплате. В марте 2000 года на 38 дней прекратили работу инженеры и техники компании в Сиэтле. Такой крупной стачки "белых воротничков" не было за всю историю Америки. В 2005 году 24 дня не работали 18,5 тыс. рабочих, что привело к четырехнедельной остановке сборки коммерческих самолетов. Бастовали в ноябре того же года и 1500 механиков и инженеров подразделения компании Boeing, которое управляло программой запуска ракет Delta.

источник: AVIAPORT.RU
08.09.08

BOEING ПОСТАВИТ ВВС АВСТРАЛИИ СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ ЭКИПАЖЕЙ САМОЛЕТОВ C-17

Компания Boeing (США) поставит Королевским ВВС Австралии системы подготовки экипажей ATS (Aircrew Training System) военно-транспортных самолетов C-17, говорится в сообщении компании.

Стоимость контракта составляет \$ 33 млн. Это первая продажа системы ATS за пределы США. Центр обучения, включающий в себя новую виртуальную систему загрузки самолета грузами, будет расположен на авиабазе Амберли (Amberley) ВВС Австралии.

"Железо" для центра обучения будет поставлять субподрядчик компании Boeing фирма Flight Safety International, а за программное обеспечение и ком-

плекс в целом ответственно подразделение Boeing Support Systems. Логистическую поддержку проекта обеспечивает Boeing Australia Limited.

Система ATS эксплуатируется в США с 1992 г. До настоящего времени с помощью этой системы было подготовлено более 1500 пилотов, вторых пилотов и операторов погрузки грузов. Ежегодно тренировки на этой системе проходят более 8 тыс. служащих и резервистов ВВС и Национальной гвардии США.

*источник: AVIAPORT.RU
08.09.08*

ПОСТАВКИ DREAMLINER ВНОВЬ ПОД УГРОЗОЙ СРЫВА

Поставки Dreamliner вновь под угрозой срыва. Профсоюз Boeing готовит забастовку. Она может начаться уже в среду. Рабочие требуют индексации зарплаты и заключения новых трудовых контрактов. Подробности — у корреспондента Business FM Аэлиты Курмуковой.

На 13 % требуют повысить зарплату рабочие Boeing. Индексация должна пройти в течение трех лет. Однако администрация на такой шаг идти не собирается и предлагает только 11 %. С этим не согласен профсоюз корпорации, и он уже грозит провести забастовку. Для этого необходимо набрать две трети голосов членов профсоюза. И, скорее всего, акция протеста начнется, говорит генеральный директор ассоциации "Аэропорт" гражданской авиации Виктор Горбачев: "Здесь будут еще какие-то вестись переговоры, потому что это довольно-таки солидная сумма. Это не 5, не 8 %. Тем более, учитывая, сколько рабочих на Boeing. Поэтому здесь администрация, конечно, и управляющая организация будет смотреть. Выпуск продукции, может, затянется — на 2 недели, на 3, на месяц".

Последний раз сотрудники Boeing бастовали три года назад. 18,5 тысячи человек требовали индексации окладов. После четырех недель акции протеста администрация пошла на уступки и повысила зарплату рабочим на 11 %. Однако в 2005-м предприятия

Boeing были загружены гораздо серьезнее. Тогда был пик спроса на авиалайнеры и любая просрочка в их поставке грозила компании огромными штрафами, говорит директор аналитического департамента УК "Ингосстрах-Инвестиции" Евгений Шаго: "Сейчас покупатели, наоборот, отказываются от новых авиалайнеров. В виду того финансового кризиса, который разразился в США, на новые авиалайнеры просто нет средств. Поэтому я думаю, что в целом ущерб для компании будет меньше. По крайней мере, ей не грозят штрафы. Просто передвинуты некоторые контракты".

Один день простоя Boeing аналитики оценивают в 50 миллионов долларов. Причем в эту сумму не входит компенсация за просрочку. Забастовка обернется для компании не только новыми убытками, но и очередной задержкой Dreamliner — четвертой по счету за год. Перенос сроков поставки лайнеров австралийским заказчикам обернулся для компании штрафом в 248 миллионов долларов.

На разработку Dreamliner Boeing истратил 6 миллиардов долларов. Среди заказчиков и российские компании: "Аэрофлот" получит 22 реактивных лайнера, авиакомпания "Сибирь" заказала 15.

*источник: радиостанция Business FM
01.09.08*

ПРЕЗИДЕНТСКИЕ ВЫБОРЫ "ЗАМОРОЗИЛИ" КРУПНЕЙШУЮ СДЕЛКУ С EADS

Министерство иностранных дел США заморозило заказ на поставку американским ВВС партии самолетов-заправщиков европейского концерна EADS. Одна из крупнейших сделок в истории самолетостроения перенесена на 2009 год, сообщило Deutsche Welle. Речь идет о 27 млрд евро, которые Пентагон собирался потратить на производство 179 самолетов-топливозаправщиков для американских военно-воздушных сил. Напомним, в феврале 2008 года тендер выиграли европейский аэрокосмический концерн EADS и американская компания Northrop Grumman. После этого американский концерн Boeing, бывший монопольным поставщиком американских военно-воздушных сил в течение полувека, опротестовал результаты конкурса.

Глава Пентагона Роберт Гейтс (Robert Gates) сообщил, что Вашингтон предоставляет возможность разрешить спор новому правительству, и обосновал это следующим образом: "В напряженной атмосфере уже не представляется возможным честное и объективное решение".

Boeing выставил против EADS самолет, разработанный в 1970-е годы и до этого не выпускавшийся, тогда как представленный европейским концерном аэробус A330 летает уже давно. Шансы Boeing выиграть тендер зависят от того, кто станет президентом США.

*источник: сайт K2Kapital
11.09.08*

EADS SOCATA НАЗНАЧИЛА КОМПАНИЮ INFINITY AVIATION ПРЕДСТАВИТЕЛЕМ ПО ПРОДАЖАМ В РОССИИ

Сегодня в ходе выставки деловой авиации Jet Expo компания EADS Socata объявила о назначении компании Infinity Aviation официальным представителем по продажам на территории России, Украины и Казахстана.

Infinity Aviation — базирующаяся в Москве компания, предоставляющая полный спектр услуг для корпоративных клиентов деловой авиации, от консультаций по эксплуатации воздушных судов до продаж новых и поддержанных самолетов, технического обслуживания и поставок наземного оборудования. Кроме того, Infinity Aviation осуществляет разработку и производство тренажеров-симуляторов для обучения пилотов легких самолетов и вертолетов.

"Для нас большая честь стать представителем по продажам такого мирового лидера, как EADS Socata, и предложить на рынке самые быстрые турбовинтовые самолеты, Very Fast Business Turboprop, — сказал генеральный директор Infinity Aviation Виктор Кукляев. — Мы считаем, что российский рынок уже достаточно созрел для таких самолетов, как Very Fast Business Turboprop, предназначенных для нового поколения предпринимателей. Благодаря характеристикам реактивного самолета и эффективности турбовинтового это будет самое экономичное решение на рынке".

"Infinity Aviation — очень опытный партнер, какой и был нам нужен для выхода на быстро растущий российский рынок, — сказал вице-президент EADS Socata по продажам и маркетингу Никола Шаббер (Nicolas Chabbert). — Теплый прием со стороны наших потенциальных клиентов, которых компания Infinity Aviation пригласила на Jet Expo, — хороший знак для начала плодотворного сотрудничества".

EADS Socata является производителем TBM 850, самого быстрого на сегодняшний день турбовинтового самолета с максимальной крейсерской скоростью 320 KTAS на полетном уровне 260 (в условиях ISA). Самолет совмещает в себе крейсерскую скорость и время полета, характерные для легких реактивных самолетов, а также экономичность, дальность полета и экологичность турбовинтового двигателя.

Одними из самых привлекательных особенностей самолета в глазах клиентов являются большая дальность полета, полезная нагрузка и возможность совершать посадку в маленьких аэропортах.

EADS Socata является ведущим производителем самолетов авиации общего назначения. Компания была основана в 1911 году и в то время носила название Morane-Saulnier. За всю историю существования было выпущено 17 000 самолетов. Продуктовая линейка компании включает в себя семейство высокоскоростных турбовинтовых самолетов серии TBM, поршневых самолетов серии TB GT, элементы для пассажирских авиалайнеров Airbus, военного транспортного самолета A400, самолетов Dassault Falcon, вертолетов Eurocopter и региональных самолетов Embraer. EADS Socata расширяет свою сеть клиентских сервисов для обслуживания растущего флота самолетов TBM. Также компания предлагает услуги специалистов по самолетам общего назначения взлетной массой до 5,7 тонны для модернизации авионики, технического обслуживания, ремонта и выполнения других работ. Штаб-квартира компании находится в г. Тарб, Франция, а североамериканский офис — в г. Пемброк-Пайнс, штат Флорида. EADS Socata является стопроцентной дочерней структурой группы EADS.

EADS является лидером в аэрокосмической отрасли, обороне и смежных областях. В 2007 году общий доход группы составил 39,1 млрд евро, а численность персонала достигла 116 000 человек. В состав группы входят концерн Airbus, крупнейший мировой производитель вертолетов Eurocopter и европейский лидер в осуществлении космических программ EADS Astrium.

EADS является основным партнером консорциума Eurofighter, развивает направление строительства грузовых самолетов A400M, а также имеет долю в совместной компании MBDA, мировом лидере по производству ракетных систем.

*источник: компания EADS
18.09.08*

CIT AEROSPACE ЗАКАЗАЛА ЕЩЕ 10 САМОЛЕТОВ AIRBUS A320

Компания CIT Aerospace (США, входит CIT Group Inc.) подписала 4 сентября твердый контракт с компанией Airbus на покупку 10 авиалайнеров семейства A320, говорится в сообщении Airbus.

Таким образом, общее число заказанных компанией CIT самолетов Airbus увеличилось до 199. В это

число входит 157 лайнеров A320, 30 A330, 7 A350 и 5 A319. 100 самолетов из этого числа CIT уже получила.

CIT Group Inc. — одна из крупнейших кредитных компаний США.

*источник: AVIAPORT.RU
05.09.08*

АВИАКОМПАНИЯ EMIRATES ПОЛУЧИЛА 2 САМОЛЕТА BOEING 777

Американская компания Boeing передала два самолета Boeing 777 авиакомпании Emirates (ОАЭ), говорится в сообщении авиастроительной компании.

Это первый случай поставки авиакомпании сразу двух машин. Один из лайнеров — Boeing 777-300ER, второй — Boeing 777-200LR. Новые самолеты стали 62-

ми и 63-ми самолетами этого типа в парке авиакомпании Emirates. К сегодняшнему дню 56 покупателей со всего мира заказали 1092 самолета Boeing 777.

*источник: AVIAPORT.RU
01.09.08*

EADS УГРОЖАЕТ ПРИОСТАНОВИТЬ ПРОГРАММУ РАЗРАБОТКИ САМОЛЕТА A400M

Европейский консорциум EADS угрожает заморозить программу производства военно-транспортного самолета (ВТС) A400M Airlifter в случае, если заказчики не откажутся от применения оговоренных в контракте штрафных санкций за несвоевременную поставку, сообщает агентство Франс Пресс.

Немецкий еженедельник "Шпигель", в свою очередь, цитирует письмо, направленное руководителем EADS Луи Галлуа правительствам семи государств, которые заказали самолет A400M. В документе Л. Галлуа указывает, что программа разработки самолета пагубно сказывается на финансовом положении компании.

Ожидаемая прибыль от поставки 180 самолетов уже инвестирована в программу, и в случае предъявления требований выплаты штрафов продолжение проекта в существующем формате теряет смысл. В сложившейся ситуации EADS предлагает участникам программы отказаться от своих прав на предъявление штрафных санкций.

Несмотря на полученную просьбу EADS, по информации "Шпигель", министерство обороны Германии намерено твердо придерживаться договоренности о том, что финансовые уступки должны обсуждаться только по получении самолетов.

Германия заказала 60 самолетов A400M общей стоимостью 8,6 млрд евро (12,4 млрд долл.). Первый новый ВТС бундесвер должен был получить в 2010 году и завершить переход на новую технику шестью годами позже. Однако теперь эти планы, по всей видимости, будут смещены не менее чем на год. Министерство обороны Германии начинает испытывать затруднения с транспортировкой войск и оборудования в связи с изношенностью парка ВТС С-160 "Трансалл", которые практически выработали свой ресурс.

Выкатка первого ВТС A400M состоялась на предприятии EADS в Севилье 26 июня текущего года. На минувшей неделе Л. Галлуа объявил, что первый

полет самолета должен состояться до конца года, однако французская пресса впоследствии сообщила, что он, по всей вероятности, будет перенесен на начало 2009 года.

Первоначально планировалось, что первый серийный самолет будет поставлен Франции в марте 2009 года. В октябре 2007 года EADS сообщил о том, что поставка первого ВТС будет отложена на шесть месяцев, однако эта задержка может увеличиться из-за трудностей с разработкой некоторых узлов. Основной причиной отставания программы от графика в EADS считают задержку разработки двигателя TP400-D6.

Теперь поставка первого самолета ожидается не ранее первой половины 2010 года. Согласно озвученным представителем EADS прогнозам, компания планирует продать в ближайшие 15–20 лет до 400 самолетов A400M.

Реализация проекта создания A400M началась 18 декабря 2001 года, когда представители восьми европейских государств (Бельгии, Великобритании, Германии, Испании, Люксембурга, Португалии, Турции и Франции) подписали межправительственное соглашение о разработке и закупке A400M. Первый контракт на производство A400M был подписан странами — участниками проекта в конце мая 2003 года в Бонне. Общая стоимость программы составляет 19,6 млрд евро.

На сегодняшний день девятью странами — участниками программы A-400M заказаны 192 самолета, включая Германию (60 ед.), Францию (50 ед.), Испанию (27 ед.), Великобританию (25 ед.), Турцию (10 ед.), Бельгию (7 ед.), Люксембург (1 ед.), ЮАР (8 ед.), Малайзию (4 ед.). Первые семь стран заказали самолеты через Европейское управление по закупкам вооружений OCCAR.

источник: АРМС-ТАСС
22.09.08

SAGA AIRLINES ЗАКАЗАЛА 2 САМОЛЕТА BOEING 737-800 NG

Компания Boeing (США) и авиакомпания Saga Airlines (Турция) 4 сентября объявили о подписании соглашения о поставке двух самолетов Boeing 737-800 NG, говорится в сообщении Boeing.

"В настоящее время мы имеем в нашем парке 4 самолета компании Boeing. Сегодня мы приняли решение расширить флот авиакомпании еще двумя лайнерами Boeing 737-800 NG", — приводятся в сообщении слова главы авиакомпании Абд'лкадир Колота (Abd'lkadir Kolot). Соглашение также предусматривает опцион еще на два самолета этого типа. Стоимость заказа оценивается в \$ 149 млн.

Проектирование модели Boeing 737-800 началось в 1994 г. Это была вторая модификация самолета так называемого "нового поколения" (Next Generation). В конструкции используются все те технические решения, которые применяются на исходном варианте 737-700. На самолете установлен цифро-

вой комплекс авионики EFIS американской фирмы Honeywell с шестью плоскими жидкокристаллическими дисплеями. Архитектура комплекса такая же, как на самолете Boeing 777. Имеется возможность установки индикатора на лобовом остеклении. Серийное производство началось в 1998 г. Цена самолета составляла \$ 48–54 млн.

При максимальном взлетном весе 78 240 кг лайнер способен перевозить 162 пассажира (при двухклассной компоновке салона) на дальность до 5370 километров с крейсерской скоростью 925 км/ч. Силовая установка включает в себя два ТРДД CFM56-7B24 (-7B26) фирмы CFM International. Общее число заказов на самолеты семейства Boeing 737 приближается к 5000.

источник: AVIAPORT.RU
05.09.08

АВИАКОМПАНИЯ QANTAS ПОЛУЧИЛА ПЕРВЫЙ ЛАЙНЕР A380

В Тулузе, Франция, состоялась передача первого лайнера A380 австралийской авиакомпании Qantas. В общей сложности авиаперевозчик заказал у Airbus 20 таких лайнеров. В торжественной церемонии принял участие Джефф Диксон (Geoff Dixon), глава авиакомпании Qantas, Алан Джойс (Alan Joyce), назначенный на пост главы Qantas, а также Том Эндерс (Tom Enders), президент Airbus, и Джон Лехи (John Leahy), исполнительный коммерческий директор Airbus. Джефф Диксон отметил: "Когда мы заказывали A380 в 2000 году, мы сказали, что этот революционный самолет позволит нам не только обновить наш продукт, но и увеличить провозные емкости, сократить эксплуатационные затраты и улучшить экологические показатели. Могу сказать, что с того момента мы только укрепились в этом мнении".

Полученный лайнер оснащен двигателями Rolls-Royce Trent 900. Интерьер салона самолета был специально разработан всемирно известным дизайнером Марком Ньюсоном (Marc Newson). Лайнер рассчитан на перевозку 450 пассажиров в четырех классах: первый класс (14 мест), бизнес-класс (72 места), улучшенный экономический класс (32 места) и экономический класс (332 места).

"A380 задает новые стандарты путешествий XXI века, — сказал Том Эндерс. — Данный лайнер воплотил в себе все самые последние инновационные разработки и современные технологии, оставаясь при этом исключительно экологичным. Нам приятно, что ведущий австралийский авиаперевозчик с самого старта программы разделял наше видение этого лайнера".

Председатель Rolls-Royce Саймон Робертсон

(Simon Robertson) добавил: "Мы ценим возможность быть неотъемлемой частью дальнейшего успеха одной из ведущих авиакомпаний в мире".

Qantas стала первой авиакомпанией, подписавшей контракт на A380. Так, в ноябре 2000 года авиакомпания заказала 12 лайнеров A380, что стало первым заказом самолетов Airbus в истории Qantas. Позднее Qantas увеличила свой портфель заказов A380 до 20 единиц, став вторым по объему заказчиком этих современных лайнеров. Оснащенный двигателями нового поколения, A380 стал первым дальнемагистральным лайнером, расходующим менее трех литров топлива на перевозку пассажира на 100 км. Благодаря дальности полета лайнера более 15 000 км и использованию современных технологий, эксплуатационные расходы A380 на пассажиро-километр на 20 % меньше, чем у конкурента, что позволит A380 стать наилучшим выбором для обслуживания маршрутов с большим пассажиропотоком и облегчит перегруженность аэропортов.

Лайнер A380 авиакомпании Qantas совершит промежуточную посадку в Сингапуре, прежде чем приземлится в Сиднее 21 сентября. С 20 октября авиакомпания планирует начать коммерческие полеты на A380 по маршруту Мельбурн — Лос-Анджелес, а с 24 октября — по маршруту Сидней — Лос-Анджелес. Позднее авиакомпания планирует эксплуатировать лайнер на маршруте Сингапур — Лондон. В настоящее время портфель заказов группы Qantas, в которую также входит бюджетный перевозчик Jetstar, насчитывает 110 самолетов Airbus.

источник: компания Airbus
19.09.08

ПРЕДСТАВИТЕЛИ КОМПАНИИ BOEING: BOEING 737 — ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО НАДЕЖНЫЙ САМОЛЕТ

Свой комментарий дали представители компании Boeing. Директор по связям с общественностью Boeing в России и СНГ Дмитрий Хрол сообщил, что Boeing 737 — самолет исключительной надежности, неприхотливый в эксплуатации.

"При правильном техническом обслуживании и эксплуатации нет такого понятия — "большой возраст" для самолетов Boeing. Регламент технического обслуживания перевозчиками согласовывается с государственными органами", — отметил Дмитрий Хрол.

"Это один из самых надежных самолетов за всю историю гражданской авиации. Коэффициент потерь — 0,74 самолета на миллион вылетов. Общий коэффициент в гражданской реактивной авиации — 1,64.

Показатель аварийности — 0,05, то есть 1 самолет на 2 миллиона вылетов", — подчеркнул представитель компании Boeing.

"Тот факт, что это самый продаваемый самолет за всю историю, говорит о том, что Boeing 737 очень надежен и неприхотлив в использовании. Он летает в разных регионах мира", — напомнил Хрол.

"Мы будем с готовностью предоставлять любую техническую поддержку в проведении расследования государственным органам Российской Федерации", — заявил директор по связям с общественностью.

источник: сайт «Вести.Ru»
14.09.08

BOEING И GULF AIR ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ПОСТАВКЕ 8 САМОЛЕТОВ BOEING 787

Компания Boeing (США) и авиакомпания Gulf Air (Бахрейн) заключили соглашение о поставке 8 самолетов Boeing 787 Dreamliner, говорится в сообщении авиастроительной компании.

Таким образом, после успешного проведения переговоров с авиакомпанией Gulf Air заказ этого перевозчика на самолеты Boeing 787 возрастет до 24.

Авиакомпания Gulf Air создана в 1950 г. правительствами Бахрейна и Омана. Осуществляет транспортную связь между арабскими странами и странами Азии, также начинает продвижение на европейский рынок.

источник: AVIAPORT.RU
04.09.08

РУМЫНИЯ НАЧНЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О ЗАКУПКЕ 48 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ В НОЯБРЕ

Румынское правительство планирует одобрить приобретение 48 истребителей нового поколения для ВВС страны к ноябрю текущего года, сообщил в интервью агентству Рейтер министр обороны Теодор Мелешкану. Начальная стоимость программы закупки оценивается в 4 млрд евро (около 6 млрд долл.). Однако, как разъяснил Т. Мелешкану, в зависимости от формы, сроков оплаты и условий финансирования затраты могут возрасти на 50 % — до 6 млрд евро.

Как планируется, долгосрочное финансирование проекта приобретения истребителей будет осуществляться вне бюджета румынского МО через банковские кредиты и другие фонды. Установленный лимит ежегодных выплат не должен превысить 2,38 % ВВП.

Закупаемые истребители предназначены для замены состоящих на вооружении ВВС Румынии 80 самолетов МиГ-21, которые планируется снять с вооружения в 2011–2013 гг., и приведения национальных ВВС в соответствие со стандартами НАТО.

В середине 2007 года МО Румынии направило запросы на информацию основным западным компаниям — производителям авиационной техники, многоцелевые истребители которых удовлетворяют требованиям ВВС Румынии.

В 2008 году ответы на запрос были получены от американских компаний "Боинг", предложившей многоцелевой истребитель F/A-18 "Супер Хорнет", и "Локхид Мартин" (F-16 "Файтинг Фалкон"), шведской СААБ (JAS-39 "Грипен"), французской "Дассо" ("Рафаль"), а также европейского консорциума "Еврофайтер" (EF-2000 "Тайфун").

Как ожидается, после утверждения программы правительством будет принято решение о том, будет ли организован открытый тендер, либо новые само-

леты будут приобретены путем прямых переговоров с одним из претендентов. Поставка новых истребителей должна быть завершена к 2014 году.

Первоначально МО Румынии намеревалось приобрести новые истребители. Однако из-за сокращения оборонного бюджета, высокой стоимости закупки и технического обслуживания оборонное ведомство рассматривает различные варианты закупки, включая новые, бывшие в эксплуатации самолеты и их комбинацию.

Как заявил министр обороны, на сегодняшний день программа одобрена практически всеми регулирующими органами, за исключением министерства финансов, которое еще решает вопросы, связанные с затратами на ее реализацию. Оборонное ведомство рассчитывает, что все детали будут урегулированы к ноябрю, после чего можно будет приступить к переговорам с продавцами.

Фаворитами конкурса считаются шведские JAS-39 "Грипен", которые, по информации МО Румынии, имеют самую низкую стоимость, а также самолеты американских производителей с учетом развертывания на территории страны широкой инфраструктуры для обеспечения американских баз.

Среди других основных планируемых приобретений для румынских ВВС министр назвал закупку ЗРК большой дальности, четырех корветов, четырех минных тральщиков и бронетранспортеров.

Для реализации всех программ оборонных закупок Румыния нуждается в выделении более 15 млрд евро (около 23 млрд долл.), которых нет в бюджете государства.

*источник: АРМС-ТАСС
01.09.08*

ДВИГАТЕЛЯМИ ROLLS-ROYCE БУДУТ ОСНАЩЕНЫ ЕЩЕ НЕСКОЛЬКО А380 АВИАКОМПАНИИ QANTAS AIRWAYS

19 сентября компания Rolls-Royce объявила о том, что Qantas Airways сделала заказ на двигатели Trent 900 для оснащения еще восьми Airbus A380. Стоимость заказа составляет более 575 миллионов долл. США. Таким образом, уже 20 самолетов A380 Qantas Airways будут оснащены двигателями Rolls-Royce. На сегодняшний момент состоялась поставка первого Airbus A380 для Qantas Airways, оснащенного двигателем Trent 900 производства Rolls-Royce. Это событие произошло на специальной церемонии в штаб-квартире компании Airbus в Тулузе.

Дэвид Кокс (David Cox), исполнительный директор Qantas Engineering, отметил: "Мы рады расширению нашего сотрудничества с Rolls-Royce. Двигатель Trent 900 обладает большей экономической и эксплуатационной эффективностью, а также низким уровнем шума и выбросов загрязняющих веществ".

Ник Деваль (Nick Devall), исполнительный вице-президент подразделения по взаимодействию с заказчиками Rolls-Royce, отметил: "То, что авиакомпания Qantas вновь сделала свой выбор в пользу Trent 900, демонстрирует их доверие к данному продукту и подчеркивает лидерский статус двигателей Trent на рынке самолетов A380".

В дополнение к тому, что двигатель Trent 900 отвечает требованиям топливной экономичности, он также обеспечивает наиболее низкий уровень общих выбросов для A380, и поэтому будет наиболее экономически эффективен для Qantas на длинных маршрутах, для которых эти самолеты и предназначены".

Хотя Trent 900 — самый большой и один из самых мощных двигателей Rolls-Royce, он был спроектирован таким образом, чтобы минимизировать воздействие на окружающую среду. Двигатели эксплуатируются в соответствии с требованиями всех принятых и находящихся на рассмотрении норм на уровень выбросов. А оснащенный двигателем Trent самолет A380 соответствует самым строгим требованиям на уровень шума для таких аэропортов, как, например, лондонский Хитроу.

Trent 900 был выбран десятью из тринадцати покупателей самолетов Airbus A380, которые уже сделали выбор двигателя.

*источник:
компания Rolls-Royce
22.09.08*

ПАНИКА В АВСТРАЛИИ: "СУХОЙ" БЬЕТ LOCKHEED, КАК ПИНГВИНА

Федеральная оппозиция в Австралии бьет тревогу и требует срочного пересмотра многомиллиардной сделки по приобретению истребителей Joint Strike Fighter F-35 производства американской корпорации Lockheed Martin.

Австралия планирует истратить на покупку истребителей данной серии не менее 16 миллиардов долларов. Однако оппозиции стало известно, что в компьютерной симуляции воздушного боя российские истребители Су-35 начисто разбили "Локхидов".

Сенатор Минчин заявил, что подобное сообщение стало "солью на рану". Минчин заявил: "Я не могу много говорить об этом самолете, но изготовители заверили меня, что речь идет о чем-то действительно феноменальном. Глава нашей обороны

Ангус Хьюстон говорит, что это то, что нам нужно, самый совершенный истребитель современности. Нам говорят, что это наше счастье, что с нами заключают подобную сделку".

Однако представитель либеральной партии Деннис Дженсен сообщил, что имел беседу с представителями "третьей стороны", располагающей подробными результатами проведенного на Гавайях теста. По его словам, F-35 "побили, как пингвинов". По мнению Дженсена, правительство должно немедленно потребовать замену F-35 на F-22, которые эксплуатируются уже на протяжении нескольких лет.

*источник: сайт MIGnews.com
15.09.08*

NORTHROP GRUMMAN ПРИСТУПИЛА К РАЗРАБОТКЕ БОМБАРДИРОВЩИКА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Американская корпорация Northrop Grumman, один из крупнейших производителей вооружений в мире и основной поставщик ВВС США, представила концепцию стратегического бомбардировщика нового поколения, сообщается на сайте корпорации.

В концепции, представленной аналитическим центром Northrop Grumman, содержится прогноз, согласно которому ВВС США уже в течение ближайших 10 лет перейдут в основном на использование дальней стратегической авиации, чтобы наносить удары по территории противника, расположенной за тысячи километров от США. Таким образом, по мнению аналитиков корпорации, число бомбардировщиков должно увеличиться за счет сокращения числа истребителей.

Поскольку системы ПВО противников США постоянно совершенствуются, американские самолеты дальней авиации также должны совершенствоваться в ответ, утверждает в докладе корпорации "Бомбардировщик-2018: создание системы дальних

ударов нового поколения" (The 2018 Bomber: The Case for Accelerating the Next Generation Long Range Strike System).

Сейчас Northrop Grumman поставляет американским ВВС дальний бомбардировщик B-2. Ожидается, что бомбардировщики серии B-2 останутся главной ударной силой ВВС США как минимум до 2058 года. Однако Northrop Grumman готова приступить к проектированию дальнего бомбардировщика нового поколения системы NGLRS уже сейчас.

Предполагается, что новый бомбардировщик сможет летать на расстояния до 4 тысяч километров без дозаправки и брать на борт около 13 тонн боевых снарядов. Также бомбардировщик будет обладать достаточным "интеллектуальным" потенциалом, например, самолет сможет проводить кибератаки на вражеские сервера и командные пункты.

*источник: LENTA.RU
15.09.08*

AIRBUS НАМЕРЕН ПЕРЕНЕСТИ ЧАСТЬ ПРОИЗВОДСТВА В ДРУГИЕ СТРАНЫ

Консорциум Airbus намерен перенести часть своей производственной и инженерно-конструкторской деятельности в страны зоны доллара и государства с низкой стоимостью рабочей силы. Об этом сообщил в интервью, помещенном на сайте французской газеты "Монд", Луи Галлуа, исполнительный директор концерна EADS, которому принадлежит Airbus. Л. Галлуа пояснил, что данные меры являются частью второго плана повышения эффективности производства ("Пауэр 8 плюс"), который вступит в силу с 2010 года. Он был представлен 9 сентября в Тулузе, где находится штаб-квартира консорциума, на рассмотрение его совета управляющих.

Главная цель данного плана — добиться дополнительной экономии в размере одного миллиарда евро к 2012 году. Руководство Airbus 9 сентября приняло решение о строительстве крупного завода создаваемой дочерней компании "Аэролия" на территории

Туниса, куда будет перенесена производственная деятельность с двух предприятий во Франции. Часть подрядческих работ, как сообщил генеральный директор Airbus Фабрис Брежье, перенесут в другие страны. Луи Галлуа в этой связи назвал страны Магриба, Китая, Мексику и Россию.

Airbus также намерен увеличить масштабы уже расположенных в других государствах своих центров инженерных разработок — два в США и по одному в России, Индии и Китае. Как уточнил Фабрис Брежье, с общей численности в 800 человек в настоящее время их персонал достигнет 300–400 человек в каждом из центров в ближайшие годы.

Профсоюзные объединения Airbus уже заявили, что они "крайне обеспокоены" подобными планами переноса деятельности в другие страны.

*источник: АРМС-ТАСС
11.09.08*

ШВЕДЫ ПРЕДСТАВИЛИ НОВУЮ ВЕРСИЮ ЛЕТАЮЩЕГО РАДАРА

Компания Saab представила модель нового самолета дальнего радиолокационного обнаружения и управления (ДРЛОиУ) на базе военно-транспортного C-295. Как сообщает Flight Global, интерес к шведской разработке проявляют несколько государств, включая Польшу.

Помимо C-295 компания Saab провела предварительное изучение возможности установки системы ДРЛОиУ Erieye на самолеты серии ATR. Ранее в качестве платформ для шведских радаров применялись авиалайнеры Saab 340 и Saab 2000. Планы по установке Erieye на самолеты с высоким расположением крыла были впервые обнародованы компанией Saab в июле на выставке Farnborough-2008.

Система ДРЛОиУ Erieye способна обнаруживать цели на максимальной дальности до 450 километров при высоте полета 6 тысяч метров. Эффективная дальность обнаружения целей типа "истребитель"

составляет 300–350 километров. Основным элементом системы является импульсно-доплеровская радиолокационная станция с активной фазированной решеткой электронного сканирования.

Потенциальными заказчиками летающего радара на базе C-295 в первую очередь являются страны, на вооружении которых уже состоят самолеты данного типа. В частности, в составе ВВС Польши в настоящее время имеется 9 C-295. Еще два военно-транспортных самолета испанского производства будут получены позднее.

C-295 способен выполнять полет на высоте до 7600 метров. Его крейсерская скорость превышает 480 километров в час. Практическая дальность полета достигает 4500 километров.

источник: LENTA.RU
16.09.08

МО ИНДИИ ОБЪЯВИЛО ТЕНДЕР НА ПОСТАВКУ 16 МНОГОЦЕЛЕВЫХ МОРСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ

МО Индии направило компаниям AgustaWestland, EADS и Sikorsky Aircraft приглашения на участие в тендере на поставку 16 многоцелевых морских вертолетов, сообщает "Флайт интернэшнл". Как ожидается, в перспективе количество заказанных победителем конкурса машин увеличится до 60 ед.

Как сообщают источники в индийском МО, новый вертолет будет оборудован современными системами вооружения для борьбы с подводными лодками и надводными кораблями, включая крылатые ракеты и торпеды, а также системой дозаправки топливом в полете. Вертолеты будут базироваться на боевых кораблях ВМС Индии и наземных базах.

Индийские ВМС также планируют приобрести пять дополнительных вертолетов ДРЛО Ка-31 компании "Камов" и разрабатывают программу проведения модернизации эксплуатирующихся 37 противолодочных и транспортных вертолетов "Си Кинг" и Ка-28.

Как ожидается, индийское МО выпустит запрос о предложении с целью усовершенствования 37 вертолетов этих типов в ближайшее время. Потенциальная стоимость контракта может составить 14,5 млрд рупий (342 млн долл.), включая 8,5 млрд рупий (200 млн долл.) на "Си Кинг" и 6 млрд рупий (142 млн долл.) — на Ка-28. В настоящее время ВМС Индии

имеют на вооружении 14 вертолетов "Си Кинг" Mk.42B и 12 Ка-28 в противолодочной версии. Кроме того, "Си Кинг" используются для ведения разведки, радиоэлектронной борьбы, поисково-спасательных операций, доставки грузов и личного состава. Среднесрочная модернизация "Си Кинг" будет включать в себя замену устаревшего и демонтаж избыточного оборудования, интеграцию современной авионики, систем обнаружения и вооружения. Новая бортовая РЛС должна обеспечивать возможность автоматического отслеживания 64 целей любого типа. Планируется, что модернизация вертолетов начнется в 2009 году и будет завершена в 2011 году. Как ожидается, модернизированные машины будут эксплуатироваться до 2028 года.

В связи с открывшимся тендером следует упомянуть сделанное несколько дней назад уведомление Агентством по оборонному сотрудничеству и безопасности (DSCA) МО США Конгрессу о возможной продаже Индии противокорабельных ракет AGM-84L "Гарпун" "блок-2", дальность действия которых составляет около 130 км. Не исключено, что часть из них поступит на вооружение закупаемых вертолетов.

источник: АРМС-ТАСС
12.09.08

BOEING ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ ПРИМЕНЕНИЕ БОМБЫ JDAM С БОМБАРДИРОВЩИКА B-52H

Компания Boeing (США) 15 сентября впервые продемонстрировала применение управляемой бомбы с лазерным наведением (Laser Joint Direct Attack Munition, JDAM) с бомбардировщика B-52H, говорится в сообщении компании.

Еще один демонстрационный полет планируется выполнить в конце 2008 г.

Бомба JDAM кроме стандартного оборудования для точного наведения (приемник системы GPS), размещенного в хвостовой части, снабжена датчиком,

улавливающим отраженный от цели лазерный луч.

Оборудование JDAM представляет собой комплект рулей и систему наведения. Оно может устанавливаться практически на любой свободнопадающей авиабомбе калибром более 227 кг, превращая свободнопадающий боеприпас в управляемую планирующую авиабомбу, способную поражать даже быстро движущиеся цели, как на земле, так и на море.

источник: AVIAPORT.RU
16.09.08

ИРАН НАЛАДИЛ ВЫПУСК НОВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ И РАКЕТ

На вооружение ВВС Ирана в ближайшие месяцы поступят новые истребители национального производства. Об этом сообщает The Jerusalem Post со ссылкой на заявление командующего иранскими вооруженными силами генерал-майора Атаоллы Салехи (Ataollah Salehi).

За последние два года, по словам командующего, Иран достиг значительного прогресса в производстве истребителей нескольких типов и ракет для уничтожения воздушных целей и по уровню оснащенности вооружением и военной техникой на данный момент превосходит все страны региона.

Атаолла Салехи также сообщил, что частично свой боевой потенциал Иран продемонстрирует в ходе учений военно-воздушных сил под кодовым названием "Защитники неба" (Modafean-e Aseman), которые начнутся в ближайшие дни.

Что касается истребителей, то, по всей видимости, речь идет о двух иранских разработках — Azarakhsh ("Молния") и Saegheh ("Гром"), которые фак-

тически являются модернизацией американских F-5 полувекковой давности.

Отметим, что в минувшем месяце командующий ВВС Ирана бригадный генерал Ахмад Мигхани (Ahmad Miqani) сообщил об усовершенствовании истребительной авиации, которое позволило увеличить дальность ее действия до 3000 километров. До этого, в июле, Тегеран объявил о начале производства боевых самолетов с применением технологий обеспечения малозаметности в радиолокационном спектре, а также о модернизации парка истребителей F-14 американского производства. Вместе с тем, как неоднократно отмечали эксперты, заявления Ирана об успехах в области создания новых образцов вооружения и военной техники в большинстве случаев не соответствуют действительности.

*источник: ИА «Интерфакс»
03.09.08*

США ОКАЖУТ ПОМОЩЬ ЧЕХИИ В ПРОВЕДЕНИИ МОДЕРНИЗАЦИИ АВИАТЕХНИКИ

Компания "Ханиуэлл интернэшнл" подписала с чешской государственной компанией "Летецке оправны Малесице" (LOM — Letecke opravny Malesice) контракт, предусматривающий обеспечение поддержки и восстановления находящихся на вооружении чешских ВС вертолетов Ми-8 и Ми-17 российского производства, сообщает агентство СТК со ссылкой на заявление представителя МО Чехии.

Соглашение также включает в себя капремонт вертолетов, проведение контрольных испытаний, обучение пилотов и поставку запчастей.

По информации компании LOM, этот контракт — только одно из соглашений, подписанных Чехией и США по результатам переговоров о проведении модернизации чешской армии. Информация о стоимости и источниках финансирования контракта не раскрывается.

Чехия также высказала пожелание, чтобы Вашингтон оказал ей помощь в проведении модернизации парка военно-транспортной авиации.

*источник: АРМС-ТАСС
10.09.08*

ХАРЬКОВСКИЙ АВИАЗАВОД ДО КОНЦА ГОДА ПЛАНИРУЕТ ПОСТАВИТЬ В ЛИВИЮ АН-74

Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП) планирует до конца 2008 г. поставить в Ливию самолет Ан-74 ТК300. Об этом 19 сентября в Киеве сообщил журналистам, отвечая на вопрос SQ, министр промышленной политики Украины Владимир Новицкий. По его словам, финансово-экономическое положение завода остается сложным, у него большая кредиторская задолженность, ни один банк не хочет давать ему кредиты.

Министр также сообщил, что из госбюджета ХГАПП получило 35 млн грн на пополнение уставного фонда. Еще 150 млн грн планируется выделить на закупку комплектующих для достройки самолетов, однако выделение этих средств задерживается из-за того, что Верховная Рада не рассматривает вопрос о внесении изменений в госбюджет 2008 г. В. Новицкий выразил надежду, что изменения в бюджет в скором времени будут приняты и ХГАПП получит эти деньги, а также сможет использовать средства, заложенные в бюджете для предоставления государственных гарантий кредитования авиационного комплекса (на 500 млн грн). Министр подчеркнул, что в

проекте госбюджета 2009 г. заложено 500 млн грн по программе поддержки отечественного авиастроения и 1,5 млрд грн кредитов под гарантии правительства.

