



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 1 (49), январь 2009 г.

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

БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода –
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	31
ОБЗОР ПРЕССЫ	45
ИНТЕРВЬЮ	79
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	82
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	92

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

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

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

РЕКЛАМА В БЮЛЛЕТЕНЕ КЛУБА

Уважаемые читатели!

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

Цены на размещение рекламы действительны с 1 января 2009 г.:
1 полоса — 25 000 руб.
1/2 полосы — 15 000 руб.
1/4 полосы — 10 000 руб.
1/6 полосы — 7 500 руб.

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



РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

Заполните ЗАЯВКУ, чтобы оформить подписку на Бюллетень Клуба авиастроителей

подробности
на стр. **85**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Правительство выработало набор мер по поддержке предприятий оборонной промышленности — Путин	3	Венесуэлой и Индией — гендиректор АК им. Ильюшина	11
Испытания самолета Sukhoi SuperJet 100 будут интенсифицированы — Сергей Иванов	4	Авиастар-СП в 2008 году увеличил производство на 64 %	11
Первый в России морской полигон для испытания самолетов должен быть расположен на Черном море — Иванов	4	Информационное сообщение о планах ОАО "ОАК" по увеличению уставного капитала в 2009—2010 гг.	12
Реформирование промышленных предприятий должно привести к повышению их эффективности — Медведев	4	Сергей Иванов проведет заседание ВПК, посвященное готовности к испытаниям самолетов 5-го поколения	12
Медведев осмотрел ММПП "Салют", где проходит совещание по экономике	5	Подписано соглашение о сотрудничестве между правительством ульяновской области и ЗАО "Авиастар-СП"	13
Состоялось заочное заседание совета директоров ОАО "ОАК"	5	"Мотор Сич" летом введет в строй завод по обслуживанию двигателей в РФ	13
Сергей Иванов призывает ОАК и Ташкентский авиазавод ускорить начало серийного производства самолета Ил-114	5	Медведев знакомится с работой предприятия "Салют", производящего авиадвигатели и газотурбинные энергоустановки	13
Авиастроители продемонстрируют БПЛА представителям ТЭК	6	НПО "Сатурн" поставит двигатели для третьего и четвертого летных образцов самолета Sukhoi Superjet 100 в планируемые сроки	14
ООО "Управляющая компания "ОАК — Гражданские самолеты" возглавил Валерий Безверхний	6	Двигатель ПД-14 установят на ряде перспективных российских самолетов	14
Сертификация Бе-200 в Европе ожидается во втором квартале	6	Росимущество передало "Оборонпрому" 37 % акций НПО "Сатурн"	14
В России будут делать самолеты с "черными" крыльями	7	Медведев заявляет, что для российских самолетов должны закупаться новые двигатели	15
Объем работ ЭМЗ им. Мясищева в 2009 г. возрастет на 30 %	7	Своевременность поставок двигателей крайне важна	15
Иранская делегация в России ведет переговоры по поставке российских самолетов	8	"Авиадвигатель" передал полномочия управляющей компании "Объединенная двигателестроительная корпорация"	15
Президент Бурятии обсудил в Москве развитие Улан-Удэнского авиазавода	8	"Примтеплоэнерго" может ограничить теплоснабжение авиазавода "Прогресс" за долги	15
Три самолета МС-21 будут проходить летные испытания	8	В УМПО объявили о предварительных итогах работы в 2008 году	16
Третий закупленный у РФ Су-30МК2 прибыл в Индонезию	9	"Электротяжмаш-Привод" закончил поставку турбогенераторов для ОАО "Авиадвигатель"	16
ОАК будет финансировать ряд НИОКР по перспективным самолетам	9	Вопрос противопомпажной защиты АИ-222-25 практически решен	16
Российская авиация получит не устроившие Алжир "МиГи"	9	Туркменистан предпочел российские беспилотники израильским и британским	17
Вопросы совместного с Украиной серийного производства самолета Ан-70 пока не обсуждаются — гендиректор АК им. Ильюшина	10	Повышению ресурса двигателя М9Ф препятствует его штучное производство	17
ЭМЗ им. Мясищева создает стендовую базу для "Сухого"	10	Работники Иркутского авиационного завода награждены государственными наградами	17
Иркутский авиазавод будет производить крыло Бе-200	10		
Глава ОАО "ОАК" видит большие перспективы сотрудничества с Узбекистаном по созданию самолета Ил-114	11		
Переговоры по самолетам семейства Ил-76 ведутся с			

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за январь 2009 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫРАБОТАЛО НАБОР МЕР ПО ПОДДЕРЖКЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ОБОРОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ — ПУТИН

Правительство выработало набор мер по поддержке предприятий оборонно-промышленного комплекса, сообщил 15 января премьер-министр РФ Владимир Путин по итогам совещания о мерах поддержки предприятий ОПК.

Он пояснил, что "речь прежде всего идет о субсидировании процентных ставок". "Мы договорились о предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям ОПК, выполняющим гособоронзаказ, на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях", — добавил Путин.

"Мы договорились о предоставлении субсидий на возмещение части убытков от основной производственной деятельности, субсидий, предупреждающих неблагоприятное развитие экономической ситуации, банкротство предприятий", — продолжил он. Премьер также сообщил, что было принято решение "о предоставлении в 2009 году госгарантий по кредитам, привлекаемым организациями, выполняющими гособоронзаказ".

"Мы посмотрим еще раз на оптимизацию федеральных целевых программ с тем, чтобы высвобождающиеся средства направить на приоритетные направления", — заявил председатель правительства.

Он также подчеркнул, что при определении лимитов бюджетных обязательств нельзя допускать снижения объемов и необходимо обеспечить приоритетность выполнения гособоронзаказа. "Хочу обратить внимание, что мы договорились о том, что государственный оборонный заказ должен исполняться", — сказал Путин. "Но там есть приоритеты и вещи второго плана. Все, что касается вооружений, приоритетных НИОКР, должно финансироваться в полном объеме", — подчеркнул он.

"Необходимо также проработать вопрос о совершенствовании механизма предоставления бюджетных инвестиций открытым акционерным обществам", — сказал премьер. "В кратчайшие сроки мы должны обеспечить возмещение в период до 30 дней НДС экспортерам промышленной продукции оборонного назначения", — подчеркнул Путин.

"Мы также договорились об исключении из налогооблагаемой базы средств, направляемых на инвестиционную деятельность", — отметил премьер.

Как считает В. Путин, дивиденды предприятий ОПК должны в первую очередь направляться на инвестиционную деятельность. "Минфин и другие коллеги поддержали решения, связанные с выплатой дивидендов, их надо прежде всего направлять на инвестиционную деятельность", — сказал он.

"Прошу подготовить соответствующие поручения, которые должны быть исполнены всеми представителями государства в соответствующих предприятиях", — заявил глава правительства.

Путин предложил также использовать отдельные контракты по гособоронзаказу в качестве залогов под кредитование предприятий. "Мы договорились, что отдельные контракты оборонно-промышленного комплекса могут быть использованы в качестве залогов при кредитовании предприятий", — сказал Путин.

Он подчеркнул, что это предложение требует дополнительной экспертной оценки. "Но очевидно, что если государство заинтересовано в выпуске той или иной продукции, видов вооружений, то все равно мы это профинансируем", — сказал премьер-министр.

источник: АРМС-ТАСС
16.01.09

ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100 БУДУТ ИНТЕНСИФИЦИРОВАНЫ — СЕРГЕЙ ИВАНОВ

В ОАК ожидают поступления новых двигателей с рыбинского НПО "Сатурн" для интенсификации испытаний российского регионального самолета Sukhoi Superjet 100, заявил вице-премьер РФ Сергей Иванов.

"Мы в ОАК с нетерпением ожидаем новых двигателей с рыбинского МПО "Сатурн", чтобы увеличить количество часов налета и количество самолетов для проведения испытаний", — сообщил С. Иванов журналистам в Астрахани. По его словам, дело только в двигателях. "Других сложностей нет", — сказал вице-премьер. Как отметил С. Иванов, мировой финансовый кризис не оказал существенного влияния на ре-

ализацию проекта по созданию самолета Sukhoi Superjet 100 — его финансирование осуществляется на 100%. "У нас мало таких проектов — инновационных, передовых, которые позволяют создавать высокотехнологичную продукцию, востребованную за рубежом, в том числе и в странах ЕС", — сказал С. Иванов.

Он сообщил, что на сегодняшний день два самолета этого типа проходят летные испытания, общий налет составляет 200 часов, выполнено 72 полета.

*источник: газета «Гудок»
22.01.09*

ПЕРВЫЙ В РОССИИ МОРСКОЙ ПОЛИГОН ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТОВ ДОЛЖЕН БЫТЬ РАСПОЛОЖЕН НА ЧЕРНОМ МОРЕ — ИВАНОВ

Первый в России морской полигон для испытания самолетов должен быть расположен на Черном море. Такое мнение высказал вице-премьер Сергей Иванов.

"Я считаю, что единственным, самым удобным местом может стать Черное море — акватория, прилегающая к Краснодарскому краю", — сказал он. Иванов пояснил, что такой полигон необходим уже сегодня для испытаний первого боевого самолета пятого поколения, которые должны начаться в этом году. "Поскольку вооружение самолета предусматривает работу и по морским целям, нам необходимо создать новый полигон, — пояснил вице-премьер. — Такого полигона на сегодняшний день в России нет". На совещании Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ 21 января принято решение о том,

что компания "Сухой" и Минобороны в первом квартале представят согласованный план предварительных испытаний, а через несколько месяцев — план летных испытаний", — сообщил он. Иванов отметил, что пока не может точно сказать, где будет располагаться морской полигон. По его словам, это будет решение Минобороны. Однако, по мнению Иванова, Черное море — единственно верное место для него. "Естественно, что мы не будем создавать его на побережье Украины", — подчеркнул Иванов. В настоящее время на Крымском побережье располагается единственный морской полигон для подобных испытаний, созданный в советские времена.

*источник: АРМС-ТАСС
22.01.09*

РЕФОРМИРОВАНИЕ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ДОЛЖНО ПРИВЕСТИ К ПОВЫШЕНИЮ ИХ ЭФФЕКТИВНОСТИ — МЕДВЕДЕВ

Президент РФ Дмитрий Медведев отметил важность предприятий реального сектора экономики, однако призвал подходить к их развитию взвешенно, ставя на первое место эффективность, а не реформирование само по себе.

"От стабильной работы реального сектора в огромной степени зависит наполнение бюджетов и сохранение рабочих мест, а в конечном счете — рост экономики и благополучие граждан", — заявил президент на экономическом совещании, которое прошло на московском заводе "Салют" с участием членов правительства и руководителей ряда крупных промышленных компаний. В качестве положительного примера Медведев назвал завод "Салют", который вовремя смог диверсифицировать производство и сейчас половину своей продукции выпускает в гражданских целях. "В любом случае такие крупные, рентабельные предприятия должны работать, невзирая на негативные влияния извне", — заявил он. Глава государства считает необходимым продолжать работу над инвестиционными проектами, направленными на диверсификацию экономики. По его мнению, именно такие области, как космос, авиа- и судостроение, атомная энергетика, радиоэлектроника, автопром и глубокая переработка сырья, способны обеспечить технологический прорыв российской экономики.

"Любая реорганизация, любая интеграция должна быть подчинена целям общего контроля за состоянием дел в реальном секторе, на производстве, в промышленности", — продолжал Медведев.

"Все, что мы делаем в этом направлении, должно делаться только исходя из того, чтобы улучшить ситуацию, а не для достижения каких-то виртуальных целей", — указал Медведев.

"Мы принимаем очень много решений по концентрации производства, по созданию новых форм промышленной интеграции, это все правильно, но если в обычных условиях у нас есть право на ошибку, то сейчас этого быть не должно", — сказал он.

"Поэтому и применительно к заводу "Салют", и применительно к любым формам производственной интеграции решения должны приниматься только в том случае, если у членов правительства есть полная уверенность в том, что это не нанесет вреда нынешнему производству, в противном случае это придется отодвинуть на год, на два или более длительный срок", — сказал Медведев. "Я хотел бы, чтобы этим все присутствующие руководствовались", — сказал президент.

*источник: АРМС-ТАСС
11.01.09*

МЕДВЕДЕВ ОСМОТРЕЛ ММП "САЛЮТ", ГДЕ ПРОХОДИТ СОВЕЩАНИЕ ПО ЭКОНОМИКЕ

Президент РФ Дмитрий Медведев посетил Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют", где осмотрел некоторые цеха завода и ознакомился с его работой.

В первую очередь генеральный директор "Салюта" Юрий Елисеев рассказал Медведеву об истории и динамике развития предприятия, а также о его структуре. Основные вехи и показатели работы "Салюта" были отражены на информационных стендах.

Президент обратил внимание на некоторые графики. В частности, он отметил, что цены на поставляемые заводу никелевые сплавы не снизились, несмотря на общее снижение цен на металл. Елисеев рассказал, что на сырье приходится более половины себестоимости продукции. Гендиректор добавил, что в некоторых случаях заводу дешевле привезти сырье из Франции, чем от подмосковных поставщиков. "Это ненормально абсолютно", — согласился президент и попросил сопровождавшего его вице-преьера Игоря Сечина проверить, почему так происходит.

Медведев также попросил Сечина проконтролировать, почему прибыльность по контрактам "Салюта" при работе с покупателями оборудования для военной техники выше, чем при осуществлении предприятия поставок через "Рособоронэкспорт".

Президент ознакомился с производственным процессом в цехе механической обработки, а затем посетил сборочный цех. Там ему продемонстрировали весь спектр готовой продукции.

В завершение осмотра Медведев побывал на испытательной станции, где в его присутствии произвели пробный пуск одной из турбин.

Ознакомившись с производственными помещениями завода и образцами продукции, Медведев отправился на совещание по стабилизации ситуации в реальном секторе экономики, которое он проведет здесь же, на предприятии "Салют".