В. Новицкий отметил, что сейчас на ХГАПП в разной степени готовности находятся 19 самолетов. В первую очередь предприятие будет заниматься выполнением контрактов на поставку самолетов в Ливию и Египет. Чтобы работать эффективно, завод должен выпускать 12–15 самолетов в год, подчеркнул В. Новицкий.

Справка SQ. ХГАПП в 2003 и 2005 гг. подписало контракты на поставку в Ливию самолетов Ан-140 и нескольких Ан-74ТК200С и Ан-74ТК300. В 2007–2008 гг. ХГАПП не передало заказчикам ни одного самолета. Президент ассоциации предприятий авиационной промышленности Украины "Укрaviaпром" Валерий Шмаров 9 сентября заявил, что ХГАПП "не способно выполнить контракт на поставку самолетов в Ливию". На заводе это заявление опровергли, заявив, что ХГАПП активно выполняет заказ на поставку самолетов в Ливию.

*источник: сайт STATUS QUO
19.09.08*

BOEING ПРИОБРЕЛ КОРПОРАЦИЮ INSITU

Компания Boeing (США) 9 сентября завершила процесс приобретения корпорации Insitu Inc., говорится в сообщении Boeing.

Процесс приобретения корпорации Insitu стартовал 22 июля текущего года. Это было частью обширного плана компании Boeing расширить свое присутствие на рынке беспилотных летательных аппаратов (БЛА). Корпорация Insitu станет отдельным филиалом отделения Boeing Integrated Defense Systems и сохранит независимость, но получит возможность

"извлекать выгоду из обширных ресурсов компании", уточняется в сообщении.

Insitu Inc., расположенная в Бингене (США), является разработчиком и производителем беспилотных систем для военного и гражданского применения. Эта корпорация создала первый БЛА для перелета через Атлантический океан, стала партнером компании Boeing при создании БЛА ScanEagle.

источник: AVIAPORT.RU
10.09.08

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ОПЫТНОГО ОБРАЗЦА САМОЛЕТА CRJ1000 NEXTGEN ПРОШЕЛ УСПЕШНО

Bombardier Aerospace сообщила о том, что опытный образец нового самолета CRJ1000 NextGen с серийным номером 19991 успешно выполнил первый полет в окрестностях заводского аэродрома Bombardier в г. Мирабель провинции Квебек.

Полет выполнил экипаж в составе летчиков-испытателей Жака Тибодо (Jacques Thibaudeau) и Чака Эллиса (Chuck Ellis) и инженера по летным испытаниям Эжена Лардизабала (Eugene Lardizabal). Самолет совершил взлет в 10:02 по местному времени и успешно приземлился через 3 часа 25 минут. В ходе полета самолет поднимался на высоту 9144 м (30 000 футов) и набирал скорость, достигавшую 481 км/ч.

"Мы убрали шасси, проверили работу закрылков и предкрылков и опробовали нашу новую систему электродистанционного управления рулем направления, — сказал г-н Тибодо. — Все системы работали в штатном режиме. Самолет управлялся подобно меньшей по размерности серийной модели CRJ900, поэтому экипажам будет несложно освоить новый 100-местный CRJ1000 NextGen".

"Первый полет — очень важный этап в разработке новых самолетов. Это относится и к региональному лайнеру CRJ1000 NextGen, — сказал директор программ CRJ подразделения Bombardier Commercial Aircraft Жан-Ги Блонден (Jean-Guy Blondin). — Мы полностью удовлетворены готовностью нашего опытного образца к дальнейшим испытаниям, предшествующим получению сертификата типа. Хочу от всей души поблагодарить наших поставщиков и сотрудников за отличную работу".

"Коллектив летно-испытательного центра в Вичите при поддержке группы наших конструкторов будет проводить летные испытания самолета на основе четко структурированного подхода. Мы намерены точно соблюдать график проведения работ вплоть до момента, когда новый стоместный самолет поступит в коммерческую эксплуатацию в четвертом квартале 2009 года", — сказал директор проекта CRJ1000 Bombardier Commercial Aircraft Дэвид Тидд (David Tidd).

После нескольких дополнительных полетов, выполненных в Мирабеле, опытный образец CRJ1000 NextGen будет переведен в летно-испытательный центр Bombardier в Вичите (шт. Канзас), куда в будущем году будет доставлен первый серийный CRJ1000 NextGen. Именно здесь будет вестись отработка новой модели к вводу в коммерческую эксплуатацию. Эта работа будет проводиться совместно с

Комиссией по оценке летно-технических и эксплуатационных качеств, в состав которой входят пилоты Управления транспорта Канады, Федеральной авиационной администрации США и Европейского агентства по авиационной безопасности.

"CRJ1000 NextGen, предоставляющий эксплуатационные расходы на 15 % меньше, чем у ближайшей конкурирующей модели, — оптимальный самолет для обслуживания региональных маршрутов средней протяженности, — сказал президент Bombardier Commercial Aircraft Гэри Скотт (Gary R. Scott). — Пассажиры хотят летать с повышенным комфортом и предпочитают беспосадочные рейсы. Авиакомпаниям, в свою очередь, нужны самолеты, потребляющие меньше топлива, требующие меньших затрат на техническое обслуживание и отличающиеся высокой надежностью. Самолет CRJ1000 NextGen в полной мере отвечает всем этим требованиям".

К настоящему моменту общее число твердых заказов, предварительных заказов и опционов, полученных от четырех авиакомпаний на самолеты CRJ1000 NextGen, составляет 63 единицы. Авиакомпания Brit Air, являющаяся дочерней компанией Air France, заказала 8 CRJ1000 NextGen с опционами еще на 8 таких самолетов. Итальянская авиакомпания Myair.com приняла решение о приобретении 15 самолетов CRJ1000 NextGen взамен ранее заказанных 15 лайнеров CRJ900. Авиакомпания Adria Airways из Словении заказала один самолет, а также получила опцион еще на один лайнер. Помимо этого, заказчик, пожелавший не называть своего имени, разместил твердый заказ на 15 CRJ1000 NextGen и предварительный заказ на 15 таких самолетов.

Компания Bombardier Inc. — мировой лидер в производстве и предложении инновационных решений в области транспорта, от гражданских пассажирских самолетов и самолетов бизнес-класса до подвижного состава и оборудования для рельсового транспорта. Она является глобальной корпорацией со штаб-квартирой в Канаде. Доходы Bombardier Inc. в финансовом году, завершившемся 31 января 2008 года, составили 17,5 млрд долларов США. Акции компании котируются на фондовой бирже в Торонто (BBD). Деятельность Bombardier включена в рейтинги Dow Jones Sustainability для мировых и североамериканских компаний.

источник: компания Bombardier Inc.
08.09.08

БИЗНЕС-БУМ

По данным Ассоциации производителей самолетов авиации общего назначения (General Aviation Manufacturers Association, GAMA), в 2007 году в целом в мире было поставлено 4272 самолета на общую сумму \$ 21,9 млрд. В стоимостном отношении рынок по сравнению с 2006 годом вырос на 16,4 %, но в единицах поставленной техники — лишь на 5,4 %. Представители GAMA объясняют это ростом продаж дорогих бизнес-джетов с турбореактивными двигателями (было поставлено 1138 самолетов, рост на 28,4 %) и спадом в продажах сверхлегких поршневых машин (2675 в 2007 году, спад на 2,9 %).

Так как на бизнес-джеты в денежном выражении приходится 89 % годового объема поставок, или \$ 19,43 млрд, то именно динамика их продаж наиболее существенно сказывается на показателях рынка. Эксперты отмечают растущую привлекательность самолетов этого класса в технологическом плане: улучшаются показатели топливной эффективности, общей экономичности, безопасности, снижается вредное влияние на окружающую среду.

источник:
газета "Коммерсант — Business Guide"
08.09.08

В БЕЛАРУСИ ПЛАНИРУЮТ СОБИРАТЬ РОССИЙСКИЕ ЛЕГКИЕ САМОЛЕТЫ F-32 "ЯСТРЕБ"

В Беларуси может появиться собственное самолетостроительное предприятие. Соответствующий инвестиционный проект прошел экспертизу в Минэкономики, Минсельхозпрод, Институте защиты растений НАН Беларуси. Готовность оказать поддержку в его реализации высказало руководство Гомельской области. Соответствующий бизнес-план разработан СЭЗ "Гомель-Ратон". Проектом предусматривается создание совместного предприятия с участием зарубежного капитала. Заинтересованность уже проявили иностранные инвесторы из России, Австрии и Словакии, сообщает "Время союза".

Бизнес-планом предусматривается возможность создания первого в стране производства по серийной сборке многоцелевых самолетов внеаэродромного базирования, укомплектованных легкоосъемной химаппаратурой. В основе проекта лежит самолет разработки Самарского государственного аэрокосмического университета. Общие инвестиционные затраты на реализацию проекта составляют 4,7 млн долларов. Источники финансирования — прямые иностранные инвестиции, а также собственные средства предприятия. Реализация проекта займет 10 лет, плановый срок окупаемости — 6 лет.

Предполагается, что данные самолеты будут использоваться в сельском хозяйстве, охране леса. Однако с развитием научно-технической базы и инфраструктуры производства авторы проекта намерены разработать конструкторскую документацию на

выпуск других модификаций базовой модели самолета. Есть планы по созданию учебно-тренировочного, патрульного, спортивного летательных аппаратов.

Самолеты белорусского проекта относятся к категории легких летательных аппаратов. Это составная часть авиации общего назначения. В ее рамках работает около 89 % всех воздушных судов в мире.

Одной из последних разработок Самарского государственного аэрокосмического университета является легкий многоцелевой самолет F-32 "Ястреб". Самолет предназначен для выполнения учебно-тренировочных, спортивных, туристических полетов, участия в авиашоу, а также выполнения авиационных работ, патрулирования и перевозки грузов, буксировки планеров. Он разработан в соответствии с нормами JAR-VLA на базе опыта постройки и эксплуатации самолетов F-02 "Кречет", F-22, C-400 "Капитан", Че-25м и других. Применение современных методов проектирования и опыт работы в области разработки легкой авиационной техники с 1992 года позволили создать самолет с лучшими в своем классе летными характеристиками. При этом самолет отличается удобством в эксплуатации и простотой управления. Применение композиционных материалов позволяет добиться хорошего качества аэродинамических поверхностей, долговечности и высокой ремонтопригодности при эксплуатации в полевых условиях.

источник: сайт "Белорусские новости"
01.09.08

ПЕРВЫЙ КИТАЙСКИЙ РЕАКТИВНЫЙ САМОЛЕТ ГОТОВИТСЯ К ВЗЛЕТУ 21 СЕНТЯБРЯ

Первый китайский реактивный пассажирский самолет, созданный с использованием китайских технологий в рамках проекта ARJ21, совершит свой первый полет 21 сентября, сообщают китайские СМИ. Стоимость проекта, начатого в 2005 году, составила 6 млрд юаней (\$ 882 млн).

Самолеты проекта ARJ21, названные "Сян Фэн" ("Парящий феникс"), оснащены турбовентиляторными двигателями и рассчитаны на 70 пассажиров. Максимальная дальность полета составляет 3,7 тыс. км. Самолет был разработан авиастроительной корпорацией CAIC I. Первый ARJ21 сошел с конвейера в Шанхае 21 декабря 2007 года и стал важным шагом

в развитии государственного самолетостроения в Китае, отмечается в сообщении.

Компания уже получила 71 заказ на ARJ21, в основном от авиаперевозчиков и лизинговых компаний, в частности от Shanghai Airlines, Shandong Airlines и Laos Airlines. CAIC I также заключила договор на поставку 100 самолетов ARJ21 с авиакомпанией Shenzhen Airlines.

Первый полет ARJ21 должен был состояться в марте 2008 года, однако он был отложен до сентября в связи со срывом поставок деталей к самолетам.

источник: газета «Гудок»
16.09.08

АВИАЦИЯ ВМС ЯПОНИИ ПОЛУЧИЛА НОВЫЙ ПАТРУЛЬНЫЙ САМОЛЕТ

Компания Kawasaki Heavy Industries (КНИ) передала министерству обороны Японии первый опытный образец нового самолета базовой патрульной авиации (БПА) XP-1. Как сообщает Flight Global, церемония по данному случаю состоялась 29 августа на заводе КНИ в городе Гифу.

Программа испытаний XP-1 рассчитана до конца 2015 финансового года и будет осуществляться авиацией ВМС и Институтом технических исследований и разработок министерства обороны Японии.

Работы по созданию самолета БПА ведутся компанией КНИ с 2001 года в рамках программы С-Х/Р-Х. Первый полет опытный образец XP-1 (первоначально обозначался как Р-Х) выполнил в сентябре 2007 года.

Программа С-Х/Р-Х, стоимость которой оценивается в 3 миллиарда долларов, также предусматривает разработку военно-транспортного самолета. Как ожидается, в перспективе ВМС Японии закупят 70 самолетов БПА XP-1 для замены имеющегося парка Р-3С Orion, а также 60 военно-транспортных С-Х. Кроме того, планируется создание других версий самолетов, в том числе радиоэлектронной борьбы.

XP-1 оснащается четырьмя турбовентиляторными двигателями, два из которых могут отключаться для увеличения продолжительности полета. Самолет способен развивать скорость более 900 километров в час и действовать на дальности до 4320 морских миль (8000 километров).

Вооружение XP-1 включает в себя противокорабельные ракеты, торпеды и авиабомбы во внутренних отсеках и на восьми узлах внешней подвески общей массой более 9000 килограммов. В состав бортового оборудования самолета входят система боевого управления, радиолокационная станция с активной антенной решеткой электронного сканирования, системы ведения разведки в инфракрасном и видимом диапазонах спектра, а также средства гидролокации и радиоэлектронной борьбы.

Стоимость одного самолета БПА XP-1 оценивается примерно в 140 миллионов долларов.

источник: LENTA.RU
01.09.08

ИСТРЕБИТЕЛЬ SAAB 29 ОТМЕЧАЕТ ЮБИЛЕЙ

60 лет назад, 29 августа 1948 г., впервые поднялся в воздух реактивный истребитель Saab 29, говорится в сообщении компании Saab (Швеция).

ВВС Швеции выдвигали высокие требования к своему первому реактивному истребителю. Для удовлетворения этих требований конструкторам пришлось применить достаточно много новшеств: стреловидное крыло и мощный по тем временам турбореактивный двигатель. За свой специфический внешний вид самолет, построенный по реданной схеме с кабиной экипажа, расположенной над каналом воздухозаборника, заслужил прозвище "Летающая бочка", говорится в сообщении.

Для испытаний новой машины шведская фирма в

1947 г. пригласила британского летчика-испытателя Роберта Мура, который и провел все летные испытания. "Уродливый утенок на земле, но ласточка в воздухе", — так охарактеризовал испытатель истребитель Saab 29. Темп производства этих самолетов остался самым высоким за всю историю компании Saab. В 1954 г. завод не выпускал меньше одного самолета в сутки. Saab 29 также стал единственным шведским истребителем, участвовавшим в боевых действиях (Конго в начале 1960-х). Всего в 1951—1956 гг. Saab построила 661 самолет этого типа.

источник: AVIAPORT.RU
01.09.08

ВВС ЮАР ПРИНЯЛИ НА ВООРУЖЕНИЕ 4 ИСТРЕБИТЕЛЯ JAS-39 GRIPEN

ВВС ЮАР официально приняли на вооружение первые четыре многоцелевых истребителя JAS-39 Gripen. Министр обороны страны М. Лекота торжественно передал первую партию самолетов командующему ВВС генерал-лейтенанту Карло Гаджиано в ходе церемонии, состоявшейся на авиабазе Истергплаат в Кейптауне в день открытия международной выставки вооружений "Африка аэроспейс энд дифенс — 2008".

Самолеты поставлены МО ЮАР в рамках подписанного в 1999 году контракта с фирмами "Сааб" и "Бритиш аэроспейс" ("Бае системз"). В соответствии с условиями данного соглашения общей стоимостью 2,2 млрд долл., ВВС ЮАР должны получить 26 многоцелевых истребителей четвертого поколения Gripen (17 одноместных JAS-39C и 9 двухместных JAS-39D) стоимостью около 1,8 млрд долл. и 24 УТС "Хоук" Mk.120.

Новые "Грипены" предназначены для замены французских истребителей "Мираж" F-1, использу-

ющихся в роли штурмовиков, и истребителей ПВО "Чита" C/D (глубокая модернизация самолетов "Мираж-3"). УТС "Хоук" заменят самолеты MB-326 "Импала". Подготовка пилотов Gripen начнется в октябре. Все четыре поставленных самолета выполнены в двухместной учебно-тренировочной версии JAS-39D. Поставка одноместных JAS-39C начнется только после завершения передачи двухместных самолетов. Ожидается, что все самолеты будут поставлены заказчику до конца 2012 года и войдут в состав двух эскадрилий, дислоцированных на авиабазе Мохадо.

Однако, по сообщениям южноафриканских СМИ, в настоящее время реализацию программы несколько сдерживает недостаточное выделение бюджетных средств для поддержки самолетов и отсутствие достаточного количества подготовленных пилотов в составе ВВС ЮАР.

источник: АРМС-ТАСС
19.09.08

ELBIT ПОСТАВИТ ПАРТИЮ БПЛА В ЛАТИНСКУЮ АМЕРИКУ

Оборонная компания Elbit сообщила сегодня о победе в тендере на поставку крупной партии беспилотных самолетов в одну из стран Латинской Америки.

Согласно условиям сделки, объем которой оценивается в 25 миллионов долларов, Elbit поставит в течение года партию БПЛА Hermes-450 вместе с наземными станциями контроля, а также несколько мини-БПЛА Skylark.

БПЛА Hermes-450 является собственной разработкой компании. Он находится на вооружении армий многих стран мира и прошел проверку боевы-

ми действиями в Южном Ливане, Ираке и Афганистане. Самолеты этой серии налетали в оперативной обстановке уже свыше 100 тысяч часов.

Самолеты Skylark также прошли Ливан, Ирак и Афганистан, однако их летный опыт значительно меньше — около 10 тысяч часов. Вместе с тем этому самолету принадлежит мировой рекорд оперативной работы на большой высоте для мини-БПЛА — 15 тысяч футов (около 4,6 километра).

*источник: сайт NEWSru Israel
01.09.08*

ХАРЬКОВСКИЙ АВИАЗАВОД НЕ МОЖЕТ ЗАВЕРШИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО 19 САМОЛЕТОВ ИЗ-ЗА НЕХВАТКИ СРЕДСТВ — МИНПРОМПОЛИТИКИ

На Харьковском авиационном заводе из-за нехватки финансовых ресурсов остается незавершенным строительство 19 самолетов, в результате чего завод не может своевременно выполнить условия международных контрактов. Об этом заявил сегодня на пресс-конференции министр промышленной политики Владимир Новицкий, передает корреспондент РБК — Украина. По его словам, завод уже несколько лет находится в кризисном финансовом состоянии. Министр добавил, что из-за большой кредиторской задолженности банки отказыва-

ют предприятию в предоставлении кредита на закупку комплектующих, необходимых для завершения строительства самолетов.

Ввиду этого правительство в 2008 г. предусмотрело выделить заводу 150 млн грн, однако, по словам В. Новицкого, указанные средства еще не выделены заводу, поскольку не приняты изменения в госбюджет-2008.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
19.09.08*

BAE SYSTEMS ПРИСТУПИЛА В ОКОНЧАТЕЛЬНОЙ СБОРКЕ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ТУРНООН ВТОРОГО ТРАНША

Компания BAE Systems (Великобритания) приступила к окончательной сборке первого двухместного истребителя Турноон второго транша, говорится в сообщении компании.

Самолет планируется передать Королевским ВВС Великобритании в конце 2009 г., где он будет использоваться для тренировки пилотов истребителей Турноон следующего поколения.

Первые два одноместных истребителя Турноон второго транша впервые поднялись в воздух на прошлой неделе.

Главным различием между самолетами транша 1 и транша 2 стал новый комплект бортовых вычислительных машин. Управляет программой компания Eurofighter Jagdflugzeug GmbH, представляющая интересы партнеров: Alenia Finmeccanica, BAE Systems, EADS CASA и EADS Deutschland.

Истребитель заказали ВВС 6 стран: Германии, Италии, Испании, Великобритании, Австрии и Саудовской Аравии.

*источник: AVIAPORT.RU
22.09.08*

TACA AIRLINES ПОЛУЧИЛА ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ EMBRAER 190

Бразильская компания Embraer поставила авиакомпании TACA Airlines (Сальвадор) первый самолет Embraer 190, говорится в сообщении авиастроительной компании.

"Мы гордимся тем, что поставили первый самолет Embraer 190 одному из наиболее важных и быстрорастущих перевозчиков Латинской Америки. Мы уверены, что это правильный выбор, и надеемся, что наши машины помогут авиакомпании TACA расширить свою сеть маршрутов на континенте", — приводятся в сообщении слова вице-президента компании Embraer Мауро Керна.

Всего авиакомпания заказала 11 лайнеров Embraer 190 с опционом еще на 15 самолетов. TACA намерена использовать новые машины на маршрутах в Карибском бассейне и Центральной Америке. Само-

леты рассчитаны на перевозку 96 пассажиров: 8 пассажиров в салоне бизнес-класса и 88 пассажиров в экономклассе. На 30 июля 2008 г. Embraer имела 847 твердых заказов на самолеты семейства Embraer 190/170 и 827 опционов. Более 400 самолетов E-Jets уже переданы 45 заказчикам в 30 странах мира. К сегодняшнему дню совокупный налет этих машин составляет 1,5 млн часов.

Авиакомпания TACA работает в Центральной Америке, США, Канаде, Мексике и в странах Карибского бассейна. Она летает по 38 маршрутам в 21 страну. В 2007 г. авиакомпания перевезла около 4 млн пассажиров, заработав почти \$ 1 млрд.

*источник: AVIAPORT.RU
01.09.08*

КОМПАНИЯ HAL НАЧНЕТ ИСПЫТАНИЯ УДАРНОГО ВЕРТОЛЕТА LCH В 2009 ГОДУ

Компания HAL начнет испытания ударного вертолета LCH в 2009 году, сообщает "Бизнес стандарт".

В марте текущего года проектирование LCH было завершено. Как ожидается, первый полет демонстратора технологии TD-1 для тестирования бортовых систем состоится до марта 2009 года. Испытания демонстратора TD-2, оснащенного системами вооружения и разведывательной аппаратурой, должны начаться к июлю 2009 года. На конец 2009 года запланированы испытания третьего опытного образца TD-3 BBC Индии, которые являются первым заказчиком LCH. Планируется, что LCH будет использован для выполнения задач огневой поддержки пехоты на поле боя, борьбы с бронетехникой противника и ведения разведки.

Большинство технологий LCH уже проверяется в новой версии усовершенствованного легкого вертолета ALH "Дхрув". Технологии, связанные с системами вооружения и различными датчиками, испытываются на вооруженной версии "Дхрув" — WSI, опытный образец которой уже проходит летные испытания. На сегодняшний день HAL заключила контракты на поставку 159 вертолетов "Дхрув" и 76 машин в вооруженной версии WSI.

Конструкция вертолетов LCH и "Дхрув" в значительной степени сходна. Взлетная масса вертолетов составляет около 5,5 т, что позволяет использовать одинаковые несущий и рулевой винт, коробку передач. Отработка этих конструктивных элементов при создании "Дхрув" позволила избежать ошибок и сократить время проектирования LCH. Вертолеты будут оснащаться двигателями "Шакти", которые почти на 30 % мощнее, чем силовая установка TM 333-2B2, которой оснащены вертолеты "Дхрув" в настоящее время.

Однако руководитель HAL Ашок Баведжа также указывает на значительное количество отличий LCH от "Дхрув". Так, вертолет имеет тандемное размещение экипажа. Все системы управления полетом, гидравлика и топливная система были перепроектированы для бронированного LCH. Фюзеляж вертолета также изменен в соответствии с потребностью обеспечения малозаметности. Новое усиленное шасси обеспечивает выживание пилотов при ударе о землю с вертикальной скоростью более 10 м/с.

В 2006 году HAL выбрала для вооружения вертолета 20-мм пушку M621, установленную на турели THL-20 компании "Некстер" (ранее "Жиат индастри"), которая будет размещаться под носовой частью вертолета и управляться с использованием наשלемного прицела. Ожидается, что вертолеты также будут вооружены управляемыми ракетами "Мистраль-2" компании MBDA.

По своим характеристикам LCH сопоставим с современными ударными вертолетами Tiger компании Eurocopter и китайским Z-10, однако способен более эффективно действовать в условиях высокогорья. LCH будет обладать возможностью взлета с площадок на высотах около 3000 м, применять вооружение до высоты 4950 м и поражать цели, включая БЛА, до высоты 6500 м.

Компания HAL намерена ускорить разработку вертолета, поскольку из-за недостатка подобных машин МО Индии вынуждено было начать международный тендер на закупку 22 ударных вертолетов ориентировочной стоимостью 25 млн долл. за единицу, включая системы вооружения.

*источник: АРМС-ТАСС
15.09.08*

ПЕРВЫЙ КЛИЕНТ DIAMOND AIRCRAFT В РОССИИ, ВОЗМОЖНО, ПЕРЕСМОТРИТ УСЛОВИЯ КОНТРАКТА

Компания Diamond Aircraft выиграла тендер на поставку учебно-тренировочных самолетов для авиакомпании "Аэрофлот". Как писал BizavNews, авиакомпания "Аэрофлот-Плюс" разместила тендер на приобретение воздушных судов для первоначальной подготовки экипажей и поддержания летной годности линейных экипажей. На данный момент Diamond Aircraft уже поставила тренажер

для авиакомпании "Аэрофлот". "Аэрофлот-Плюс" планирует приступить к эксплуатации УТС в октябре 2008 г. Однако, как сообщил источник в компании, количество самолетов, прописанных в контракте, будет пересмотрено в сторону уменьшения.

*источник: сайт BizavNews.RU
03.09.08*

BELL HELICOPTER ПЕРЕДАЛА ВЕРТОЛЕТ BELL 412EP ПОЖАРНИКАМ САН-ДИЕГО

Американская компания Bell Helicopter 3 сентября передала вертолет Bell 412EP пожарному департаменту Сан-Диего (США), говорится в сообщении компании. Этот вертолет присоединится к вертолету Bell 212, который в настоящее время используется в воздушном подразделении пожарного департамента Сан-Диего. Новый вертолет существенно увеличит потенциал пожарной охраны, позволив реагировать на чрезвычайные ситуации 7 дней в неделю, 24 часа в сутки, сообщает Bell Helicopter.

Bell 412 — многоцелевой вертолет, разработанный на базе вертолета Bell 212. На нем установлен 4-лопастный несущий винт, увеличен запас топлива, улучшены показатели скорости и дальности полета. Первый полет опытной машины состоялся в августе 1979 г. Серийное производство начато в 1981 г.

*источник: AVIAPORT.RU
04.09.08*

КUNPENG AIRLINES ПОЛУЧИЛА ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ EMBRAER 190

Бразильская компания Embraer поставила авиакомпании Kunpeng Airlines первый самолет Embraer 190, говорится в сообщении авиастроительной компании. "Мы надеемся, что самолет Embraer 190 с его прекрасными характеристиками, экономикой и комфортом — это именно та машина, которая отвечает требованиям наших китайских клиентов, которая соответствует планам дальнейшего успешного развития авиакомпании Kunpeng Airlines", — приводятся в сообщении слова вице-президента Embraer Муаро Керна. Заказ на 5 самолетов данного типа для авиакомпании Kunpeng Airlines Embraer анонси-

ровала в июле 2008 г., в ходе выставки в Фарнборо. Самолеты для китайской авиакомпании выполнены в двухклассной компоновке салона и рассчитаны на перевозку 98 пассажиров.

Авиакомпания Kunpeng Airlines является местным предприятием, созданным китайской авиакомпанией Shenzhen Airlines и американской фирмой Mesa Air Group. Начала работать в сентябре 2007 г.

*источник: AVIAPORT.RU
01.09.08*

АВИАКОМПАНИЯ REGIONAL ПОЛУЧИЛА ПЕРВЫЙ EMBRAER 170

Бразильская компания Embraer в пятницу передала первый самолет Embraer 170 авиакомпании Regional/Air France (Франция), говорится в сообщении Embraer. Это первый из девяти самолетов этого типа, заказанных перевозчиком. Самолет имеет одноклассную компоновку салона, рассчитанную на перевозку 76 пассажиров. Авиакомпания Regional планирует поставить его на внутренние линии уже на текущей неделе.

Авиакомпания Regional/Air France (Compagnie Aérienne Européenne), 100%-ное дочернее предприя-

тие компании Air France Group, создана в марте 2001 г. путем слияния авиакомпаний Flandre Air, Proteus Airlines и Regional Airlines. В парке компании на сегодняшний день насчитывается 62 самолета, причем 48 из них — бразильского производства. Маршруты авиакомпании охватывают 46 городов — 20 во Франции и 26 в европейских странах.

*источник: AVIAPORT.RU
05.09.08*

EUROFIGHTER СОГЛАСОВАЛА "ТЕХНИЧЕСКОЕ ЛИЦО" ИСТРЕБИТЕЛЯ TYPHOON BLOCK 8

Компании Eurofighter GmbH, NATO Eurofighter и агентство Tornado Management Agency (NETMA) после успешного проведения испытаний и подготовки всей документации согласовали "техническое лицо" истребителя Eurofighter Typhoon Block 8 (второй транш), говорится в сообщении Eurofighter.

"2008 год стал решающим для программы. Принятие в тесной кооперации производителей и эксплуатантов "технического лица" истребителя Block 8 означает, что мы можем не останавливаясь продолжать поставки новых самолетов военно-воздушным силам", — приводятся в сообщении слова президента компании Eurofighter Алойсиуса Роена.

В настоящее время в производстве компаний-партнеров находятся около 60 истребителей Typhoon Block 8. Первые серийные самолеты этого типа вышли

на приемочные испытания летом 2008 г. Главным различием между самолетами транша 1 и транша 2 стал новый комплект бортовых вычислительных машин. В дальнейшем истребители пройдут первую фазу модернизации, согласованную в марте 2007 г. Будет установлено новое программное обеспечение, новая авионика и связанное оборудование, улучшен интерфейс "человек — машина", будет полностью интегрирован контейнер системы лазерного целеуказания. В составе вооружения должны появиться бомбы Paveway IV и EGBU-16, говорится в сообщении.

Истребитель заказали ВВС Германии, Италии, Испании, Великобритании, Австрии и Саудовской Аравии.

*источник: AVIAPORT.RU
15.09.08*

ТУРЦИЯ СОБИРАЕТСЯ СТРОИТЬ СОБСТВЕННЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ

Turkish Aerospace Ind. (TAI) приступает к реализации программы по строительству первого в Турции коммерческого вертолета, сообщают турецкие СМИ.

TAI в кооперации с национальными и международными аэрокосмическими компаниями собирается завершить наземные и летные испытания прототипа в 2010 г. По плану разработчика, первый турецкий коммерческий вертолет будет иметь взлетную массу 2 тонны и вместимость 6–8 пассажиров. Конструкторы TAI уже разрабатывают планер прототипа. В перспективе — разработка и производство авионики, двигателя, топливной и других систем вертолета.

После продолжительного периода равновесия мировое вертолетостроение пришло в движение. Палитра отрасли постоянно меняется. Одни вертолетостроители отстают, другие — прорываются вперед. Образуются новые союзы, совместные программы. Одни центры вертолетостроения ослабевают, другие, напротив, набирают силу. Наглядный пример — Азиатско-Тихоокеанский регион (вертолеты Индии, КНР, Южной Кореи, Японии, Австралии и т. д.).

*источник: AVIAPORT.RU
16.09.08*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Как раскрыть инвестиционные крылья	47
Россия влетела в рейтинг на крыльях "Сухого"	48
Диктатуре пролетариата мешают низкие зарплаты	49
ОАО "Мотор Сич" поддерживает инициативы премьер-министра Владимира Путина в области гражданского авиастроения, заявленные в Ульяновске	50
"Ростехнологии" хотят запретить китайцам воровать российские истребители	51
От Вашингтона до Нью-Дели	52
Авиастопом по России	56
Замена Ту-154 подоспеет к 2016 году	58
А вместо сердца — импортный мотор	59
Авиакнуты и авиапряники	60
Российская корпорация нанотехнологий (РОСНАНО) запускает второй инвестиционный проект	61
Тендер на поставку комплектующих для самолета МС-21 объявят в октябре	62
В честь Архипа Люльки	63
Газовая авиация	65
Сергей Чемезов задумался о пенсии	66
Кадры по-прежнему решают все! Команда управленцев 2МПЗ повысила свою квалификацию в вопросах стратегического менеджмента	67
Открытие инновационного инженерного центра ОАО "Вертолеты России"	68
Сергей Чемезов предъявил долг государству	69
Компания "Сухой" проведет городской семейный праздник в Комсомольске-на-Амуре	70
Германия испытала бетонобойную бомбу	71
На тему целесообразности производства вертолетных двигателей в России	71
Украина и Польша ввяжутся в воздушный бой	72
Интересные торги	73
С "МиГа" снимают двигатели	74
ОАК будет торговать тем, чего не делает	75
Из производителей сырья — в машиностроители	76
Война беспилотников	78
Ил-96 летят мимо "Аэрофлота"	79
Военные оштрафуют EADS	80

и другие материалы

ОБЗОР ПРЕССЫ

за сентябрь 2008 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

КАК РАСКРЫТЬ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ КРЫЛЬЯ

В Сочи Владимир Путин прокладывает путь российскому капиталу в EADS.

Практические результаты инвестиционного форума в Сочи: заключено 114 соглашений на сумму 14,4 млрд евро. Цифры подтверждают, что изоляция России не грозит. По словам главы Минэкономразвития Эльвиры Набиуллиной, крупные иностранные компании дали положительную оценку перспективам сотрудничества с Россией.

Повод для оптимистичного инвестиционного настроения дали и сочинские переговорщики высшего уровня. Любезностями обменялись российский премьер Владимир Путин и его французский коллега Франсуа Фийон. Последний заявил о том, что доволен исполнением Россией договоренностей в рамках плана Медведева — Саркози. И дал понять, что если на Южном Кавказе все пойдет по плану и дальше, уже в октябре могут возобновиться переговоры по соглашению о стратегическом партнерстве между Россией и Евросоюзом.

РОССИЙСКИЕ ИНВЕСТОРЫ-ОЛИМПИЙЦЫ

Почти половина инвестпроектов на форуме в Сочи носила ярко выраженный олимпийский характер. Большую часть подрядов по их реализации получили российские инвесторы. К примеру, подписано соглашение между Краснодарским краем и сотовым оператором МТС, который планирует вложить более 7 млрд рублей в развитие технологической инфраструктуры, в частности в развитие сети 3G.

МТС примет участие в подготовке телекоммуникационной инфраструктуры Сочи к проведению Олимпиады-2014.

Электронное сопровождение Игр готов обеспечить и концерн микроэлектроники "Ангстрем", который уже получил от ВЭБа кредит в 30 млрд рублей на выпуск пластин с топологическим размером 0,13 микрона. Концерн предлагает использовать их для создания единой телекоммуникационной системы Олимпиады. Базовым элементом всей системы будет электронная идентификационная и многофункциона-

льная карта, которая будет содержать информацию о владельце (фотографию, паспортные данные, биометрическую информацию) и обеспечивать возможность идентификации и доступа на объекты Олимпиады, к сетевым и информационным ресурсам. Карта будет выполнять также функции платежного средства, проездного билета, регистрационной и аккредитационной карты, страхового полиса.

РОССИЙСКО-ФРАНЦУЗСКОЕ КАПИТАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

На форуме в Сочи свою заинтересованность в освоении Штокмановского месторождения подтвердила французская Total. "Видим в этом еще одно свидетельство того, что крупный французский бизнес связывает с Россией долгосрочные, по-настоящему стратегические планы", — заявил Владимир Путин на пресс-конференции после заседания российско-французской правительственной комиссии. Он также отметил совместный проект российской компании "Атомэнергомаш" и французской Alstom по производству паровых турбин для АЭС.

От иностранных инвесторов перепало и Краснодарскому краю. Так, с компанией Saint-Gobain подписан инвестиционный договор о строительстве стеклотарного завода в Брюховецком районе стоимостью 50 млн евро. А французская группа Carrefour вложит 100 млн евро в строительство гипермаркетов в Краснодарском крае.

Итальянская компания FONDITAL заявила о своей готовности инвестировать 3,3 млрд рублей в строительство завода по производству отопительного оборудования. А бельгийская AGC Flat Glass будет строить в Ростовской области стекольный завод стоимостью 150 млн евро. Завод планируется ввести в эксплуатацию в 2011 году.

Путин, однако, с сожалением отметил, что российские инвесторы пока недостаточно активны в Европе, в частности во Франции. "Наши компании становятся реальными игроками на международном рынке инвестиций. К сожалению, Франция пока не входит в число тех стран, в которых российские инвесторы работают наиболее активно", — выразил сожаление премьер на встрече с представителями россий-

ского и французского бизнеса в Сочи. Фийон заявил о необходимости привлечения большего числа российских инвесторов во Францию, что позволит опровергнуть неверное мнение о том, что его страна ведет протекционистскую политику. Он также пообещал, что в ближайшие дни в России будет открыто бюро по капиталовложениям.

В подтверждение его благих намерений — новость о том, что российская "Интер РАО" и французская Electricite de France в скором времени обсудят вариант создания совместной компании по сбыту электроэнергии в Европе. По словам председателя правления "Интер РАО" Евгения Додда, речь идет в первую очередь о Восточной Европе, в частности, Балканах, где у "Интер РАО" есть активы.

НЕБЕСНО-КОСМИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИЙСКОГО ГОСКАПИТАЛА

Основная надежда на вхождение России в иностранный капитал и обмен высокими технологиями — усиление сотрудничества европейского аэрокосмического концерна EADS и российской Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Владимир Путин в Сочи заявил, что Внешэкономбанк может увеличить свою долю в EADS, которая сейчас равняется 5 %.

Один из участников встречи (она проходила за закрытыми дверями) рассказал корреспонденту "Газеты", что российский премьер обратился к Фийону с просьбой определиться, готовы ли европейцы видеть в российской стороне стратегического инвестора. По словам источника, француз однозначно на

вопрос отвечать не стал. Напомним, сейчас EADS контролируется франко-германским акционерным консорциумом, куда входят правительство Франции и компания Lagardere S.A. (в сумме — 25,02 %), а также немецкий DaimlerChrysler (22,5 %).

Россия давно собирается увеличить свою долю в капитале EADS. Владимир Путин в октябре 2006 года, еще будучи президентом, уверял европейцев, что планов по недружественному поглощению концерна у российской стороны нет. Однако тогда европейцы были категорически против. Проблема в том, что EADS — нестандартное акционерное общество. Его устав написан таким образом, что, даже скупив 50 % плюс одна акция на фондовом рынке, стать владельцем компании невозможно без согласия французского и германского правительств. Именно поэтому вопрос о вхождении России в EADS решается на уровне глав государств и правительств. Тем не менее заинтересованность EADS в стратегическом инвесторе налицо. "Потенциальным проектом, который мог бы нас объединить, может стать некий большой самолет, что-то среднее между нашим Ил-86 и их А300, но нового поколения. Сердцем этого проекта могут стать "Гражданские самолеты Сухого", которые в скором времени успешно завершат разработку серии самолетов Sukhoi Superjet", — считает директор Центра АСТ Руслан Пухов.

*Андрей БИРЮКОВ,
Максим ТОВКАЙЛО,
Евгений БЕЛЯКОВ*

*источник: газета «Газета»
22.09.08*

РОССИЯ ВЛЕТЕЛА В РЕЙТИНГ НА КРЫЛЬЯХ "СУХОГО"

Авторитетный американский еженедельник Defense News опубликовал рейтинг 100 крупнейших мировых производителей и экспортеров вооружений за 2007 год. По сравнению с прошлым годом почти все российские оборонные предприятия ощутили свои позиции в рейтинге. Зато в нем не оказалось РСК "МиГ" и Уралвагонзавода, которые в прошлом году впервые не раскрыли данные о продажах.