*источник: АРМС-ТАСС
11.01.09*

СОСТОЯЛОСЬ ЗАОЧНОЕ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО "ОАК"

Совет директоров открытого акционерного общества "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАО "ОАК") на своем заочном заседании рассмотрел и утвердил участие корпорации в создании двух дочерних предприятий — ЗАО "Аэрокомпозит" и ООО "ВолгаТехнопорт", а также одобрил проекты учредительных документов данных предприятий. Основными видами деятельности создаваемого ЗАО "Аэрокомпозит" должны стать разработка, испытание, производство и реализация деталей, агрегатов и компонентов авиационной техники гражданского назначения из полимерных и композитных материалов (ПКМ). Основными видами деятельности создаваемого ООО "ВолгаТехнопорт" должны стать привлечение инвестиций и развитие аэропорта Ульяновск-Восточный, а также аэропорта Ульяновск и осуществление аэропортовой деятельности в интересах пассажиров и других потребителей — клиентов авиауслуг, а также субъектов авиатранспортного рынка, непосредственно осуществляющих авиационные перевозки или способствующих их осуществлению.

ОАО "ОАК" создано в соответствии с указом Президента РФ от 20 февраля 2006 г. № 140 "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная"

корпорация". Регистрация корпорации как юридического лица состоялась 20 ноября 2006 г.

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

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

*источник: ОАК
11.01.09*

СЕРГЕЙ ИВАНОВ ПРИЗЫВАЕТ ОАК И ТАШКЕНТСКИЙ АВИАЗАВОД УСКОРИТЬ НАЧАЛО СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТА ИЛ-114

Вопрос об интеграции Ташкентского авиационного завода им. В. П. Чкалова с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) находится на рассмотрении узбекского парламента, сообщил журналистам вице-премьер Правительства РФ Сергей Иванов.

Он подчеркнул, что, тем не менее, ОАК и Ташкентский авиазавод продолжают кооперацию по производству в Ташкенте самолетов Ил-76 и по модернизации этого самолета, который будет производиться в

модернизированном виде с 2010 года в Ульяновске.

В среду на заседании российско-узбекистанской межправительственной комиссии было дано поручение ОАК и Ташкентскому авиазаводу как можно быстрее найти форму совместного предприятия для серийного производства в Узбекистане среднемагистрального самолета Ил-114.

*источник: газета «Гудок»
14.01.09*

АВИАСТРОИТЕЛИ ПРОДЕМОНСТРИРУЮТ БПЛА ПРЕДСТАВИТЕЛЯМ ТЭК

Министерство промышленности и торговли РФ разрабатывает комплексную программу работ в интересах топливно-энергетического комплекса (ТЭК) России, в том числе и по тематике беспилотных летательных аппаратов (БПЛА), сообщил "АвиаПорту" источник в области беспилотной авиации.

Утверждение программы возможно уже в текущем году. В работах авиационной тематики примут участие ОАО "Концерн радиостроения "Вега", ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром", ОАО "Концерн ПВО "Алмаз-Антей".

На форуме "Беспилотные многоцелевые комплексы – 2009", который пройдет с 27 по 29 января, предприятия ОПК представят представителям ТЭК

свои предложения по беспилотным комплексам воздушного наблюдения и мониторинга, будут продемонстрированы десятки беспилотных летательных аппаратов гражданского, двойного и военного назначения. По мнению собеседника агентства, широкому применению БПЛА в России препятствует, в частности, отсутствие юридических и нормативно-правовых документов по использованию воздушного пространства. Препятствует также и нежелание Минобороны серьезно заниматься проблемами внедрения БПЛА в Вооруженные силы РФ.

*источник: AVIAPORT.RU
26.01.09*

ООО "УПРАВЛЯЮЩАЯ КОМПАНИЯ "ОАК — ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ" ВОЗГЛАВИЛ ВАЛЕРИЙ БЕЗВЕРХНИЙ

Исполнительный вице-президент ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Валерий Безверхний назначен генеральным директором ООО "Управляющая компания "ОАК — Гражданские самолеты". На первом этапе для сокращения сроков создания управляющей компании ее возглавлял президент и председатель правления ОАО "ОАК" Алексей Федоров. Изначально было определено, что Алексей Федоров будет осуществлять руководство УК "ОАК-ГС" до окончания периода начального становления компании и формирования костяка команды, что и было успешно завершено в 2008 году. Теперь оперативное управление проектами Ту-204/Ту-214, Ил-96, Ан-148 и Ил-114 будет осуществляться под руководством исполнительного вице-президента ОАО "ОАК" Валерия Безверхнего.

Заместитель генерального директора УК "ОАК-ГС" по управлению программами Сергей Гальперин назначен заместителем генерального конструктора ОАО "Туполев". Под его управлением находятся конструкторское бюро, летно-исследовательская база и опытное производство фирмы "Туполев". С. Гальперин будет совмещать работу на "Туполеве" и УК "ОАК-ГС", что позволит ОАО "ОАК" улучшить координацию

проектов, которые ведутся ведущими российскими конструкторскими коллективами — конструкторскими бюро им. А. Н. Туполева, А. С. Яковлева и С. В. Ильюшина. Среди задач, которыми непосредственно занимается С. Гальперин, — все текущие гражданские проекты ОАО "Туполев", в первую очередь Ту-204СМ. Глубокая модернизация семейства Ту-204 ведется с целью повышения его конкурентоспособности по отношению к иностранным аналогам, с тем чтобы обеспечить продажи Ту-204 до выхода на рынок МС-21. Создание Ту-204СМ необходимо завершить в сжатые сроки, с сертификацией в конце 2010 г.

ООО "УК "ОАК-ГС" на 100 % является дочерним предприятием ОАО "ОАК". Создание управляющей компании было одобрено советом директоров ОАО "ОАК" 12 февраля 2008 года. Уставной капитал компании — 25 млн рублей.

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.

*источник: ОАК
20.01.09*

СЕРТИФИКАЦИЯ БЕ-200 В ЕВРОПЕ ОЖИДАЕТСЯ ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ

Сертификация самолета-амфибии Бе-200 по европейским нормам ожидается во втором квартале 2009 г., сообщил "АвиаПорту" информированный источник в авиационной промышленности.

Российская сторона выполнила весь объем подтверждения доказательной базы, проведя немалое количество испытательных полетов Бе-200, в том числе с участием и представителей EASA (European Aviation Safety Organization). "Однако в процессе сертификации у европейского сертификационного центра EASA возникло большое количество вопросов, касающихся гармонизации его требований с требованиями, действующими в России", — сказал собеседник. Главный конструктор Бе-200 Александр Явкин

подтвердил "АвиаПорту", что на сегодняшний день имеется ряд разногласий по оборудованию самолета, в частности по программному обеспечению электродистанционной системы управления самолетом. Однако большая часть проблем уже решена, отметил он. "По самолету у европейцев вопросов нет, по двигателю также все вопросы практически сняты", — констатировал А. Явкин.

Как сообщалось ранее, сертификат EASA на двигатель Д-436ТП, устанавливаемый на Бе-200, был получен в прошлом году.