Верхушка рейтинга изменилась мало. Первые два места в Top-100 традиционно занимают американские компании Lockheed Martin Corp. (военные поставки в 2007 году принесли ей \$ 38,5 млрд) и Boeing (\$ 32,08 млрд). Третье и четвертое места второй год подряд занимают английская BAE Systems (\$ 29,8 млрд) и американская Northrop Grumman (\$ 24,6 млрд). Замыкает пятерку американский производитель электронных систем General Dynamics (\$ 21,5 млрд), отеснивший своего конкурента американскую

Raytheon. На эти пять компаний пришлось около 40 % всех военных поставок, выполненных в 2007 году 100 крупнейшими оборонными фирмами. Европейский аэрокосмический консорциум EADS с выручкой \$ 12,2 млрд занимает в рейтинге только седьмое место.

Российский военно-промышленный комплекс представлен в Top-100 девятью компаниями. Максимум, чего удалось достичь российской оборонке, это 24-е место концерна ПВО "Алмаз-Антей" (в прошлом году занимал 28-е), заработавшего на военных поставках \$ 2,9 млрд за счет поставок комплексов С-300 в Китай и Иран.

Кроме "Алмаз-Антея" в рейтинге оказались почти сплошь компании — производители авиационной техники. Значительно поднялись в рейтинге авиахолдинг "Сухой" (с 65-го на 37-е место) и НПК "Иркут" (с 67-го на 47-е место). В ушедшем году было передано рекордное количество Су-30МК за весь постсоветский период — 49 единиц: 24 в Индию, 12 в Венесуэлу, 10 в Малайзию и 3 в Алжир. Поэтому в рейтинг попали и поставщики комплектующих для самолетов марки "Су" — корпорация "Аэрокосмическое оборудование" с бортовой техникой и Уфимское моторостроительное производственное объединение с авиадвигателями. В Объединенной авиастроительной корпо-

рации (ОАК) вчера отметили, что, "если бы Defense News считал военную выручку "Сухого", "Иркут" и корпорации "МиГ" вместе, ОАК занимала бы положение в рейтинге не ниже "Алмаз-Антея".

На 62-е место с 74-го перебрался еще один холдинг — ОАО "Вертолеты России" с выручкой \$ 723,9 млн, поставивший вертолеты, в частности, в Китай и Венесуэлу. Предпоследнее, 81-е место из числа российских компаний занимает второе неавиационное предприятие — Конструкторское бюро приборостроения, заработавшее \$ 513,9 млн. "КБП начало модернизацию алжирских БМП, кроме того, были поставки противотанковых ракетных комплексов "Корнет" в разные страны", — поясняет эксперт Центра анализа стратегий и технологий (ЦАСТ) Константин Макиенко.

"Из рейтинга Defense News в этом году вылетели РСК "МиГ" и производитель танков Т-90 Уралвагонзавод, так как они не представили данные по выручке, —

отмечает издатель Moscow Defence Brief Руслан Пухов. — "МиГ", очевидно, не знал, как учитывать возвращенные Алжиром 15 истребителей. По итогам же 2008 года можно ожидать, что в рейтинге не будет представлен московский завод "Салют" (в 2007 году — 84-е место и \$ 489,1 млн выручки), у которого истек контракт с Китаем и пока нет новых заказов". По оценкам ЦАСТА, в этом году первые места по поставкам оружия займут "Алмаз-Антей" и Объединенная авиационная корпорация. По прогнозу директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Михаила Дмитриева, в текущем году Россия поставит за рубеж техники на \$ 8 млрд (в 2007 году — \$ 7,5 млрд).

Александра ГРИЦКОВА

*газета «Коммерсантъ»
19.08.08*

ДИКТАТУРЕ ПРОЛЕТАРИАТА МЕШАЮТ НИЗКИЕ ЗАРПЛАТЫ

Кадровый голод в промышленности уже приводит к снижению производства.

Самый острый с 1996 года кадровый дефицит в промышленности, констатирует Институт экономики переходного периода (ИЭПП), летом 2008 года уже привел к негативным последствиям для промышленности. Треть опрошенных ИЭПП компаний не могут повысить производство при наличии заказов, четверть вынуждена снижать продажи, более половины производителей стройматериалов и машиностроителей снизили качество продукции. Утолить кадровый голод ростом зарплат и инвестиций помещает ожидаемое снижение прибылей компаний.

Впервые с 1996 года лабораторией конъюнктурных опросов Института экономики переходного периода зафиксированы самые высокие показатели нехватки кадров на предприятиях. Как показал опрос ИЭПП 707 промышленных предприятий, ситуация с кадровой обеспеченностью промышленного роста на российских предприятиях за последние годы заметно ухудшилась, 2008 год "выдался самым неблагоприятным". Почти во всех отраслях возросла доля предприятий, которые жалуются на нехватку квалифицированных работников. О недостаточном количестве персонала сообщили 26 % предприятий. Самый большой дефицит наблюдается в легкой промышленности, где 56 % предприятий признали, что им не хватает персонала. В машиностроении ситуация чуть лучше — работников не хватает 28 % заводов, в стройиндустрии — 27 %, в пищевой промышленности — 23 %.

Директор Института народно-хозяйственного прогнозирования РАН Виктор Ивантер отмечает, что ситуация с кадровым голодом "пока еще не тупиковая". "Слабая мобильность рабочей силы только увеличивает дефицит кадровых ресурсов", — говорит Виктор Ивантер. Он также отмечает, что предприятия не хотят платить высокую зарплату всем работникам, но вынуждены платить только очень "спросовым" спе-

циалистам. А руководитель Института социальной политики ВШЭ Сергей Смирнов отмечает, что низкие зарплаты работники получают оттого, что "кадровый дефицит, видимо, еще не настолько ощутим". Он также отмечает проблему нехватки инвестиций и оборотных средств для переоснащения производства, накладывающуюся на кадровый голод. "Капвложения предприятия делают неохотно. Но те, кто хочет прибыли, уже берут курс на техническое перевооружение, на внедрение малолюдных технологий", — говорит он. Отметим, росту зарплат, как и инвестициям в оборудование, помешает уже в 2008 году ожидаемое снижение рентабельности в промышленности.

Самым массовым последствием кадрового голода в промышленности стало снижение качества выпускаемой продукции, об этом заявила половина предприятий. Особенно больших масштабов это явление достигло в промышленности стройматериалов (указало 65 % предприятий) и машиностроении (59 %). Но наиболее катастрофичной выглядит ситуация в стройиндустрии, где снижение качества продукции в три-четыре раза "обгоняет" другие последствия кадрового голода. Среди других последствий — невозможность увеличить выпуск даже при наличии заказов, об этом заявили более трети предприятий. Четверть предприятий заявила о сокращении объемов производства. Наконец, еще 18 % заявили о росте зарплат и 15 % — о закупке более производительного оборудования. "Активное противодействие кадровому голоду (рост производительности труда, модернизация и закупка более производительного оборудования) могут позволить себе только 19 % российских промпредприятий", — пессимистично пишет заведующий лабораторией конъюнктурных опросов ИЭПП Сергей Цухло.

Дарья НИКОЛАЕВА

*газета «Коммерсантъ»
04.09.08*

ОАО "МОТОР СИЧ" ПОДДЕРЖИВАЕТ ИНИЦИАТИВЫ ПРЕМЬЕР-МИНИСТРА ВЛАДИМИРА ПУТИНА В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОГО АВИАСТРОЕНИЯ, ЗАЯВЛЕННЫЕ В УЛЬЯНОВСКЕ

ОАО "Мотор Сич" высоко оценивает усилия государства по оздоровлению ситуации в области гражданского самолетостроения, а также инициативы, выдвинутые премьер-министром России Владимиром Путиным на совещании в Ульяновске. Об этом заявил директор авиационных программ московского представительства украинского моторостроительного предприятия генерал-полковник Анатолий Ситнов.

"Инициатива Председателя Правительства РФ по созданию специального совета генеральных конструкторов, которые задают тон в отрасли, весьма своевременна и логична, ведь это люди, которые образуют целые научные школы, определяющие вектор развития той или иной высокотехнологичной сферы. Конструкторы, в отличие от менеджеров, отвечают за всю техническую политику в конкретной области, будь то создание систем противовоздушной обороны или самолетостроение", — заявил А. Ситнов. По его словам, "необходимо возродить советскую методологию создания новой техники, которая в современной России была утрачена, но успешно взята на вооружение ведущими самолетостроительными державами".

Утрата подходов и технических решений в авиации как раз и происходила из-за вымывания института генеральных конструкторов, которые оказались на третьих ролях, а должны "дирижировать оркестром". По мнению Анатолия Ситнова, чтобы эта ситуация не повторилась, важно прописать особый статус этих специалистов. "Их назначение, равно как их снятие с должностей, должно производиться только специальными постановлениями правительства", — считает Ситнов.

В развитие высказанных премьер-министром идей генерал-полковник предлагает воссоздать Государственный комитет по науке, который бы на уровне правительства "взял под крыло" все фундаментальные поисковые исследования в высокотехнологичных отраслях. "А научно-исследовательские работы, направленные на освоение самых прорывных технологий, целесообразно вести под эгидой Минобороны, так как многие разработки, к примеру, в авиации, идут из военной сферы", — сказал Ситнов.

Что касается мнения Владимира Путина об интеграции ведущих авиационных предприятий Украины и России в рамках единого концерна, оно, по мнению Ситнова, является единственно верным и перспективным. "Чтобы противостоять на рынке таким игрокам, как Boeing и Airbus, нужно соединить в едином кулаке ведущие производственные площадки советского

авиапрома и задействовать весь имеющийся у них научно-технический и технологический потенциал. При этом Россия располагает достаточным количеством летательных аппаратов, не уступающих по своим характеристикам машинам зарубежных производителей. Наличие же своих ниш и сфер интересов позволяет максимально использовать все имеющиеся ресурсы и вывести отечественную авиацию на лидирующее место", — считает Анатолий Ситнов. Он напомнил, что у российских авиационных предприятий и их основных партнеров из стран Содружества есть важный козырь — единая нормативно-правовая база.

"Если задаться целью обеспечить все возрастающую потребность стран СНГ в современных отечественных летательных аппаратах, то предприятия отрасли будут полностью загружены. Это, в свою очередь, вернет специалистов на рабочие места, что станет одним из важнейших итогов предпринимаемых шагов", — заявил директор московского представительства ОАО "Мотор Сич" по авиационным программам.

Ситнов обратил внимание на то, что альтернативу должны определять изделия, которые имеют применимость на всех широтах России и стран СНГ, в условиях температурных экстремумов — от -50 до +50. "У нас есть сильный товарный ряд, но уже пришло время закладывать камни и даже полным ходом создавать новое поколение авиатехники, для чего требуется воссоздание главных научных институтов, модернизация научно-испытательных баз и испытательных полигонов", — сказал А. Ситнов.

Комплекс мер государственного участия в усилении позиций отечественного авиапрома также должен включать в себя создание государственных лизинговых компаний и модернизацию аэродромной сети, для чего уже разработаны специальные программы и методики. На пользу авиации и безопасности гражданских перевозок, по мнению Ситнова, также пойдет сокращение количества авиакомпаний до 3–4.

Вместе с тем таким широкомасштабным планам противостоят деструктивные намерения ряда чиновников обнулить ввозные пошлины на все категории зарубежных комплектующих.

"Если неинтересна своя промышленность, то можно даже направить средства в помощь зарубежным производителям. Но тогда Россию вряд ли можно будет считать авиационной державой", — заключил Анатолий Ситнов.

*источник:
компания «ОАО "Мотор Сич"»
10.09.08*

"РОСТЕХНОЛОГИИ" ХОТЯТ ЗАПРЕТИТЬ КИТАЙЦАМ ВОРОВАТЬ РОССИЙСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ

Госкорпорация встала на защиту военной тайны.

Более 400 руководителей машиностроительных предприятий, представителей Минпромторговли и ученых собрались в Екатеринбурге сегодня, 24 сентября, на научно-практическую конференцию "Стратегические задачи модернизации и основные направления развития машиностроения на период до 2020 года". Подробности – в материале "УралПолит.Ru".

Открывший конференцию губернатор Свердловской области Эдуард Россель обозначил основные цели мероприятия – оценить потенциал машиностроительной отрасли, обозначить негативные факторы, мешающие осуществлению президентского курса на развитие инновационных технологий, и разработать рекомендации региональным и федеральным органам власти в сфере промышленной политики. Эдуард Россель напомнил, что этому же вопросу было посвящено и вчерашнее заседание экономического совета при губернаторе Свердловской области.

После него слово взял первый заместитель гендиректора ГК "Ростехнологии" Алексей Алешин. Оценивая нынешнее состояние российского машиностроения, он заявил, что сегодня мы отстаем от развитых стран на 1,5–2 технологических поколения. Более 430 машиностроительных предприятий все еще работают по советским стандартам. Для преодоления этого разрыва требуются мощные финансовые вливания в отрасль. Алексей Алешин оценил сумму, необходимую для модернизации отечественного машиностроения, в 140 млрд долларов за период в 5 лет. Он отметил, что приоритетными направлениями, в которых Россия традиционно занимала лидирующие позиции и которые стоит возрождать в первую очередь, являются авиация, судостроение, энергетика, космическая и ядерная промышленность. Именно для решения этих задач, подчеркнул он, и была создана в ноябре 2007 года госкорпорация "Ростехнологии". Сейчас в ее планах – разработка более 900 инновационных проектов, из них 150 – в Уральском регионе.

Алексей Алешин подчеркнул, что в условиях развития высокотехнологичного производства России необходимо сделать акцент на капитализации нематериальных активов и защите интеллектуальной собственности. Технологии утекают из России, подчеркнул он, и потом всплывают за рубежом как оригинальные разработки под другим названием. В качестве примера он привел истребитель Су-27, который недавно обнаружился в Китае под видом собственной продукции нашего восточного соседа. Если раньше техническая информация утекала из России вместе с мозгами эмигрантов, заметил Алексей Алешин, то теперь основную опасность представляет "серый" обмен информацией, а также прецеденты, когда вместе с продукцией российские предприятия поставляют иностранным партнерам еще и технологию ее изготовления. В настоящее время ГК "Ростехнологии" и Союз

машиностроителей России рассматривают вопрос о законодательном регулировании управления интеллектуальной собственностью в машиностроении.

Еще одна проблема отрасли – неподъемное налоговое бремя. Как заявил Алексей Алешин, налог на добавочную стоимость в машиностроении в несколько раз выше, чем в добывающей промышленности. Это является одной из причин, почему инвесторы неохотно идут в отрасль. "Имеется колоссальный дефицит инвестиционных средств, – подчеркнул представитель "Ростехнологий". – И это вопрос не только экономики, но и национальной безопасности. Проигрывая в этой сфере, мы становимся зависимы от политики иностранных государств".

Ожидается, что список рекомендаций конференции будет принят сегодня, 24 сентября, около 17 часов. В его проект входит создание федеральной рабочей группы по определению основных направлений развития машиностроения, разработка национальной программы развития отрасли до 2020 года, привлечение государственных и частных инвестиций. Особое внимание также предлагается уделить разработке механизмов воздействия на неэффективных собственников. Кроме того, участники конференции рекомендуют властям уточнить механизм реализации ФЗ-94 "О размещении заказов для государственных и муниципальных служб" в части обеспечения квотирования доли оборудования, приобретаемого у отечественного производителя.

Евгения ВИРАЧЕВА

источник: сайт «УралПолит.Ru»
24.09.08



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ –

**современный высокотехнологичный
способ донести философию и
конкурентные преимущества
бизнеса до потенциальных клиентов
и партнеров.**

WWW.KSAN.RU

ОТ ВАШИНГТОНА ДО НЬЮ-ДЕЛИ

Мировой рынок бизнес-джетов устойчиво растет уже пять лет. Половина всех приобретаемых в мире деловых самолетов по-прежнему приходится на долю США, но производители начали делать ставки на Бразилию, Индию, Китай, Ближний Восток и Россию.

МОДЕЛИ

Бизнес-джеты принято делить на шесть классов. Первая группа — легкие машины, имеющие дальность полета 2–2,5 тыс. км и крейсерскую скорость 600–700 км/ч. Они рассчитаны на перевозку 4–8 пассажиров. К этой категории относятся такие модели, как Cessna Citation Mustang (производитель Cessna Aircraft Company), Eclipse 500 (Eclipse Aviation), HondaJet (Honda Aircraft Company), Phenom 100 (Embraer), PiperJet (Piper Aircraft Inc.).

Следующая группа — малые бизнес-джеты. Их дальность полета составляет 2,5–4 тыс. км при скорости 750–850 км/ч. В кабине размещается от 6 до 9 пассажиров. Это семейства Cessna Citation Bravo, Cessna Citation Encore и Cessna CJ (Cessna Aircraft Company), Premier 1A и Hawker 400XP (Hawker Beechcraft Corp.), Learjet 45-45XR (Bombardier Aerospace), Phenom 300 (Embraer), SP n Jet (Grob Aerospace).

Класс средних бизнес-джетов включает в себя Cessna Citation X, XL и XLS (Cessna Aircraft Company), Challenger 300 и Learjet 60 XR (Bombardier Aerospace), Falcon 50EX (Dassault Falcon Jet), Hawker 4000, 750, 800XP, 850XP и 900XP (Hawker Beechcraft Corp.), Gulfstream G150 и G200 (Gulfstream Aerospace Corp.). Эти машины имеют дальность полета 4,7–6,3 тыс. км при крейсерской скорости 800–850 км/ч и берут на борт 8–12 человек.

Большие бизнес-джеты рассчитаны на перевозку уже 10–20 пассажиров. Их дальность полета составляет от 5,5–8 тыс. км, крейсерская скорость — 850–870 км/ч. К классу больших деловых самолетов относятся Cessna Citation Columbus (Cessna Aircraft Company), Challenger 601-3R, 604, 605, 800 и 850 (Bombardier Aerospace), Legacy 600 (Embraer), Falcon 2000DX, 2000EX, 900C, 900DX и 900EX (Dassault Falcon Jet), Gulfstream G350, G450 и IV (Gulfstream Aerospace Corp.). Класс дальнемагистральных бизнес-джетов включает в себя машины с дальностью полета 10–12,5 тыс. км, маршевой скоростью 850–900 км/ч и пассажировместимостью 16–20 человек. Машины этого класса производят лишь три фирмы: Dassault Falcon Jet (модель Falcon 7X), Bombardier Aerospace (самолеты Global 5000 и Global Express XRS), а также Gulfstream Aerospace Corp. (Gulfstream G500, G550, G650 и V). К категории дальнемагистральных логично отнести и перспективный 20-местный самолет Lineage 1000, который бразильская компания Embraer разработала на основе регионального пассажирского самолета Embraer 190.

Замыкают реестр бизнес-лайнеры, разработанные на основе магистральных пассажирских самолетов. К этой категории относится созданный на основе A320 самолет Airbus Corporate Jetliner (ACJ) компании Airbus, а также семейство самолетов Boeing Business Jet — BBJ, BBJ2 и BBJ2, которые компания Boeing выпускает на базе серийных Boeing 737-700.

Рост числа поставленных бизнес-джетов в прошлом году по сравнению с 2006 годом составил 28 %, а общая стоимость поставок выросла лишь на 17 %. Это связано с тем, что в 2007 году началось производство машин так называемого сверхлегкого класса (Very-Light Jet, VLJ), масса которых составляет менее 4,5 тонны. Выпуск 143 Eclipse 500 и Cessna Citation Mustang сразу дал прибавку к общей цифре поставок более чем в 12 % в количественном исчислении. Однако в денежном выражении, учитывая сравнительно низкие цены на самолеты класса VLJ, прибавление оказалось не столь значительным. С другой стороны, в верхнем ценовом сегменте несколько сократились поставки Boeing: 7 самолетов типа BBJ против 13 в 2006 году. В сегменте VLJ также значительно выросли продажи самолетов HondaJet и Embraer Phenom 100.

Лидер продаж прошлого года — канадская фирма Bombardier — в течение прошлого года продолжал широко рекламировать свой новый продукт Challenger 605, пришедший на смену хорошо зарекомендовавшему себя Challenger 600. 605-й был введен в эксплуатацию еще в январе 2007 года. Руководство Bombardier особо подчеркивало, что у этой машины наиболее просторный салон среди всех доступных сегодня больших самолетов бизнес-класса, предусматривающий перемещение пассажиров в полный рост. "Challenger 605 может выполнять беспосадочные полеты из Парижа в Нью-Йорк или из Лондона в Дели с восемью пассажирами на борту, предоставляя им исключительный комфорт, — отмечает представитель Bombardier Александр Бочаров. — Самолет оснащен самым современным бортовым оборудованием и системами, в том числе комплексом радиоэлектронного оборудования Pro Line 21 фирмы Rockwell Collins и новейшей внутрикабинной электронной системой, построенной по технологии Ethernet". Появилась также версия XRS самолета Global Express с увеличенной дальностью полета. Кроме средне- и дальнемагистральных Challenger компания Bombardier успешно продвигает на рынок и менее крупные бизнес-джеты, новинками среди которых за последнее время стали девятиместный Learjet 45XR и 12-местный Global 5000. Среди разрабатываемых модификаций — версии XR с улучшенными летно-техническими характеристиками для всех трех членов семейства Learjet. Bombardier также объявила о начале разработки новой модели Learjet под кодовым названием Learjet NXT, ориентированной на средний и среднетяжелый сегменты рынка. Кроме того, компания запустила в разработку серию корпоративных модификаций для семейства региональных реактивных лайнеров CRJ.

Второй лидер продаж, компания Gulfstream Aero-space Corp., сформировала в последние годы свою новую производственную линейку. Это уже хорошо зарекомендовавшие себя на рынке машины G150, G200, самый фешенебельный из Gulfstream — G550 и наиболее свежая разработка — дальнемагистральный G450. В марте этого года Gulfstream объявила о завершении разработки и выпуске на рынок 12-местного G650, который должен стать самым быстрым гражданским воздушным судном в мире. Максимальная эксплуатационная скорость этой машины, как указывает компания, составит 0,925 Маха, что примерно равно 985–990 км/ч на рабочей высоте полета. G650 должен стать бизнес-джетом принципиально нового поколения с самым просторным и удобным (для этого класса машин) салоном, самыми крупными иллюминаторами и самыми большими скоростью и дальностью полета. Крузная высота полета новой машины колеблется от 13 до 16 км, так что этот бизнес-джет сможет путешествовать выше обычных трасс авиалайнеров с их напряженным трафиком. Дальность полета G650 составит 12,964 тыс. км на скорости 904 км/ч с 8 пассажирами и 4 членами экипажа на борту или 9,26 тыс. км на скорости 956 км/ч при той же нагрузке. Обе эти скорости считаются крейсерскими. Первый свой полет G650 должен выполнить в 2009 году, сертификацию пройти в 2011-м, а в продажу поступить в 2012 г. Кроме того, Gulfstream продолжает работы над технологиями по уменьшению звукового удара для своего будущего сверхзвукового бизнес-самолета.

В Латинской Америке бизнес-джеты выпускает бразильская Embraer. По стратегическим планам компании была создана широкая линейка бизнес-джетов. Ее начало — легкие Phenom 100VJ и Phenom 300. Первые поставки Phenom 100 должны пройти в этом году. Компания заявила уже о 400 законтрактованных 100-х и 300-х. В верхней части линейки расположился недавно представленный публике Legasy 600. Параллельно компания приступила к созданию двух новых бизнес-джетов — среднего (Mid-Size Jet, MSJ) и среднелегкого (Mid-Light Jet, MLJ) самолетов. По сравнению с MSJ у MLJ будет более короткий салон. Эти машины должны заполнить нишу в линейке Embraer между легким Phenom 300 и среднетяжелым Legasy 600.

Embraer рассчитывает с помощью MJ занять существенные позиции в нише среднелегких (Light Medium) бизнес-джетов. До сих пор в этом классе были представлены лишь две модели — Learjet 45 и Cessna Citation Excel. Embraer MJ станет единственной абсолютно новой разработкой в своем классе. Его потенциальный конкурент Hawker 750 компании Hawker Beechcraft — это лишь развитие модели Hawker 850XP. И хотя обычно операторы не имеют ничего против производных, появление совершенно новой модели способно повлиять на расстановку сил в среднелегком сегменте.

Корпорация Hawker Beechcraft недавно сменила своих владельцев: в марте 2007 года компании Onex Partners и GS Capital Partners приобрели ее у Raytheon. В настоящее время основными продуктами фирмы стали три реактивных бизнес-джета — среднетяжелый Hawker 4000, более легкий Hawker 850XP и малыш Beechcraft Premier IA. Самый большой в среднем реактивном классе двухдвигательный Hawker 4000 (ранее назывался Horizon) прошел сертификацию Федераль-

ного авиационного агентства США (FAA) еще в ноябре прошлого года, однако пока еще не поступил в массовую продажу — его первые поставки ожидаются только в сентябре. Сейчас компания работает еще над двумя новыми проектами — среднелегким Hawker 750 и средним Hawker 900XP, который станет новой ступенью эволюции 850XP. Модели 4000 и 750 нацелены на сегменты рынка, в которых Hawker Beechcraft ранее не была представлена.

Cessna Aircraft продолжит специализироваться на выпуске самых легких, а потому дешевых бизнес-джетов. Сейчас компания находится на этапе производства уже сформированной линейки, постоянно проводя модернизацию хорошо зарекомендовавших себя версий. Наиболее современные машины этого производителя — C525A Citation CJ2, C560 Citation Encore, C560XLS и C680 Sovereign. Однако в линейке компании появился и "гигант" — десятиместный бизнес-джет Cessna Citation Columbus (ранее программа называлась LCC) с большим салоном. Дальность полета в 7,4 тыс. км позволит ему совершать трансконтинентальные перелеты (Large Cabin).

Французская Dassault Aviation в этом году продолжила продвигать на рынок свою новинку — трехдвигательный дальнемагистральный Falcon 7X на 12–19 пассажиров. В прошлом году он прошел двойную сертификацию — как Европейским агентством по авиационной безопасности (EASA), так и FAA. Создатели самолета подчеркивают, что это первый в мире бизнес-джет с электродистанционной системой управления. С июня 2007 года Dassault начала поставки Falcon 7X заказчикам. Всего в течение десяти лет ожидается заказ на 500 таких машин.

В семействе Falcon остаются и новые модернизации хорошо зарекомендовавших себя Falcon 2000EX и Falcon 900EX. Не так давно компания представила версии с индексом DX своих моделей Falcon 900EX и Falcon 2000EX с уменьшенной дальностью полета. Эти модели дадут возможность выбора тем покупателям, для которых дальность версий EX избыточна. На смену Falcon 2000EX идет модификация 2000LX с увеличенной дальностью полета. В дальнейшем модель Falcon 900EX также может быть замещена версией большей дальности 900LX.

Кроме того, Dassault Aviation объявила о планах создания своего перспективного бизнес-джета суперсреднего класса (Super-Mid Size, SMS), для которого в 2007 году уже выбрала двигатель тягой 4,5 тонны компании Rolls-Royce. Он выиграл в тендере у Pratt & Whitney, Honeywell, Snecma и General Electric. Причем Dassault пока не обнародовала каких-то конкретных сроков по реализации нового проекта. Источники в промышленности полагают, что новый бизнес-самолет Dassault появится к 2013 году. На вопрос о планах замены новой разработкой существующих машин Dassault, например Falcon 2000, председатель совета директоров компании Чарльз Элдерстен заявил: "Мы пока не готовы даже определить размерную категорию будущего проекта".

РЫНКИ

Колоссальному в последнее время успеху как бизнес-джетов, так и всей деловой авиации в целом, по мнению Ассоциации производителей самолетов авиации общего назначения (General Aviation Manu-

facturers Association, GAMA), способствует значительный экономический подъем на ключевых для отрасли рынках. Так, экономический рост США в 2007 году в реальном выражении составил 2,2 %. В развивающихся странах этот показатель выше в три-четыре раза.

На долю США приходится половина всех приобретаемых в мире самолетов деловой авиации. Но эксперты расходятся в оценках перспектив этого рынка. По прогнозу FAA, в период 2008–2025 годов парк реактивных самолетов бизнес-авиации США вырастет втрое. При этом среднегодовой рост парка бизнес-джетов оценивается в 5,6 %, что должно привести к увеличению активного парка с 10 997 единиц в настоящее время до 29 515 единиц к 2025 году. Правда, прогнозируемый процентный показатель роста все-таки будет немного ниже, чем в период 2000–2007 годов, когда он составлял около 7 %. Устойчивый спрос на бизнес-джеты в Америке FAA объясняет рядом факторов: повышением внимания корпораций к вопросам конфиденциальности и безопасности, ростом числа задержек рейсов регулярной авиации.

Кроме того, по мнению экспертов FAA, ожидаемые темпы увеличения парка американских бизнес-джетов будут связаны также с развитием нового сегмента сверхлегких реактивных самолетов. Ожидается, что среднегодовой объем поставок машин этого класса американским владельцам в период до 2025 года достигнет 400–500 самолетов – таким образом, парк воздушных судов такого типа к концу оцениваемого периода составит до 8145 машин. FAA также считает, что к 2025 году годовой налет сверхлегких реактивных самолетов приблизится в среднем к 1014 часам. Количество летных часов американских бизнес-джетов будет увеличиваться на 7,7 % в год, что более чем на 4 % выше того же показателя для воздушных судов авиации общего назначения в целом.

Однако эксперты американской аналитической компании Forecast International считают, что, хотя Северная Америка остается крупнейшим рынком деловых самолетов, темпы роста продаж в этом регионе, похоже, замедлятся. Многие операторы деловой авиации, пополнявшие свои парки в предыдущие годы, не торопятся размещать новые заказы. Ситуацию усугубляют нормативно-правовые и налоговые проблемы, связанные с эксплуатацией бизнес-джетов, высокие суммы страховых взносов и растущие цены на авиатопливо.

Примерно четверть продаж бизнес-джетов, по оценке GAMA, приходится на Европу (в 2007 году этот показатель составил 24,9 %). На сегодня парк европейской деловой авиации составляет около 1900 воздушных судов. Число рейсов бизнес-авиации в целом по Европе выросло в 2007 году на 10 %. Главный аэрокосмический аналитик компании Forecast International Раймонд Джаворовски считает, что есть серьезные основания для значительного расширения европейского парка деловой авиации. Этому будут способствовать экономическое оживление в регионе, в том числе за счет заметного роста в Восточной Европе, большой объем ожидаемых закупок, а также высокий курс евро к доллару. "Однако на пути продвижения бизнес-джетов на европейский рынок имеется ряд серьезных трудностей, – полагает господин Джаворовски. – Это нормирование доступа в аэропорты, большое количество и разнообразие технических тре-

бований, предъявляемых эксплуатантам, а также законодательное и налоговое бремя, налагаемое на программы долевого владения воздушными судами".

Остальная доля рынка бизнес-джетов, по оценкам GAMA, распределена между Латинской Америкой (7,5 % в 2007 году), Ближним Востоком вместе с Африкой (5,2 %) и Азиатско-Тихоокеанским регионом (4,2 %). В Forecast International считают, что именно рост продаж деловых самолетов за пределами Северной Америки обеспечит в перспективе устойчивый спрос на эти машины. По мнению аналитиков Forecast International, повышению мирового спроса на бизнес-авиацию способствует продолжающийся рост экономики. Благоприятная экономическая ситуация в Бразилии, Китае, Индии и России стимулирует увеличение объема заказов в этих странах. Дополнительную привлекательность деловым самолетам придает недовольство существующим форматом услуг пассажирских авиаперевозок, обеспокоенность вопросами безопасности, интернационализация коммерческой деятельности и растущее признание бизнес-джетов в качестве эффективного инструмента деловой активности. "Азиатский рынок деловой авиации растет более скромными темпами, но и у него есть серьезные перспективы, – отмечает господин Джаворовски. – Самый впечатляющий рост наблюдается в Индии, где бум частной авиации вкупе со стремительным расширением сектора коммерческих авиаперевозок уже привел к перегруженности крупных аэропортов. Эту проблему придется решать в самом ближайшем будущем". В свою очередь, генеральный директор VIPPORT Consulting Артем Пастухов считает, что страны BRIC (Бразилия, Россия, Индия, Китай) и Ближний Восток обеспечат рост количества сделок с воздушными судами бизнес-авиации. "Развитие экономик этих стран, все большее их вовлечение в международную торговлю, построение глобальных корпораций и сопутствующее стремительное обогащение бизнес-элит создают предпосылки к значительным структурным изменениям мирового рынка бизнес-авиации, включая рынок вторичных продаж", – пояснил господин Пастухов.

Эксперты отмечают, что благодаря перераспределению мирового спроса на бизнес-самолеты судьба авиапроизводителей перестала зависеть исключительно от состояния экономики США и доходов американских корпораций. Так, замедление американского экономического роста в середине 2007 года не оказало заметного влияния на рынок деловой авиации. США продолжают оставаться крупнейшим и наиболее важным рынком сбыта бизнес-самолетов. Но теперь в случае резкого спада продаж в США спрос в других регионах поможет смягчить негативные последствия для отрасли. Этот прогноз подтверждают данные за первое полугодие 2008 года. По информации GAMA, тенденция рекордного роста стоимости общемировых поставок сохраняется – за шесть месяцев она превысила \$ 12 млрд. Поставки бизнес-джетов в первой половине 2008 года поднялись до 663 машин, показав прирост в 39,3 % по сравнению с итогом двух кварталов прошлого года. Продажи турбовинтовых самолетов выросли со 186 до 222 единиц в те же периоды. Однако нестабильная ситуация на рынке США продолжает негативно влиять на предложение в сегменте поршневых самолетов: объем поставок сократился до 1034 самолетов, снизившись

на 15,7 % по сравнению с результатом первой половины 2007 года.

ИГРОКИ

В настоящее время рынок поставок бизнес-джетов переживает устойчивый рост. После спада в 2001–2002 годах с 2003 года объемы поставок этого типа воздушных судов ежегодно растут. Если пять лет назад в год продавалось бизнес-джетов на сумму \$ 8,616 млрд, то в прошлом году этот показатель вырос до \$ 19,431 млрд. Причем суммарный портфель заказов в сфере деловой авиации составляет около \$ 58 млрд. Он обеспечивает производителей заказами в среднем на два года вперед. В сегменте бизнес-джетов спрос превышает предложение почти в два раза: коэффициент отношения заключаемых контрактов к объему поставок достиг 1,9.

Бесспорным лидером рынка новых бизнес-джетов в количественном отношении на протяжении ряда лет остается американская компания Cessna Aircraft. В прошлом году компания поставила клиентам в общей сложности 1274 воздушных судна, из которых 388 – бизнес-джеты, а остальные – более легкие поршневые и турбовинтовые машины. Общая сумма поставок составила \$ 3,9 млрд. Однако в ценовом исчислении лидером оказалась канадская компания Bombardier Aerospace, объем поставок которой достиг в 2007 году \$ 5,2 млрд (226 бизнес-джетов). Незначительно уступила ей американская компания Gulfstream Aerospace, выручившая за 138 бизнес-джетов \$ 4,8 млрд.

По количеству поставленных бизнес-джетов среди лидеров 2007 года также оказались компании Hawker Beechcraft – 162 машины, Eclipse Aviation – 98, Dassault Falcon Jet – 70 и Embraer – 36. По стоимости поставок вслед за Bombardier, Gulfstream и Cessna в верхней части списка оказались французская Dassault Falcon – \$ 2,3 млрд, американская Hawker Beechcraft – \$ 1,9 млрд и бразильская Embraer – около \$ 0,89 млрд. По прогнозу Forecast International, в 2008–2012 годах будет продано 7276 единиц бизнес-джетов. Лидером останется компания Cessna, которая передаст заказчикам 1741 машину (23,9 % от общего количества). На втором месте окажется компания Eclipse Aviation с 1095 бизнес-джетами (15 % рынка), тройку замкнет Bombardier с 842 бизнес-джетами (11,6 %). На долю Hawker Beechcraft эксперты относят 688 машин (9,5 %), а Gulfstream – 615 (8,5 %).

В денежном выражении рынок бизнес-джетов 2008–2012 годов Forecast International оценила в \$ 94,3 млрд (в ценах 2008 года). Лидерами продаж станут Bombardier с \$ 20,3 млрд (21,5 % общего объема рынка) и Gulfstream – \$ 20 млрд (21,2 %). Немного меньше составляет доля Dassault Aviation – \$ 16,3 млрд (17,3 %). Четвертой, по оценкам экспертов, будет Cessna с \$ 13,7 млрд (14,5 %). Продажи Hawker Beechcraft в следующие пять лет оцениваются в \$ 8,5 млрд (9 %).

ПЕРСПЕКТИВЫ

Большинство аналитиков полагает, что рынок бизнес-джетов еще не достиг своего максимума. Так, эксперты Honeywell прогнозировали в период 2007–2017 годов максимальный годовой объем поставок в 1400 машин, а прогноз на 2007 год – 1000 бизнес-

джетов. Очевидно, рынок развивается даже более динамично, чем ожидали эксперты, и средний годовой показатель значительно превзойдет заявленную аналитиками компании цифру. В прогнозе Honeywell большой объем рынка отводится как раз на самолеты класса VLJ.

Традиционно консервативный прогноз компании Teal Group наилучшим образом сочетается с реальной картиной на рынке. В своем прогнозе эта компания не учитывает сверхлегкие бизнес-джеты, а также машины, созданные на основе пассажирских самолетов регулярной авиации, таких как ACJ, BBJ, Legacy 600, Challenger 850. Такого рода прогноз Teal Group на 2007 год предполагал поставку около 1000 воздушных судов. Реально же с учетом перечисленных ограничений их было продано 952, что достаточно точно совпадает с прогнозом.

В текущем году производители бизнес-джетов ожидают некоторого замедления темпов роста рынка. Этому будет способствовать ряд факторов, в первую очередь снижение курса доллара. Оно пагубно влияет на компании, чье производство полностью или частично находится вне США. Однако долларские инвестиции в бизнес-джеты становятся все более привлекательными для неамериканских покупателей. Кроме того, ожидается дальнейшее снижение покупательной способности на внутреннем рынке США, вызванное ипотечным и кредитным кризисами, началом экономического спада. Нельзя не учитывать в оценке перспектив и резкий рост в 2008 году цен на авиационное топливо. Он уже привел к снижению продаж поршневых самолетов, основным покупателем которых выступает как раз американский средний класс.

Тем не менее экономическая ситуация в мире, не вошедшая пока в полосу спада, как в США, активность покупателей из Индии, Китая, Восточной Европы и России, видимо, компенсируют последствия снижения покупок бизнес-джетов в США. Эксперты ожидают, что и в 2008 году мировой рынок самолетов деловой авиации продолжит расти.

Вячеслав СЕМИБРАТОВ

источник:
газета «Коммерсант – Business Guide»
08.09.08



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

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

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

АВИАСТОПОМ ПО РОССИИ

За последние пять лет отечественный парк самолетов бизнес-класса зарубежного производства вырос почти в десять раз. Через три — пять лет российские владельцы могут ощутить необходимость в "омоложении" парка воздушных судов иностранного производства. Это дает некоторый шанс российскому авиапрому.

Российским покупателям прежде всего нужны самолеты с дальностью полета до 7–9 тыс. км (основная часть рейсов совершается из европейской части РФ в Сибирь и на Дальний Восток) и вместимостью 10–20 пассажиров. Отечественные предприниматели вообще предпочитают бизнес-джеты покрупнее, впрочем, как и автомобили и яхты.

Емкость российского рынка деловой авиации оценивается почти в \$ 1,5 млрд. В 2001 году в России эксплуатировалось не более полутора десятков бизнес-джетов иностранного производства, большую часть которых составляли модификации Hawker 700-й и 800-й серии 1980-х годов выпуска, и один-два самолета классом повыше, таких как Challenger 601, также со вторичного рынка. Исключение составляли разве что новые самолеты Falcon 900, приобретенные для нужд "Газпрома" еще в 1990-х. В 2002 году российский флот пополняется уже моделями верхнего ценового сегмента, такими как Gulfstream IV, а на рубеже 2002–2003 годов на отечественном рынке появляется первая серьезная машина — новый Challenger 604. Далее на протяжении года вводятся в эксплуатацию Gulfstream V и еще несколько бизнес-джетов того же класса. К концу 2003 года число бизнес-самолетов, базирующихся в России, составило уже около 30–40 единиц.