*источник: AVIAPORT.RU
19.01.09*

В РОССИИ БУДУТ ДЕЛАТЬ САМОЛЕТЫ С "ЧЕРНЫМИ" КРЫЛЬЯМИ

Открытое акционерное общество "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАО "ОАК") создает в России собственные компетенции по проектированию и производству конструкций из полимерных и композитных материалов (ПКМ). Сегодня совет директоров ОАО "ОАК" одобрил участие корпорации в создании закрытого акционерного общества "Аэрокомпозит". Совет директоров установил долю ОАО "ОАК" в уставном капитале ЗАО "Аэрокомпозит" на момент его создания в размере 48 %. Кроме того, совет директоров корпорации одобрил проекты учредительных документов ЗАО "Аэрокомпозит", предложения по формированию исполнительных органов и избранию членов совета директоров этого общества.

Ранее концепция проекта и учредительные документы создаваемого общества были проработаны и одобрены правлением ОАО "ОАК" на заседании, состоявшемся 3 сентября 2008 года.

Основными видами деятельности создаваемого ЗАО "Аэрокомпозит" должны стать разработка, испытание, производство и реализация деталей, агрегатов и компонентов авиационной техники гражданского назначения из ПКМ. В частности, планируется создать проектно-конструкторскую и производственно-технологическую базу для разработки и производства конструкций из ПКМ. Деятельность предприятия позволит также создать научно-технический задел для разработки высокоэффективных гражданских и транспортных самолетов с силовыми конструкциями из ПКМ. Кроме этого, ЗАО "Аэрокомпозит" будет работать над созданием национальной компетенции (проектной, производственной и ресурсной базы) по разработке крыльев из ПКМ для перспективных гражданских воздушных судов — прежде всего магистрального самолета МС-21, а также новых модификаций регионального самолета Sukhoi Superjet. Компания также будет вести серийное производство агрегатов и конструкций из ПКМ для всех самолетов, производство которых планируется предприятиями ОАО "ОАК". Технологии производства элементов крыла, частей фюзеляжа и других конструкций из ПКМ на сегодняшний день являются одними из передовых в мировом авиастроении и позволяют значи-

тельно улучшить эксплуатационные характеристики самолетов.

Учредителями компании станут ОАО "ОАК" (48 % акций), ОАО "Компания "Сухой" (26 %) и группа компаний "Прогрестех" (26 %). Уставный капитал ЗАО "Аэрокомпозит" составит 26 миллионов рублей. ЗАО "Аэрокомпозит" будет зарегистрировано до конца 2008 года. Штаб-квартира компании будет располагаться по адресу: г. Москва, улица Поликарпова, дом 27, строение 3. В 2009–2010 годах компания будет выполнять проектные функции. Решение о переходе к промышленной фазе будет принято в начале 2010 года. Для этого в течение 2009 года планируется выбрать площадку для создания производства ЗАО "Аэрокомпозит".

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

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

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

*источник: ОАК
11.01.09*

ОБЪЕМ РАБОТ ЭМЗ ИМ. МЯСИЩЕВА В 2009 Г. ВОЗРАСТЕТ НА 30 %

Объем работ Экспериментального машиностроительного завода имени В. М. Мясищева (ЭМЗ им. Мясищева) в 2009 г. возрастет более чем на 30 %, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

"В настоящее время ведется формирование планов на 2009 г., эта работа завершится в конце января — начале февраля", — дополнил источник.

Увеличение объема работ должно произойти как вследствие увеличения госзаказа, так и в связи с планируемыми увеличением объема договорных работ. ЭМЗ им. Мясищева планирует работу по договорам с такими предприятиями, как ОАО "Компания "Сухой" и ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюши-

на". "Доля государственного оборонного заказа в общем объеме работ останется примерно на уровне 2008 г.", — уточнил собеседник.

ЭМЗ им. Мясищева работает по ряду направлений, в том числе по модернизации самолетов-репетиторов Ил-22, разработке семейства самолетов М-60, авиационно-космической системе М-91, универсальному контейнеру группового десантирования "Ганимед", по спасательному блоку "Горгона" и целому ряду гражданских самолетов.

*источник: AVIAPORT.RU
16.01.09*

ИРАНСКАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ В РОССИИ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ ПО ПОСТАВКЕ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ

Делегация иранских специалистов прибыла в Москву 11 января для ведения переговоров по согласованию проекта контракта на поставку в эту страну российских самолетов, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

По его словам, переговоры продолжаются в русле ранее достигнутых предварительных соглашений о намерении Ирана приобрести лицензию на право производства российских самолетов типа Ту-204. Кроме того, продолжаются переговоры и по выполнению российской стороной подписанного ранее контракта на поставку в Иран самолетов в так называемой "иранской конфигурации", которая получила неофициальное обозначение Ту-204СМ1, имеющей много новшеств в бортовом оборудовании и оснащенной двигателями ПС-90А2 с повышенными

характеристиками надежности и ресурса.

"Переговоры в России предстоят многоплановые, по нескольким ключевым вопросам, а также по дальнейшей конкретизации и согласованию проекта контракта", — дополнил собеседник.

По его мнению, важными являются основные два вопроса: новый контракт на поставку российских самолетов в рамках более широкого контракта на организацию в Иране лицензионного производства самолетов типа Ту-204, а также уточнение ряда технических моментов, "технического лица" и сроков поставки самолетов по контракту на поставку в Иран пяти машин Ту-204-100.

*источник: AVIAPORT.RU
12.01.09*

ПРЕЗИДЕНТ БУРЯТИИ ОБСУДИЛ В МОСКВЕ РАЗВИТИЕ УЛАН-УДЭНСКОГО АВИАЗАВОДА

Развитие Улан-Удэнского авиационного завода, в частности возобновление производства на предприятии самолетов Су-25, обсудил в Москве президент республики Бурятия Вячеслав Наговицын. Этот вопрос, по сообщению пресс-службы президента РБ, был поднят на встрече с начальником Генерального штаба Вооруженных Сил России Николаем Макаровым.

Также Вячеслав Наговицын обсудил вопросы обеспечения пограничного и таможенного контроля в международном аэропорту города Улан-Удэ. Это произошло на встрече с руководителем Федерального агентства по обустройству государственной границы Дмитрием Безделовым. На встрече, которая про-

шла в Полномочном представительстве Бурятии при Президенте России, также обсудили обустройство и открытие международного пункта пропуска через государственную границу России.

Напомним, что накануне в Министерстве регионального развития России президент Бурятии принял участие в рабочем совещании под председательством министра регионального развития Виктора Басаргина. На мероприятии рассматривались вопросы ликвидации ветхого и аварийного жилья на Бурятском участке Байкало-Амурской магистрали.

*источник: VIP-buryatia.ru
16.01.09*

ТРИ САМОЛЕТА МС-21 БУДУТ ПРОХОДИТЬ ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Три самолета МС-21 будут проходить летные испытания, сообщил "АвиаПорту" представитель ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). Всего планируется построить для испытаний пять самолетов МС-21 — три летных образца и два планера для наземных статических и ресурсных испытаний, уточнил он.

В августе прошлого года был создан аванпроект самолета, в настоящее время ведется эскизное проектирование, начать разработку технического проекта самолета планируется в 2010 г.

На сегодня существуют два проблемных вопроса по программе МС-21: выбор перспективного авиадвигателя и организация серийного производства композиционных материалов, сказал собеседник агентства.