С этого времени российский парк бизнес-джетов пополняется очень быстро, так как подходят сроки поставок новых машин, заказы на которые были оформлены еще в 2002–2004 годах. В 2005 году российским владельцам было поставлено свыше 40 самолетов, а в 2006-м — уже около 60. Темпы, безусловно, впечатляют — за пятилетний период отечественный парк самолетов бизнес-класса зарубежного производства вырос почти в десять раз и составил к середине 2008 года почти три сотни. Правда, это примерные данные — большинство самолетов, принадлежащих российским владельцам, имеют иностранную регистрацию и порой практически невозможно определить их фактическую принадлежность. Во всяком случае, таких темпов в других странах не наблюдалось за всю историю бизнес-авиации. Это дает основания предполагать, что со временем российский деловой флот станет крупнейшим в Европе. В частности, по данным Объединенной ассоциации деловой авиации (UBAA), российским собственникам принадлежит или эксплуатируется в их интересах

более 280 самолетов бизнес-класса. Если принять во внимание, что, согласно исследованию Европейской организации по обеспечению безопасности воздушного движения, к началу 2008 года общеевропейский парк насчитывал около 3000 машин, доля российских владельцев в этом объеме достигает почти 10 %.

ИНОМАРКИ

По классификации, предлагаемой каталогом самолетов и вертолетов деловой авиации Planet Jet Guide, в парке самолетов зарубежного производства, которые принадлежат россиянам, можно отыскать машины почти всех классов — бизнес-лайнеры, дальнемагистральные, большие, средние, малые и турбовинтовые самолеты. Отсутствуют лишь сверхлегкие реактивные самолеты — относительно недавно появившийся на мировом рынке сегмент. Безусловный приоритет имеют представители верхнего ценового сегмента — большие дальнемагистральные самолеты и бизнес-лайнеры — модифицированные версии воздушных судов регулярной авиации. Суммарно они составляют 62 % парка. 33 % приходится на средние бизнес-джеты, на малые и турбовинтовые самолеты — 2 и 3 % соответственно. Модели канадского авиастроителя Bombardier Aerospace в российском парке занимают солидные 39 %, вслед за канадцами в первую пятерку входит Hawker Beechcraft с 15 % (включая модели, произведенные еще British Aerospace и Raytheon Aircraft), далее — Dassault Falcon (14 %), Gulfstream Aerospace (11 %) и Embraer (8 %).

Анализ данных UBAA и компании AMSTAT позволяет заключить, что средний возраст самолетов иностранного производства в эксплуатации российских граждан составляет около семи лет, а почти треть из общего числа — не старше двух лет. Это еще раз подтверждает тот факт, что в основном приобретается новая техника. Покупка самолета на вторичном рынке рассматривается как временная мера при оформлении заказа на новую машину, чтобы удовлетворить потребность в перелетах до того времени, когда подойдет срок поставки. Другой вариант — воздушное судно приобретается (или используется на условиях лизинга) коммерческой авиакомпанией с целью получения прибыли от продажи бизнес-чартеров. "Молодость" бизнес-джетов российских владельцев также свидетельствует о том, что увеличение количества самолетов идет главным образом в русле удовлетворения существующего спроса, а такой важный фактор, как обновление или "омоложение" парка, пока не оказывает существенного воздействия.

Основная часть (53 %) принадлежащих россиянам самолетов зарегистрирована в странах Евросоюза, в реестрах офшорных зон числится 28 %, 9 % воздушных судов украшает регистрационный номер США и 8 % — Российской Федерации. Преобладание европейской регистрации вполне понятно — это и престиж, и возможность коммерческой эксплуатации самолета, то есть продажи чартерных рейсов в сво-

бодное от полетов владельца время, а за счет получаемой прибыли появляется возможность снизить расходы самого владельца. Оффшорная регистрация отличается упрощенной процедурой и позволяет сэкономить на налоговых выплатах, так что ее популярность также вполне объяснима. О сложностях постановки воздушного судна в российский государственный реестр уже упоминалось.

Для проведения планового и внепланового технического обслуживания самолета с европейским регистрационным номером доступны все сервисные центры в регионе, вот только в России их пока нет. В конце 2007 года появилась информация об открытии во Внуково-3 технического центра компании Jet Aviation, который уже авторизовали Gulfstream Aerospace и Bombardier. Однако, по замечанию некоторых участников рынка, проект еще находится в зачаточном состоянии, а реального улучшения положения с техобслуживанием на территории Российской Федерации пока не произошло. Еще одно слабое место — сложности при таможенном оформлении запасных частей, присылаемых из-за границы в ситуации AOG (aircraft on ground — когда самолет не может подняться в воздух из-за неисправности). Специализированных складов запчастей на территории России также не существует.

БИЗНЕС-ЛАЙНЕРЫ ПО-РУССКИ

По оценке Национальной ассоциации деловой авиации России (НАДА), на начало 2008 года в эксплуатации находилось 224 переоборудованных самолета российского производства. Всего задействовано 7 типов авиалайнеров: Ан-74, Ил-62М, Ил-96-300 (президентские борты), Ту-134, Ту-154, Як-40, Як-42 и относительно новая турбовинтовая модель М-101. Естественно, даже самые новые машины, за исключением М-101 и Ил-96-300, выпущены не позже самого начала 1990-х. Несмотря на то что для использования в деловой авиации выбираются самолеты со значительным остаточным ресурсом, большинство из них успело порядочно поработать на регулярных линиях, в особенности это относится к наиболее популярным Ту-134 и Як-40, вместе составляющим почти три четверти всего парка.

Разумеется, вопрос обновления парка стоит наиболее остро именно перед владельцами, эксплуатирующими машины отечественного производства. Кроме того, многие воздушные суда не соответствуют европейским ограничениям по шумам и эмиссии двигателей, в итоге вход в страны Европы для них закрыт. В плане мероприятий по замене парка на данный момент существует две возможности. Во-первых, это покупка импортной авиатехники. Однако по стоимости на уровне популярных ныне отечественных моделей находятся только "возрастные" бизнес-джеты со вторичного рынка, салоны которых значительно скромнее по габаритам. К тому же в этом случае возникают все те же вопросы — ввозные пошлины, сложности регистрации и техобслуживания. Во-вторых — закупка новой отечественной авиатехники, о производстве которой разговоров в последнее время все больше.

Еще весной этого года о запуске программы производства Antonov Business Jet (ABJ) на базе Ан-148 заявило руководство компании "Ильюшин Финанс". Серийные машины этой модификации планируется

собирать на мощностях в Воронеже, а первые поставки ожидаются уже к концу 2009 года. ОАО "Туполев" также объявило о планах продвижения на рынок VIP-версии Ту-334, заказ на которую уже получен и должен быть выполнен через два года. Правда, в ответ на такие запросы российская авиастроительная промышленность пока предложить ничего не может: выпуск бизнес-джетов в РФ сегодня не ведется. И раньше сфера деловой авиации была у нас, мягко говоря, не сильно развита. Корпоративные и VIP-самолеты создавались путем переделки салона из ближне- и среднемагистральных лайнеров — Ту-134, Ту-154, Як-40, Як-42. Однако сборка новых таких машин для VIP-вариантов не производится, у старых же лайнеров подходит к концу жизненный цикл, переделка их в бизнес-варианты осуществляется все реже. Среди новых проектов в России разработаны только интерьеры класса VIP для семейства самолетов Ту-204 и Ту-214. Кроме того, ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) прорабатывает корпоративные и VIP-варианты на базе машины Sukhoi SuperJet 100. В начале этого года представители ГСС впервые обнародовали планы выпуска бизнес-версии этой машины. ГСС вместе с материнской компанией АХК "Сухой" работает над созданием сверхзвукового бизнес-джета SSBJ (аббревиатура взята от буквального перевода на английский типа самолета — Supersonic Business Jet). Ранее проект носил обозначение С-21. Его макет был выставлен еще в 1999 году на Парижском авиасалоне. Тогда стоимость работ по этому проекту оценивалась в \$ 1 млрд.

Но пока проект находится на нулевой стадии проработки. ГСС намерено его реализовать с привлечением зарубежных партнеров, уже ведутся переговоры с рядом ключевых западных производителей бизнес-джетов (в прессу уже просочились слухи о подобных переговорах с Dassault Aviation). Предварительные технические характеристики SSBJ: число мест — от шести до десяти, расчетная крейсерская скорость — до 2 Махов, дальность полета — свыше 7 тыс. км. По оценкам ГСС, SSBJ должен иметь высокую популярность у потенциальных покупателей даже при довольно высокой цене — \$ 50–80 млн за машину. Совокупный объем мирового рынка сверхзвуковых бизнес-джетов оценивают в 300–400 самолетов на общую сумму около \$ 30 млрд в период до 2020 года.

ЧТО ОЖИДАЕТСЯ

При сохранении существующих тенденций будущее парка самолетов, принадлежащих российским владельцам, может выглядеть следующим образом. По оценке экспертов специализированного портала бизнес-авиации JETS.ru, в ближайшие два-три года рост парка воздушных судов сохранит прежние темпы. В дальнейшем возможно некоторое падение спроса в соответствии с общемировой тенденцией, которую прогнозируют аналитики Teal Group и Rolls-Royce, а также в связи с заполнением существующего люфта между потребностями в бизнес-перевозках и количеством самолетов. Через три — пять лет российские владельцы могут ощутить необходимость в "омоложении" парка воздушных судов иностранного производства, что может стать дополнительным фактором, стимулирующим увеличение поставок. Если российскому авиапрому удастся вывести на рынок новые серийные модели, то в будущем это может

привести к успешному обновлению по крайней мере тех самолетов бизнес-класса, которые являются модификациями устаревших авиалайнеров. Темпы дальнейшего роста и вероятность нового значительного подъема будут напрямую зависеть от экономического развития страны, включения отечественного бизнеса в процессы глобализации, формирования

законодательной базы и внутренней инфраструктуры бизнес-авиации.

Алексей КОРОЛЕВ,
Анна НАЗАРОВА

источник:
газета «Коммерсант — Business Guide»
08.09.08

ЗАМЕНА ТУ-154 ПОДОСПЕЕТ К 2016 ГОДУ

Новый среднемагистральный самолет обойдется в \$ 8 млрд.

В рамках V Байкальского экономического форума состоялось подписание соглашения о сотрудничестве между ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) и администрацией Иркутской области. Согласно документу на Иркутском авиастроительном заводе планируется выпуск нового пассажирского среднемагистрального самолета МС-21.

Президент ОАК Алексей Федоров сообщил, что разработка самолета уже завершена и в ближайшее время планируется провести международный тендер на оснащение лайнера двигателем и авионикой. По его словам, проект создания самолета оценивается в \$ 8 млрд, \$ 4 млрд из которых составят госинвестиции. Алексей Федоров также отметил, что до середины следующего года должен быть определен перечень поставщиков, поскольку уже в 2014 году планируется выпустить первый самолет, а в 2015–2016 годах новая модель должна выйти на рынок. Самолет планируется выпускать в трех модификациях — на 150, 180 и 210 пассажирских мест. "Магистральный самолет МС-21 должен прийти на смену популярному отечественному Ту-154. Это очень амбициозный, просто колоссальный проект, потому что, наладив выпуск МС-21, мы вторгнемся в элитарное мировое самолетостроение", — считает Алексей Федоров.

СПРАВКА "ГАЗЕТЫ"

МС-21 — ближне-среднемагистральный самолет, разрабатываемый совместно ОАО "Як" (ОКБ имени Яковлева), ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) и ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут". В разработке концепции самолета до февраля 2008 года принимало участие ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина".

Согласно разработанной концепции МС-21 может быть оснащен разными типами двигателей как отечественного, так и западного производства. Длина самолета варьируется от 35 до 40 м в зависимости от модификации. Размах крыла — 35,25 м. Максимальная взлетная масса — 65,8–70 тонн. Крейсерская скорость — 850 км/ч. Максимальная высота полета — 11,6 тыс. м. Требуемая длина ВПП — 2,4 тыс. м. Предполагается, что МС-21 будет использоваться на воздушных трассах протяженностью до 5,5 тыс. км, во всех климатических зонах, в любое

время суток, в простых и сложных метеоусловиях и на аэродромах высотой до 3 тыс. м над уровнем моря. Планируется выпуск лайнера в трех модификациях: на 150, 180 и 210 пассажирских мест. Также разрабатываются грузовой и грузо-пассажирский варианты лайнера.

Отраслевые эксперты полагают, что спрос на такой самолет будет обеспечен, особенно с учетом количества самолетов Ту-154М, подлежащих замене. По словам Дмитрия Баранова, аналитика УК "Финанс Менеджмент", заявленных Алексеем Федоровым денег вполне может хватить на создание и испытания двух-трех самолетов. Судя по всему, изначально проект будет финансироваться государством, а после того, как успешность проекта будет очевидна, начнутся частные инвестиции. "Деньги можно будет получить и от лизинговых компаний, и от авиаперевозчиков, пожелавших купить эту машину", — говорит аналитик. Вообще, по его словам, с частными инвестициями могут быть задержки, поскольку испытания другого нового лайнера — Sukhoi SuperJet 100 (SSJ) — идут не так быстро, как предполагалось, а значит, и запуск SSJ в серию тоже откладывается.

Специалисты отмечают, что конкурентом SuperJet 100 МС-21 не станет, поскольку МС-21 идет на смену Ту-154М, а SSJ должен заменить Ту-134. Как говорит заместитель начальника аналитического департамента "Арбат Капитал" Алексей Павлов, если SSJ в базовой комплектации рассчитан на 75–100 мест с возможностью модификации до 130 мест, то МС-21 будет вмещать 150–210 пассажиров и в случае успешной реализации станет конкурентом для западных Airbus A319/320 и Boeing 737.

Сергей Рябов, заместитель председателя правления Евразийского банка развития, также добавляет, что среднемагистральный МС-21 рассчитан на большую дальность полета, нежели региональный SSJ. Если же учитывать максимальное количество пассажирских кресел, то у SuperJet 100 их 95, а у МС-21 — более 150. "По статистике, это оптимальная загрузка для линий каждого типа, — говорит аналитик. — Сегодня зачастую Ту-154 летают загруженные наполовину на региональные расстояния — это разорительно для авиакомпаний".

И все же, несмотря на все авиастроительные проекты, власти демонстрируют некоторую неуверенность в том, что отечественные производители полностью покроют спрос российских авиакомпаний. Вчера на форуме в Нижнем Новгороде вице-премьер Сергей Иванов признался, что обеспечить

потребности гражданской авиации в самолетах ОАК не в состоянии. По его словам, гражданская авиация в настоящий момент особенно нуждается в самолетах средней вместимости — от 50 до 300 мест. Решить проблему правительство России собирается за счет беспошлинного импорта самолетов. "Если потребуются, то мы будем покупать такие самолеты по лизингу, но только по принципу "одного окна" — через ОАК", — сказал журналистам Сергей Иванов. При этом вице-премьер пообещал, что Россия не

будет помойкой для старой импортной авиационной техники. "Когда самолеты средней вместимости начнут выпускаться предприятиями ОАК, авиаперевозчики будут обязаны заменить импортную авиацию на отечественную", — добавил Сергей Иванов.

Екатерина СОРОКОВАЯ

*источник: газета «Газета»
11.09.08*

А ВМЕСТО СЕРДЦА — ИМПОРТНЫЙ МОТОР

Правительство может обнулить пошлины на ввоз авиакомплектующих.

Правительство, скорее всего, не поддержит предложение Минтранса об отмене пошлин на ввозимые воздушные суда иностранного производства. Вместо этого власти готовы рассмотреть вопрос об обнулении пошлин на ввозимые авиационные компоненты. Как сказал вчера на совещании в Ульяновске премьер-министр Владимир Путин, в первую очередь отмена пошлин коснется авиационных двигателей, так как дефицит экономических двигателей уже сегодня сдерживает планы Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) по выпуску гражданской техники.

По словам Владимира Путина, правительство готово отменить ввозные пошлины на импортные авиакомпоненты, если отечественной промышленности не удастся ликвидировать их дефицит. "Необходимо системно заниматься проблемой авиадвигателей и других комплектующих для самолетов", — сказал он. По словам Путина, цены на авиадвигатели в последние годы растут быстрее общего уровня инфляции, а сроки и условия поставок "просто никуда не годятся". Сам дефицит двигателей уже сегодня сдерживает планы ОАК по выпуску гражданской техники.

Решение проблемы по выпуску авиакомпонентов Путин возложил на госкорпорацию "Ростехнологии", которой не так давно была передана значительная часть их производителей. "Если результатов не будет в нужные сроки, то мы будем вынуждены подумать об отмене пошлин на ввоз импортных комплектующих. Практика показывает (например, случай с цементом), что эта мера является весьма эффективной и стимулирует отечественного производителя засучить рукава и начать всерьез бороться за собственный рынок", — подчеркнул премьер.

В то же время Владимир Путин считает, что вопрос возможного обнуления пошлин на авиатехнику требует отдельного рассмотрения. Он напомнил, что в настоящее время по решению правительства уже действуют временные нулевые пошлины на импорт лайнеров некоторых размерностей. Вчера же глава Минэкономразвития Эльвира Набиуллина заявила, что с 1 января 2009 года сроком на девять месяцев будут обнулены пошлины на лайнеры вместимостью до 50 мест. С премьером не согласны профильные ведомства. Так, ранее глава Росавиации Евгений Бачурин говорил о необходимости отмены ввозных пошлин на все виды самолетов.

Производители авиационных двигателей не видят особых проблем в отмене ввозных пошлин на комплектующие. "В этом году "Климов" получает достаточное финансирование на разработку новых двигателей, которые будут конкурентоспособны даже при отмене ввозных пошлин", — уверен гендиректор ОАО "Климов" Александр Ватагин. Отмена пошлин на ввозимые комплектующие — положительный шаг в деле поддержания летной годности отечественных самолетов, считает гендиректор Red Wings Константин Тетерин (компания эксплуатирует российские лайнеры Ту-204). "Если это комплектующие для российской техники, то это улучшит ее качество", — отмечает эксплуатант. По словам г-на Тетерина, названная Владимиром Путиным цифра ожидания запчастей к технике средняя: "Зачастую приходится ждать некоторые детали по шесть месяцев".

"Если не будет качественного и количественного скачка, мы будем вынуждены отменить ввозные пошлины на компоненты, — говорит гендиректор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." Александр Рубцов. — К этому все идет, так как объем производства самолетов постоянно растет, а комплектующих к ним нет". Второй проблемой, по словам г-на Рубцова, является рост стоимости на комплектующие. Так, за последние четыре года стоимость двигателя выросла в два раза. По его оценкам, на авиационных предприятиях ОАК формируется только 15 % добавочной стоимости, остальное создается производителями комплектующих.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
10.09.08*



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

АВИАКНУТЫ И АВИАПРЯНИКИ

У российского авиапрома "проблем больше, чем успехов". Об этом заявил Председатель Правительства РФ Владимир Путин на совещании по вопросам развития производства гражданских воздушных судов, проходившем 9 сентября в Ульяновске. "Отрасль только начинает выходить из системного кризиса, в котором она находилась долгое время", — отметил премьер.

"В 2007 году основными российскими авиазаводами было выпущено всего 6 самолетов. В текущем планируется построить 15. Кстати говоря, в 2007 году планировалось построить в два раза больше. Не сделали даже этого, — констатировал Путин. — Готов сделать скидку на объективные обстоятельства, связанные с организацией Объединенной авиастроительной корпорации, с другими проблемами. Они есть, мы их знаем. Но, тем не менее, это пока все-таки самое начало пути. Позитивная тенденция, вроде бы, есть. Но, согласитесь, с такими весьма скромными объемами производства "погоды" не только в мировом авиастроении, но и на нашем собственном рынке не сделаешь".

Еще в июле президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Евгений Чибирев назвал самой слабой стороной авиаперевозок в России "дефицит парка современных воздушных судов". А одной из главных угроз — "сохранение на неопределенное время пошлин на основные типы зарубежной авиатехники". О том, что вопрос с пошлинами окажется в центре внимания правительственного совещания в Ульяновске, заранее предупреждали все отраслевые эксперты.

"Мы часто слышим, во всяком случае я, предложения о том, чтобы снизить или даже "обнулить" пошлины на иностранную авиатехнику. Вы знаете, я понимаю, что по некоторым машинам мы явно запаздываем с производством. Понимаю потребности наших перевозчиков, — заявил Путин. — Не исключаю возможности принятия такого решения — если наши производители будут и дальше медленно разворачиваться".

Как сообщила глава Минэкономразвития Эльвира Набиуллина, с 1 января 2009 года будут отменены пошлины на самолеты вместимостью до 50 мест. Министр напомнила, что в настоящее время уже действуют две временные "нулевые" пошлины (сроком на 9 месяцев), в отношении самых малых и больших самолетов — вместимостью до 19 и свыше 300 мест.

Однако вопрос о пошлинах для самолетов "массового спроса" пока не решен. Как пояснил Путин, "все-таки это очень ответственное решение. Надо как следует подумать, "семь раз отмерить", прежде чем "отрезать" и принять такое решение". А Набиуллина отметила, что правительство разрабатывает альтернативные обнулению пошлин механизмы по наиболее

востребованным типам самолетов. Например, это может быть "ввод в лизинг таких судов под некоторые условия". "Мы сможем наладить механизм закупки в период, пока не налажен выпуск этих самолетов", — считает глава МЭРТ.

Не остался без внимания и вопрос об отмене пошлин на комплектующие. По словам премьера, во многом от менеджеров "Ростехнологий" зависит, сможет ли отечественная промышленность оперативно наладить выпуск современной и приемлемой по цене техники.

"Если результатов и здесь не будет в нужные сроки, то, конечно, мы вынуждены будем подумать об отмене пошлин на ввоз импортных комплектующих", — предупредил компанию Путин, отметив, что "это стимулирует отечественных производителей хотя бы бороться". Таким образом, надежды авиаперевозчиков на серьезные послабления в таможенных режимах пока не оправдались.

Но, пригрозив авиазаводам, премьер не поспешил и на обещания. "Именно на разработке и производстве перспективных моделей следует сосредоточить усилия ОАК и средства государственной поддержки, — сообщил Путин. — Кстати говоря, в 2009–2011 годах на разработку, модернизацию, производство и приобретение, включая лизинг, гражданской авиации предусмотрены ассигнования в объеме свыше 130 млрд руб. — за три года в целом".

Со своей стороны глава Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров заявил, что подготовлен план технического перевооружения ряда авиапредприятий — Воронежского, Казанского авиационных заводов и ульяновского "Авиастар-СП".

Более того, техническое перевооружение на "Авиастаре" уже началось. "Первые станки находятся в цехах, выдают первую продукцию. У нас заключены контракты еще на 35 довольно дорогих центров, которые должны поступить на "Авиастар", — доложил Федоров. До 2015 года план технического перевооружения предусматривает замену нескольких тысяч станков 900-ми современными обрабатывающими центрами.

Кроме того, как пообещала по итогам совещания Набиуллина, в России будет разработана новая редакция ФЦП по развитию гражданской авиации.

Очевидно, что в сложившейся геополитической ситуации России собственный авиапром просто необходим, а без пошлин развивать его крайне сложно. Поэтому интересы авиакомпаний пока решено принести в жертву.

Игорь ЧУБАХА

*источник: ИА «РосБалт»
11.09.08*

РОССИЙСКАЯ КОРПОРАЦИЯ НАНОТЕХНОЛОГИЙ (РОСНАНО) ЗАПУСКАЕТ ВТОРОЙ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ

1 сентября 2008 года правлением Российской корпорации нанотехнологий утвержден очередной проект для финансирования — создание предприятия по производству металлорежущего инструмента с наноструктурированным покрытием.

Партнерами корпорации в данном проекте выступили ОАО "НПО "Сатурн" и Газпромбанк. Общий объем инвестиций в проект составляет 1 млрд рублей, из которых 500 млн рублей профинансирует госкорпорация.

Производственный комплекс будет располагаться в г. Рыбинск Ярославской области на производственной площадке НПО "Сатурн". Основной продукцией нового завода станет твердосплавный инструмент для обработки деталей авиадвигателей, а также для предприятий машиностроительных отраслей. При этом само НПО "Сатурн" станет крупным потребителем продукции завода, обеспечивая гарантированный спрос до 30 % годового выпуска завода. Остальную продукцию планируется поставлять российским производителям авиадвигателей, в перспективе возможен выход на международный рынок.

— На сегодняшний день НПО "Сатурн" является основным потребителем в стране большого количества современного инструмента в связи с тотальной модернизацией производства, оснащением современными обрабатывающими центрами. В существующем тренде новой организации производства инструмент является серьезной частью издержек. Поскольку мы первые в стране активно движемся в этом направлении, то уделяем данному проекту большое внимание и хотим создать современное инструментальное производство не только для себя, но и для будущей инновационной экономики России, и в первую очередь в машиностроении, — отметил генеральный директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин.

— Отправной точкой данного проекта стали работы, инициированные НПО "Сатурн" в 2006 году в рамках ФЦП "Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технического комплекса России на 2007—2012 годы" по лоту "Разработка новых многофункциональных нанопокрываний и технологии их нанесения". Заказчиком выступало Федеральное агентство по науке и инновациям (Роснаука). Продукция нового предприятия будет производиться на самом современном оборудовании с использованием уникальных российских технологий нанесения нанопокрываний и будет соответствовать мировому научно-техническому уровню, — отметил директор Научно-технического центра им. А. М. Льюльки НПО "Сатурн", руководитель проектной группы Валерий Жигалов.

Ключевая технология проекта — нанесение наноструктурированных покрытий на инструмент — была

разработана Курчатовским институтом в рамках федеральной целевой программы. Проект был рекомендован к финансированию Научно-техническим советом 17 июля 2008 года.

— Этот проект прошел путь от федеральной целевой программы, в рамках которой проводились основные работы по НИОКР, до внедрения в производство. Он представляет собой идеальную цепочку с точки зрения решения поставленных государством задач по коммерциализации инновационных проектов, — рассказал генеральный директор Российской корпорации нанотехнологий Леонид Меламед.

Наноструктурированные покрытия повышают износостойкость инструмента, что позволяет производить обработку металлов на более высоких скоростях и увеличивает срок службы инструмента. Стоит отметить, что улучшение технических характеристик (твердость, вязкость) инструмента с нанопокрываниями приводит к существенному увеличению производительности труда и снижению себестоимости изготавливаемой продукции. Наноструктурированное покрытие позволяет перерабатывать и повторно использовать инструмент до 12 раз. По сравнению с инструментом без покрытия, происходит увеличение объема снимаемого металла в 2–2,5 раза, стойкость между переточками и скорость резания возрастает в 1,5–2 раза.

— Проект имеет высокую финансовую эффективность. В результате его реализации будет создано конкурентоспособное предприятие. Кроме того, создание производства металлорежущего инструмента с нанопокрыванием внесет значительный вклад в повышение конкурентоспособности российского двигателестроения, — рассказал управляющий директор Российской корпорации нанотехнологий Сергей Поликарпов.

Объем российского рынка металлорежущего инструмента по сравнению с мировым рынком остается небольшим. В 2007 году потребление металлорежущего инструмента в России составило 444 млн долл., в то время как мировой показатель в этот период достиг 14 млрд долл. Потребность в металлорежущем инструменте в России в значительной мере удовлетворяется за счет импорта, доля которого в структуре рынка превысила 57 %. В 2008–2010 гг. эксперты ожидают рост российского потребления металлорежущего инструмента на 10 % в год, при этом темпы роста будут превосходить развитие мирового рынка (6 %).

Государственная корпорация "Российская корпорация нанотехнологий" (РОСНАНО) учреждена федеральным законом № 139-ФЗ 19 июля 2007 года для "реализации государственной политики в сфере нанотехнологий, развития инновационной инфраструктуры в сфере нанотехнологий, реализации проектов создания перспективных нанотехнологий и nanoиндустрии". Корпорация решает эту задачу, выступая соинвестором в нанотехнологических про-

ектах со значительным экономическим или социальным потенциалом. Финансовое участие корпорации на ранних стадиях проектов снижает риски ее партнеров — частных инвесторов. Корпорация участвует в создании объектов нанотехнологической инфраструктуры, таких как центры коллективного пользования, бизнес-инкубаторы и фонды раннего инвестирования. РОСНАНО выбирает приоритетные направления инвестирования на основе долгосрочных прогнозов развития (форсайт), к разработке которых привлекаются ведущие российские и мировые эксперты. В 2007 году на деятельность корпорации Правительством Российской Федерации выделено 130 млрд рублей. Органами управления являются наблюдательный совет, правле-

ние и гендиректор. Генеральный директор РОСНАНО — Леонид Борисович Меламед.

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. Генеральный директор ОАО "НПО "Сатурн" — Юрий Васильевич Ласточкин.

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
02.09.08*

ТЕНДЕР НА ПОСТАВКУ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ САМОЛЕТА МС-21 ОБЪЯВЛЯЮТ В ОКТЯБРЕ

Тендер на поставку комплектующих для самолета МС-21 будет объявлен в октябре 2008 г., сообщил "АвиаПорту" главный конструктор самолета Андрей Матвеев.

"Процесс этот не быстрый. Он требует много сил и времени", — добавил А. Матвеев.

Впервые название новой машины — МС-21 ("Магистральный самолет 21 века") — журналисты услышали на выставке МАКС-2003 от руководителей двух конструкторских коллективов — Олега Демченко ("ОКБ им. А. С. Яковлева") и Виктора Ливанова ("АК Ильюшин"). Совместное предложение "Яка" и "Ила" выиграло конкурс Росавиакосмоса на лучший проект ближне-среднемагистрального самолета. На конкурс два КБ шли при поддержке промышленно-финансовой группы, в которую вошли НПК "Иркут", "Авиастар", ВАСО, Национальный резервный банк и Смоленский авиационный завод. Впервые в отечественной истории у истоков зарождения нового пассажирского самолета стояла лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко.", уже готовая продавать машину.

Мировой опыт крупносерийного гражданского авиастроения убедительно показывает, что лучшие результаты в рыночном соревновании показывают те проекты, в рамках которых различные предприятия специализируются на изготовлении конкретных частей планера, двигателя или систем с целью сокращения издержек. В итоге — высокая финансово-экономическая эффективность. Например, по производственной кооперации Airbus консоли крыла делают в Англии, хвостовое оперение — в Германии, фюзеляжи — во Франции. На сборочном заводе в Тулузе все это и соединяется в конечное изделие — самолет. Из всех заявленных проектов МС-21 предоставлял самый гибкий вариант реализации принципа "покомпонентного" производства.

В июле текущего года СМИ дружно цитировали слова главы ОАК Алексея Федорова, который заявил на выставке "Фарнборо-2008": "Мы объявим глобальные тендеры, в которых примут участие как ведущие зарубежные, так и российские компании, на создание компонентов для самого амбициозного российского

проекта в области гражданской авиации МС-21". Более того, А. Федоров выразил надежду, что все крупные международные производители комплектующих примут участие в этих тендерах.

К этому тендеру российские предприятия уже готовятся. 23 августа, например, генеральный директор самарского предприятия "Авиаагрегат" Геннадий Кулаков так ответил на вопрос издания "Коммерсант — Самара": "Мы ждем, что на следующей неделе будет принято решение по проектируемому самолету МС-21... Мы сделали предложение в этот проект по разработке шасси. Надеемся, что наше предприятие будет отобрано для этого проекта".

Особый и, пожалуй, наиболее сложный вопрос — силовая установка МС-21. На роль разработчиков и поставщиков двигателей для этого самолета претендуют ММПП "Салют" в сотрудничестве с украинским предприятием "Мотор Сич" и объединение пермских моторостроителей.

На совещании участников кооперации по проекту двигателя СПМ-21, которое прошло 22 августа текущего года, генеральный директор ММПП "Салют" Юрий Елисеев заявил, что двигатель-демонстратор СПМ-21 может быть создан в течение двух лет, а на реализацию всего проекта, включая сертификацию двигателя, потребуется всего пять лет. "Никто в такие сроки создать новый двигатель не сможет", — сказал он. По его словам, затраты государства на создание двигателя СПМ-21 составят порядка \$ 200 млн, а со стороны участников проекта — порядка \$ 400 млн.

При этом при разработке авиационного двигателя СПМ-21 для нового российского ближне-среднемагистрального самолета МС-21 планируется максимально использовать наработки, полученные участниками проекта при создании других двигателей, таких как Д-436, Д-27. "Мы берем самые лучшие технологии, которые уже освоены. Если начинать с нуля, то на разработку нового двигателя потребуется минимум 10–12 лет", — сказал президент компании "Двигатели Владимир Климов — Мотор Сич" Анатолий Ситнов. Он отметил, что тройка основных участников кооперации по проекту — ММПП "Салют", ОАО "Мотор Сич" и ГП "Ивченко-Прогресс" — и другие участники проекта полностью готовы к его реализации. "Технических рисков при соз-

дании СПМ-21 практически нет", — подчеркнул Анатолий Ситнов.

30 июля 2008 г. совещание представителей авиационной промышленности, прошедшее в Перми, одобрило предложения ОАО "Авиадвигатель" по созданию перспективного семейства авиадвигателей ПС-12, ПС-14, ПС-18 на базе единого газогенератора. "В августе было запланировано провести конкурс на создание перспективного авиадвигателя для МС-21, но он, скорее всего, в эти сроки не состоится", — сообщил "АвиаПорту" президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" Виктор Чуйко.

В конце июля 2008 г. президиум правительства рассмотрел новую федеральную целевую программу по разработке и производству композитных материалов, крайне необходимых для космической, авиационной, атомной отраслей. Стоимость программы, рассчитанной до 2015 г., — 63 млрд руб. Реализация этой программы поможет отказаться от закупок примерно 300 видов импортных материалов. Как сообщала РБК daily,

на реализацию программы из федерального бюджета будет выделено 45 млрд руб., еще 18 млрд составят внебюджетные средства. Программа рассчитана на 2009–2015 гг. Представитель ОАК заявил тогда, что корпорация нуждается в конкурентоспособных композитных материалах отечественного производства. ОАК в скором времени намеревается производить крылья из композитных материалов. Площадка для производства будет создана в Казани, Воронеже или Новосибирске к 2010 г. Именно к этому времени будет определен перечень комплектующих, необходимых для производства перспективного лайнера МС-21, который, как ожидается, на 50 % будет состоять из композитов.

Таким образом, тендер еще не объявлен, а предприятия отечественной авиационной промышленности уже начали борьбу за место в проекте МС-21.

Андрей ЮРГЕНСОН

*источник: AVIAPORT.RU
02.09.08*

В ЧЕСТЬ АРХИПА ЛЮЛЬКИ

Запущен самый мощный суперкомпьютер в промышленности России и СНГ "АЛ-100".

Научно-производственное объединение "Сатурн" завершило проект по созданию нового суперкомпьютерного центра. Запуск в эксплуатацию самого высокопроизводительного вычислительного суперкомпьютера в промышленности России и СНГ мощностью 14,3 TFlops (триллионов операций в секунду с плавающей точкой) — результат совместной работы ОАО "НПО "Сатурн" и компаний "КРОК", IBM, Intel, APC by Schneider Electric.

Основная цель проекта — существенное повышение вычислительных мощностей ОАО "НПО "Сатурн", необходимых для проведения инженерных расчетов и позволяющих эффективно решать не только текущие, но и перспективные бизнес-задачи предприятия.

"Сегодня в современном мире авиационной индустрии ни одно предприятие не способно создавать новую конкурентоспособную продукцию без применения передовых информационных технологий. Создание нового суперкомпьютерного центра является одним из этапов комплексной программы развития ИТ на предприятии. С введением в эксплуатацию самого мощного суперкомпьютера в промышленности России и СНГ конструкторские подразделения НПО "Сатурн" получили мощный инструмент для создания конкурентной продукции, востребованной рынком", — отметил директор по ИТ ОАО "НПО "Сатурн" Александр Пионтковский.

Заказчиком разработки нового суперкомпьютера являлась конструкторская служба ОАО "НПО "Сатурн". Внедрение первого суперкомпьютера предприятия, запущенного в эксплуатацию в 2005 году, позволило конструкторским подразделениям ОАО "НПО "Сатурн" перейти на новый уровень аналитического проектирования, основанный на использовании численных мето-

дов на всех этапах разработки газотурбинных двигателей. В 2006 году загрузка вычислительных мощностей кластера фактически приблизилась к 100 %. К этому времени к ресурсам суперкомпьютера были подключены также филиалы ОАО "НПО "Сатурн" в городах Москве и Перми. И в середине 2007 года было принято решение о необходимости создания нового суперкомпьютера, превышающего по производительности существующий более чем в 20 раз.

"Современный рынок газотурбинных двигателей требует от разработчика существенного сокращения сроков и затрат при создании нового продукта. Для выполнения данной задачи необходимо провести колоссальное количество инженерных расчетов по направлениям газодинамики, прочности, акустики. А моделирование цифрового эксперимента на суперкомпьютере вообще трудно переоценить, так как это существенно сокращает количество дорогостоящих натуральных испытаний изделий. Сегодня с внедрением кластерных технологий мы перешли на качественно новый уровень выполнения конструкторских работ, а с вводом данного суперкомпьютера значительно расширим свои возможности", — отметил технический директор — генеральный конструктор ОАО "НПО "Сатурн" Михаил Кузменко.

Проект начался с формирования требований к создаваемому суперкомпьютеру и выбора оптимального варианта решения путем тестирования, которое проводилось специалистами КРОК совместно со специалистами ОАО "НПО "Сатурн" в Центре тестирования IBM в Монпелье (Франция).

Созданное решение представляет собой высокопроизводительный кластер на базе решения IBM System Cluster 1350 пиковой производительностью 14,3 TFlops. Основой для вычислительного поля стали блейд-серверы HS21 на базе 4-ядерных процессоров Intel, объединенные высокоскоростной сетью DDR Infini-

niband. Расчетное поле кластера включает в себя 1344 ядра Intel Xeon и 1344 GB оперативной памяти. На момент запуска данный суперкомпьютер является самым высокопроизводительным в промышленности России и СНГ.

Управление кластером осуществляет программное обеспечение (ПО) IBM Cluster Systems Management (CSM). Для обеспечения управления вычислительными заданиями в состав кластерного программного обеспечения входит ПО IBM Tivoli Workload Scheduler LoadLeveler.

Работоспособность вычислительного комплекса обеспечивается комплексом инженерной инфраструктуры, включающим в себя системы бесперебойного электропитания, прецизионного кондиционирования, автоматического газового пожаротушения. Все системы объединены системами централизованного мониторинга и автоматизации. Основой для построения инфраструктуры было выбрано комплексное решение APC InfraStruXure. Решение представляет собой открытую, гибкую, интегрируемую архитектуру, легко масштабируемую и наращиваемую вместе с ростом требований ОАО "НПО "Сатурн".

"Проект по созданию нового суперкомпьютерного центра был достаточно сложной технической задачей. Необходимо было построить вычислительный кластер, максимально адаптированный для поддержки всего программного комплекса, используемого конструкторскими подразделениями при решении инженерных задач. Почти год над его созданием работало большое количество квалифицированных специалистов как со стороны заказчика ОАО "НПО "Сатурн", генподрядчика компании "КРОК", так и со стороны производителей оборудования и подсистем суперкомпьютера. Благодаря слаженной работе проектной команды данную задачу удалось полностью реализовать", — отметил заместитель директора по ИТ ОАО "НПО "Сатурн", руководитель проекта по созданию суперкомпьютера Юрий Зеленков.

"Проект по созданию новой вычислительной инфраструктуры НПО "Сатурн" стал для нас интересной задачей, сложное технологическое решение которой потребовало привлечения специалистов из различных департаментов компании. Мы довольны тем, что нам удалось с успехом применить свои компетенции и в области создания высокопроизводительных кластерных платформ, и в направлении по созданию инженерных систем и систем автоматизации и мониторинга", — комментирует Иван Рубцов, заместитель генерального директора компании "КРОК".