Главное требование к перспективному двигателю для МС-21 — его высокая экономичность для получения конкурентоспособных эксплуатационных показателей самолета. Концепция МС-21 предусматривает, что самолет должен быть предложен на рынок с двумя типами авиационных двигателей: отечествен-

ного производства (для России, стран СНГ и некоторых традиционных иностранных покупателей российской гражданской авиационной техники) и зарубежного производства (для мирового рынка), напомнил представитель ОАК.

Желательно, чтобы Россия первой вывела на рынок МС-21, пока Boeing загружен проектом 787, а Airbus — проектом А350. Научные и технологические достижения в области аэродинамики (сверхкритические профили крыла 4 и 5-го поколения), в области конструкционных материалов (особенно композиционных, а также сварных алюминиевых и титановых сплавов) и авиадвигателей (например, повышенной до 10 единиц степени двухконтурности, с понижающими редукторами) позволяют отечественным самолетостроителям создать машину с прямыми операционными расходами на 10–15 % меньшими, чем у Boeing 737NG и А320.

*источник: AVIAPORT.RU
22.01.09*

ТРЕТИЙ ЗАКУПЛЕННЫЙ У РФ СУ-30МК2 ПРИБЫЛ В ИНДОНЕЗИЮ

Последний из трех закупленных Индонезией в России истребителей Су-30МК2 прибыл на борту грузового Ан-124-100 на авиабазу Султан Хасануддин в Макассаре (юг острова Сулавеси).

Два самолета этой же марки были доставлены на базу 26 декабря прошлого года и уже прошли летные испытания, проведенные российским летчиком. Таким образом, поставка всех Су-30 была осуществлена четко по согласованному ранее графику. "Новый истребитель из России повысит оперативную готовность военно-воздушных сил страны", — отметил начальник штаба ВВС Индонезии маршал Субандрио.

Согласно контракту с фирмой "Сухой", заключенному в августе 2007 года, российский холдинг в течение этого года должен поставить ВВС Индоне-

зии еще три истребителя Су-27СКМ. Конкретные сроки поставки этих машин будут согласованы с производителями после того, как министерство финансов Индонезии выдаст аккредитив министерству обороны и последнее проведет переговоры с "Рособоронэкспортом", сообщил генеральный директор по закупкам вооружений Минобороны маршал тыла Эрик Херрьянто.

С прибытием трех Су-27 на вооружении ВВС Индонезии будет, вместе с закупленными в 2003 году, десять истребителей, сделанных на заводах российского холдинга "Сухой", передает ИТАР-ТАСС.

*источник: «Взгляд»
18.01.09*

ОАК БУДЕТ ФИНАНСИРОВАТЬ РЯД НИОКР ПО ПЕРСПЕКТИВНЫМ САМОЛЕТАМ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) будет финансировать проведение ряда научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) по созданию новых самолетов и модернизации эксплуатируемых машин, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в ОАО "Туполев".

Предполагается, в частности, что ОАК будет финансировать в текущем году ОАО "Туполев" в части выполнения НИОКР по самолету Ту-204СМ. По этой машине будет проводиться разработка рабочей конструкторской документации. Объемы финансирования собеседник назвать отказался, но подчеркнул, что они "вполне достаточные".

"Также в 2009 г. ОАК профинансирует разработку концепции создания перспективного пассажирского широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета (ШБСМС) в рамках реализации Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники в России в 2002—2010 годах и на период до 2015 года" (ФЦП-2015)", — добавил собеседник.

В текущем году также планируется финансирование работ ОАО "Туполев" по модернизации самолетов стратегической авиации Ту-160, Ту-95МС и Ту-22МЗ, сообщил источник.

*источник: AVIAPORT.RU
15.01.09*

РОССИЙСКАЯ АВИАЦИЯ ПОЛУЧИТ НЕ УСТРОИВШИЕ АЛЖИР "МИГИ"

Министерство обороны России закупит у авиастроительной корпорации "МиГ" боевые самолеты, ранее предназначенные для алжирских ВВС, сообщает Интерфакс.

Контракт, согласно которому производитель поставит военному ведомству РФ 28 многофункциональных истребителей МиГ-29СМТ, уже подписан. В ближайшее время планируется заключить соглашение на поставку еще шести истребителей МиГ-29УБ. Все самолеты будут поставлены ВВС России в течение 2009 года. Контракт между Алжиром и российской компанией "Рособоронэкспорт" на поставку 34 МиГ-29 был заключен в 2006 году. Его стоимость, по неофициальным данным, составила более 1,2 миллиарда долларов. Поставку самолетов планировалось осуществить по системе trade-in — в зачет стоимости новых самолетов корпорация "МиГ" получила бы находящиеся на вооружении ВВС Алжира старые МиГ-29. Однако, получив в 2006—2007 годах 15 самолетов, Алжир прекратил приемку, заявив о ряде выявленных неисправностей. После этого было принято решение вернуть самолеты в Россию. Однако расторжение контракта серьезно сказалось на

финансовом состоянии компании "МиГ" — из-за сорвавшейся сделки у нее образовался долг в 320 миллионов долларов. Серьезные убытки понес и завод "Сокол", на котором были произведены возвращенные самолеты.

МиГ-29СМТ — модернизированный МиГ-29, который представляет собой многофункциональный истребитель поколения "4+" с открытой архитектурой авионики и постоянно расширяемым арсеналом высокоточного оружия. По данным производителя, в результате модернизации боевая эффективность самолета возросла в среднем в 3 раза, а стоимость эксплуатации снизилась примерно на 40 процентов. В его арсенале — различное авиационное вооружение класса "воздух — воздух" и "воздух — поверхность". МиГ-29УБ — это двухместный учебно-боевой вариант самолета МиГ-29СМТ. Он имеет такую же структуру бортового радиоэлектронного оборудования и состав информационно-управляющего поля кабины экипажа, однако не оснащается бортовой РЛС.

*источник: LENTA.RU
12.01.09*

ВОПРОСЫ СОВМЕСТНОГО С УКРАИНОЙ СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТА АН-70 ПОКА НЕ ОБСУЖДАЮТСЯ — ГЕНДИРЕКТОР АК ИМ. ИЛЬЮШИНА

Российские и украинские авиаспециалисты ведут переговоры о дальнейшем сотрудничестве по программе создания военно-транспортного самолета Ан-70, сообщил гендиректор Авиационного комплекса (АК) имени Ильюшина Виктор Ливанов.

"Ведущиеся с украинской стороной переговоры о продолжении совместных работ по созданию Ан-70 в основном касаются проведения его испытаний", — сообщил В. Ливанов.

"На переговорах с украинской стороной рассматриваются только вопросы возможности совместного продолжения опытно-конструкторских работ", — отметил гендиректор.

Он подчеркнул, что "в ходе переговоров ранее и в настоящее время пока не поднимались вопросы совместного серийного производства самолета Ан-70". По его мнению, "все основные решения по участию России в программе Ан-70 будут приняты позже и сроки принятия таких решений пока не определены".

Ранее сообщалось, что Украина и РФ готовят к подписанию протокол о внесении изменений в межправительственное соглашение от 1993 года по

программе создания оперативно-тактического военно-транспортного самолета короткого взлета и посадки Ан-70.

Согласно протоколу, завершение госиспытаний и начало серийного производства Ан-70 смещены на 2011 год, также на 2011 год предусмотрена передача каждому заказчику — Минобороны Украины и РФ — двух машин.

Документ в том числе закрепляет внесенные военными ведомствами государств совместно с разработчиком, АНТК им. Антонова, уточнения тактико-технического задания (ТТЗ) на Ан-70 с учетом задач сегодняшнего времени.

В октябре Украина возобновила приостановленный осенью 2006 года завершающий этап программы государственных испытаний самолета.

По данным разработчика самолета АНТК им. Антонова, в реализацию программы уже вложено более \$ 1,1 млрд.

*источник: газета «Гудок»
20.01.09*

ЭМЗ ИМ. МЯСИЦЕВА СОЗДАЕТ СТЕНДОВУЮ БАЗУ ДЛЯ "СУХОГО"

Экспериментальный машиностроительный завод имени В. М. Мясищева (ЭМЗ им. Мясищева) задействован в создании испытательного оборудования, применяемого при летных и наземных испытаниях новых и перспективных гражданских и военных самолетов, в частности для самолета Sukhoi Superjet 100, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

"В 2008 г. предприятие практически завершило все работы по разработке испытательного оборудования для летных испытаний самолетов Sukhoi Superjet 100. Теперь ЭМЗ им. Мясищева будет осуществлять авторское сопровождение изготовления этого оборудования. В 2009 г. для ОАО "Компания "Сухой"

продолжатся работы по проектированию и изготовлению практически всей стендовой базы по основной тематике "Сухого", — сказал собеседник.

ЭМЗ им. Мясищева работает по ряду направлений, в том числе по модернизации самолетов-ретрансляторов Ил-22, разработке семейства самолетов М-60, авиационно-космической системе М-91, универсальному контейнеру группового десантирования "Ганимед", по спасательному блоку "Горгона" и целому ряду гражданских самолетов.

*источник: AVIAPORT.RU
19.01.09*

ИРКУТСКИЙ АВИАЗАВОД БУДЕТ ПРОИЗВОДИТЬ КРЫЛО БЕ-200

Иркутский авиационный завод, входящий в состав ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (НПК "Иркут"), после передачи окончательной сборки самолетов-амфибий Бе-200 в Таганрог будет производить крыло самолета вместе с механизацией, что по трудоемкости составляет не менее 25 % от общей трудоемкости изготовления самолета, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

"Серийное производство самолета Бе-200, как и всей авиационной техники в целом в последние годы, мыслится только с развитием кооперационных поставок и отходом от замкнутого цикла производства на авиазаводах. Сегодня принято решение о том, что "Иркут" будет делать крыло, а Таганрог — лодку и оперение, выполнять окончательную сборку и летные испытания перед сдачей самолета заказчи-

ку", — уточнил собеседник. На НПК "Иркут" в цехе окончательной сборки находятся два планера (пока без покраски). На этом сборка Бе-200 в Иркутске будет завершена. Официально все документы на право производства Бе-200 переданы разработчику самолета — Таганрогскому авиационному научно-техническому комплексу им. Бериева (ТАНТК им. Бериева), который берет в аренду производственные площади и технологическое оборудование авиационного завода "ТАВИА".

"В текущем году планируется объединить ТАНТК им. Бериева и "ТАВИА" и создать единую таганрогскую научно-производственную площадку", — сказал источник.

*источник: AVIAPORT.RU
19.01.09*

ГЛАВА ОАО "ОАК" ВИДИТ БОЛЬШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА С УЗБЕКИСТАНОМ ПО СОЗДАНИЮ САМОЛЕТА ИЛ-114

Председатель правления Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров сообщил о том, что удовлетворен сотрудничеством с Узбекистаном.

"Узбекистан являлся важной частью советского авиастроительного комплекса, и, естественно, он не может существовать самостоятельно, без глубокого сотрудничества с российским авиастроительным комплексом", — отметил Федоров.

По его словам, Россия и Узбекистан работают по двум проектам — это Ил-76 и Ил-114. Ил-76 производится предприятиями двух стран совместно и поставляется на экспорт. Но главной целью сотрудничества в настоящее время является работа по созданию самолета Ил-114.

"Это региональный турбовинтовой самолет с очень хорошими характеристиками. Он имеет большие перспективы на глобальном рынке. Мы сейчас выстраиваем организационную схему наших отношений, рассматривая различные формы, в том числе и создание совместного предприятия по производ-

ству этого самолета и его реализации", — сообщил глава ОАК.

Россия и Узбекистан подписали межправительственное соглашение о вхождении Ташкентского авиационного завода в ОАК. "Процесс этот длительный и сложный с юридической и правовой точки зрения. По сути, это первое зарубежное предприятие, которое может стать частью авиастроительной корпорации России. Поэтому мы решили не дожидаться окончания этого юридического процесса, а ускорить процесс совместных работ. Скорее всего, это будет формула СП (совместное предприятие). ОАК будет принадлежать 51 проц. акций, 49 проц. будет у узбекской стороны", — сообщил Федоров.

Только от российских авиакомпаний уже есть заявки на 100 самолетов Ил-114. Кроме того, Индия заинтересована в закупке таких самолетов, отметил глава ОАК.

*источник: АРМС-ТАСС
23.01.09*

ПЕРЕГОВОРЫ ПО САМОЛЕТАМ СЕМЕЙСТВА ИЛ-76 ВЕДУТСЯ С ВЕНЕСУЭЛОЙ И ИНДИЕЙ — ГЕНДИРЕКТОР АК ИМ. ИЛЬЮШИНА

В случае подписания контракта с Венесуэлой по самолетам Ил-76 Каракасу, скорее всего, будут поставлены модернизированные машины, аналогичные тем, что изготавливаются в интересах российских эксплуатантов, сообщил гендиректор Авиационного комплекса имени Ильюшина Виктор Ливанов.

"С Венесуэлой ведутся переговоры о поставке самолетов типа Ил-76. По своему "техническому лицу" венесуэльские Ил-76, скорее всего, будут в модификации Ил-76ТД-90ВД, приобретенных группой компаний "Волга-Днепр", — сказал гендиректор.

Он также сообщил, что российская сторона "осуществляет ремонт индийских Ил-76 и частичную модернизацию парка этих самолетов". "Что касается большой модернизации индийских Ил-76 с заменой двигателей и авионики, то пока продолжаются переговоры о возможности и условиях такой модернизации", — сказал В. Ливанов.

По его словам, "контракт на поставку Иордании двух самолетов Ил-76МФ выполняется по графику: в ноябре 2008 года выполнен очередной этап работ,

результаты которого приняты иорданской стороной".

В. Ливанов отказался говорить о продолжении летных испытаний Ил-76МФ в интересах российских ВВС, отметив, что "пока трудно сказать, какие самолеты нужны заказчику — модернизированные Ил-76МД-90 или Ил-76МФ".