"IBM обладает уникальным опытом и знаниями в разработке инновационных кластерных продуктов,

которые решают сложные задачи моделирования физических процессов. Мы гордимся тем, что технологии IBM были выбраны НПО "Сатурн" как наиболее полным образом удовлетворяющие требованиям заказчика в отношении энергоэффективности, производительности и масштабируемости. Главное преимущество решения IBM — преемственность используемых технологий. На сегодняшний день подобные суперкомпьютерные технологии используются в авиационной промышленности впервые, что делает этот проект уникальным в своей области", — отметил Сергей Бугрин, директор направления аппаратных средств IBM в России и СНГ.

"Участие в проектах подобного ранга всегда становится серьезной проверкой для производителей инженерной инфраструктуры, поскольку для создания супервычислительных систем выбирается наиболее надежное и производительное оборудование. То, что в части создания инженерной инфраструктуры суперкомпьютера была сделана ставка на решения от APC, свидетельствует о том, что разработки нашей компании полностью соответствуют самым взыскательным требованиям к современным инженерным системам. Мы надеемся, что инновационные информационные технологии APC послужат надежной основой для дальнейших достижений российской промышленности", — отмечает Николай Харитонов, руководитель направления по работе с сертифицированными партнерами APC by Schneider Electric.

"Использование высокопроизводительных вычислений как экономического инструмента для повышения качества продукции, сокращения времени на дизайн, научно-инженерную проработку, и в результате — более быстрый вывод на рынок качественного и высококонкурентного изделия — такой подход характерен для лидеров мирового рынка. НПО "Сатурн" является образцом применения этого подхода в России, успешно эксплуатируя высокопроизводительные решения в течение уже нескольких лет. НПО "Сатурн" провело серьезный выбор архитектур и технологий для построения нового высокопроизводительного кластера, в котором принимали участие и наши специалисты, что позволило, как мы надеемся, построить наиболее эффективное решение. Выбор новейших четырехъядерных процессоров Intel Xeon дает возможность существенно сэкономить на количестве инфраструктуры, площади и энергопотреблении решения, что является существенным, когда размер системы составляет более полутора сотен серверов", — сказал Дмитрий Конош, региональный директор корпорации Intel в странах СНГ.

Системы такого уровня в мировой практике имеют собственные имена. В ОАО "НПО "Сатурн" был объявлен конкурс среди работников на лучшее имя для нового суперкомпьютера. Из нескольких сотен предложенных наименований победителем признано имя "АЛ-100" в честь столетия со дня рождения основателя компании, великого ученого и конструктора Архипа Михайловича Льюльки, двигателям которого традиционно присваивалась марка "АЛ".

Геннадий ПУЛИН

источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
03.09.08

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>

ГАЗОВАЯ АВИАЦИЯ

Изобретение российских авиаконструкторов может положить конец прожиганию попутного нефтяного газа.

Горящий факел — это не только символ Олимпийских игр, но и неизбежный спутник нефтегазовых месторождений. Согласно материалам заседания Экспертного совета при комитете Государственной думы по энергетике, транспорту и связи, из-за того что добывающие компании не задумываясь сжигают излишки производства (это 30 % от общего количества добываемого попутного нефтяного газа), российская экономика ежегодно теряет свыше 13 млрд долл., которые уходят на "огненное шоу" в виде гигантских факелов. По самым скромным подсчетам, российские компании ежегодно прожигают около 15 млрд куб. м газа, что является крайней расточительностью в условиях постоянного роста цен на углеводороды.

Эффективный способ использования попутного газа, который поможет решить ряд экономических и экологических проблем, а также продвинуть российскую авиатехнику на качественно новый уровень, предлагают российские ученые. Исследователи из ЦАГИ, ЦИАМ, ГосНИИ ГА и НИПИГазпереработки разработали уникальное авиационное сконденсированное топливо (АСКТ) из смеси сжиженных углеводородных газов, которое можно получать из попутных нефтяных и жирных природных газов на газо- и нефтеперерабатывающих заводах, в пунктах осушки природного газа, а также непосредственно на нефтегазопромыслах.

"Теоретически из 20 млрд кубометров попутного нефтяного газа получается порядка 5–7 млн т жидкой фракции, которую можно, как говорят нефтяники, "разогнать" на два товарных продукта: автопропан и АСКТ, — рассказал РБК daily действительный член Российской академии космонавтики им. К. Э. Циолковского, заслуженный создатель космической техники, генеральный директор ОАО "Интеравиагаз" Вячеслав Зайцев. — Если же учесть, что вся гражданская авиация за год расходует около 6 млн т авиакеросина, а военная — около 1 млн т, то топливо из попутного газа, который сегодня попросту сжигается в факелах, в принципе на 50–70 % сможет покрыть нужды российской авиации".

По своим эксплуатационным показателям АСКТ превосходит авиакеросин. К примеру, это топливо дешевле в два — три раза (на Севере же цена газового и жидкого топлива может отличаться в четыре — шесть раз). Так, вертолет семейства Ми-8 за час полета расходует 600–700 кг керосина, при среднегодовом налете 500 часов годовая экономия только на стоимости топлива на один Ми-8 может составить 300 тыс. долл. и более. Поэтому даже частичный переход на газовое топливо позволит России снизить стоимость авиаперевозок на 20–40 %.

"Тем не менее применение АСКТ скорее всего будет носить региональный, а не глобальный харак-

тер. Так, в Сибири, где сконцентрирована львиная доля российских нефтяных и газовых вышек, выработка топлива из попутного газа, который сегодня сжигается, будет практически бесплатной. Если же поставлять АСКТ с севера в южные регионы, его цена автоматически увеличится", — отметил РБК daily доктор технических наук, профессор, начальник отдела топлива ЦИАМ Леонид Яновский.

По своим техническим и экологическим показателям АСКТ также превосходит обычное топливо, что позволяет на 20–30 % увеличить ресурсы двигателей и значительно снизить вредные выбросы.

"АСКТ удешевит авиаперевозки, особенно в северных регионах, что значительно уменьшит издержки при освоении новых месторождений Севера, Сибири и даже Арктики, — отметил Вячеслав Зайцев. — Кроме того, внедрение газотопливных вертолетов может иметь большое политическое значение. Объявил же президент США Джордж Буш о переводе на газ автопарка Белого дома с целью сокращения вредных выбросов в атмосферу. Так почему бы и нам не сообщить всему миру, что мы переводим на газ, например, транспорт Олимпиады-2014, и не только автомобильный, но и воздушный? Это сразу закрепит за Россией репутацию передового государства, вносящего свою лепту в общемировой процесс экологизации".

Инженеры Московского вертолетного завода им. М. Л. Миля при активном участии ОАО "Интеравиагаз" уже создали и провели ряд испытаний первого в мире промышленного образца вертолета Ми-8ТГ — газолета, оба двигателя которого могут работать как на обычном авиакеросине, так и на АСКТ, а также их смеси. Испытания показали, что при переходе на газовое топливо характеристики вертолета улучшаются. В частности, за счет более высокой теплоты сгорания газа удельный расход топлива уменьшился на 5 %, а дальность полета, наоборот, увеличилась.

Кроме того, по расчетам исследователей, переход на АСКТ повышает эксплуатационную пожаробезопасность вертолета. Летать на газовом топливе смогут как вертолеты, так и самолеты, двигатели которых будут подвергнуты несложной модификации. Переоборудование вертолета в двухтопливный вариант может быть выполнено на любом авиаремонтном предприятии за две-три недели.

"Ми-8ТГ, который может летать на газовом топливе, — это российское ноу-хау. Подобных разработок ни в одной стране мира нет, — рассказывает РБК daily главный конструктор Московского вертолетного завода им. М. Л. Миля Анатолий Белов. — Еще Менделеев говорил, что сжигать нефть — все равно что топить печь ассигнациями. И в то время как на Западе утилизируется практически весь попутный газ, в России сгорает огромное количество потенциального топлива. Газолет же — это наиболее рациональный выход из сложившейся ситуации.

Уже сегодня российские конструкторы готовы начать работу над созданием серийного вертолета

Ми-8ТГ. Для этого есть все: источники топливного сырья, образец газолета, показавший отличные результаты на испытаниях, знание и опыт российских конструкторов, доказанные экономическая и экологическая выгоды... Не хватает лишь должного внимания к проекту со стороны российских властей, которые пока не замечают очевидных преимуществ

Ми-8ТГ, внедрение которого сможет прекратить непростительное прожигание в факелах богатств российских недр".

Екатерина ЛЮЛЬЧАК

источник: газета RBC Daily
03.09.08

СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ ЗАДУМАЛСЯ О ПЕНСИИ

Госкорпорации займут деньги у своих сотрудников.

На российском пенсионном рынке может появиться новый крупный игрок. Собственный негосударственный пенсионный фонд (НПФ) создают Объединенная авиастроительная корпорация и госкорпорация "Ростехнологии" Сергея Чемезова. Участники рынка убеждены, что корпорации обеспечат свои фонды многомиллиардным ресурсом, который с учетом налоговых и структурных преимуществ можно использовать для финансирования собственных проектов.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и госкорпорация "Ростехнологии" подписали соглашение о сотрудничестве по созданию корпоративной пенсионной системы на своих предприятиях. Как рассказал "Ъ" советник президента ОАК Аркадий Недбай, концепция корпоративной пенсионной системы будет принята в ближайшее время. Предполагается, что в нее войдут все виды пенсионных программ, включая софинансирование и негосударственное пенсионное обеспечение (НПО). Для реализации корпоративных программ будет приобретен уже действующий пенсионный фонд, в котором госкорпорации планируют получить контроль. "В настоящее время мы ведем переговоры с рядом небольших фондов по вхождению в состав их учредителей", — пояснил господин Недбай.

Новый пенсионный фонд сможет уже в первые годы своей работы войти в десятку крупнейших, отмечают эксперты. Сейчас лидерами на пенсионном рынке являются корпоративные фонды, принадлежащие "Газпрому", РЖД, ЛУКОЙЛу, "Транснефти". В пятерке крупнейших НПФ находится более 450 млрд руб. "На предприятиях госкорпораций трудятся сотни тысяч человек, и при наличии административного ресурса это обеспечит фонду лидирующие позиции на рынке", — считает президент НПФ "ЛУКОЙЛ-Гарант" Сергей Эрлик. Источник, близкий к руководству ОАК, сообщил, что при создании собственного НПФ в госкорпорации исходили из расчета, что на всех предприятиях работает более 1 млн человек. "По базовому сценарию это позволит в первый год работы фонда собрать в него 9–10 млрд руб.", — рассказал он "Ъ".

Создание собственных пенсионных программ глава "Ростехнологий" Сергей Чемезов называет эффективным инструментом привлечения и удержания работников госкорпораций: "Наша совместная инициатива станет важным фактором улучшения кадровой ситуации в корпорациях. Она будет способствовать притоку в машиностроительный комплекс

России высококвалифицированных специалистов".

Однако другие крупные корпорации используют свои пенсионные фонды и для решения других задач. Фонды получают взносы от предприятий, затем эти средства инвестируются на фондовом рынке. В НПФ сконцентрированы длинные деньги, а выплаты пенсий происходят, как правило, через много лет. Объем денежных вливаний клиентов и учредителей не ограничен. "Можно направить в НПФ хоть всю чистую прибыль компании, если акционеры примут соответствующее решение", — говорит президент НПФ Сбербанка Галина Морозова. При этом инвестирование части средств фонда — пенсионных резервов — осуществляется с учетом ограничений Федеральной службы по финансовым рынкам. А, например, имущество для обеспечения уставной деятельности можно разместить в любые активы. Есть фонды, у которых размер уставного имущества равен объему пенсионных резервов.

НПФ часто инвестируют средства своих клиентов в активы собственных учредителей. "Если у фонда есть возможность купить акции сторонней компании и той, которая является одним из его учредителей, естественно, он выберет свою", — говорит Сергей Эрлик. Перевод акций компаний на баланс пенсионных фондов может быть обусловлен, например, страховкой на случай корпоративных конфликтов: в случае судебных разбирательств активы в НПФ остаются фактически неприкосновенными. Используя такую схему, в 2004 году НПФ "Профессиональный" сконцентрировал у себя контрольный пакет акций компании "Курганэнерго", которая вышла из-под контроля РАО "ЕЭС", крупным пакетом акций "Сургутнефтегаза" владеет одноименный НПФ, а "Газпром" передал пакет акций "СИБУР-Холдинга" в пользу НПФ "Газфонд". При этом рыночная оценка, например, для собственных средств фондов не предусмотрена. "Имущество, которое не входит в состав пенсионных резервов и накоплений, оценивается согласно учетной политике фонда, а она может быть любой", — объясняет Галина Морозова.

Кроме того, согласно Налоговому кодексу, пенсионные взносы предприятия по договору пенсионного обеспечения включаются в себестоимость в пределах 12 % от фонда оплаты труда и налог с них не платится. "По закону о софинансировании пенсий теперь предприятие может до 12 тыс. руб. в год на каждого сотрудника списать на себестоимость, освободить от налогов, отправить их в ПФР, а оттуда они уже вернутся в свой собственный НПФ, увеличившись трехкратно. Учитывая, что реальные выплаты пенсионерам начнутся через много лет, НПФ получает гигантские активы",

— говорит президент НПФ "Стратегия" Петр Пьянков.

Сделки с собственным пенсионным фондом используются компаниями как способ привлечения дешевого и длинного финансирования, говорит гендиректор управляющей компании "Капиталь" Вадим Сосков. В августе совет директоров "Газпрома" принял решение о продаже 4,5 % акций Газпромбанка НПФ "Газфонд". Предполагается, что за банковские бумаги пенсионный фонд заплатит около \$ 1 млрд и эти средства будут направлены на финансирование инвестиционных программ "Газпрома". "Стоимость заемных ресурсов в последнее время резко увеличилась, и схемы финан-

сирования через дочерние пенсионные фонды могут обеспечить корпорации длинными и дешевыми деньгами", — поясняет господин Сосков. С учетом того что действующие ограничения на инвестирование пенсионных средств в ближайшее время могут быть расширены, наличие собственного фонда у госкорпораций может стать одним из основных источников финансирования, резюмирует Петр Пьянков.

Александр МАЗУНИН

*источник: газета «Коммерсантъ»
25.09.08*

КАДРЫ ПО-ПРЕЖНЕМУ РЕШАЮТ ВСЕ! КОМАНДА УПРАВЛЕНЦЕВ 2МПЗ ПОВЫСИЛА СВОЮ КВАЛИФИКАЦИЮ В ВОПРОСАХ СТРАТЕГИЧЕСКОГО МЕНЕДЖМЕНТА

С 8 по 15 сентября 2008 г. на Втором Московском приборостроительном заводе состоялся корпоративный тренинг для управленческой команды, организованный "Центром коммуникационных стратегий" (ЦКС) — ведущей компанией в области специализированного корпоративного образования.

Группа кадрового резерва из 25 специалистов — руководителей преимущественно производственных подразделений завода — приняла участие в мероприятии, направленном на совершенствование управленческой компетентности специалистов 2МПЗ через повышение квалификации в сфере стратегического управления. Высококвалифицированные преподаватели ЦКС — лучшие практики менеджмента и маркетинга — составили программу корпоративного управленческого тренинга строго с учетом текущих запросов руководящего состава завода и с ориентацией на решение производственных и кадровых задач. Для поиска оптимальных решений моделировались управленческие ситуации, происходящие в жизни завода каждый день. Особое внимание уделялось командообразованию и кооперации трудового коллектива старейшего предприятия аэрокосмического приборостроения России.

Прошедшее мероприятие стало очередным шагом, воплощающим социальную и кадровую политику Второго Московского приборостроительного завода. Социальные приоритеты предприятия подразумевают необходимость инвестирования в интеллектуальный рост наиболее перспективных сотрудников. Корпоративный тренинг в очередной раз показал, что основательность и системность в подходе к проблемам повышения профессиональной квалификации кадров на 2МПЗ — наиболее правильная конкурентная стратегия, дающая предприятию реальное преимущество в бизнесе. Заинтересованное сотрудничество команды участников — начальников цехов, руководителей отделов и производственных подразделений, сотрудников отдела маркетинга и отдела кадров завода — и преподавателей ЦКС, лучших отраслевых практиков, привело к

ощутимым результатам. Итоговые решения производственно ориентированного кейса командами участников по достоинству оценили в качестве экспертов генеральный директор 2МПЗ В. И. Добровольский, его заместители и консультанты-тренеры "Центра коммуникационных стратегий". Управленческий экзамен заводчане сдали на отлично!

ОАО "Второй Московский приборостроительный завод" — одно из ведущих предприятий аэрокосмического приборостроения России. Завод был основан постановлением Государственного комитета обороны в 1942 г. Задача обеспечения авиационной промышленности высокоточными пилотажно-навигационными приборами и датчиками, поставленная заводу в грозные годы Великой Отечественной войны, была с честью выполнена.

В настоящее время ОАО "Второй Московский приборостроительный завод" выпускает более 200 типов изделий для авиационной и ракетной техники. Практически нет ни одного летательного аппарата, где бы не применялась продукция завода. Важнейшей задачей предприятия является создание и производство изделий парашютной автоматики и средств катапультирования.

"Центр подготовки менеджеров паблик рилейшнз" — первая в России специализированная образовательная структура, созданная в 1992 году при Российской Ассоциации по связям с общественностью (РАСО) для дополнительной подготовки и повышения квалификации российских специалистов по связям с общественностью. В 2002 г. для реализации комплексных образовательно-консультационных программ создан "Центр коммуникационных стратегий". В настоящее время обе структуры входят в группу компаний ЦКС.

Выпускниками центров за прошедшие 18 лет стали свыше 2700 специалистов по связям с общественностью государственных, коммерческих и общественных организаций России, Украины, Белоруссии, Грузии, Казахстана, Эстонии, Латвии, Кыргызстана, Болгарии, Германии.

*источник: компания «ОАО "Второй
Московский приборостроительный завод»»
19.09.08*

ОТКРЫТИЕ ИННОВАЦИОННОГО ИНЖЕНЕРНОГО ЦЕНТРА ОАО "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ"

Утром 10 сентября 2008 г. состоялось официальное открытие Инновационного инженерного центра ОАО "Вертолеты России" (ИИЦ).

Центр расположен в капитально отремонтированном и вновь введенном в эксплуатацию втором строении Московского вертолетного завода им. М. Л. Миля по адресу: Сокольнический вал, д. 2а. Восстановление здания является очередным свидетельством успешного воплощения проводимой вертолетостроительной интегрированной структурой политики научной организации и реструктуризации производства и оптимизации структуры основных фондов.

На Инновационный инженерный центр возлагается разработка принципиально новых конструкций агрегатов, узлов и систем вертолетов и реинжиниринг конструкций и технологий производства агрегатов и систем существующих вертолетов с целью придания им новых потребительских качеств. В соответствии с новой концепцией развития НИОКР, центр должен стать "структурой на входе", разрабатывающей и осваивающей методы среднесрочного и долгосрочного прогнозирования технических характеристик вертолетов, их агрегатов и систем, создания и поддержания специализированных баз данных.

"Главная цель ИИЦ заключается в создании опережающего научно-технического задела для обеспечения реализации на уровне мировых стандартов программ по модернизации существующих и созданию новых образцов модельного ряда вертолетостроительного холдинга, — сообщил о целях и задачах новой структуры ОАО "Вертолеты России" начальник Центра С. П. Мидзяновский. — Вместе нам предстоит консолидировать и переосмыслить накопленный опыт проектирования, производства и эксплуатации вертолетов разработки предприятий ОАО "Вертолеты России" в контексте информации о современном состоянии и тенденциях развития мирового вертолетостроения". В мероприятии приняли участие: заместитель министра промышленности и торговли России Д. В. Мантуров, представители департамента авиационной промышленности Минпромторга РФ, руководители ОАО "ОПК "Оборонпром", ОАО "Вертолеты России", ОАО "МВЗ им. М. Л. Миля" и ОАО "Камов", а также другие ответственные лица и ведущие специалисты вертолетостроительной отрасли российской авиационной промышленности.

Д. В. Мантуров и сопровождающие его лица осмотрели вновь введенные в строй помещения Инновационного инженерного центра ОАО "Вертолеты России", ознакомились с установленным новейшим конструкторским оборудованием и пообщались с работающими на нем специалистами — ведущими конструкторами и учеными отечественного вертолетостроения. Заместитель министра торговли и промышленности остался доволен увиденным, выразил уверенность, что ввод Центра будет способствовать даль-

нейшему расширению и углублению национальных исследований в области вертолетной науки и техники и достижению поставленных Правительством РФ задач трехкратного увеличения производительности предприятий вертолетной отрасли и освоения к 2011 г. до 8 % мирового рынка с целевой задачей дальнейшего роста к 2015 г. Д. В. Мантуров пожелал российским вертолетостроителям новых успехов на поприще воплощения перспективных проектов винтокрылых летательных аппаратов.

ОАО "ОПК "Оборонпром" — многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, создана в 2002 году. Основные направления деятельности корпорации: вертолетостроение (управляющая компания "Вертолеты России"), двигателестроение (создание Объединенной двигателестроительной корпорации), системы ПВО и сложные радиоэлектронные комплексы (холдинг "Оборонительные системы").

ОАО "Вертолеты России" — 100%-ная дочерняя компания корпорации "Оборонпром", управляющая компания вертолетными активами, создана в 2006 году. Компания осуществляет управление ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля", ОАО "Камов", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие", ОАО "Вертолетная сервисная компания", рядом других предприятий. В рамках реализации указа Президента РФ и постановления Правительства РФ в вертолетостроительный холдинг будут включены Кумертауское авиационное производственное предприятие и Арсеньевская авиационная компания "Прогресс".

ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля" — головной российский разработчик винтокрылых летательных аппаратов и один из лидеров мирового вертолетостроения в области НИР и ОКР опытных образцов винтокрылой техники, их испытания и доводки до серийного производства и сертификации, модернизации и модификации существующих типов вертолетов, а также их интегрированного логистического обеспечения. ОАО "МВЗ им. М. Л. Миля" ведет проектирование вертолетов: легких на базе Ми-34, многоцелевого вертолета промежуточного класса Ми-54, высокоскоростного Ми-Х1 и ряда других моделей; завершает испытания Ми-28НЭ и Ми-38; проводит модернизацию вертолетов Ми-2, Ми-8/17, Ми-24/35 и Ми-26; в кооперации участвует в постройке вертолетов — VIP-салон, создании сертифицированных центров технического обслуживания и ремонта, организации учебных центров, а также в разработке и изготовлении технических средств обучения. Вертолеты марки "Ми" серийно выпускаются на авиационных заводах в Арсеньеве, Казани, Ростове-на-Дону, Улан-Удэ и на польском предприятии "ПЗетЛ" в Швиднике.

ОАО "Камов" — единственный в мире разработчик и производитель вертолетов двухвинтовой соосной схемы. Занимается разработкой, сопровождением

серийного производства и послепродажным обслуживанием всех вертолетов марки "Ка", как военного, так и гражданского назначения. ОАО "Камов" ведет проектирование многоцелевого вертолета Ка-62, высокоскоростного летательного аппарата Ка-92 и ряда других моделей; продолжает испытания ударного боевого вертолета Ка-52 и многоцелевого вертолета Ка-60 (одновинтовой схемы); проводит модернизацию и

модификацию вертолетов Ка-27, Ка-28, Ка-32 и Ка-226 и в последние годы активно занимается разработкой беспилотных летательных аппаратов. Вертолеты марки "Ка" серийно выпускаются на авиационных заводах в Арсеньеве, Кумертау и Оренбурге.

источник:
компания «ОАО "Вертолеты России"»
10.09.08

СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ ПРЕДЪЯВИЛ ДОЛГ ГОСУДАРСТВУ

"Ростехнологии" хотят санировать переданные им предприятия за счет бюджета.

Глава "Ростехнологий" Сергей Чемезов обнародовал вчера данные предварительной оценки активов госкорпорации — \$ 18–20 млрд. При этом общие долги 420 предприятий, передаваемых государством "Ростехнологиям", он оценил в \$ 32 млрд. Часть из предприятий госкорпорация будет банкротить, а остальные — санировать за счет федерального бюджета. "Ростехнологии" продолжают настаивать на наделении себя полномочиями распорядителя и получателя бюджетных средств.

Вчера в ходе Байкальского экономического форума Сергей Чемезов заявил, что активы "Ростехнологий" оцениваются в \$ 18–20 млрд. "Но это очень предварительная оценка, надо понять, сколько останется за минусом долгов", — пояснил господин Чемезов. Общий размер кредиторской задолженности предприятий, передаваемых государством "Ростехнологиям", по его словам, составляет около 800 млрд руб. (\$ 32 млрд). Говоря о дальнейшей судьбе предприятий, Сергей Чемезов заявил, что "какие-то предприятия мы постараемся восстановить, реструктурируем долги, какие-то придется обанкротить". От более детальных комментариев господин Чемезов отказался, сославшись на то, что формально предприятия госкорпорации еще не переданы.

Указ о формировании уставного капитала "Ростехнологий" путем передачи госпакетов акций 420 предприятий Президент РФ Дмитрий Медведев подписал два месяца назад (см. "Ъ" от 14 июля). Однако до сих пор не подписан ключевой документ, определяющий механизм реализации указа, — постановление правительства "О составе, порядке, сроках и форме внесения имущественного взноса РФ в госкорпорацию "Ростехнологии". Как сообщил "Ъ" источник в администрации президента, подготовленный "Ростехнологиями" в апреле документ все еще не согласован. "В нем по-прежнему есть ряд противоречий действующему законодательству, которые никак не удается устранить", — утверждает собеседник "Ъ".

Одним из таких спорных моментов, по его словам, является то, что в проекте постановления правительства "Ростехнологии" наделяются полномочиями получателя и распорядителя бюджетных средств. До сих пор такими полномочиями, согласно Бюджетному кодексу, обладали министерства, внебюджетные

фонды, а также органы местного самоуправления и ряд учреждений в сфере науки и культуры. Кроме того, документ предусматривает получение "Ростехнологиями" с 1 января 2009 года статуса госзаказчика по шести федеральным целевым программам с общим объемом финансирования более чем 1 трлн руб. (см. "Ъ" от 24 апреля). Против наделения госкорпорации этими полномочиями в мае выступила Федеральная антимонопольная служба (ФАС), заявив, что это "существенно повышает коррупционные риски" и может привести к неэффективному расходованию бюджетных средств.

Вчера же Сергей Чемезов вновь вернулся к этой теме: "Хотел бы предложить через Совет федерации принять ряд мер по совершенствованию законодательного обеспечения деятельности госкорпорации, связанных с уточнением целей, основных функций, полномочий, порядка ее работы, и в частности наделить ее полномочиями распорядителя и получателя бюджетных средств". Управляющий партнер адвокатского бюро "Карабаев и партнеры" Сергей Карабаев называет планы Сергея Чемезова задействовать лоббистский ресурс сенаторов "абсолютно логичными". "Все попытки получить такие полномочия через постановление правительства сделали бы этот документ нелегитимным. Единственный вариант — внесение изменений в Бюджетный кодекс, что при наличии политической воли может стать несложной процедурой, — отмечает господин Карабаев. — Однако не удивлюсь, если планы "Ростехнологий" натолкнутся на сопротивление Минфина". В Минфине вчера "Ъ" заявили, что подобных предложений от "Ростехнологий" не получали. "Как только поступит, мы изучим этот вопрос", — заявили "Ъ" в пресс-службе министерства. Однако источник "Ъ" в Минфине подтвердил, что Минфин "против такого развития событий".

Эксперты называют обнародованную Сергеем Чемезовым оценку активов "Ростехнологий" "сильно заниженной". Как рассказал "Ъ" топ-менеджер одного из предприятий, мажоритарный пакет которого перешел в "Ростехнологии", в середине августа госкорпорация запросила у всех предприятий бухгалтерские балансы, включая информацию о стоимости активов и размере задолженности — "в целях подготовки постановления правительства". "Очевидно, оценку активов "Ростехнологий" Сергей Чемезов озвучивал, исходя из этих данных, то есть по их балансовой стоимости, — говорит собеседник "Ъ". — На наш взгляд, эта оценка сильно занижена". По его

словам, в предварительную оценку не вошла стоимость недвижимости и земельных участков предприятий, а также интеллектуальная собственность. "По нашим примерным подсчетам, "Ростехнологиям" отошло около 5 млн кв. метров недвижимости в разных городах, а это миллиарды долларов", — утверждает топ-менеджер другого предприятия, вошедшего в "Ростехнологии". В Росимуществе вчера отказались пояснить "Ъ" методику оценки предприятий, передаваемых в "Ростехнологии", сославшись на то, что она "пока не завершена".

Сергей Бодрунов, гендиректор корпорации "Аэрокосмическое оборудование" (51 % акций передается в "Ростехнологии") оценивает ее суммарные авиапромышленные активы по балансовой стоимости в \$ 350–500 млн. "Однако мы уверены, что в случае структурирования корпорации при выводе на

биржу ее капитализация будет в несколько раз больше", — считает господин Бодрунов. Аналитик ИФК "Метрополь" Михаил Пак не видит проблем в том, что "Ростехнологии" получили ряд предприятий с кредиторской задолженностью, которая превышает стоимость их активов. "Балансовая стоимость активов заведомо отличается от рыночной оценки, которая еще только будет проводиться", — поясняет он. Госкорпорация наверняка будет заниматься их оздоровлением, отмечает собеседник "Ъ".

Елена КИСЕЛЕВА,
Александра ГРИЦКОВА

источник: газета «Коммерсантъ»
10.09.08

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ПРОВЕДЕТ ГОРОДСКОЙ СЕМЕЙНЫЙ ПРАЗДНИК В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ

Компания "Сухой" совместно с мэрией Комсомольска-на-Амуре и фондом поддержки развития культуры материнства "Мадонны XXI века" проведет 26–27 сентября городской праздник.

Все запланированные на эти дни мероприятия посвящены семье. В пятницу в городском медицинском центре, центрах женского здоровья и на территории Комсомольского-на-Амуре производственного объединения имени Ю. А. Гагарина (КНААПО) пройдет благотворительная акция, посвященная детям — ровесникам состоявшейся ровно год назад выкатки регионального пассажирского самолета "Сухой Суперджет 100". Будет представлена фотогалерея малышей, чьи портреты украсят стены медицинских учреждений города. В этот же день пройдет круглый стол с участием ведущих специалистов в области репродуктивной медицины "Научного центра акушерства, гинекологии и перинатологии им. В. И. Кулакова Федерального агентства по высокотехнологичной медицинской помощи" со специалистами и врачами Комсомольска и Хабаровска. Вечером во Дворце культуры авиастроителей состоится театрализованное представление о людях КНААПО и их судьбах. Будет проведена выставка древа династий самолетостроителей и организована экспозиция фотографий детей работников завода "Им летать на наших самолетах". Молодежь приглашают в развлекательный центр "Аркада" на дискотеку с участием известных диск-жокеев.

Интересная программа ожидает горожан в субботу. В трех кинотеатрах состоится бесплатный показ художественных и мультипликационных фильмов. Во Дворце культуры дети примут участие в конкурсе воздушных змеев и научатся расписывать модели самолетов. В городском спортивном центре соберутся семейные команды. Они померяются силами в спортивно-творческом конкурсе на звание "Суперэкипаж". В театре драмы любителей сценического

искусства ждет спектакль московской антрепризы.

Комсомольское-на-Амуре производственное объединение имени Ю. А. Гагарина — крупнейшее авиастроительное предприятие России. Здесь реализуются три приоритетные программы Объединенной авиастроительной корпорации и компании "Сухой" — разработка и организация серийного производства среднемагистрального пассажирского самолета "Сухой Суперджет 100", новейшего многофункционального истребителя Су-35 и истребителя пятого поколения. Для успешной реализации этих сложных и высокотехнологичных программ недостаточно внедрения новых технологий. Острая конкуренция на глобальном авиационном рынке предъявляет качественно новые требования к работникам предприятия. Они должны обладать более высоким уровнем знаний и профессионализма. Для этого в "Сухом" разработан ряд долгосрочных программ по обучению специалистов, руководителей, молодежи, внедрению Lean-технологий, механизмов мотивации труда, повышения качества. Но и этого недостаточно. Необходимо также создание качественно нового общественно-культурного и морально-нравственного пространства в городах, где расположено производство. Приезжающие на завод квалифицированные специалисты должны чувствовать себя в городе комфортно как в материальном, так и духовном смысле. Жизнь здесь должна быть интересна и содержательна. Надо пропагандировать семейные ценности и здоровый образ жизни, способствовать развитию местного образования, науки, культуры, искусства, просвещения. В достижении этой цели в "Сухом" видят одно из важнейших направлений своей социальной политики и планируют продолжать практику проведения подобных семейных праздников.

источник: компания «АХК "Сухой"»
24.09.08

ГЕРМАНИЯ ИСПЫТАЛА БЕТОНОВОЙНУЮ БОМБУ

ВВС Германии испытали бетонобойную управляемую авиабомбу (УАБ) HOPE (HOchleistungs-PEnetrator), предназначенную для нанесения высокоточных ударов по укрепленным объектам. Об этом сообщает Aviation Week.

Сброс авиабомбы был произведен с борта истребителя Tornado IDS над полигоном Видзель в Швеции. Цель была успешно поражена. По данным неназванного представителя министерства обороны Германии, УАБ HOPE продемонстрировала полное соответствие расчетным характеристикам по дальности и точности. Детальные параметры испытаний засекречены.

В минувшем году подобные испытания были проведены на полигоне ВВС Италии Дечимоманну на Сардинии, однако они носили более ограниченный характер. Шведский полигон значительно расширил возможности по комплексной оценке авиабомбы.

УАБ HOPE калибра 3000 фунтов (1361 килограмм) имеет дальность действия более 100 километров. По

пробивной способности она превосходит американские авиабомбы GBU-28 калибра 5000 фунтов (2268 килограммов), что было подтверждено в ходе проведенных ранее испытаний. Наведение УАБ HOPE осуществляется при помощи помехозащищенного приемника GPS. Круговое вероятное отклонение авиабомбы от цели составляет примерно 3 метра.

Как ожидается, на доработку УАБ HOPE компании Diehl BGT Defence потребуется примерно три года. Одним из рассматриваемых вариантов усовершенствования авиабомбы является установка на нее системы обмена данными, которая обеспечит возможность корректировки наведения после сброса с борта самолета-носителя.

Одновременно Diehl BGT Defence продолжает разработку УАБ HOSBO (HOchleistungs-Spreng-Bombe), которая в отличие от HOPE будет оснащаться не проникающей боевой частью, а осколочно-фугасной. Возможно также применение других типов боевых частей, в том числе нелетального воздействия.

источник: LENTA.RU
26.09.08

НА ТЕМУ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ПРОИЗВОДСТВА ВЕРТОЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ В РОССИИ

Заявления о целесообразности или нецелесообразности производства вертолетных двигателей ТВ3-117 в России прозвучали на фоне известных событий в Южной Осетии, когда наиболее жесткими оппонентами, требующими принятия санкций против России, выступили именно наши близкие соседи (бывшие советские республики и страны соцлагеря).

Для информации, почти на 100 % наших гражданских, полувоенных, армейских и военно-морских вертолетов установлены двигатели украинского производства "Мотор Сич" (ТВ3-117, Д-136, АИ-9В и новые АИ-450). Никакая уважающая себя вертолетная держава не допустит такого положения дел. Вертолет без двигателей — это "консервная банка".

А реалии сегодняшнего дня таковы. Китай в течение длительного времени не может продвинуть свою программу боевого вертолета, так как из-за наложенного эмбарго не может оснастить их двигателями. А своих нет. Недавно разгорелся громкий скандал, когда китайцы под видом гражданских вертолетов получили западные двигатели и поставили их на боевые машины. Другой пример. Турция наконец-то заключила с Agusta многострадальный контракт на

производство и поставку 91 боевого вертолета T129. Однако до сих пор не получила добро госдепа на производство американских двигателей T800. Откладывать дальше некуда, работы по контракту общей стоимостью \$ 3 млрд начались без лицензии.

Сегодня крупные эксплуатанты вертолетов стремятся иметь в своем парке вертолеты с двигателями от разных производителей, чтобы не зависеть от одного из них. Зависимость от производителя не ограничивается лишь поставкой двигателей. Сопровождение эксплуатации (продление ресурса) — не менее привлекательный бизнес, чем производство. Знай себе разрабатывай логотипы, ни материалы, ни электроэнергия не нужны, ни людские ресурсы. Продлил двигатель, приклеил логотип — получил деньги и "делиться ни с кем не нужно". А если что не так, сразу можно тему про контрафакт поднять...

Положение с вертолетными двигателями сложилось тяжелое, поэтому заявления о производстве вертолетных двигателей должны быть более взвешенными. Наше вертолетное хозяйство не может быть заложником политической ситуации на Украине, которая в ближайшей перспективе будет лишь ухудшаться. Монопольное право Украины на двигатели для наших вертолетов не к лицу вертолетной державе. Если мы действительно хотим не только называться, но и быть державой вертолетов, то мы обязаны про-

изводить свои двигатели, и не менее чем половину! Как говорится, "не бегать же к соседу за солью каждый раз, когда нужно садиться за стол".

Что касается целесообразности, не все можно измерить миллионами долларов. Есть еще такой критерий, как человеческая жизнь. Как показал опыт региональных конфликтов и чрезвычайных ситуаций последних лет, человеческие потери и материальный ущерб определялись эффективностью воздушной поддержки наземных войск и подразделений и спасательных сил и средств, в которых основную нагрузку несут вертолеты. В горах, на море и в отсутствии инфраструктуры, если вертолеты не прилетят, никто не поможет! В Карабахе, Чечне, Афганистане... Взрослые мужчины плакали только от услышанного шума приближающегося вертолета: "Мы спасены!" Буквально недавно эффективность наших спасательных вин-

токрылов в очередной раз наглядно была продемонстрирована всему миру в китайской провинции Сычуань. Вертолетная держава не имеет права рассуждать о целесообразности, она должна быть нацелена на свои двигатели. Реалии таковы, что "соль должна быть своя". Скупой платит два раза, недалновидный — всю жизнь.

Вертолетные двигатели в России должны быть разными, причем не менее половины из них нужно производить и сопровождать в эксплуатации самим, а не отдавать на откуп соседу, пусть даже самому ближайшему. Что для этого нужно? Воля государства и профессионализм двигателестроителей!

Наталья АВТУШКО

*источник: AVIAPORT.RU
06.09.08*

УКРАИНА И ПОЛЬША ВВЯЖУТСЯ В ВОЗДУШНЫЙ БОЙ

Чугуевский авиаремонтный завод и польский Военный завод электроники ведут переговоры о создании на территории Украины производства беспилотных летательных аппаратов. Объемы производства пока не определены, однако, как утверждают эксперты, рыночные перспективы украинско-польских самолетов-разведчиков крайне низки — они не смогут составить конкуренцию израильским и американским аналогам.

Вчера "Ъ" стало известно, что Чугуевский авиаремонтный завод (ЧАРЗ), подведомственный Министерству обороны, и польский Военный завод электроники (Wojskowe Zakłady Elektroniczne, город Жельона) ведут переговоры о создании совместного предприятия по производству разведывательных беспилотных летательных аппаратов (БПЛА). По информации "Ъ", польские эксперты уже ознакомились с мощностями ЧАРЗ и предприятия подписали протокол о намерениях, согласно которому на чугуевском предприятии планируют собирать БПЛА "Стрепет". Этот тип самолета-разведчика аналогичен тем, которые состоят на вооружении грузинской армии и использовались до и во время российско-грузинского конфликта. По словам главного конструктора украинского предприятия Андрея Яценко, контракт планируется заключить в конце сентября — начале октября.