Ил-76 — транспортный самолет, один из самых успешных и популярных самолетов в истории международной грузовой авиации. В общей сложности было произведено свыше 960 самолетов данного типа. Однако введение в действие ограничений ИКАО по уровням шума на местности в 2002 году наложило запрет на использование Ил-76ТД в Западной Европе, Северной Америке, Австралии и Японии. Модернизированный самолет Ил-76ТД-90ВД полностью отвечает требованиям ИКАО и сертифицирован на полеты по всему миру без каких-либо ограничений.

*источник: газета «Гудок»
23.01.09*

АВИАСТАР-СП В 2008 ГОДУ УВЕЛИЧИЛ ПРОИЗВОДСТВО НА 64 %

ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск) в 2008 году произвело продукцию на 5,681 млрд рублей, что на 64 % больше, чем в 2007 году, говорится в сообщении пресс-службы правительства Ульяновской области со ссылкой на исполнительного директора предприятия Сергея Дементьева.

"За прошедший год "Авиастар-СП" передал заказчикам 7 авиалайнеров. Средняя зарплата на заводе увеличилась на 33 %. Налогов выплачено на 13 % больше, чем в 2007 году", — говорится в пресс-релизе. По словам гендиректора ЗАО Михаила Шушпанова, коллектив завода в 2009 году должен увеличиться на 1,5 тыс. человек. В течение года заказчикам будет

передано от 10 до 12 самолетов. В пресс-релизе также отмечается, что в рамках оказания мер государственной поддержки ЗАО "Авиастар-СП" предоставлены значительные налоговые льготы.

ЗАО "Авиастар-СП" специализируется на строительстве грузопассажирских самолетов Ту-204 и грузовых самолетов Ан-124-100 "Руслан". АО "Туполев" принадлежит 74 % акций ЗАО "Авиастар-СП", египетская Sigosso контролирует 25 % минус 1 акция.

*источник: газета «Гудок»
22.01.09*

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ О ПЛАНАХ ОАО "ОАК" ПО УВЕЛИЧЕНИЮ УСТАВНОГО КАПИТАЛА В 2009—2010 ГГ.

Открытое акционерное общество "Объединенная авиастроительная корпорация" сообщает о планах провести в течение 2009—2010 годов эмиссию акций дополнительного выпуска.

Во исполнение указа Президента Российской Федерации от 20 февраля 2006 года № 140 "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация" и указа Президента Российской Федерации от 19 января 2009 года № 69 "Вопросы открытого акционерного общества "Объединенная авиастроительная корпорация" и для завершения процесса консолидации предприятий авиастроительного комплекса ОАО "ОАК" планирует в 2009—2010 годах провести выпуск дополнительных акций, размещаемых по закрытой подписке в пользу Российской Федерации и ряда негосударственных акционеров.

ОАО "ОАК" в ходе планируемой эмиссии планирует получить пакеты акций предприятий авиастроительного комплекса, находящихся сейчас в государственной собственности, а также предоставить негосударственным акционерам ряда дочерних, зависимых и прочих обществ возможность конвертировать принадлежащие им ценные бумаги в акции ОАО "ОАК". Кроме того, рассматривается возможность участия в дополнительной эмиссии акций ОАО "ОАК" ряда финансовых институтов с оплатой акций дополнительного выпуска денежными средствами.

В ходе дополнительной эмиссии Российская Федерация внесет в уставный капитал ОАО "ОАК" денежные средства, предусмотренные в федеральном бюджете 2009 года, в размере не менее 6 млрд рублей, а также пакеты акций следующих открытых акционерных обществ: ОАО "Компания "Сухой" в размере 1,17 % уставного капитала, ОАО "ВАСО" — 0,22 %, ОАО "Ильюшин Финанс Ко." — 17,31 %, ОАО "Финанс-Лизинг" — 28,69 %. Кроме того, в уставный капитал ОАО "ОАК" должны быть внесены 100 % акций ОАО "РСК "МиГ" и ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова".

ОАО "ОАК" планирует в конце февраля 2009 года провести совет директоров ОАО "ОАК", на котором будут определены основные параметры эмиссии: количество размещаемых акций, способ размещения, перечень вносимого в оплату акций имущества и

порядок определения его цены. Совет директоров ОАО "ОАК" также рассмотрит вопрос о созыве в конце марта 2009 года внеочередного общего собрания акционеров для принятия решения о размещении акций. При условии получения и оформления всех необходимых корпоративных одобрений, ОАО "ОАК" планирует объявить об основных параметрах эмиссии в конце февраля 2009 года. Раскрытие содержания проспекта акций ОАО "ОАК" и фактическое начало размещения акций запланированы на июнь 2009 года. В целях обеспечения прав негосударственных акционеров ОАО "ОАК" рассматривает возможность установить максимальную длительность периода проведения эмиссии и рассчитывает завершить размещение акций в мае 2010 года.

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

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

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

*источник: ОАК
26.01.09*

СЕРГЕЙ ИВАНОВ ПРОВЕДЕТ ЗАСЕДАНИЕ ВПК, ПОСВЯЩЕННОЕ ГОТОВНОСТИ К ИСПЫТАНИЯМ САМОЛЕТОВ 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ

Вице-премьер Сергей Иванов посетит сегодня с рабочей поездкой Астраханскую область, где проведет выездное заседание Военно-промышленной комиссии. Как сообщили в секретариате вице-преьера, совещание будет посвящено готовности российских полигонов к началу испытаний самолетов пятого поколения.

В заседании также примут участие первый зам-пред правительственной комиссии Владислав Путилин, главком ВВС Александр Зелин, глава компании "Сухой" Михаил Погосян, губернатор Астраханской области Александр Жилкин.

Как заявил ранее Сергей Иванов, испытания самолетов пятого поколения планируется начать в следующем году. Серийное производство, по словам

главы компании "Сухой", занимающейся разработкой самолетов, может быть запущено в 2015 году.

Сегодня в Ахтубинске Иванов также посетит Государственный летно-испытательный центр имени В. Чкалова Минобороны и ознакомится с его испытательной базой. В частности, вице-премьеру продемонстрируют ход испытаний самолетов Су-34 и МиГ-35. Затем Иванов направится в Астрахань, где в качестве главы попечительского совета благотворительного фонда спортивных программ "Новое поколение" примет участие в торжественной церемонии открытия универсального спортивного комплекса.

*источник: газета «Гудок»
21.01.09*

ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ И ЗАО "АВИАСТАР-СП"

Между правительством Ульяновской области и ЗАО "Авиастар-СП" подписано соглашение о социально-экономическом сотрудничестве. Подписи под документом поставили губернатор — председатель правительства Ульяновской области Сергей Морозов и генеральный директор ЗАО "Авиастар-СП" Михаил Шушпанов. Церемония подписания состоялась во время проведения на "Авиастаре" производственного совещания.

Губернатор поздравил М. Н. Шушпанова с награждением орденом "Знак Почета" и орденом преподобного Сергия Радонежского третьей степени. В свою очередь М. Н. Шушпанов поблагодарил губернатора за постоянное внимание к заводу, что заслуживает уважения.

В своем выступлении губернатор отметил, что с "Авиастаром" он связывает надежды и перспективы настоящего и будущего Ульяновской области. В концепции развития области до 2020 года одной из главных и амбициозных задач является превращение Ульяновской области в столицу гражданской авиации России. Это будет система разработки, производства, испытаний, модернизации, ремонта и технического обслуживания авиатехники — самый технологичный сектор ульяновской экономики, отметил С. И. Морозов.