Как сообщила "Ъ" начальник участка БПЛА Чугуевского авиаремонтного завода Неля Зоренко, договоренность об участии польской стороны в производстве беспилотных аппаратов была достигнута весной. "Представители польского завода посетили наше предприятие и получили техническое задание на производство систем автоматического управления БПЛА. Сейчас мы ждем их предложений", — уточнила госпожа Зоренко. По информации "Ъ", выбор польского предприятия был продиктован условиями и техноло-

гическими качествами совместного беспилотника — прежде всего тем, что самолет-разведчик будет соответствовать стандартам НАТО. "Поляки будут поставлять нам бортовое оборудование, адаптированное под специфические цели БПЛА, и обеспечат создание наземной установки управления", — сообщил источник, близкий к переговорам. В свою очередь, на ЧАРЗ, который специализируется на ремонте самолетов Л-39 и МиГ-23, займется изготовлением планеров. На предприятии уже имеется опытный образец БПЛА "Стрепет-С" (имеет массу 150 кг и несет полезную нагрузку в виде аппаратуры массой 50 кг), два выставочных "Стрепет-Л" и два опытных "Стрепет-Л" (массой 70 кг с полезной нагрузкой 20 кг), один из которых проходит летные испытания.

Научный сотрудник Государственного музея авиации Александр Табунец рассказал "Ъ", что беспилотный летательный аппарат состоит из трех компонентов: планера, силовой установки и бортового оборудования. "Планер мы создать можем, есть, например, АНТК им. Антонова, где тема дозвуковой аэродинамики достаточно хорошо проработана. С двигателями для БПЛА ситуация хуже — украинские предприятия не производят силовые установки необходимой мощности. Это первый минус. Второй — это аппаратура наблюдения", — сказал господин Табунец.

На беспилотный разведчик может устанавливаться инфракрасная, оптоэлектронная, радиолокационная, лазерная аппаратура, но, по словам эксперта, "ни в одной из ниш мы первыми не являемся". То есть из трех основных позиций у нас два минуса. К тому же весь мир занимается этим вопросом 20–30 лет, а мы приступили к решению данных задач только несколько лет назад. Польша и Украина закупают израильские БПЛА. Покупают израильские беспилотники и американцы. И вряд ли кто-то откажется от израильских аппаратов ради украинских аналогов", — уверен Александр Табунец.

Следует отметить, что украинские военные также ориентируются на опыт своих израильских коллег. Как ранее заявлял министр обороны Юрий Ехануров,

Украина намерена купить израильский беспилотный авиационный комплекс (планер и наземная установка) Bird-Eye 400 с дальностью действия 15–20 км. "Стоимость комплекса \$ 1,3 млн. Наши специалисты обязательно приедут в Израиль и ознакомятся со всеми существующими наработками в этой сфере", — рассказал "Ъ" господин Ехануров. Между тем на недавней пресс-конференции глава компании "Укр-

спецэкспорт" Сергей Бондарчук сообщил, что этот комплекс уже закуплен.

Мария СПАЛЕК,
Марат ПРИГОЖИН

источник: газета «Коммерсантъ — Украина»
03.09.08

ИНТЕРЕСНЫЕ ТОРГИ

Пентагон принял решение о приостановке тендера по программе закупки самолетов-заправщиков.

На минувшей неделе министр обороны США Роберт Гейтс принял решение о приостановке тендера по программе закупки для ВВС США самолетов-заправщиков следующего поколения. Закрывание тендерного процесса стало уже вторым по счету отказом военно-политического руководства США от очередного проекта модернизации парка стратегических транспортно-заправочных самолетов.

Первоначально, в ноябре 2003 года, командованием ВВС США был заключен контракт с корпорацией Boeing на закупку ста самолетов KC-767A, переоборудованных из гражданских широкофюзеляжных лайнеров B-767. К основным достоинствам KC-767A, наряду с повышенной дальностью полета и увеличенной массой передаваемого топлива, эксперты относили возможность обеспечения одновременной дозаправки в воздухе нескольких самолетов по различным схемам ("штанга-конус" или гибкая телескопическая балка), а также малое время переоборудования из заправочного варианта в транспортный.

До 2017 года данные самолеты должны были заменить 120 устаревших KC-135. Однако в связи с коррупционным скандалом (сотрудница управления закупок военного ведомства США Дарлин Дрюн обвинялась в получении взяток при решении вопроса о выборе победителя в тендере на поставку топливозаправщиков и тесных контактах с руководством Boeing) Пентагон в декабре 2003 года заявил о временной приостановке программы.

Согласно официальным заявлениям командования ВВС США, острая потребность в новых средствах дозаправки в воздухе, вызванная интенсификацией боевых действий в Ираке и Афганистане, вынудила Пентагон начать организацию нового тендера на приобретение топливозаправщиков.

Однако опубликование списка обновленных требований к кандидатам на поставку танкеров состоялось только в январе 2006 года. Первоначально корпорация Boeing предложила на торги более крупный самолет KC-777, созданный на базе гражданского B-777, но позже, 12 февраля 2007 года, заявила о выставлении на тендер самолета KC-767 вместо KC-777. В свою очередь, европейский концерн EADS совместно с американской корпорацией Northrop Grumman предложил переоборудованный A330-200 или KC-45A.

Согласно программе закупки, в течение 15 лет на вооружение ВВС США должны были поступить четыре самолета для испытаний и 175 серийных авиатанкеров на общую сумму до 40 миллиардов долларов.

Условия тендера были сформированы непосредственно под американского авиагиганта Boeing. Но, несмотря на это, 29 февраля 2008 года командование ВВС США объявило о выборе европейского самолета A330-200, что стало неожиданностью как для американских военно-промышленных кругов, так и для самих европейцев.

В течение весны — лета 2008 года руководство корпорации Boeing развернуло активную кампанию по дискредитации победителей тендера и наняло несколько юридических фирм с целью выявления лазеек для аннулирования его результатов. В итоге были найдены несколько юридических неточностей в организации и проведении тендерного процесса и оформлении контракта. Это дало возможность руководству Boeing потребовать от Пентагона отмены результатов тендера.

Среди политических причин такого решения некоторые европейские эксперты называют президентскую кампанию в США, высказывая предположение, что изначально "выбор" европейского производителя в качестве победителя наиболее крупного за последнее время авиационного тендера имел своей целью повысить в нужный момент рейтинг кандидата в президенты от Республиканской партии. Возможно и такое, но пока резкого роста популярности Джона Маккейна не наблюдается. В то же время, как показали социологические опросы, решение Пентагона широко поддерживается простыми избирателями и вызывает у них рост патриотических чувств.

По оценкам независимых военных экспертов, закупка топливозаправщиков в намеченные ранее сроки не была столь необходимой, как утверждало военно-политическое руководство страны. На минувшей неделе Пентагон также подтвердил, что ВВС США могут выполнять боевые задачи имеющимся парком KC-135. При этом на его обслуживание и частичную модернизацию были запрошены дополнительные средства.

На вооружении ВВС США в настоящее время состоит более 500 единиц транспортно-заправочных самолетов KC-135 "Стратотанкер" модификаций E, R и RT, а также около 60 самолетов KC-10A "Экстендер". Эти машины переоборудованы из пассажирских (грузопассажирских) самолетов (B-707 и DC-10 соответственно) и оснащены дополнительными мягкими

топливными баками, а также аппаратурой и агрегатами системы заправки топливом. Срок службы большей части самолетов указанных типов превышает 20–25 лет, а некоторые из них (КС-135Е) могут состоять на вооружении более 40 лет.

Длительные сроки эксплуатации имеющихся самолетов Пентагон намерен подкрепить планомерным выполнением программы их модернизации. Основными направлениями усовершенствования самолетов являются продление ресурса планеров и бортовых систем, улучшение характеристик силовых установок, а также повышение эффективности использования самолетов в любых метеоусловиях и ночью благодаря установке современного навигационного оборудования.

Вместе с тем активно ведутся работы по созданию транспортных и транспортно-заправочных самолетов нового поколения. Компании Lockheed Martin и Во-

ing разрабатывают концепции перспективных машин, построенных по схемам "присоединенное крыло" и "летающее крыло" соответственно.

Появление действующих образцов таких топливозаправщиков ожидается в 2020–2025 годах или даже раньше. В таких условиях, естественно, встает вопрос: зачем ВВС США, в принципе, такие уже устаревающие самолеты, как КС-767А или КС-45, — стоит немного подождать и получить совершенно новые средства дозаправки в воздухе. А пока можно по максимуму эксплуатировать старую технику, периодически поднимая вопрос о новых тендерах в угоду той или иной политической партии США.

Павел СЕРГЕЕВ

*источник: LENTA.RU
16.09.08*

С "МИГА" СНИМАЮТ ДВИГАТЕЛИ

...чтобы продать их "Оборонпрому".

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) определилась со схемой выведения из своей структуры двигателестроительных предприятий. Их акции будут выкуплены у РСК "МиГ" и перепроданы ОПК "Оборонпром". Схема позволит частично решить финансовые проблемы "МиГа", который получит за активы \$ 244 млн. Но это лишь 14 % задолженности компании.

Как сообщил в пятницу в ходе заседания совета директоров ОАК президент корпорации Алексей Федоров, она выкупит у РСК "МиГ" акции трех двигателестроительных компаний. Речь идет о 100 % акций ОАО "Климов", 50 % плюс одна акция ОАО "ММП имени Чернышева" и 25,5 % акций ОАО "Красный Октябрь". Затем ОАК продаст эти акции ОПК "Оборонпром" (на 51 % принадлежит государству, на 31,13 % — "Рособоронэкспорту"). "ОАК, со своей стороны, купит акции ОКБ Сухого (25 % акций. — "Ъ") у госкорпорации "Ростехнологии" (туда входят активы "Рособоронэкспорта". — "Ъ"), чтобы в дальнейшем передать их в АХК "Сухой", — добавил господин Федоров. В ОАК "Ъ" уточнили, что совет директоров ОАК должен утвердить сделку с "МиГом" в ноябре. В "Оборонпроме" "Ъ" подтвердили, что "переговоры с ОАК о покупке акций ведутся", но воздержались от дальнейших комментариев. По данным источников "Ъ", знакомых с проводившейся Ernst & Young оценкой активов, их стоимость составляет 6,5 млрд руб. (\$ 244 млн).

"Климов" — разработчик двигателей для истребителей "МиГ", вертолетов "Ми" и "Ка". Чистая прибыль за 2007 год — 198,8 млн руб., выручка — 2,4 млрд руб. ММП имени Чернышева — серийный производитель двигателей для истребителей "МиГ". Чистый убыток ММП по итогам 2007 года — 576,4 млн руб., выручка — 5,4 млрд руб. "Красный Октябрь" — изготовитель вертолетных редукторов и коробок самолетных агрегатов. Чистая прибыль за третий квартал 2007 года — 293,4 млн руб., выручка — 2,1 млрд руб.

Ранее руководители ОАК и "МиГа" говорили, что выделение двигателестроительных активов произойдет уже после того, как РСК войдет в корпорацию. "Сделка с "Оборонпромом" стала возможной, так как принято решение о продаже, а не о передаче или обмене. То есть общая стоимость чистых активов "МиГа" не уменьшится", — пояснили вчера в ОАК. По словам представителя корпорации, она оплатит сделку из "привлеченных средств". "Так как временной промежуток между покупкой активов у "МиГа" и продажей их "Оборонпрому" будет очень небольшим, ОАК быстро погасит кредит", — говорят в корпорации.

Источник в банковских кругах рассказал "Ъ", что сделка задумана в том числе в целях финансового оздоровления РСК "МиГ". Задолженность РСК "МиГ" достигла \$ 1,6 млрд, из которых около \$ 320 млн долга образовалось из-за расторжения контракта с Алжиром. "Большую часть кредитов РСК "МиГ" привлекла в Сбербанке и сейчас ищет возможность перекредитоваться и погасить проценты", — утверждает банкир. В ОАК уточнили, что обе сделки — с РСК "МиГ" и "Оборонпромом" — должны быть закрыты в феврале — апреле 2009 года. Но доход от сделки покроет лишь 14 % от долга РСК "МиГ".

Аналитик МДМ-банка Максим Коровин отмечает, что РСК "МиГ" пользуется поддержкой как стратегическое предприятие и "можно предположить, что проблем с реструктуризацией долга и привлечением средств на развитие компании не будет". Глава аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев добавляет, что РСК "МиГ" двигателестроительные активы в своем составе "не нужны" и "продажа "Оборонпрому" оправдана, тем более на фоне высокой задолженности".

Александра ГРИЦКОВА

*источник: газета "Коммерсантъ"
01.09.08*

ОАК БУДЕТ ТОРГОВАТЬ ТЕМ, ЧЕГО НЕ ДЕЛАЕТ

Авиакорпорация станет импортером-монополистом.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) будет не только выпускать отечественные самолеты, но и импортировать зарубежные. Такое сенсационное сообщение сделал вчера вице-премьер Сергей Иванов на совещании в Нижнем Новгороде. При этом вице-премьер сослался на решение другого, еще более представительного совещания по проблемам авиапрома, днем раньше состоявшегося в Ульяновске под председательством премьера Владимира Путина.

"Правительство будет мониторить ситуацию, и чтобы уравнивать интересы авиаперевозчиков и авиапроизводителей, вчера было принято решение о том, что можно будет покупать такие (импортные. — Ред.) самолеты в лизинг, но только по принципу "одного окна" — через ОАК", — цитирует г-на Иванова РИА "Новости".

Вице-премьер также сообщил, что правительство России разрешит беспощадный импорт самолетов вместимостью от 50 до 300 мест. Сейчас, учитывая НДС, платежи за ввоз такой авиатехники в Россию превышают 40 % таможенной стоимости самолета. Отмены этих запретительных пошлин уже долгие годы добиваются отечественные авиаперевозчики, а лоббисты отечественного авиапрома столь же долго и энергично борются за сохранение статус-кво.

Кстати, накануне в Ульяновске министр экономического развития Эльвира Набиуллина обнародовала гораздо менее радикальный проект обнуления пошлин на импорт авиатехники. Ее вариант предусматривал освобождение от них лишь самолетов вместимостью до 50 кресел. Воздушные суда до 19 пассажирских мест и свыше 300 кресел уже сейчас ввозятся в Россию беспощадно, правда, этот порядок считается временным.

Что же касается открытия в ОАК "одного окна" для ввоза иностранных самолетов, то источник в самой корпорации пояснил "Времени новостей", что ключевые

моменты работы этого механизма пока не разработаны. "Речь идет о достижении компромисса между интересами авиакомпаний и авиастроителей, но готового рецепта такого компромисса еще нет, — сообщил наш собеседник. — Предполагается, что ввозом займется либо сама ОАК, либо ее дочерняя компания. При этом поступление импортной авиатехники на российский рынок будет ограничено, однако по какому принципу — еще не решено. Возможно, квотироваться будет количество поставленных самолетов. А может быть, срок их эксплуатации. В таком случае пользователи должны будут принять обязательство заменить эти машины на отечественные самолеты аналогичного класса, как только их выпуск в России будет налажен".

Авиаперевозчиков сообщение г-на Иванова застало врасплох. Однако некоторые из них все же немедленно выразили готовность работать по новым правилам.

"Мы уже предлагали ОАК подобный вариант в связи с задержкой поставки нам отечественного регионального самолета Sukhoi Superjet 100, — напомнил "Времени новостей" заместитель гендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков. — Мы хотели бы, чтобы ОАК взяла для нас в лизинг аналогичные иностранные самолеты на то время, пока Sukhoi Superjet 100 завершает процесс сертификации".

"Аэрофлот" не против, чтобы ОАК взяла на себя приобретение и другой иностранной авиатехники в интересах национального перевозчика, если, разумеется, это не ухудшит финансовые условия сделок. "Правда, надо еще посмотреть, есть ли у ОАК необходимые для этого кадры и будут ли банки и лизинговые компании кредитовать ОАК так, как они кредитуют "Аэрофлот", — оговорился г-н Кошляков.

Михаил КУКУШКИН

источник: газета «Время новостей»
11.09.08



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **93**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

ИЗ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ СЫРЬЯ — В МАШИНОСТРОИТЕЛИ

"ВСМПО-Ависма" быстрыми темпами наращивает производство готовых изделий.

На седьмом Международном гидроавиасалоне "Геленджик-2008", проходившем с 4 по 7 сентября, среди восьми шале ведущих авиастроительных фирм России один павильон занимало представительство крупнейшего в мире производителя титана корпорации "ВСМПО-Ависма". И это неудивительно, если знать, что корпуса самолетов-амфибий Бе-200 и А-42 — главных "звезд" выставки — изготовлены из титана.

С НЕБА НА ЗЕМЛЮ

ОАО "ВСМПО-Ависма" давно стало постоянным участником главных мировых выставочных салонов, связанных с оборонной тематикой. Легкий и прочный титан присутствует во всех видах современной техники — в конструкциях самолетов и ракет, броне боевых машин и корпусах подводных лодок. Крупнейшие авиастроительные корпорации мира приобретают титан, произведенный на Урале. "ВСМПО-Ависма" — главный поставщик слитков и всех видов полуфабрикатов из титановых сплавов мировому авиастроению. Предприятие вполне успешно действует на международном рынке, расширяя объем и номенклатуру поставок. Однако принятая им стратегия развития должна вывести производителя титана из сырьевиков в другую промышленную категорию — в машиностроители. Ведь всем понятно, что добавленную стоимость в гораздо большей степени дает полуфабрикат, чем обычный прокат. А готовое изделие приносит еще большую прибыль.

Именно такой курс избрала корпорация. И результаты налицо. Два года назад на авиасалоне в Фарнборо (Великобритания) "ВСМПО-Ависма" продемонстрировала титановую штамповку (тракбим) для самолета Boeing 787 с черновой обработкой. А в июле нынешнего года в том же Фарнборо эта деталь была представлена уже с полуставовой механической обработкой. В таком же качестве были представлены комплектующие для Boeing 737, Boeing 777 и европейского гиганта Airbus A380. В ближайшей перспективе заказчиком будут поступать уже готовые комплектующие, которые можно будет без дополнительной обработки сразу направлять в цех на сборку самолета.

Этим летом в Фарнборо ОАО "ВСМПО-Ависма" представило еще одну новинку — титановый прокат не для авиастроителей, а для гоночных болидов "Формулы-1". Надо сказать, что автомобильная тема давно разрабатывается уральскими металлургами. Многим автомобилистам известны колесные диски, выпускаемые на "ВСМПО-Ависма". Они изготовлены из высокопрочного легкого алюмомагниевого сплава с добавлением титана. Изготавливаются они методом горячей прецизионной штамповки, обеспечивающей высокий уровень прочности и пластических свойств. Именно такие технологии применяются для обработки материалов авиационного назначения.

Сам процесс производства выглядит так. Сначала обрабатывается давлением литая заготовка на линии вертикальных гидравлических прессов. В ее составе — четыре пресса усилием 6 тыс. тонн, два по 20 тыс. тонн и 1,6 тыс. тонн. Заготовка последовательно проходит сквозь них, принимая заданную форму. Затем колесо подвергается термической обработке и поступает на обрабатывающие высокоточные станки с программным управлением. Токарная и фрезерная обработка обеспечивает заданные форму и размеры. Затем производится контрольная проверка геометрии колеса. Из каждой партии дисков отбираются образцы для испытания на соответствие механических свойств. На каждый готовый диск наносится индивидуальная маркировка. Точность изготовления гарантирует равномерное распределение массы относительно оси вращения колеса. Прочный сплав, из которого они сделаны, обеспечивает долговечность и устойчивость к ударам и вибрации. В отличие от литых, штампованные (кованные) диски "ВСМПО-Ависма" ускоряют темп движения машины. Кроме того, изготовленные в России, они чувствительно дешевле импортных.

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

Недавно совет директоров корпорации "ВСМПО-Ависма" принял решение об изменении организационной структуры управления в части введения должности президента с подчинением непосредственно совету директоров. В результате на пост президента корпорации назначен Вячеслав Тетюхин, с 1992 года занимавший должность генерального директора ОАО "ВСМПО-Ависма". Генеральным директором вместо него стал Евгений Владимирович Романов. Он коренной уралец, родился 20 ноября 1961 года в Свердловске. Окончил Уральский политехнический институт, имеет второе высшее финансовое образование. Работал главным бухгалтером с функциями директора по финансам на Уральском электромеханическом комбинате, занимался банковской деятельностью, с 2000 года работал на руководящих должностях в РАО "Норильский никель".

Будет продолжен прежний курс на развитие производства и наращивание объемов выпуска продукции. Корпорация намерена завоевать треть мирового рынка титана. Новый генеральный директор Евгений Романов заявил, выступая 3 сентября на совещании руководителей цехов и служб корпорации, посвященном подведению итогов деятельности в августе текущего года: "О вашем предприятии знает вся страна, весь титановый и авиакосмический мир. Цели корпорации амбициозны. В их достижении я рассчитываю на вашу поддержку".

В настоящий момент компания экспортирует 70 % своей продукции, 30 % продается на внутреннем рынке. Основными заказчиками "ВСМПО-Ависма" являются ведущие мировые авиастроительные компании. В июле нынешнего года подписано рамочное соглашение с европейским авиаконцерном Airbus о поставках титана на сумму до 4 млрд долларов.

Согласно условиям подписанного соглашения "ВСМПО-Ависма" будет поставлять титан компании Airbus и другим подразделениям европейского аэрокосмического и оборонного концерна EADS до 2020 года. Контракт также предусматривает поставку различных титановых изделий, которые будут использоваться для широкофюзеляжных самолетов A350.

Крупнейшим покупателем продукции "ВСМПО-Ависма" является алюминиевая компания Alcoa. На долю ВСМПО приходится около 40 % поставок титана для Boeing, около 80 % — для Airbus (включая их субподрядчиков). Кроме того, ВСМПО выполняет заказы для фирм Goodrich, Pratt & Whitney, Rolls-Royce, SNECMA Moteurs, General Electric и их субподрядчиков. Все российские производители авиатехники также закупают продукцию уральской корпорации.

Корпорация "ВСМПО-Ависма" в 2007 году нарастила выпуск продукции. Так, производство титановой губки в прошлом году по отношению к 2006 году выросло на 2 тыс. тонн, или на 6 %. Всего было произведено более 34 тыс. тонн титановой губки высокого качества, которая практически не имеет замечаний от потребителя. Следующий шаг, который должен быть сделан в 2008 году, — увеличение производства губчатого титана еще на 2 тыс. тонн, чтобы достичь уровня производства за год в 36 тыс. тонн. В целом же к 2012 году объемы производства титановой губки должны достигнуть 44 тыс. тонн в год. А общий уровень выпуска титановой продукции составит 46–47 тыс. тонн в год, что в 1,7 раза превысит уровень 2007 года. С этой целью на предприятии осуществляется инвестиционная программа стратегического развития на 2007–2012 годы. В этот период в развитие производства и создание новых мощностей будет вложено порядка одного миллиарда долларов.

При этом приоритетным направлением инвестиций является расширение географии своего присутствия, прежде всего за счет приобретения титаново-магниевого актива в Украине и в Казахстане. В конце 2005 года титановая корпорация 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 нужна полная модернизация предприятия. Чтобы управлять этим процессом, 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").

"ВСМПО Титан Украина" будет заниматься развитием и модернизацией трубного завода в Никополе. Эта фирма будет закупать за рубежом современное оборудование на собственные средства и предлагать его заводу в аренду. Именно этим объясняется столь солидный размер уставного капитала — 16 млн долл. Он полностью будет использован на покупку новых станков. 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. В работе "ВСМПО-Ависма" бизнес-эксперты отмечали одну уязвимую сторону — зависимость от

внешних поставщиков сырья. Вопрос ликвидации этой проблемы стал одним из важнейших для менеджмента компании. Осенью 2007 года корпорация получила 20%-ную долю в совместном предприятии "Камская горная компания", которое обеспечит предприятию поставки необходимых объемов карналлита — важнейшего компонента для выплавки титановой губки.

В марте 2008 года у "ВСМПО-Ависма" впервые появилось собственное сырье. Администрация Тамбовской области продала корпорации горнопромышленную компанию "Титан", которая владеет правами на освоение северной части Восточного участка месторождения Центральное с запасами в 1,3 млн тонн диоксида титана. В целом же запасы месторождения Центральное составляют 1,6 млрд тонн рудных песков, в которых содержится 27 млн тонн ильменита, 5,5 млн тонн рутила, 4,9 млн тонн циркония и 20 млн тонн диоксида титана.

Пока большая часть ильменитового концентрата для выплавки титана поступает с двух украинских месторождений — Малышевского и Иршанского. Иршанский горно-обогатительный комбинат находится в аренде у австрийской компании OstChem Holding. Однако в последнее время у компании возникают сложности с правительством Украины. В частности, тормозится вопрос о строительстве Междуреченского ГОКа и вопрос о продлении аренды Иршанского ГОКа. Срок аренды заканчивается в сентябре 2009 года. Если договор аренды продлен не будет, вполне возможно, этим проектом заинтересуется российская "ВСМПО-Ависма".

ЗАПАС ПРОЧНОСТИ

Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение (ВСМПО) является крупнейшим в мире интегрированным производителем слитков и всех видов полуфабрикатов из титановых сплавов: биллетов, штамповок, слябов, плит, листов, прутков, труб, профилей. Объединение производит также уникальные прессованные изделия из алюминиевых сплавов. ВСМПО развивает производство полуфабрикатов — поковок и штамповок — из легированных сталей и жаропрочных сплавов на никелевой основе, в том числе из суперсплавов типа INCONEL 706, INCONEL 718 по российским, европейским и американским стандартам.

В состав предприятия входит ряд производственных-технологических комплексов:

Плавильно-литейный комплекс — крупнейший в мире, оснащенный уникальными прессами усилием 10 000 тс для изготовления прессованных крупногабаритных электродов массой до 10 000 кг, парком вакуумно-дуговых печей, в том числе гарнисажных вакуумно-дуговых печей, позволяющих получать слитки из титана и титановых сплавов диаметром от 400 до 1150 мм и массой до 18 000 кг. В стадии пуска находится самая современная в мире новая плазменно-дуговая печь с холодным подом. Она открывает новые технологические возможности для повышения качества металла, его надежности и ресурса.

Кузнечно-прессовый комплекс имеет широкую гамму ковочных и штамповочных молотов, ковочных прессов усилием до 6000 тс, радиально-ковочную машину усилием 800 тс, штамповочные прессы, включая два прессы усилием 30 000 тс и крупнейший в мире

пресс усилием 75 000 тс. Оба пресса в 2002–2003 годах подвергнуты глубокой модернизации с введением компьютерной системы управления и являются самыми современными в мире.

Наличие указанных мощностей, применение современных методов проектирования и математического моделирования, развитое инструментальное производство позволяют постоянно увеличивать объемы производства.

Листопрокатный комплекс оснащен станами горячей, теплой, холодной прокатки плит, рулонов, листов, ленты, фольги, листов для сверхпластичной деформации, а также оборудованием для правки, термообработки, зачистки, травления, шлифовки, ультразвукового контроля.

Сортопрокатный комплекс имеет уникальный реверсивный стан радиально-сдвиговой прокатки, сортовой стан, радиальные станы для производства мелкосортной продукции. Катанные прутки проходят полный цикл обработки, включая горячую правку, механическую обработку, а также ультразвуковой контроль по самым жестким методикам.

Комплекс по производству труб оснащен рядом гидравлических прессов, станом поперечно-винтовой прокатки, станами холодной прокатки, волочильными станами, современными трубосварочными станами и набором оборудования для проведения всех видов контроля и испытаний.

Комплекс по производству продукции из алюминиевых сплавов обеспечивает изготовление слитков более чем из 50 марок алюминиевых деформируемых сплавов по отечественным и более 20 марок сплавов — по международным стандартам серий от 1000 до 7000. Слитки отливаются полунепрерывным методом в кристаллизаторы скольжения, имеют различную конфигурацию: круглые сплошные и полые, плоские. Имеющиеся на ВСМПО прокатное оборудование используется для производства плит из алюминиевых сплавов.

Горизонтальные гидравлические прессы усилием 20 000, 12 000, 3150, 3000 и 1000 тс и современный автоматизированный прессовый комплекс усилием 2400 тс позволяют производить уникальные крупногабаритные экструзии для авиации; сплошные, пустотелые, тонкостенные профили специального назначения, а также бесшовные трубы для атомной промышленности. ВСМПО выпускает 800 наименований экструдированных полуфабрикатов самой различной конфигурации. Генеральный директор "Ростехнологий" Сергей Чемезов сообщил журналистам на авиасалоне в Фарн-

боро в июле нынешнего года: "К концу этого года на Урале будет создано совместное российско-американское предприятие, которое станет выпускать уже не заготовки для Boeing, а готовую продукцию самого высокого качества. Она будет поставляться прямо в Сиэтл, на заводы корпорации". Сегодня партнеры корпорации все больше проявляют интерес к готовым изделиям и узлам под окончательную сборку. Речь идет о продукции глубоких переделов — обработанных штамповках, деталях для двигателей. В ближайшем будущем эта ниша в сегменте глубокой переработки титана корпорацией будет освоена.

Если сейчас на заводы Boeing в Сиэтле отправляются пока заготовки шасси и других конструкций самолета, то вскоре пойдет готовая прецизионная и сертифицированная продукция, которую можно без дополнительной обработки сразу ставить на строящийся борт.

На совместном предприятии уже монтируется современное высокоточное оборудование. Единственная забота корпорации на этом участке — квалифицированные кадры. Требуются станочники — это сейчас общая проблема российского ОПК.

Для Boeing выгода очевидна — он снижает издержки, поскольку перевозка заготовок и их обработка у партнеров в Японии и Европе стоит гораздо дороже, чем в России. А для ВСМПО есть еще один интересный плюс — отходы обработки, которые не что иное, как стружка из высококачественного титана. Это тонны металла, который остается на предприятии и снова идет в дело. А раньше его стоимость снижала издержки покупателя заготовок и слитков.

Комитет Национальной премии "Лидеры экономики России" принял решение о присвоении корпорации "ВСМПО-Ависма" почетного звания "Лучшая компания России". Как написано в пресс-релизе, решение "было основано на всестороннем анализе экономической отчетности, предоставленной Федеральной службой государственной статистики, деловой репутации и социальной активности "ВСМПО-Ависма". Почетная награда будет вручена 24 октября 2008 года в гостиничном комплексе "Президент-Отель" в Москве.

Виктор МЯСНИКОВ

*источник:
газета «Независимое военное обозрение»
19.09.08*

ВОЙНА БЕСПИЛОТНИКОВ

Россия налаживает производство беспилотных летательных аппаратов.

После конфликта с Грузией российские ВВС ощутили острую нехватку беспилотных летательных аппаратов (БПЛА), которые по праву считаются будущим военной авиации. Мировой лидер в разработке и производстве беспилотников — это США. К примеру, сейчас американцы анонсируют скорое завершение сборки и начало испытаний первого БПЛА палубного бази-

рования X-47B (проект NUCAS). По замыслу американских военных это должно ознаменовать начало новой эры в мировой авиации. Ее смысл в том, что на смену пилотируемым самолетам должны прийти беспилотники, способные не только самостоятельно вести разведку и поражение наземных целей, но и быть готовыми эффективно уничтожать истребители противника в воздушном бою.

В России от нового веяния в авиации тоже не отстают. В ближайший год российские военные получат 80

беспилотников отечественного производства. Как передает Интерфакс, в конце сентября завершатся государственные испытания беспилотного летательного аппарата (БПЛА) "Элерон-10", который производит казанское предприятие "Эникс".

Генеральный директор — главный конструктор предприятия Валерий Побежимов считает, что в 2008—2009 годах заказчикам в рамках гособоронзаказа будет поставлено 80 малых беспилотников (масса — примерно 10 кг). "Сегодня производится подбор целевого оборудования для "Элерона-10" в зависимости от требований заказчиков. В частности, один из вариантов может применяться в качестве радиоразведчика, ретранслятора", — говорит Побежимов.

Комплекс дистанционного обзора "Элерон" предназначен для мониторинга наземной обстановки при чрезвычайных ситуациях, природных катаклизмах,

техногенных авариях, дистанционном обнаружении объектов, сооружений, транспортных средств и групп людей. Отсутствие человека на борту позволяет реализовать принцип сверхманевренности и значительно уменьшить размеры аппарата, что даст ему ранее недопустимые тактико-технические параметры.

Считается, что противостоять таким средствам поражения не смогут даже самые передовые пилотируемые истребители и средства ПВО. А это значит, что страна, первая в мире получившая подобные технологии, сможет не только создать вокруг защитный купол, но и спокойно вести разведку над территорией противника. Гонка вооружений в мире продолжается.

Сергей ПЕТРОВ

*источник: газета «Газета»
16.09.08*

ИЛ-96 ЛЕТЯТ МИМО "АЭРОФЛОТА"

Длющийся почти 10 лет спор по поводу покупки "Аэрофлотом" самолетов марки Ил-96 получил свое продолжение.

За это время контракт на поставку шести Ил-96-300 для "Аэрофлота" трансформировался в контракт на поставку этого же количества грузовых Ил-96-400 для "Аэрофлот-Карго". Однако из-за убытков, к которым привела операционная деятельность грузовой авиакомпании, в отношении нее может быть принято решение о расформировании, а значит, и покупать Ил-96 станет некому.

Первое соглашение на поставку шести Ил-96-300 "Аэрофлот" заключил с "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) 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.

Как рассказали РБК daily сразу несколько источников в авиационных кругах, контракт по поставке Ил-96-400 опять под угрозой срыва. "Несмотря на то что процедура приемки самолетов уже началась, авиакомпания всячески противится приходу в ее состав этих лайнеров, находя в них все новые и новые несоответствия техническому заданию", — отмечает источник РБК daily. По его словам, компании уже обменялись несколькими письмами, касающимися недостатков, выявленных при приемке лайнеров. Официально в компаниях о нежелании брать Ил-96-400Т не говорят. В "Аэрофлоте" этот вопрос не комментируют, перенаправляя к дочерней структуре. "Процедура приемки самолетов, начатая в конце августа, не завершена", — сообщила

РБК daily советник генерального директора "Аэрофлот-Карго" по связям с общественностью Наталья Русакова.

По словам источника РБК daily, отказ авиакомпании брать лайнеры Ил-96-400 связан с неопределенностью в дальнейшей судьбе самой грузовой "дочки". Сейчас парк "Аэрофлот-Карго" включает в себя три самолета McDonnell Douglas MD-11F, компания заключила еще три самолета MD-11F (они поступают на место трех выходящих лайнеров DC-10). Также авиакомпания эксплуатирует два грузовых Boeing 737. С таким авиапарком чистый убыток "Аэрофлот-Карго" по итогам 2008 года составит 70 млн долл. Из-за этого сейчас в компании рассматривается вопрос о переводе всех лайнеров в материнскую компанию, списании долгов и расширении грузового департамента в самом "Аэрофлоте". Такая реорганизация должна оптимизировать работу авиаперевозчика, однако конкретных решений пока не принято.

Технически авиакомпания приемку завершила, отмечает гендиректор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." Александр Рубцов. Он признает, что у компании возникли вопросы по количеству членов экипажа, температуре эксплуатации, колесам и топливной эффективности. Он отмечает, что в случае отказа "Аэрофлота" от лайнеров они без проблем найдут своих покупателей.

Компания слишком долго ждала MD-11F. DC-10 по экономике явно не были хорошим вариантом, констатирует руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. "Потенциал рынка никуда не делся, коммерческие права в цене не потеряли. Так что даже в случае реорганизации "Аэрофлот" продолжит заниматься грузовой темой. Идея выделения в отдельную компанию была здоровой. Сейчас возможность возврата к форме департамента кажется нелогичной", — отмечает эксперт.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
24.09.08*

ВОЕННЫЕ ОШТРАФУЮТ EADS

Министр обороны ФРГ Франц Йозеф Юнг не намерен мириться с задержкой поставок военнотранспортного самолета Airbus A400M, настаивая на том, чтобы взятые на себя Европейским аэрокосмическим и оборонным концерном (EADS) обязательства по сделке стоимостью 8 млрд евро были выполнены в оговоренные сторонами сроки.

В свою очередь, EADS пока безуспешно борется с техническими и финансовыми проблемами, из-за которых работы по A400M могут затянуться более чем на год. Похоже, концерну EADS пора готовиться к выплате штрафов за срыв сроков поставки военнотранспортных самолетов Airbus A400M. Как стало известно в начале недели, немецкий министр обороны Франц Йозеф Юнг полон решимости требовать от EADS точного выполнения подписанных договоров на 60 самолетов общей стоимостью свыше 8 млрд евро. По информации Handelsblatt из правительственных источников, руководитель Минобороны Германии письменно проинформировал об этом главу EADS Луи Галлуа еще в начале августа, а затем неоднократно подтверждал свою позицию.

Между тем EADS объявил, что выпуск A400M серьезно задерживается. По официальным данным, задержка составит примерно год, эксперты же полагают, что срок этот будет существенно больше. "В лучшем случае первый A400M будет выпущен в конце 2010 года", — заявил глава Объединенного агентства по закупкам вооружений OCCAR Патрик Беллуар. Офи-

циальный представитель Airbus Military, дочерней компании EADS, которая ведет сборку A400M в Севилье, от комментариев на эту тему отказался.

В связи с тем что в договоре о создании транспортного средства содержится пункт о неустойке при задержке его выпуска, глава EADS Луи Галлуа еще в конце июля обратился с письмом к министру обороны ФРГ Францу Йозефу Юнгу. Письмо датировано 30 июля и имеется в распоряжении Handelsblatt. В нем Луи Галлуа указывает на возможность возникновения "неприемлемой" ситуации, подчеркивая, что A400M уже сейчас превратился в "высшей степени негативную сделку" и обременяет "глобальный финансовый баланс EADS". В свою очередь, Минобороны ФРГ хочет понять фактические сроки задержки, однако ответа от EADS до сих пор не получило.

Впрочем, слухи о том, что EADS пригрозил вообще выйти из данного проекта, источники Handelsblatt в самом концерне и в Минобороны опровергли. Эксперт по вопросам оборонной политики фракции социал-демократов в бундестаге Райнер Арнольд заявил Handelsblatt, что такого он себе "представить не может". По его мнению, "это означало бы крушение имиджа EADS на мировом рынке". Общая стоимость европейского проекта по производству A400M составляет 20 млрд евро. Главными препятствиями на пути его осуществления сейчас стали технические проблемы, связанные с двигателями и пропеллерами самолета, а также незапланированный рост производственных издержек. EADS заключал договоры по фиксированным ценам, и теперь этот проект грозит стать для него убыточным.

*источник: газета RBC Daily
24.09.08*

"АВИАНТ" ЗАТЯГИВАЕТ С ПОСТАВКАМИ

Производство комплектующих для Ан-148 могут перенести в ВАСО.

Киевский завод "Авиант", входящий в госконцерн "Авиация Украины", больше чем на месяц задерживает поставки консолей крыла для региональных самолетов Ан-148, которые собираются в ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО). По мнению аналитиков, ситуация объясняется финансовыми трудностями, которые испытывает в последнее время украинский авиапром. Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК, Россия) намерена уже в следующем году перенести производство комплектующих Ан-148, в частности элементов фюзеляжа, с "Авианта" в ВАСО.

Александр Рубцов, гендиректор лизинговой компании ОАО "Ильющин Финанс Ко" (ИФК), основного заказчика самолетов ВАСО, вчера подтвердил, что

киевский "Авиант" на месяц задерживает поставки комплектующих для Ан-148 на воронежское предприятие. По его словам, украинцы перенесли на октябрь передачу консолей крыла для сборки второй машины (первый лайнер уже собран, его планируется сдать заказчику, ГТК "Россия", до конца года), хотя должны были поставить их к сентябрю. "На данный момент ситуацию нельзя назвать критичной. Однако в ближайшее время мы намерены провести переговоры с нашими украинскими партнерами, чтобы выяснить, насколько серьезны их проблемы и смогут ли они в дальнейшем справляться с заказами, поскольку запланировано, что в 2009 году они должны поставить в ВАСО сразу пять комплектов крыльев", — пояснил господин Рубцов.

Пресс-секретарь ИФК Андрей Липовецкий уточнил, что в ОАК и лизинговой компании уже принято решение о переносе производства комплектующих Ан-148 в ВАСО. Процесс начнется в 2009 году. Но пока, по

словам Александра Рубцова, речь идет только о возможности переноса выпуска фюзеляжа. Сейчас в Воронеже, кроме непосредственно сборки самолета, производятся оперение, отъемная часть крыла, один из пяти элементов фюзеляжа, а также интерьер.

Ан-148 рассчитан на перевозку 70–90 пассажиров. Максимальная дальность полета — 5 тыс. км, крейсерская скорость — 820–870 км/ч. Летом 2006 года ВАСО и киевский государственный авиазавод "Авиант" объявили о начале его серийного производства. Твердые контракты на поставку лайнера ИФК заключила с AiRUnion, ГТК "Россия", "Полетом" (всего более 30 машин). К 2013 году ВАСО рассчитывает выпускать по 36 Ан-148 ежегодно. До 2011 года воронежское предприятие направит 5 млрд рублей на модернизацию оборудования и запуск машины в серию — за счет кредитных ресурсов и траншей со стороны ОАК. Годовой потенциальный спрос на Ан-148, по оценкам ИФК, — 250–300 машин.

"Поскольку основная сборка Ан-148 планируется с 2009 года, то заказчики пока могут ждать, но, если задержки будут продолжаться, возможны отказы от машины, и тогда финансовые потери ВАСО, ИФК и ОАК могут составлять до нескольких миллионов долларов в месяц", — считает Дмитрий Баранов, ведущий эксперт "Финам Менеджмента". "Но, я полагаю, власти Украины сделают все, чтобы не срывать межправительственное соглашение между нашими странами о сотрудничестве в производстве авиационной техники", — заявил господин Баранов. По его мнению, одной из причин задержки поставок со стороны "Авианта" является сложная финансовая ситуация, в которую попал

весь украинский авиапром. Минувшим летом председатель украинского правительства Юлия Тимошенко заявила, что госконцерн "Авиация Украины" работает неэффективно, а "входящие в него Харьковское государственное авиационное производственное предприятие и киевский авиационный завод "Авиант" из-за недостаточного финансирования срывают сроки поставок в Казахстан, ОАЭ, Египет и Ливию". "Мы разочаровываем заказчиков, и они вынуждены искать производителей в других странах", — говорила госпожа Тимошенко. Для улучшения ситуации в отрасли правительство намерено создать на базе госконцерна "Авиация Украины" новое объединение "Самолеты Антонова" — с более демократичной структурой управления.

Александр Карпов, заместитель гендиректора авиакомпания "Полет", отметил, что "полный перенос производства Ан-148 в ВАСО станет абсолютно правильным решением". "Не сомневаюсь, что воронежское предприятие справится", — уточнил господин Карпов. По его словам, "Полет" должен получить от ИФК 15 Ан-148 (десять пассажирских и пять грузовых). "Пока компания не строит предметных бизнес-планов под заказанные самолеты, однако в неофициальных разговорах Михаил Шушпанов (гендиректор ВАСО. — "Ъ") обещал, что в 2009 году "Полет" может рассчитывать на первый лайнер", — рассказал Александр Карпов.

Евгений ТИМОШИНОВ

*источник: газета «Коммерсантъ — Воронеж»
16.09.08*

"ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" ОПРЕДЕЛЯЮТСЯ С БУДУЩИМ

Компания завершает формирование перспективной продуктовой линейки.

Производитель вертолетной техники компания "Вертолеты России" до конца года планирует определиться с перспективными моделями техники, которые будет производить до 2015 года. По словам руководителя компании, речь пойдет о производстве сверхскоростного, малого и боевого вертолетов следующих поколений.

Как рассказал РБК daily гендиректор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов, временные рамки прежней линейки продукции ограничивались 2008 годом: "В конце этого года она будет откорректирована, в нее войдут три принципиально новых направления по технике четвертого-пятого поколения". Таким образом, будет сформирован модельный ряд компании до 2015–2020 годов.

По словам г-на Шибитова, первым новым направлением в продуктовой линейке станет высокоскоростной вертолет, "который сегодня имеет односложную аббревиатуру". "Его концепция заключается не в высокой скорости, а включает в себя комплекс новых направлений. К концу года "Вертолеты России" поймут, куда двигаться в части реализации этого проекта", — говорит Андрей Шибитов. Вторым направлением станет создание легкой машины в классе 1,5–2,5 т. "Мы сегодня работаем по Ми-34, но это не вертолет будущего.

Западная техника хорошая и заставляет нас задуматься над тем, как сделать еще более хорошую машину. Мы не хотим догонять Robinson, а хотим сделать принципиально новую машину, на которую будет установлен перспективный двигатель разработки ОАО "Климов", — отмечает г-н Шибитов. Третьим направлением станут работы в области боевых вертолетов. "Это не модернизация Ми-28 и Ка-52, о которых мы сегодня говорим, это принципиально новые машины, по которым мы должны закончить свои консультации с Министерством обороны. Надо создавать машину пятого поколения", — говорит глава "Вертолетов России". Как ожидается, первое обсуждение новой продуктовой линейки пройдет уже в конце сентября на совместном совещании "Оборонпрома" и "Вертолетов России". До конца года эта программа поступит на рассмотрение недавно созданного научно-технического совета "Вертолетов России".

В марте модельный ряд компании представлял собой все ныне существующие модели вертолетов. Такие как Ми-8/17 и их модификации. Ми-24/35, Ми-26, Ми-38, Ка-226 также останутся в производстве. Имеют рынки сбыта специальные вертолеты Ка-31, а также Ка-32 и "Ансат". Проекты Ми-34 и "Актай" будут реализовываться с привлечением частных инвестиций. Есть заказ Минобороны на вертолеты Ми-28Н как основные ударные вертолеты ВВС, а также на Ка-50 и

Ка-52 для спецподразделений Российской армии.

"По легкому вертолету рынок только будет расти, мы находимся в начале массовой вертолетолизации населения, богатые люди будут пересаживаться с авто на воздушную технику", — отмечает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. "Вертолетам России" достаточно легко принимать решения по определению линейки вертолетов, так как существует богатый зарубежный опыт, — говорит председатель правления Ассоциации вертолетной индустрии Михаил Казачков. — Сейчас Россия остро нуждается в легких вертолетах, и здесь потребности в вертолетах весовой категории 1,1 т необъятны.

Можно с уверенностью сказать, что объем продаж вертолетов этой категории будет не менее 100 машин в год". Между тем г-н Макиенко с некоторым скепсисом оценивает планы по разработке вертолетов пятого поколения. "Зачем разрабатывать ударный вертолет нового поколения, когда не отработаны ныне существующие платформы? Все это похоже на стремление получить бюджетные деньги для бесконечных НИОКР, за которые спрос будет не с нынешнего руководства "Оборонпрома", — отмечает эксперт.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
17.09.08*

ИРКУТСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ ПЕРЕСЯДУТ В АЭРОБУСЫ

С 2015 года в Приангарье будут делать пассажирские лайнеры.

Иркутский авиазавод (ИАЗ), входящий в состав НПК "Иркут", меняет структуру производства. ИАЗ передал производство самолетов-амфибий Бе-200 таганрогскому авиапредприятию, а сам с 2015 года намерен сосредоточиться на сборке среднемагистральных лайнеров МС-21 и учебно-боевых Як-130. Впрочем, от производства многоцелевых Су-30 завод отказываться не собирается еще как минимум в течение семи лет.

ИАЗ, который входит в НПК "Иркут", передал производство самолетов-амфибий Бе-200 на ОАО "Таганрогская авиация" (ТАВИА), которое, как и "Иркут", контролируется Объединенной авиастроительной корпорацией. Решение о переносе было принято год назад в связи с загруженностью ИАЗа экспортными контрактами. Затраты на перенос необходимого оборудования из Иркутска в Таганрог составили около 400 млн руб. По словам представителей "Иркута", сборка Бе-200 на ТАВИА не означает, что ИАЗ полностью откажется от сборки лайнера: в Иркутске предполагается делать для самолета-амфибии крыло, а затем отправлять его в Таганрог.

"Иркутский авиазавод" входит в корпорацию "Иркут" с момента ее основания, то есть с 2002 года. С 70-х годов прошлого века завод специализируется на производстве военных самолетов "МиГ" и "Су". В 1986 году на ИАЗе был запущен в производство истребитель Су-27УБ, который впоследствии был модернизирован до многоцелевого самолета Су-30МК. В 1996 году 40 таких самолетов заказала Индия.

Место Бе-200 в цехе окончательной сборки ИАЗа займет среднемагистральный аэробус МС-21. Его создание предусмотрено федеральной целевой программой развития гражданской авиационной техники до 2015 года. Новый самолет заменит Ту-154 и Як-42Д, которые выработали свой ресурс. Самолет планируется выпускать в трех модификациях — на 132, 150 и 168 пассажиров. Сейчас разрабатывается проект МС-21, который должен быть готов к началу 2009 года. По словам пресс-секретаря "Иркута" Елены Федоровой, корпорация закончила аванпроект по МС-21 и в этом году намерена приступить к выбору поставщиков комплектующих для самолета. В 2008

году федеральный бюджет выделил "Иркуту" на разработку МС-21 1,6 млрд руб. Сама сборка МС-21 в Иркутске должна начаться в 2015 году, стоимость самолета не называется.

Госпожа Федорова говорит, что пока ИАЗ не собирается отказываться от производства Су-30. Сейчас завод выполняет контракты на поставку этих самолетов для Индии и Малайзии. Для последней завод собирает 18 Су-30МКМ на сумму около \$ 910 млн. В рамках подписанного в прошлом году госконтракта ИАЗ соберет для ВВС Индии 18 самолетов Су-30МКИ взамен ранее приобретенных ими Су-30К, а также поставит дополнительно 40 самолетов Су-30МКИ. Стоимость этого контракта не раскрывается. "Ранее мы предполагали, что откажемся от производства "Су", однако их заказывают, и ИАЗ точно будет их собирать до 2015 года", — пояснила Елена Федорова. Как ранее сообщали представители "Иркута", от сборки самолетов "Су" в различных модификациях корпорация получает до 75–80 % общей прибыли. По итогам 2007 года прибыль "Иркута" составила \$ 165 млн.

В портфеле заказов ИАЗа до 2015 года, по словам госпожи Федоровой, также стоят учебно-боевые самолеты Як-130. Их сборку завод начал этим летом — в рамках подписанного в прошлом году госконтракта "Иркут" поставит 16 таких самолетов в Алжир. Эксперты оценивают контракт в \$ 160–240 млн. По словам президента корпорации "Иркут" Олега Демченко, корпорация намерена собрать для российских и иностранных заказчиков около 150 Як-130 в ближайшие три-пять лет.

Аналитик Альфа-банка Ройдел Стюарт положительно оценивает диверсификацию производства на ИАЗе. По данным Airbus, спрос на пассажирские лайнеры вместимостью более 100 мест в России до 2026 года составляет более 900 самолетов. "Если правительство не отменит огромные ввозные пошлины на подобные лайнеры (10 % от стоимости. — "Ъ"), то у "Иркута" есть неплохие шансы найти покупателей на МС-21", — считает господин Стюарт.

Юрий ЮДИН

*источник:
газета «Коммерсантъ — Хабаровск»
17.09.08*

"ЕСЛИ БОЯТЬСЯ КОНКУРИРОВАТЬ, ТО АВИАСТРОЕНИЕМ ЛУЧШЕ НЕ ЗАНИМАТЬСЯ"

Интервью с президентом Объединенной авиастроительной корпорации Алексеем Федоровым.

Создание Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), призванной консолидировать жизнеспособные осколки некогда могучего отечественного авиапрома, близится к завершению. Сейчас на повестке дня завершение корпоративных процедур, которые позволят компании к 2010 году подготовиться к выходу на фондовую биржу. Одновременно ОАК пытается решать накопившиеся проблемы в финансовой и производственной сфере, определить для себя приоритеты в области гражданского и военного авиастроения. Об этом корреспонденту РБК daily Сергею Старикову рассказывает президент ОАК Алексей Федоров.

— Алексей Иннокентьевич, вначале общий вопрос: как Вы оцениваете состояние российского авиапрома?

— Если пользоваться медицинским термином, я бы сказал, что кризис миновал и начался процесс выздоровления. Уверен, что российский гражданский и транспортный авиапром сможет вернуться в мировую авиационную элиту. В военной области мы из нее не выходили. Сейчас создается новый научно-технический задел, без которого авиация просто не может развиваться. Идет серьезное техническое перевооружение предприятий. Уже видны положительные тенденции. Первые результаты этой работы мы планируем увидеть по итогам 2008 года в росте количества произведенных самолетов.

— Как идет процесс формирования ОАК?

— Мы готовим очередную эмиссию акций ОАК для внесения в уставный капитал корпорации государственных и негосударственных активов. Она должна быть открыта до конца этого года и завершена в первом квартале 2009 года. В эту эмиссию войдут 100-процентные госактивы РСК "МиГ" и КАПО, небольшие

государственные пакеты акций ИФК ("Ильюшин Финанс Ко"), ФЛК (Финансовой лизинговой компании) и других компаний, которые ранее не были внесены в ОАК главным образом по техническим причинам. Также свои пакеты смогут внести негосударственные акционеры всех дочерних компаний ОАК, которые не смогли это сделать при учреждении корпорации. Таким образом, в первом квартале следующего года мы планируем завершить первичное формирование ОАК. Мы надеемся, что в будущем корпорация будет расти и за счет новых активов.

— Расскажите о планах компании по проведению IPO. Как они увязаны с заявлениями акционеров EADS о приобретении акций компании?

— Наши планы по проведению IPO никак не связаны с позицией EADS. Европейская компания воспользовалась офертой и не стала держать акции "Иркута" для их последующего обмена на акции ОАК при очередной допэмиссии корпорации, поскольку не знала коэффициента обмена акций, как и другие акционеры "Иркута". Теперь EADS будет ждать IPO или последующих эмиссий ОАК, если пожелает приобрести наши акции. Стратегией развития корпорации, которая была утверждена советом директоров в феврале этого года, проведение IPO предусмотрено на рубеже 2010 года. К этому моменту все дочерние предприятия корпорации должны перейти на международные стандарты финансовой отчетности и ОАК создаст консолидированную отчетность. К моменту проведения IPO у нас и наших дочерних предприятий должна быть подобная трехгодичная отчетность. Она должна показать потенциальным инвесторам, что наша компания прозрачная, перспективная и что вкладывать в нее средства выгоднее, чем приобретать более консервативные бумаги. Технически мы обеспечим выполнение этого условия к 2010 году. Однако конкретный срок проведения IPO будет зависеть от конъюнктуры рынка.

— Каково сейчас финансовое состояние РСК "МиГ"?

— Ситуация непростая. Она обусловлена тем, что РСК "МиГ" сейчас осваивает новые модели МиГ-29К и МиГ-35, что потребовало серьезных инвестиций за счет заемных средств. Кроме того, произошел отказ Алжира от реализации контракта по МиГ-29СМТ в тот момент, когда практически все самолеты были уже изготовлены, а 15 из них уже отправлены в Алжир. Для меня этот отказ необъясним, все условия контракта РСК "МиГ" выполнила. Ссылки на то, что были поставлены старые самолеты, абсолютно беспочвенны. Истребители делались из технологического задела планеров самолетов. Этот факт был известен алжирской стороне и являлся условием контракта. Безусловно, самолеты найдут своего покупателя, например, в лице Министерства обороны РФ, которое испытывает потребность в новых самолетах. К сожалению, сделки, связанные с военной авиацией, быстро не решаются, они всегда максимально бюрократизированы. Поэтому сейчас мы готовим мероприятия по финансовому оздоровлению РСК "МиГ", даже несмотря на то что ОАК юридически ей не владеет. Однако у компании хорошие перспективы, она имеет один из самых крупных портфелей заказов. У ее продукции высокий потенциал, в частности у нового истребителя МиГ-35.

— Какие мероприятия стоят в плане по оздоровлению РСК "МиГ"?

— Сейчас приток средств на РСК "МиГ" минимальный, а затрат производится много. Из-за этого компании не хватает оборотных средств. Поэтому в первую очередь мы собираемся провести фондирование корпорации. Среди контрактов, на которые нужны деньги, поставка самолетов МиГ-29К для Индии. Этот проект развивается, и в этом году РСК "МиГ" поставит первые самолеты и начнет обучение летчиков и технического персонала. За счет поставок в 2009 году финансовое положение РСК "МиГ" должно исправиться.

— На Казанском авиационном производственном объединении им. С. П. Горбунова (КАПО) положение легче?

— Оно также сложное, по масштабам примерно сопоставимое с тем, что происходит на РСК "МиГ", но в денежном выражении не столь критичное. КАПО пока не вошло в ОАК, хотя этот процесс продолжается и связан с нашими внутрикорпоративными процедурами. Нам хотелось бы провести финансовое оздоровление КАПО перед тем, как оно войдет в структуру ОАК. КАПО выполняет серьезную государственную миссию — производит стратегические бомбардировщики. Поэтому его санацию надо провести в максимально сжатые сроки, чтобы не подвергать риску обороноспособность России. На сегодняшний день накопленные убытки компании составляют несколько миллиардов рублей, их надо компенсировать. Суммарно потребность КАПО в финансировании на ближайшие несколько лет составляет 10 млрд руб. Больше половины этих средств вернутся в ОАК при росте производства на заводе.

— Когда в ОАК войдет Ташкентское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова (ТАПОиЧ)?

— В феврале этого года было подписано межправительственное российско-узбекское соглашение о вхождении ТАПОиЧ в состав ОАК. С российской стороны оно вступило в силу, однако Узбекистан свои

процедуры еще не закончил. В ближайшее время должны состояться очередное заседание российско-узбекской межправительственной комиссии и визит в Узбекистан председателя правительства России Владимира Владимировича Путина. Возможно, что в ходе работы комиссии или во время визита будут обозначены сроки вхождения ТАПОиЧ в ОАК.

— Войдут ли в ОАК предприятия украинского авиапрома?

— Обсуждение такой возможности находится пока в начальной стадии. В прошлом году на выставке МАКС-2007 мы сделали предложение украинским авиастроителям интегрироваться с ОАК. Недавно состоялись наши встречи с министром промышленной политики Украины Владимиром Новицким. Украинская сторона также подтвердила заинтересованность в таких интеграционных процессах. Однако концерну "Авиация Украины" предстоит еще провести внутреннюю процедуру корпоратизации, в частности изменить юридически-правовую форму ОКБ Антонова и Киевского и Харьковского авиазаводов в форму акционерных обществ, чтобы можно было начать их интеграцию с ОАК. Это будет непростой и небыстрый процесс. Но мы надеемся в обозримом будущем выйти на реальную интеграцию.

— Расскажите о механизме сделки по передаче "Ростехнологиям" акций предприятий ОАО "ММП им. Чернышева", ОАО "Климов" и ОАО "Красный Октябрь". Что получат взамен РСК "МиГ" и ОАК? Это будет денежная сделка?

— В любом случае это будет формальная купля-продажа активов. Так же, как и приобретение акций ОКБ Сухого, которые сейчас находятся в "Ростехнологиях" и в которых заинтересована ОАК. Акции ОКБ Сухого позволят нам ускорить завершение создания полноценной структуры АХК "Сухой". Сейчас ОАК отработывает механизмы этих сделок с "Ростехнологиями" и "Оборонпромом". Мы планируем завершить все процедуры по этим сделкам в первом квартале 2009 года.

— Когда будет создан единый конструкторский центр ОАК? Где он будет располагаться — в Москве или Жуковском?

— Планируется создать национальный центр авиастроения в Жуковском. План предполагает наличие единого инженерного центра, туда же переедет и штаб-квартира ОАК. Но до этого надо осуществить ряд инфраструктурных проектов, в том числе по жилищному строительству и дорожной инфраструктуре. Будущих инженеров и конструкторов надо обучать на месте в Жуковском, а не возить их из Москвы. Мы понимаем, что никакого единовременного переезда конструкторов из Москвы в Жуковский не будет. Наша идея заключается в том, что в Жуковском должен расти новый молодой коллектив. Он будет постепенно увеличивать объемы работ, и в какой-то момент состоится формальный переезд инженерного центра из Москвы. Кроме того, на базе "Туполева", "Ильюшина" и корпорации "Иркут" мы также планируем создать единый инженерный центр по гражданской и транспортной авиации. Сейчас обсуждается возможность его промежуточного размещения на площадке ОАО "Туполев". Тратить деньги на строительство офисного здания или платить дорогую аренду мы не будем, у нас много проектов, куда надо инвестировать деньги. Мы занимаемся реструктури-

защитой и реализацией лишних активов. Первая площадка, которая будет продана, — территория ОКБ Ильюшина.

— А может, по примеру ОАО "Климов" займетесь девелопментом?

— Нет, это не наша сфера деятельности.

— Как получилось, что при создании корпорации, которая должна стать крупным мировым игроком, никто не задумался о том, что в переводе на английский ОАК означает "дуб"?

— ОАК — это аббревиатура. Но мы никогда не считали, что это название должно остаться навечно. Сейчас рассматривается возможность создания нового бренда для корпорации. Думаю, он может быть представлен уже на авиационном салоне МАКС-2009. Но не надо путать бренд самой компании и бренд ее продукта. Вероятно, для вновь разрабатываемых проектов будет создан и новый бренд. Для тех продуктов, которые сейчас уже производятся, мы хотели бы сохранить существующие бренды. Ведь сегодня марки "Сухой" и "МиГ" сами по себе являются товаром.

— Какие на сегодняшний день существуют прорывные проекты, которые помогут российскому авиапрому занять достойное место среди мировых лидеров авиационной промышленности?

— Категорий "прорывной" или "непрорывной" проект у нас нет. Сейчас мы стараемся создавать только конкурентоспособные продукты. В области военной авиации это уже проходящие летные испытания новые боевые самолеты Су-35 и МиГ-35, а также разрабатываемый перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации. В транспортной — проект многофункционального транспортного самолета, реализуемый Россией совместно с Индией. В гражданской авиации есть целая серия проектов региональных самолетов. Это турбовинтовой самолет Ил-114 с высокой топливной эффективностью и низкой себестоимостью обслуживания. Он составит достойную конкуренцию известному в мире европейскому самолету ATR 42 и самолетам компании Bombardier. В области реактивных пассажирских самолетов — проекты региональных Sukhoi Superjet 100 (SSJ), Ан-148 и среднемагистрального MC-21. Они находятся в разных степенях готовности: Ан-148 мы планируем поставлять с конца 2008 года, SSJ — с 2009 года, а MC-21 выйдет на рынок в 2015 году. Каждый из самолетов находится в своей рыночной нише, у каждого есть серьезные конкуренты. Сейчас наша задача — организация экономически выгодного производства и обеспечение мирового уровня послепродажного обслуживания.

— Как Вы оцениваете задержки поставок лайнера SSJ? Не боитесь того, что авиакомпания начнут отказываться от заказов, а производство SSJ из-за штрафных санкций будет невыгодным?

— Я не думаю, что авиакомпании откажутся от проекта. Отставание существует, но оно не критическое. Мы разработали план, в соответствии с которым войдем в график к 2012 году. Вывод на рынок любого продукта всегда идет с дисконтированием, а стоимость производства первых самолетов выше, чем серийных. Для авиакомпаний разрабатываются меры компенсационного характера. Благодаря этим мерам перевозчики смогут работать на маршрутах, которые были запланированы под SSJ.

— Да, но если Airbus может дать компаниям самолеты почти с теми же характеристиками, что и непоставляемые лайнеры, что вы предлагаете — Ту-134?

— Мы тоже думаем, чем заменить SSJ, и это будет соизмеримое предложение. По крайней мере переговоры об этом с "Аэрофлотом" уже начались. Мы ищем любые меры, которые позволили бы нам исполнить свои обязательства, не поставив при этом заказчика в затруднительное положение.

— Если задержки продлятся, не боитесь ли вы, что заказчики отдадут предпочтение другим производителям — Bombardier, Mitsubishi? Это серьезные конкуренты?

— Безусловно, мы учитываем выход на рынок новых моделей. Вы еще не упомянули китайский проект ARJ21. Это тоже очень сильный конкурент, который работает на самый большой рынок региональных самолетов. Bombardier уже делает самолеты в этой же размерности. Mitsubishi планирует вывести на рынок в следующем десятилетии лайнеры вместимостью от 70 до 90 мест. В этой нише есть еще очень сильный игрок — Embraer. На глобальном рынке нет легких ниш. Если пять лет назад нам казалось, что ниша до 100 мест не такая сложная, то сейчас в ней конкуренция такая же, как в нише магистральных лайнеров. Если бояться конкурировать, то лучше и не заниматься авиастроением.

— Каково будущее проекта Ту-334, сколько на него уйдет средств?

— Производство Ту-334 — один из самых сложных вопросов в товарном ряду ОАК. В нем в ряду региональных самолетов до 100 мест существуют три проекта — SSJ, Ан-148 и Ту-334. Но SSJ и Ан-148 занимают несколько разные ниши и практически не конкурируют друг с другом. SSJ адаптирован к современной аэродромной и маршрутной сети, которая используется авиакомпаниями. Он для элитного рынка и тех авиакомпаний, которые используют широкую маршрутную сеть. Ан-148 меньше по размерности и приспособлен для аэродромов низкого класса. Аэродинамическая схема позволяет использовать его на неподготовленных и грунтовых аэродромах Сибири, Дальнего Востока, Африки, Центральной и Южной Америки.

Ту-334 мы позиционируем как самолет для российских государственных заказчиков. Он изготавливается только из российских комплектующих, за исключением российско-украинского двигателя. Кроме того, этот лайнер имеет самый большой диаметр фюзеляжа, в нем можно создать удобный для работы и отдыха салон. Поэтому вторым его применением может стать использование Ту-334 в качестве бизнес-самолета. Однако вопрос о серийном производстве Ту-334 связан с наличием стартового заказа, который должен исходить прежде всего от государственных заказчиков. По нашим расчетам, это не менее 50 лайнеров. Для примера, на сегодня у российских министерств и ведомств имеется около 150 Ту-134, на смену которым и должен прийти Ту-334.

— Не получится ли так, что вы выделите КАПО деньги, а оно самостоятельно начнет делать Ту-334?

— Этого не может быть, так как решения по использованию денег будут жестко контролироваться советом директоров. На сегодняшний день

он во многом состоит из представителей ОАК, я лично его возглавляю.

— Будет ли возобновлено серийное производство Ан-124 "Руслан" и от чего это зависит?

— ОАК заинтересована в возрождении серийного производства самолета такого типа. Но прежде всего необходимо провести модернизацию этого самолета, созданного более 20 лет назад. Все необходимые технические решения для такой модернизации в ОКБ Антонова уже существуют. Однако для возрождения серийного производства "Руслана" необходим твердый стартовый заказ на 40–50 машин. Он должен предоставить необходимые средства для восстановления всех технологических цепочек, в том числе и предприятий-смежников, прежде всего металлургических. В настоящее время компании "Волга-Днепр" передана оферта, в которой мы взяли на себя обязательства по возобновлению производства. В ответ "Волга-Днепр" должна будет гарантировать объем закупаемых самолетов и ценовые параметры.

— Каковы шансы России на победу в тендере на поставку Индии 126 многоцелевых истребителей?

— Шансы с самого начала были высокие. У нас есть хороший продукт — МиГ-35, который мы выставим на тендер. У нас есть исторически хорошие связи с индийским авиапромом. Нареканий в наш адрес не поступало. Мы сами удовлетворены работой с индийской стороной. Третий фактор — мы единственный участник этого тендера, который реально готов пойти на передачу важных технологий. Это дает определенную уверенность в победе.

— В каких проектах с Китаем планируете участвовать?

— В конце июля наша делегация посетила Пекин и Шанхай, мы встречались с руководством недавно образованной Китайской корпорации коммерческих самолетов, а также корпорации AVIC 1, которая сейчас объединяется с AVIC 2. Мы обсудили возможные направления сотрудничества. Они касаются создания новых магистральных самолетов — как узко-, так и широкофюзеляжных. Мы договорились о дальнейших шагах, в том числе и о рабочих контактах на уровне экспертов. Конечно, говорить о том, что у нас будет совместный проект, еще рано. Но задачи и у российского, и у китайского авиапромов примерно одинаковые — создать современные конкурентоспособные продукты в сегменте магистральных самолетов. Эти задачи активно поддерживаются правитель-

ствами обеих стран. Объединение инженерных, технических, производственных и финансовых ресурсов во многом упростит решение этих задач. Однако при этом предстоит соблюсти интересы обоих партнеров.

— Будет ли расширяться сотрудничество с европейским и американским авиапромом?

— Да. Мы активно работаем и с европейскими, и с американскими компаниями. По линии EADS/Airbus у нас есть несколько совместных проектов: компонентный бизнес по самолетам A320 и A350, конвертация в грузовые версии пассажирских самолетов семейства A320. В том числе мы обсуждаем возможность совместной реализации проекта по созданию пассажирского самолета нового поколения. В несколько ином формате, но также активно идет сотрудничество с Boeing. Прежде всего американская компания активно помогает нам в создании и выводе на рынок регионального самолета Sukhoi Superjet 100 и его модификаций. Кроме того, идет работа с Boeing в области инженерно-технологического сотрудничества. Это использование в интересах Boeing инженерных ресурсов, использование наработок Boeing и его российского инженерного центра в интересах ОАК, а также применение ряда американских технологий, в частности при изготовлении титановых и композитных конструкций.

— Поступали ли предложения от других западных компаний о стратегическом партнерстве и перекрестном владении акциями? Например, от Boeing, AVIC и т. д.

— Я не слышал об этом. Вхождение в акционерный капитал индустриального партнера — это не просто финансовое вложение, а серьезная долгосрочная перспектива и ответственное стратегическое решение.

Федоров Алексей Иннокентьевич родился 14 апреля 1952 года в Улан-Удэ. В 1974 году окончил Иркутский политехнический институт по специальности "инженер-механик по самолетостроению". Работал на Иркутском авиационном производственном объединении (в настоящее время — ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут"), в 1992 году возглавил предприятие. В 2004 году назначен гендиректором и генконструктором РСК "МиГ". В ноябре 2006 года назначен президентом, председателем правления ОАО "ОАК". Женат, имеет двоих детей.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
01.09.08*

НА УДВОЕННОЙ ТЯГЕ

Экономика диктует интеграцию двигателестроительных проектов, несмотря на политические разногласия между Москвой и Киевом.

Политические противоречия между Россией и Украиной негативно влияют на двусторонние экономические проекты и кооперацию бизнесменов двух стран. Особенно значимы совместные проекты в

авиации. О том, как можно преодолеть эти проблемы, "Гудку" рассказал президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" Виктор Чуйко.

— Виктор Михайлович, как Вы можете прокомментировать заявление генерального директора запорожского ОАО "Мотор Сич" Вячеслава Богуслаева о том, что он переносит с Украины в Россию производство авиадвигателей для военных вертолетов?

— Это решение скорее не Вячеслава Богуслаева, а российского правительства. Дело в том, что в связи с

ухудшением отношений между двумя странами правительство России приняло решение освоить в 2009 году производство авиадвигателей ТВЗ-117 для военных вертолетов на Московском машиностроительном предприятии им. В. В. Чернышева. Но, с моей точки зрения, это не самое лучшее решение. У нас в России есть авиадвигатель ТВ7-117 для самолета Ил-114, который создавался на 30 лет позже, чем ТВЗ-117, и потому является более продвинутым по многим параметрам.

Если из бюджета выделить примерно 200 млн руб., то можно сделать вертолетный вариант этого двигателя. Его производство будет гораздо дешевле, а сам двигатель будет превосходить аналог по ряду показателей.

— Как Вы относитесь к производству российско-украинского самолета Ан-148? Должны ли мы отказываться от сотрудничества с украинскими авиастроителями и сосредоточить усилия только на производстве российского самолета Superjet?

— Ан-148 — лучший самолет на территории постсоветского пространства. Он надежен, экономичен, экологичен. Его двигатели, в отличие от двигателей SaM146 широко разрекламированного самолета Superjet, высоко подвешены под крыльями и гораздо лучше защищены от попадания в них посторонних предметов, и эти российско-украинские самолеты могут садиться на грунтовые аэродромы.

Компания "Ильюшин Лизинг Финанс" заказала двигатели для этого самолета на донецком предприятии "Мотор Сич". За три года совместными усилиями украинских и российских авиастроителей на отечественный рынок будет поставлено 37 самолетов Ан-148. Первые поставки начнутся уже в этом году.

Что касается производства Superjet, то мы желаем успеха этой программе, тем более что Ан-148 и Superjet не являются конкурентами.

— Может ли вступление Украины в НАТО отрицательно сказаться на производстве этих самолетов?

— Думаю, что вступление Украины в НАТО существенно ухудшит отношения между двумя братскими народами. Моя позиция состоит в том, что намерение Украины вступить в НАТО не должно мешать экономическому сотрудничеству двух государств.

У России, например, существуют широкие экономические связи с Италией, которая давно является членом НАТО, и никому не приходит в голову поставить под вопрос совместное сотрудничество. Мы должны формировать промышленное лобби на Украине, и это будет способствовать укреплению отношений двух стран.

В качестве одного из первых шагов можно было бы объединить активы "Мотор Сич" с российскими активами. В идеале Вячеславу Богуслаеву следовало бы вложить свои акции в "Оборонпром", но взамен руководитель "Мотор Сич" должен получить акции "Оборонпрома". Тогда эти две структуры были бы экономически увязаны.

— Как сказались на отрасли провозглашение курса на инновации в 2007 году и, в частности, организация госкорпорации "Ростехпром"?

— Сложно говорить об изменении положения в связи с образованием "Ростехпрома", ведь компания находится в стадии организации.

Пока что положение авиадвигателестроителей не только не улучшилось, оно даже ухудшилось. Проблема в том, что после административной реформы

2003 года была потеряна всякая координация и ответственность в нашей отрасли. Государство ушло из управления авиадвигателестроением. Стратегическая часть управления легла на плечи министерств, а тактическая — на агентства. Они не были связаны друг с другом жесткой административной системой. Поэтому когда что-то не получалось, одни говорили, что у вас плохая стратегия, а другие — что у их оппонентов плохая тактика.

Ежегодный рост объемов производства авиадвигателей упал с 20–40 % в 1999–2002 годах до 4 % в 2004 году. В 2005–2007 годах система стала приспособливаться. В 2007 году мы дошли до роста 20 %. Но в это время подошла новая реформа: руководство России провозглашает переход на инновационный путь развития. Но для авиадвигателестроителей наступила пора убыточной работы.

Так, в 2007 году был предпринят ряд шагов, которые, по существу, губят машиностроение. К началу 2008 года затраты на металлопродукцию в структуре себестоимости возросли с 25 до 55 %, а во втором полугодии — до 60–70 %. Тарифы на топливо и электричество тоже сильно возросли.

Себестоимость производства двигателей, которые поставляются на экспорт, составила 95–98,5 % от цены. То есть нет никакой рентабельности.

Кроме того, контракты на экспорт авиадвигателей заключались 3–5 лет назад. С тех пор курс доллара упал на 25 %. Заводы высокотехнологичной отрасли находятся в тяжелейшем состоянии. Однако никому не приходит в голову компенсировать потери из тех средств, которые государство получает за экспорт продукции.

Нам также непонятно, почему до сих пор не открыта биржа по продаже металлопродукции в Санкт-Петербурге. Ведь в этом случае западные фирмы привезут свои товары в Россию и те сплавы, которые мы используем, можно будет купить на 20–30 % дешевле. Надеемся, что "Ростехпром" займется и этим вопросом.

— Недавно вышел указ президента о создании Объединенной двигателестроительной корпорации. Как это скажется на работе отрасли?

— Действительно, сейчас идет формирование ОДК, которая стала структурой "Оборонпрома".

Всякое укрупнение идет на пользу, если известно, что делать. Отдельные аспекты программ в "Оборонпроме" уже есть. Но цельной, четкой перспективы, дающей возможность консолидировать отрасль, нет. Не ясно, сколько и когда нам нужно двигателей для авиации, кораблей, энергетики, буровых станций.

Пока нет программы, существует опасность, что все акции будут собраны в одну кучу и проданы. Если с ценными бумагами ОДК выйти на IPO, то на их продаже можно хорошо заработать. При этом вырученные деньги не попадут заводам потому, что это государственные акции. Поэтому создание ОДК надо начинать с программы работ, привлечь к ее подготовке специалистов заводов. Тогда все будут стремиться в "Оборонпром" и не надо будет загонять туда принудительно.

Алексей КАЗАКОВ

источник: газета «Гудок»
19.09.08

"ПОКА У РОССИЙСКИХ АВИАТОРОВ ГОЛОВА НА ТЕМУ BOEING БОЛЕТЬ НЕ ДОЛЖНА"

**Олег Пантелеев, руководитель
аналитической службы агентства
"АвиаПорт".**

— Может ли забастовка сотрудников Boeing оказать какое-либо влияние на российских заказчиков в краткосрочном или долгосрочном периоде?

— Вряд ли. Среди российских авиакомпаний два покупателя Boeing 787 — "Аэрофлот — российские авиалинии" и S7 Airlines. Срок передачи им самолетов был озвучен, это середина следующего десятилетия. До этого срока программа-787 может немного наверстать упущенное. Критичен сдвиг сроков поставок для первых заказчиков, а для тех авиакомпаний, чья очередь наступит нескоро, ситуация упрощается. Конечно, каждый очередной перенос поставок повышает риск того, что кто-то из заказчиков откажется от приобретения 787, и перед менеджментом Boeing стоит непростая задача сохранять лояльность клиентов. Впрочем, если кто-то из покупателей разорвет соглашение по 787, это может сыграть отечественным авиакомпаниям на руку, так как они смогут получить свои лайнеры раньше. Так что пока у российских авиаторов голова на эту тему болеть не должна. Что же касается российских поставщиков Boeing, основным из них является производитель титана "ВСМПО-Ависма". Но для ВСМПО поставки титана американской авиакорпорации важны, но не принципиальны, есть также

заказы Airbus, Embraer, Bombardier, Объединенной авиастроительной корпорации и других российских покупателей.

— Не сможет ли Airbus воспользоваться этой забастовкой, чтобы предложить авиакомпаниям свои самолеты?

— Airbus и рад был бы ею воспользоваться, но его проект A350XWB в менее понятном состоянии, чем Boeing 787. Что касается серийных конкурентов, Boeing 737 и A320, заказы на них расписаны на годы вперед. Тот срок, в течение которого рабочие Boeing будут бастовать, не дадут Airbus значительной форы. Кроме того, стоит вспомнить, что европейский концерн EADS, в который входит Airbus, планирует провести реструктуризацию своих производственных мощностей, которая, вероятнее всего, вызовет недовольство сотрудников Airbus.

— Могут ли быть последствия для имиджа Boeing?

— Это далеко не первая забастовка сотрудников Boeing, но до сих пор компании удавалось достаточно быстро нейтрализовать последствия остановок производства, что позволило сохранить доверие заказчиков.

Александра ГРИЦКОВА

*источник: газета «Коммерсант»
16.09.08*

"НЕ ЛЮБИТ НАРОД САМОЛЕТЫ, В КОТОРЫХ НАДО СГИБАТЬСЯ"

**ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК)
продвигает на местный рынок
деловой авиации свой бизнес-джет
ABJ на базе Ан-148. О программе
ABJ, а также о перспективах
российской авиатехники на рынке
BG рассказал директор по
маркетингу и продажам ИФК
Андрей Лебединец.**

— Как Вы оцениваете рынок бизнес-авиации в России?

— Российский рынок бизнес-авиации растет очень серьезными темпами, порядка 40 % в год. Его емкость колоссальна, например, по сравнению с ростом ВВП. Если рост ВВП оценивается в 7–9 % по разным годам, а рынок перевозок коммерческими самолетами — в 15–18 %, то на этом фоне рост объема перевозок бизнес-авиацией действительно впечатляет. Например, если в количественном выражении в 2006 году на рынке российских бизнес-перевозок существовало порядка 300 воздушных судов,

то за два года это количество выросло в геометрической прогрессии. Таким образом, парк в данном сегменте рынка российской бизнес-авиации превысил парк, обслуживающий в совокупности Францию и Германию.

— Как российский рост соотносится с общемировой тенденцией?

— В целом в мире наблюдается общая тенденция роста перевозок бизнес-авиацией. Особенно производители обращают внимание на рынок России, Индии, Китая, Бразилии. Эти страны даже выделены в отдельную группу — BRIC. Их особенность — обширные территории и повышенные требования к комфорту со стороны потребителей, например требования к достаточно большому объему пассажирской кабины. Поэтому зайти на эти рынки с малыми самолетами типа Eclipse достаточно проблематично. Ну не любит у нас народ летать самолетами, в которых надо сгибаться!

— Каковы перспективы российской авиатехники на рынке деловой авиации?

— Из российских самолетов в нашей стране эксплуатируются в основном машины, переделанные из коммерческих воздушных судов. Больше всего используются Як-40, Як-42 и Ту-134, не больше пяти Ту-154 и единицы Ил-62. Причем Ту-134 постепенно уходят с рынка по причине своей топливной неэффективности. Крупные корпорации заменяют их иномарками, например, самолетами Bombardier или Challenger.

Также за границу уже не летают Як-40. Их основной минус — малая скорость, небольшая дальность полета и топливная неэффективность. Хотя салон самолета достаточно комфортен. Сегодня сложилась ситуация активного наращивания парка бизнес-авиации за счет самолетов иностранного производства — компаний Bombardier, Embraer, Gulfstream. У крупных корпораций тенденция такая: клиенты предпочитают переходить на все большие размеры пассажирского салона.

— ИФК вместе с Воронежским авиазаводом объявляла о запуске проекта Antonov Business Jet (ABJ) на базе серийного Ан-148. На каком он этапе?

— Как только произошли сертификация самолета Ан-148 и запуск его в серийное производство на ВАСО, ИФК совместно с заводом и разработчиком — АНТК "Антонов" — запустила программу ABJ. Эта разработка не подразумевает только переоборудование пассажирского салона.

В случае с ABJ доработки типового проекта Ан-148 ведутся по увеличению дальности полета, автономности эксплуатации, комфорту в части шумоизоляции салона и многих других особенностей. Дальность полета Ан-148 увеличена до 7 тыс. км, комфорт достигается за счет увеличенного объема пассажирской кабины и дополнительной шумоизоляции. Кроме того, это российский продукт, который не надо финансировать через офшорные компании, как это делается в случае с иномарками. При эксплуатации в России его не нужно растаможивать, что значительно снижает стоимость.

Первый ABJ будет передан в 2009 году (это будет корпоративный самолет ОАК или ИФК. — ВГ). Начиная с 2010 года мы планируем поставлять от трех до пяти ABJ в год нашим заказчикам и в ближайшие пять лет продать 20 самолетов этой модификации. Причем в данном случае мы говорим о коммерческом

рынке. В то время как такой самолет крайне необходим и различным федеральным и региональным органам государственной власти с целью повышения эффективности их деятельности в части мобильности передвижения по стране. Этот сегмент можно назвать административно-деловым уровнем, с которым мы также ведем активную работу, например с губернаторами и управлением делами Президента РФ.

— Какова каталожная стоимость ABJ?

— ABJ находится в сегменте между Challenger 850 и Bombardier Global 5000, то есть ABJ перемещается со скоростью 850 км/ч на дальность 7 тыс. км, при этом имеет больший, чем у ближайших конкурентов, объем пассажирского салона. Стоимость Challenger 850 начинается от \$ 29 млн, Global — от \$ 40 млн. Соответственно, стоимость ABJ находится между ними, с нижним ценовым пределом порядка \$ 33 млн.

— Сколько времени на рынке продержатся, по Вашим оценкам, Ил-96-300 и Ту-204 в бизнес-версиях?

— Что касается самолетов Ил-96-300 в VIP-модификации — эта версия самолета производится исключительно по спецзаказу, а не серийно, как планируется с ABJ. Например, для управления делами Президента РФ мы построили два таких лайнера. Кроме того, на Кубе правительством этой страны также эксплуатируется один такой самолет, который мы экспортировали в 2005 году. Самолеты такого класса могут быть востребованы, и мы готовы их поставлять, но в исключительных случаях.

Что касается самолета Ту-204, то он не сертифицирован как отдельная серийная бизнес-версия, поэтому строится в единичных экземплярах. Например, в настоящий момент один из крупных российских банков заказал один Ту-204VIP на ульяновском "Авиастар-СП" путем переоборудования серийного пассажирского самолета. Мы в этом проекте не задействованы. Кроме того, серийность производства бизнес-версии этих самолетов вызывает сомнения.

Антон ЛИСТИН

источник:
газета "Коммерсант — Business Guide"
08.09.08



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

УБЫТКИ АВИАКОМПАНИЙ В 2008 Г. СОСТАВЯТ ПОРЯДКА 6 МЛРД ДОЛЛАРОВ

Рост цен на топливо может вызвать гибель концернов и эпидемию слияний.

Авиакомпании капитулируют перед гонкой цен на нефть и керосин и предполагают, что отрицательный баланс мировых полетов в 2008 году составит 6,1 млрд долларов. По данным журнала Wall Street Journal, который ссылается на Международную ассоциацию авиационного транспорта (IATA), другим фактором, наряду с растущими ценами на энергоносители, являются очаги геополитической нестабильности в Китае и Индии, которые внесли свой вклад в заметный спад отрасли.

К тому же на ситуацию влияет уменьшающийся потребительский спрос вследствие стагнации мировой экономики. Аналитики говорят о том, что спад отрасли будет продолжаться и в средне- и долгосрочной перспективе авиакомпании будут вынуждены поднимать цены на билеты.

"Цифры, которые прогнозирует IATA, кажутся мне реалистичными. Отрасль на самом деле находится в довольно сложном рыночном окружении", - подчеркивает аналитик Юрген Пипер (Jurgen Pieper) из компании Metzler Asset Management. По данным исполнительного и управляющего менеджера IATA Джованни Бизиньяни (Giovanni Bisignani), можно говорить о том, что индустрия "находится в кризисе".

Объединение авиаперевозчиков, базирующееся в Женеве и представляющее 230 авиакомпаний со всего мира, на долю которых приходится 93 % авиационного трафика, уже было вынуждено вычеркнуть из своих списков 26 компаний. Хотя никаких конкретных имен названо не было, эксперты опасаются, что еще порядка 10 авиакомпаний в 2008 году постигнет та же участь. На серьезность кризиса указывает и то, что даже "гибель авиакомпаний", последовавшая за событиями 11 сентября 2001 года, не привела к столь обширным последствиям.

Даже Азия, являющаяся одним из регионов, которые до сих пор не были сильно подвержены рез-

ким колебаниям рынка, теперь демонстрирует первые признаки неблагополучия. Согласно докладу IATA, бизнес региона находится в фазе заметного спада, поскольку повышающиеся цены на топливо съедают маржу, а отголоски событий на американском и европейском рынках начинают оказывать свое влияние. "В Китае, например, мы привыкли к двузначным годовым цифрам роста внутреннего рынка. В этом году, однако, эта цифра уже не будет двузначной", - цитирует журнал слова Бизиньяни. Признаком начавшегося спада в Азии является тот факт, что три крупнейших китайских перевозчика - China Southern Airlines, Air China и China Eastern Airlines - в первом полугодии 2008 года показали увеличение пассажиропотока всего на 2,6 % - в сравнении с 15 % в 2007 году.

Превышение емкости рынка авиакомпаний дает себя знать и в Индии, Корее и Малайзии. Так, компании Korean Air, крупнейшему мировому фрахтовому грузовому перевозчику, придется смириться со значительным снижением чистой выручки. Малайзийская Malaysian Airline System сообщила о снижении выручки во втором квартале на 12 млн долларов. По поводу этих убытков Бизиньяни заявил, что повышение стоимости нефти на один доллар за баррель ведет к дополнительным затратам в размере 1,6 млрд долларов для всего рынка мировых перевозок. "Высокие цены на нефть подрывают нашу прибыльность", - сказал шеф IATA. "Хотя эта цифра кажется мне несколько завышенной, она показывает, насколько сильно отрасль зависит от колебаний цен на нефть", - комментирует Пипер. Предстоящая консолидация рынка заметна и на примере европейского перевозчика Spanair. Закрытие его офиса на Канарских островах будет означать уменьшение рабочих мест на 200 человек. Сокращение затронет 15 % летного персонала и 30 % персонала наземных служб.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам pressetext.austria
21.08.08*

WARTSILA: ЗАКАЗ НА ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ В ПОРТУГАЛИИ

Wartsila примет участие в строительстве электростанции мощностью 54,5 МВ на португальском острове Мадейра для энергетической компании Empreasa de Electricidade de Madeira (EEM), производящей и продающей электроэнергию на острове.

Wartsila осуществит поставку трех двухтопливных моторов 18V50DF, генераторов и различного вспомогательного оборудования. Стоимость участия компании в проекте составит около 48,8 млн долларов.

Проект Vitoria III, являющийся расширением существующей термической станции Vitoria, будет поставлять электричество в электросеть Мадейры. Из 240 МВ установленной мощности электростанций острова 183 МВ вырабатывается электростанциями, построенными при участии финской компании. Подрядчиком по контракту выступит Energetus, торговый агент Wartsila в Португалии, с которым компания подписала консорциумное соглашение на выполнение этого проекта.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.wartsila.com
29.08.08*

ОТХОДЫ – В ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЮ

Правительство Великобритании дало разрешение компании Ineos Chlor на постройку электростанции комбинированного цикла мощностью 100 МВ в графстве Чешир. Электростанция будет работать на бытовом мусоре.

Потенциальной мощности станции хватит на утилизацию мусора, который в ином случае отправился бы на полигон для захоронения, из пяти расположенных рядом графств. Тепловая и электрическая энергия, полученная в результате работы станции, будет использоваться на принадлежащем ком-

пании Ineos химическом комбинате, расположенном поблизости и являющимся одним из крупнейших потребителей энергии в Великобритании.

По словам Малколма Уикса (Malcolm Wicks), британского министра энергетики, "важно то, что с пуском этой электростанции мы продвигаемся вперед на пути решения проблемы отходов в Великобритании. Станция будет использовать местные отходы, и таким образом они не будут накапливаться на английских полигонах".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
18.09.08*

НОВЫЕ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ГАЗОВЫХ ТУРБИН БУДУЩЕГО

Требования к эффективности и работоспособности турбин для электростанций и самолетов постоянно растут. Используемые для производства турбин материалы должны быть абсолютно прочными и надежными. Германский федеральный институт исследования материалов представил результаты своей работы по достижению этих целей.

Исследователи VAM проводят испытания материалов из интерметаллических титано-алюминиевых сплавов для изготовления лопастей турбин. До сих пор лопасти турбин производились из никелевых сплавов с относительно высоким специфическим весом. Однако одно из основных требований к моторам самолета - их легкость и возможность сохранять прочность при высоких температурах, и материалы из титана и алюминия в большей степени удовлетворяют этим требованиям.

В рамках проекта, спонсируемого Германским исследовательским обществом (DFG), VAM осуществляет исследования свойств материалов турбинных лопастей из титано-алюминиевого сплава. Материалы подвергаются нагрузкам, сочетающим

термическое воздействие и механические деформации. Поведение материалов исследуется в комплексе различных видов нагрузки для того, чтобы предоставить конструкторам деталей наиболее верные математические модели для расчетов. Цель программы - сделать практическое использование лопастей турбин из нового материала максимально надежным и безопасным.

При поддержке Германского исследовательского общества VAM осуществляет исследования и разработку алюминиевых покрытий для защиты никелевых сплавов от окисления и коррозии. Такие покрытия будут защищать материал лопастей турбин, подвергающийся экстремальным тепловым нагрузкам и перепадам температур. Целью программы является разработка эффективных процессов нанесения покрытия для улучшения существующих силовых установок и использования при производстве новых.

Результаты исследований были представлены на MSE, Международном конгрессе по материаловедению и инжинирингу, который прошел в Нюрнберге с 1 по 4 сентября 2008 года.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
09.09.08*

ИССЛЕДОВАНИЯ АЛЬТЕРНАТИВНОГО АВИАТОПЛИВА

Корпорация Goodrich получила заказ от Universal Technology Corporation на оценку эффектов от использования альтернативных видов топлива на самолетах американских ВВС.

Контракт будет осуществляться в рамках программы сертификации альтернативных видов топлива при ВВС США, направленной на сертификацию всех самолетов военно-воздушного флота для работы на различных видах синтетического топлива и смесей. Подрядчиком, осуществляющим работу по сертификации, выступит компания Goodrich's Sensors and Integrated Systems.

Первоначальный контракт, вступающий в силу в ноябре 2008 года, будет включать в себя аналитические исследования и тестирование конструкции топливных систем истребителей типа F-15 и F-22. В дальнейшем исследованиями будет охвачено более десятка других типов самолетов, включая истреби-

тель F-35 Lightning II, вертолет УН-60 "Черный ястреб" и конвертоплан V-22 "Морской ястреб".

Инженеры компании исследуют влияние на системы контроля горючего и другие авиационные системы самолета со стороны не только синтетического керосина на углеводородной основе, но и животных и растительных жиров и других топлив, в чистом виде или же в виде смеси с авиационным топливом JP8.

На основании исследований будут сделаны выводы о необходимости и объеме модернизации, необходимой для различных систем самолетов, для обеспечения их работы в соответствии с заданными параметрами. Прежде всего это касается системы контроля горючего, выдающей важную информацию о полете.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
12.09.08*

СIT: ЕЩЕ ОДНО СОГЛАШЕНИЕ С AIRBUS

Международная финансовая компания CIT Group подписала контракт с концерном Airbus еще на 10 самолетов семейства A320.

Вместе с этим контрактом общее количество заказов, зарезервированных под CIT Group, составляет 199 воздушных судов, включая 157 самолетов типа A320, 30 самолетов серии A330х, 7 самолетов A350х и пять A319х для коммерческого и персонального использования.

Джон Лихи (John Leahy), исполнительный директор отдела по работе с клиентами компании, заявил: "Этот заказ подтверждает важную роль, которую

лизинговые компании играют в авиационной промышленности, особенно в текущей рыночной ситуации... Это также дополнительное подтверждение успеха нашего семейства самолетов A320, использование которых позволяет компании CIT предлагать наиболее современные и эффективные на сегодняшний день на рынке самолеты в классе машин с двумя рядами кресел". По данным Airbus, всего было продано 6300 самолетов семейства A320 более чем для 280 клиентов и операторов по всему миру.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
05.09.08*

УСПЕШНЫЙ ДЕБЮТ ЛАЙНЕРА BOMBARDIER CRJ1000

Компания Bombardier Aerospace объявила об успешном испытательном полете прототипа лайнера нового поколения CRJ1000 NextGen, вылетевшего с фабрики компании в Монреале, Канада.

Полет, длившийся 3 часа 25 минут, осуществляла команда, состоящая из пилотов Жака Тибодо (Jacques Thibodeau), Чака Эллиса (Chuck Ellis) и инженера по летным испытаниям Юджина Лардзибалла (Eugene Lardizabal). Воздушное судно, рассчитанное на 100 пассажиров, достигло высоты 9144 метра над уровнем моря и максимальной скорости 260 узлов (481 км/ч).

Пилот Ж. Тибодо рассказал: "Мы запустили мотор, задействовали закрылки и лопасти, проверили систему дистанционного управления рулями с помощью электроприводов. Все работало так, как оно должно было работать".

После нескольких испытательных полетов в Монреале прототип осуществит перелет в тестовый центр компании в Уичита, Канзас, где будет произведен первый серийный лайнер, для подготовки к вводу в эксплуатацию и аттестации со стороны Комиссии по летной эксплуатации, состоящей из представителей Федерального управления гражданской авиации США, Европейского агентства по авиационной безопасности и канадских пилотов.

К настоящему моменту общее число твердых заказов, предварительных заказов и опционов, полученных от четырех авиакомпаний на самолеты CRJ1000 NextGen, запуск которого в коммерческую эксплуатацию намечен на четвертый квартал 2009 года, составляет 63 самолета.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
04.09.08*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2008 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

МАТЕРИАЛЫ КЛУБА

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

ПРИЕМ ЗАЯВОК И ТЕСТИРОВАНИЕ
УЧАСТНИКОВ:
начало: 1 октября 2008 г.
окончание: 1 декабря 2008 г.

ПРИЕМ КОНКУРСНЫХ РАБОТ
до 15 января 2009 г.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
Клуб авиастроителей
+7 (495) 685-19-30, Александрова
Светлана Валентиновна
olymp@as-club.ru

Клуб авиастроителей 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 авиастроителей
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

ОБРАЩЕНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Уважаемые дамы и господа!

Клуб авиастроителей проводит Шестую Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания.

Мы обращаемся к тем, кто связан с системой образования во всех регионах Российской Федерации, к руководителям предприятий авиационного машиностроения РФ: пришло время для создания новой системы по профессиональной ориентации подрастающего поколения и подготовке кадров для промышленности нашей страны.

Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания - одно из звеньев этой системы. Мы ищем молодых людей, которым небезразлична история авиации нашей Родины, а значит, мотивированных на трудовую деятельность на предприятиях авиационной промышленности.

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 разрешений, ни даже очного присутствия где-либо. Это позволяет принять участие в Олимпиаде всем ребятам независимо от склада их характера и географического местоположения.

Каждый желающий участвовать в Олимпиаде должен зарегистрироваться на сайте Олимпиады (www.olymp.as-club.ru), пройти тесты и предоставить реферат на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы рефератов будут опубликованы на сайте до 1 октября 2008 года.

Рефераты, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения, где проходит рейтинговое голосование болельщиков в поддержку опубликованных рефератов.

Участники, не успевшие разместить на сайте свои рефераты до 16 января 2009 года, считаются выбывшими.

С 16 января до 15 февраля 2009 года с рефератами работает жюри. Участники, допущенные ко второму туру Олимпиады, считаются победителями первого тура, получают сертификаты победителей и приглашаются к участию во втором туре.

Каждый из участников второго тура вправе сам определить, работает он над своим докладом по теме первого тура или меняет ее. В случае выбора темы работы, не указанной в списке тем, опубликованном на сайте, участник должен согласовать ее с методической комиссией Олимпиады.

Второй тур проходит в форме очного Молодежного симпозиума, на котором участники выступают публично. Участник второго тура при подготовке доклада может получить консультации либо в центрах по подготовке к Олимпиаде, либо через сеть Интернет.

Все участники второго тура представляют организаторам Олимпиады тезисы своих докладов на Симпозиуме до 15 апреля 2009 года.

О дате и месте проведения Молодежного симпозиума оргкомитет сообщает участникам второго тура не позднее 1 апреля 2009 года путем размещения информации на сайте Олимпиады и направления индивидуальных писем электронной почтой по адресам, указанным при регистрации.

Оплата дорожных расходов и проживания для иногородних участников и сопровождающих лиц из расчета одного сопровождающего лица на одного участника производится за счет средств спонсоров Олимпиады.

Молодежный симпозиум проходит в течение двух дней по определенной оргкомитетом программе.

Победителями Олимпиады считаются участники второго тура, чьи доклады на Симпозиуме заняли первое, второе и третье места. Победителям вручаются дипломы и подарки спонсоров, а также они получают приглашения стать членами Клуба авиастроителей. Весь ход Олимпиады и ее результаты освещаются на сайте Олимпиады в сети Интернет, а также в средствах массовой информации.

Органы власти и государственные (муниципальные) организации (территориальная власть) могут принять участие в Олимпиаде, направив в оргкомитет Олимпиады своего представителя.

Территориальная власть по своему усмотрению организует работу на местах по пропаганде Олимпиады, привлечению подростков и молодежи из местных школ, техникумов, колледжей, училищ к участию в ней, публикацию итогов Олимпиады и пресс-релизов о ней в средствах массовой информации.

Клуб авиастроителей выражает надежду на то, что идея поиска молодежи, заинтересованной в изучении истории и поставившей своей задачей связать жизнь с будущим нашей промышленности, найдет отклик в сердцах многих людей.

**Контактные телефоны:
+7 (495) 685-19-30,
+7 (495) 685-26-30**



НА ПУТИ К ВИРТУАЛИЗАЦИИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОСТРАНСТВА

В октябре 2008 г. в лицее № 1550, курируемом Клубом авиастроителей, ожидается два события: первое — открытие обновленной экспозиции лицейского музея истории авиации, включая новые графические работы ветерана отечественной авиации и куратора музея Льва Михайловича Вяткина, и открытие выставки фоторабот (около 50) известного немецкого фотожурналиста и историка авиации Хельмута Вальтера, любезно предоставившего для экспозиции свои уникальные фотоработы. На фоне традиционного подхода к мотивации лицеистов идет работа по созданию новой образовательной среды учебного заведения с использованием новейших информационных и коммуникационных технологий, поэтому еще одним проектом лицея должен стать проект создания в сети Интернет виртуального авиационного музея.

В этой работе помимо Клуба принимает участие и кафедра "Истории науки и техники" Российского государственного гуманитарного университета во главе с ее заведующим — историком, специалистом по авиадвигателестроению Воронковым Ю. С. Сегодня кафедра является ведущей в области применения компьютерных технологий в историко-научно-техническом образовании.

Виртуальный музей музеем в привычном понимании не является и не может рассматриваться как альтернатива существующим — только как дополнение, но дополнение, радикально меняющее возможности любого технического музея. Виртуальный авиатехнический музей — огромная мультимедийная информационно-поисковая система, в пределе включающая в себя все связанное с развитием авиации и воздухоплавания. Целью создания виртуального музея как раз и является построение целостного исторического образа (пространства) авиации и воздухоплавания, включая философские, научно-технические, социально-экономические, психологические и иные его черты. Ни в какой другой социокультурной организации такая цель поставлена быть не может.

К концу XX века в мире вполне определилось отношение к музею как к важному социокультурному институту. Естественно, положение отдельных музеев определяется их тематикой, традициями, материально-финансовыми возможностями, наконец, но в целом их роль в общественной жизни не подвергается сомнению, существует система научных исследований и вузовской подготовки кадров, развитое международное сообщество музееведов и промышлен-

ных археологов. Сложилась типология и классификация музеев, в том числе естественно-научных и технических, включающих, в зависимости от принципов классификации, также разнородные образования, как мемориальные, заводские, школьные и др. музеи, памятные места, действующие установки, производства и т. д.

XXI век, интернет-технологии и новые социальные сетевые сервисы привели к созданию целого ряда так называемых виртуальных музеев, существующих в компьютерной сети и живущих по правилам сетевого взаимодействия. Для интересующихся данной проблемой рекомендуем посмотреть сайты: виртуальный компьютерный музей (www.computer-museum.ru), виртуальный музей информатики (www.schools.keldysh.ru/sch444/museum/), виртуальный музей первобытного искусства (www.vm.kemsu.ru), виртуальный музей космонавтики (www.vsm.host.ru), виртуальный музей энергетики (www.elektromuzei.ru) и многие другие. Что же такое виртуальный музей? Новое образование, идущее на смену старым? Информационное дополнение к существующим? Почему и для чего он нужен? Откуда вообще возникает такая идея? Вероятно, такие вопросы кажутся несколько надуманными: какой смысл обсуждать то, что по необходимости сходно со стихийными явлениями — просто необходимо, по возможности, вводить в музейное дело новые информационные технологии. Может быть, даже — обязательно. Но если мы хотим видеть перспективу более далекую, чем сегодняшняя, если мы хотим выстраивать нашу деятельность в соответствии со смыслами, которые мы отчетливо понимаем, то у нас нет другого пути, как идти от общего к частному, определять свою конкретную деятельность в контексте общемировых процессов. Поэтому жанр настоящей публикации ближе всего к размышлению. Отправной точкой размышлений лучше всего избрать реальный музей — место, где собраны реальные вещи из прошлого: памятники, раритеты, артефакты. В Лицее № 1550 уже два года существует такой, пока небольшой, музей, экспонаты в который передают, дарят члены Клуба авиастроителей, хотя для наших размышлений в общем-то не важна конкретная специализация музея, важно, что он технический, т. е. отражающий вещественную сторону деятельности человека в области авиационной науки и техники. Почему и зачем учащиеся и просто уже взрослые люди приходят в технический музей: за информацией, за воспоминаниями, тем более важным становится вопрос, как часто они будут его посещать, какую особую работу должен он вести, чтобы полноценно участвовать в образовательной программе, например, Лицея. Конечно, необходим социологический анализ, и довольно тонкий, с выделением многих мотивов и интересов у различных групп и отдельных посетителей. Поскольку нет социологических данных на сей счет, можно сослаться на личное мнение. Кто бы ни

пришел в музей, каждый, разумеется, в зависимости от уровня общей и профессиональной культуры, степени эмоционального и духовного развития, так или иначе ощутит таинственность, почти мистическую загадочность своего скорее невольного, чем осознанного "диалога с иной культурой", иным миром. "Прикоснется к истории". Такая уверенность требует более конкретного выражения. Музей как социальный институт существует достаточно давно, и практика музейного дела необыкновенно богата. Конечно, есть и соответствующая теория, однако есть и немалая неудовлетворенность этой теорией, и прежде всего это относится к определению (не дефиниции, а пониманию!) самого главного в любом музее — его наполнения. Общеупотребительным является понятие "памятник истории и культуры", понятие, не только стилистически неуклюжее и двусмысленное, но и противоречивое: во-первых, для нас слово "памятник" ассоциируется прежде всего с чем-то, что "поставлено" в память человеку, событию (например, памятник кому-то); во-вторых, если есть история и (!) культура, то тогда что же такое история и что такое культура? По разным причинам мало приемлемы и такие понятия, как "раритеты", "экспонаты". В профессиональной литературе существует также понятие "музейный предмет". "Музейный предмет — это извлеченный из реальной действительности предмет музейного значения, включенный в музейное собрание и способный длительно сохраняться. Он является носителем социальной или естественно-научной информации — частью национального достояния" (Музееведение. — М., 1988, с. 15). Комментарии к такому определению излишни, так же как и к тому, что "в соответствии с принципом истории музейные предметы рассматриваются как результаты и одновременно свидетельства исторического развития общества, изучаются всесторонне и комплексно — во всем их многообразии. В совокупности это направлено на познание исторических закономерностей" (там же, с. 73).

Не предлагая каких-то новых определений, отметим, что в музее совершается процесс созерцания (созерцание... как бы вроде и не один... кстати, у Даля это слово означает и духовное постижение) всегда конкретной вещи (вероятно, поэтому никак и не даются абстрактные определения) из прошлых (и нынешних, конечно, но по-другому) реальностей. Если созерцание спокойное, несуетное, то оно сродни созерцанию вечных стихий: воды, огня, звездного неба, и даже искусственных композиций вроде известного сада камней в Киото. Появляется при этом какое-то особое чувство, не совсем рациональное, может быть, и совсем иррациональное. Чувство единства, со-причастности, вероятно, даже со-авторства. Особенно это чувство становится "заметным", если этот предмет напрямую ассоциируется с известной, выдающейся персоналией, с которой ты знаком. Лицейский музей в этом отношении уникален, учащиеся встречаются с известными летчиками, конструкторами, учеными, имена которых стали легендами не только в отечественной авиации, знакомятся с ними, участвуют в совместных мероприятиях, и, приходя в музей, они видят редкие экспонаты: модели самолетов, документы, личные вещи, переданные ими в музей (один противоперегрузочный костюм летчика-испытателя В. Н. Кондаурова чего стоит!). Иными словами, общение с каждой музейной вещью предпола-

гает (видимо, даже требует) для обретения смысла общения ее духовное (не эмоциональное — это несколько иное) постижение, хотя вещь, естественно, не перестает быть и сугубо информационным источником. То же самое можно сказать и о чисто знаковых вещах: чертежах, рукописях, книгах — если опять-таки не считать их только информационными источниками. Существо этого явления, на наш взгляд, заключается в том — и музейная вещь в этом отношении особенно показательна, — что любой материальный предмет (обобщенно — техника) никогда не может быть сведен лишь к "опредмеченной функции". Непостижимым образом любая техника "включает" человека, саму его сущность, т. е. духовность. "Включает" не благодаря рационально заданной целевой функции, "человеческому фактору", "человеческому измерению", а благодаря иррационально воплощенной роли человека как "проводника" Времени и Пространства. Последние понятия в данном случае отнюдь не метафоричны: современная физика очередной раз кардинально пересматривает фундаментальные понятия времени и пространства, они все больше сближаются, все больше теряют свой абстрактный характер, все чаще там, внутри, оказывается человек — и далеко не как случайный и посторонний зритель, — и все созданное человеком как-то формирует и Пространство, и Время. В этом-то и есть фундаментальное отличие техники от науки как особой формы только языка.

Здесь следует дать некоторое дополнительное разъяснение тому, как понимается собственно история. В последнее время стало модным использовать термин "пространство". Социальное, экономическое, образовательное, культурное и т. д. Тогда вполне уместно говорить и об историческом пространстве, но, поскольку термин позаимствован из физики, нелишне напомнить, что в ней пространство представляется состоящим как бы из трех взаимосвязанных, но достаточно автономных пространств. Первое — пространство реальное, или существующее на самом деле, второе — пространство концептуальное, или научное (в форме абстрактных качественных и количественных моделей и описаний), и третье — пространство перцептуальное, или индивидуально воспринимаемое человеком как отражение (кажущееся) реальной действительности.

Если принять такую структуру исторического пространства, то в каждом конкретном случае необходимо выяснить, о каком именно пространстве идет речь, т. е. постоянно определять понятие "история". Из реального исторического пространства мы имеем лишь отдельные следы (остатки) материальной и духовной культуры, но они-то и есть основа основ истории, если не прибегать к почти мистическим толкованиям исторического прошлого (вспомним "машину времени" и др.). Реальное историческое пространство нам еще менее доступно, чем соответствующее ему физическое. Практически вся наша нынешняя история "лежит" в концептуальном пространстве (это как бы третий исторический мир) и является умозрительной рефлексией (в форме схем, моделей, описаний и т. д.) по поводу реальных исторических процессов и явлений. Точнее работы по истории следует называть историографией в современном понимании этого определения. Предметом научного изучения выступает именно концептуальное пространство, в силу чего история так многовариантна и вероятностна.

Индивидуально воспринимаемое историческое пространство в определенной мере является каждый раз объединением двух первых, синтезирующим знание (прежде всего методологическое) различных подходов к истории и личные впечатления от исторических первоисточников, зависящие от духовных ценностей конкретного человека и его мировосприятия. П. А. Флоренский, подчеркивая невозможность рассмотрения "исторической данности безотносительно к ценности, которую имеет в нашем сердце эта данность", считает, что "в итоге приемы исторической критики, порою кажущиеся наивному уму чем-то неумолимо-логичным, на деле так же основаны на вере, как и убеждения верующего сердца", то есть чувствуем мы подчас значительно больше, чем видим, и нередко совсем не то, что видим. В связи с этим, как представляется, об объективности истории как науки можно говорить лишь постольку, поскольку ее объектом является исторический процесс, то же самое относится и к ее научности. Понятие научности, используемое в естествознании, прежде всего с точки зрения воспроизводимости результатов исследования, применимо — и то лишь относительно — к отдельным фазам исторического анализа (поиск источников, их отбор, критика и т. д.).

Конечно, понимание несостоятельности "единственно верной истории", отказ от такой ясной идеи линейности формацией, отрицание известных закономерностей и хронологий существенно осложняют жизнь историка, вносят в нее большую долю риска, наполняют ее духовным поиском и нравственными переживаниями. Но на пути у историка немало разных ориентиров: Д. Вико, И. Гердер, О. Шпенглер, Р. Коллингвуд, М. Блок, А. Ф. Лосев. Сказанное еще раз подтверждает два фундаментальных положения истории: 1) без первоисточников, прежде всего "вещных", нет истории (при этом нелишне напомнить: для того чтобы их понять и оценить, необходим определенный уровень фактологических и концептуальных знаний, "культурного" образования); 2) история всегда ценностно ориентирована, а потому личностна и не может быть сведена лишь к структурированному фактическому материалу (даже если этот материал — "сплошные первоисточники"). В связи с этим не так уж далеко от истины шутка: "Сколько историков — столько историй".

Таким образом, история, становясь вероятностной, становится и более научной (в современном понимании, как, например, квантовая механика); становясь полем и одновременно участником внутреннего диалога, становится характеристикой личности (активно формируя ее нравственные, духовные основания); становясь всеобщей, становится фундаментальной основой любого профессионального обучения (образования), обеспечивая постоянную адекватную поддержку мышления в любой области.

Когда-то К. Маркс высказывал предположение о том, что в будущем будет одна-единственная наука — критическая история технологии. Похоже, это будущее приближается. Но, наверное, самое главное в современных размышлениях об истории состоит в отказе от ее кумулятивного понимания, от ее восприятия как чего-то такого, что прямого отношения к нам, нашей теперешней профессиональной деятельности не имеет (да, конечно, история важна... каждый культурный человек должен знать... и т. д.). Сегодня в

искусстве, науке (а в религии и философии — всегда) история входит непосредственно в предмет соответствующего знания. Современная физическая теория, например общая концепция относительности (тяготения), квантовая механика в понимании Н. Бора и т. д., включает в свою логическую (даже формально-логическую) архитектуру нечто принципиально невозможное для теоретического идеала предшествующего периода — историю своего формирования, причем не "историю вопроса", но историю, развертываемую и осмысляемую — от какой-то переломной точки — в обе стороны, назад и вперед, в прошлое и будущее. Старая теория, старый, классический способ мышления не только не снимается в новом способе мышления, больше того — именно в соотношении с новым способом мышления этот "старый способ" достигает предельной "закругленности", самостоятельности, всеобщности, необходимости.

В конце перечисления тем для "музейных" размышлений возникает тема, обойти которую сегодня невозможно: тема Человека, и хотя все науки в конце концов — науки о человеке, в контексте наших размышлений нам кажется, что человек сегодня — это даже не компьютерная, а более древняя, машинная (механистическая) метафора. Как человек воспринимает и усваивает информацию (и откуда она, кстати, берется), как он понимает знание, какую роль при этом играют чувства, что такое нравственность, духовность, как они возникают и развиваются и многое другое — кто скажет, что эти вопросы только вчера появились, а кто скажет, что на все уже даны исчерпывающие ответы? Зачем же ставить такие вопросы?

Необходимость вполне конкретна. Пожалуй, впервые неподготовленный человек (в системе образования — фактически ребенок, с соответствующими характеристиками психики) в массовом порядке погружается в сверхнасыщенную мультимедийную информационную среду, которая может воздействовать и нередко воздействует на психику более мощно, чем традиционные информационные потоки. Нелишне вспомнить, что в традиционных духовных практиках и соответствующих психотехниках существовали категорические запреты и ограничения на их изучение без учителя и без длительной и сложной подготовки, в процессе которой происходил жесткий отбор адептов. Бескомпромиссность отбора диктовалась не столько соображениями сохранения тайны учений, сколько соображениями безопасности самих учеников. Вероятно, можно сказать, что проблема Человека в современной информационной среде — это проблема его самосохранения. Если его внутренний мир, и так далеко не столь совершенный, открытый в виртуальное информационное пространство, будет повторять судьбу его физического тела, "погруженного в современную экологию", то перспективы Человека не очень заманчивы. Необходимо изучать Человека, необходимо повышать меру ответственности создателей "виртуальных услуг", необходимо правовое регулирование и нравственное обоснование создания виртуального пространства.

Это, пожалуй, самый общий "исторический" вызов истории, и, хотим мы того или нет, этот вызов, как проявление глобального кризиса цивилизации и самое жесткое, возможно, последнее требование действительно нового (но имеющего много общего с традиционным, часто называемым восточным) типа

(новой культуры) мышления. Существующая система (социальная и когнитивная) истории, в том числе ее "музейная часть", этому требованию не удовлетворяет. Но было бы нелепо и преступно, по очевидным причинам, ее разрушать. Новая виртуальная форма истории — не рядом со старой, а вместе с ней, внутри нее и вне ее, придавая ей "живое", современное измерение.

Предметом настоящей статьи заявлен хотя и виртуальный, но все же конкретный — авиационный — музей, поэтому в оправдание хотим заметить, что новая информационная (она же коммуникативная) среда характеризуется прежде всего всеобщностью, а отдельные предметные, дисциплинарные или какие-либо структурно-организационные рамки носят условный характер и их значение велико на первом этапе формирования новой информационной среды. Да это и по смыслу так: "аэрокосмическая деятельность" человека — хотя и специфическая, но органическая часть его единой познавательной и созидательной деятельности ("все во всем"). На возможный (а может быть, всегда существующий — внутри) упрек в излишней широте рассуждений хотелось бы отреагировать следующим образом: по поводу конкретного дела рассуждать нет смысла, его надо делать, но перед тем, как делать, и после того, как что-то сделано, рассуждения необходимы, если только это конкретное дело не является чисто механическим (да и то...).

Поэтому сошлемся только на некоторые конкретные разработки, существующие в образовательном сетевом пространстве Лицея, которые, как нам кажется, развиваются в духе приведенных выше рассуждений. Сегодня в сети Интернет находятся: мультимедийная обучающая система "Теоретические и инженерные основы авиационной техники" (www.kurs3.as-club.ru/aero/html/kurs.html), "История авиации и воздухоплавания" (www.kurs1.as-club.ru) и "Люди и судьбы российской авиации" (www.kurs2.as-club.ru), которые являются частью разрабатываемого образовательного комплекса — виртуального авиационно-технического музея.

Первой особенностью данных ресурсов является историзм в структурировании и представлении изучаемых проблем, когда чисто исторический материал, характеризующий прежде всего культуру конструирования, его идеологию, органично включается в состав теории предмета. Помимо этого, системы строятся на огромном количестве примеров — исторических аналогах проектных, расчетных, конструктивных, технологических решений. Собранный в систему, материал позволяет обоснованно рассматривать процесс развития летательных аппаратов не только и даже не столько как научно-технический, но и как социокультурный и... психологический.

К сожалению, пока авиационно-технические музеи в системах представлены совершенно недостаточно. Основная причина — ограниченность баз данных и огромный объем работы по их созданию, а также разросшиеся в последнее время до невероятных размеров абсурдные проблемы интеллектуальной собственности, когда национальная память, хранящаяся в архивах и музеях, стала вдруг чьей-то, практически частной, собственностью. От перспектив же такой системы просто захватывает дух. Уже сейчас достаточно простые программы позволяют производить скоростной поиск графического материала по

схематическому представлению ("графический гипертекст"), трехмерная графика, а в отдельных случаях уже и голография, позволяет получать объемные изображения исторических конструкций. Выбранная и спроектированная по "историческим основаниям" схема летательного аппарата многовариантно обсчитывается по ставшим уже обычными математическим моделям.

Приведем некоторые программные положения, реализация которых, как нам представляется, соответствовала бы оптимальной стратегии создания в Лицее, для Лицея перспективного виртуального авиационно-технического музея как основы всей информационной системы авиационного профиля, которая, в свою очередь, обеспечивала бы все возможные функциональные потребности: сохранения социальной памяти, образования, научных исследований и конструирования, просвещения и развлечений и т. д.

К основным функциональным задачам виртуального музея можно отнести: сбор, обработку и сохранение любой достоверной информации (всех форм представления) о событиях из истории авиации и воздухоплавания; справочно-информационное сопровождение деятельности существующих отечественных авиационных музеев, научных исследований и просветительско-публицистической деятельности в области авиации и воздухоплавания; справочно-информационную и эвристическую поддержку новых версий профессионального авиационного образования; справочно-информационное и интеллектуальное обеспечение учебно-научной деятельности авиационно-технической направленности; совмещение и представление в системе мультимедийной информации по истории авиации и воздухоплавания из зарубежных источников.

Создание виртуального авиационного музея в Лицее № 1550 может быть реализовано лишь в рамках экспериментальной программы, и здесь необходимо в первую очередь: компьютеризация информационных ресурсов отдельных авиационных музеев и сведение их в единую систему; создание единого компьютерного авиационно-технического толкового словаря; создание единых баз данных по изделиям авиационного назначения, библиографии и т. д.; создание специальных программ, позволяющих визуализировать объемные объекты и процессы. Естественно, что данная работа должна целиком и полностью вестись инициативой и усилиями лицеистов.

*Кувшинов С. В.,
вице-президент Клуба авиастроителей по
образовательным проектам,*

*Воронков Ю. С.,
заведующий кафедрой "История науки и
техники" РГГУ*

источник: Клуб авиастроителей

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"