Губернатор напомнил, что в 2008 году Ульяновская область выиграла федеральный конкурс по созданию своей портовой зоны. В рамках проекта в бли-

жайшее время будут созданы два уникальных предприятия: завод по сборке самолетов малой авиации "Эклипс" и Центр технического обслуживания и ремонта воздушных судов, которые позволят выйти на другой, более качественный уровень развития отечественного авиастроения.

Губернатор также проинформировал заводчан, что ведутся переговоры по созданию на территории Ульяновской области завода по производству композиционных материалов, проект предусматривает инвестиции в 200 млн евро, что повлечет создание дополнительных рабочих мест.

В планах областной администрации — создание регионального ресурсного центра профессиональных компетенций по подготовке и переподготовке рабочих кадров и специалистов для ЗАО "Авиастар-СП" на базе Ульяновского технического колледжа. По словам губернатора, в 2009 году все дети работников "Авиастара" будут обеспечены местами в детских садах, улучшено медобслуживание заводчан, будет проводиться благоустройство микрорайона авиастроителей и много другое, что легло отдельными пунктами в подписанном между областным правительством и ЗАО "Авиастар-СП" соглашении о сотрудничестве.

*источник: «ЗАО "Авиастар-СП"»
21.01.09*

"МОТОР СИЧ" ЛЕТОМ ВВЕДЕТ В СТРОЙ ЗАВОД ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ДВИГАТЕЛЕЙ В РФ

ОАО "Мотор Сич" (Украина) планирует летом 2009 года ввести в эксплуатацию в Дубне (Московская область) завод по обслуживанию двигателей для авиационных программ в интересах Министерства обороны РФ, сообщили в аппарате руководства "Мотор Сичи".

"В настоящее время готовность объекта оценивается более чем в 50 %. Как планируется, он будет введен в строй летом", — сказал представитель предприятия. По его словам, выход завода на полную мощность намечен на 2010 год.

Объем инвестиций, который планируется вло-

жить в проект в течение четырех-пяти лет, оценивается в \$ 80 млн.

ОАО "Мотор Сич" — один из крупнейших мировых производителей двигателей для авиационной техники, а также промышленных газотурбинных установок. Предприятие поставляет продукцию в 106 стран мира. Доля РФ в общем объеме экспорта предприятия составляет около 50 %.

*источник: газета «Гудок»
14.01.09*

МЕДВЕДЕВ ЗНАКОМИТСЯ С РАБОТОЙ ПРЕДПРИЯТИЯ "САЛЮТ", ПРОИЗВОДЯЩЕГО АВИАДВИГАТЕЛИ И ГАЗОТУРБИННЫЕ ЭНЕРГОУСТАНОВКИ

Президент России Дмитрий Медведев посещает в воскресенье Московское машиностроительное производственное объединение "Салют".

Предприятие, являющееся одним из крупнейших российских производителей авиационных газотурбинных двигателей и газотурбинных энергетических установок наземного базирования различного применения, было основано в 1912 году.

Производственное объединение выпускает продукцию, обеспечивающую потребности национальной обороны и энергетической безопасности России.

По оценкам экспертов, ожидается, что к 2015 году объем производства продукции "Салюта" увеличится в 2,5 раза и составит более 30 млрд рублей в год, произойдет также существенное изменение структуры производства: наземная продукция будет составлять порядка 40 %, авиационная — около 55 %, остальное — товары народного потребления.

*источник: ИА «Интерфакс»
11.01.09*

НПО "САТУРН" ПОСТАВИТ ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ ТРЕТЬЕГО И ЧЕТВЕРТОГО ЛЕТНЫХ ОБРАЗЦОВ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100 В ПЛАНИРУЕМЫЕ СРОКИ

НПО "Сатурн" поставит двигатели для третьего и четвертого летных образцов российского регионального самолета нового поколения Sukhoi Superjet 100 в планируемые сроки, сообщили 23 января в пресс-службе "Сатурна". Изготовление двигателей SaM146 для Sukhoi Superjet 100 идет по графику. Двигатели для третьего самолета будут поставлены фирме "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) в марте-апреле 2009 года, а двигатели для четвертого самолета — в июне-июле", — пояснили в пресс-службе НПО.

Двигатели на первых двух летных образцах "отработали штатно и, по отзывам специалистов, идеально". На настоящий момент суммарная наработка двигателей SaM146 за период летных и наземных испытаний составила 2 тыс. 300 ч", — отметили в "Сатурне". Управлением программой двигателя

SaM146 занимается совместное предприятие "Пауэрджет", созданное российским НПО и французской фирмой Snecma на паритетных началах. По словам представителя "Сатурна", французские коллеги "крайне удивлены появившейся некорректной информацией по дальнейшему развитию проекта".

"Предстоящая программа летных испытаний двигателя позволит провести его сертификацию в 2009 году", — подчеркнули на "Сатурне". В этом же году планируется передать первый самолет Superjet 100 авиакомпании "Аэрофлот — российские авиалинии". В настоящее время имеется 98 твердых заказов на эту машину.

*источник: АРМС-ТАСС
26.01.09*

ДВИГАТЕЛЬ ПД-14 УСТАНОВЯТ НА РЯДЕ ПЕРСПЕКТИВНЫХ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ

Авиационный двигатель ПД-14, разрабатываемый ОАО "Авиадвигатель" (Пермь), планируется устанавливать на отечественных перспективных самолетах, сообщил "АвиаПорту" представитель ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация". В частности, на пассажирском самолете МС-21 и среднем военно-транспортном самолете (СВТС) на базе проекта Ил-214, уточнил он.

В прошлом году "Авиадвигателю" были выделены ассигнования из госбюджета на разработку перспективного газогенератора. На основе базового газогенератора будет создано семейство авиадвигателей в достаточно широком диапазоне тяги. Прежняя разработка базового перспективного двигателя ПС-12 находится в научно-техническом заделе раз-

работчика и активно используется при разработке авиадвигателя ПД-14.

В 2008 г. на разработку перспективного газогенератора ОАО "Авиадвигатель" из госбюджета было выделено 420 млн рублей. Разработка перспективного газогенератора проводится для обеспечения отечественными двигателями различной тяги перспективных российских самолетов различного назначения. Один из вариантов будет предложен для установки на СВТС, разрабатываемом совместно Россией и Индией на базе российского проекта Ил-214, отметил представитель компании.

*источник: AVIAPORT.RU
26.01.09*

РОСИМУЩЕСТВО ПЕРЕДАЛО "ОБОРОНПРОМУ" 37 % АКЦИЙ НПО "САТУРН"

Федеральное агентство по управлению государственным имуществом (Росимущество) передало ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" 37 % акций ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" (НПО "Сатурн)", говорится в материалах "Сатурна". Датой внесения соответствующей записи по лицевому счету является 26 января 2009 г.

Как отмечается в материалах компании, основанием для передачи акций является указ Президента РФ от 16.04.2008 № 497 "О дальнейшем развитии открытого акционерного общества "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром", а также распоряжение Правительства РФ от 29.04.2007 № 543-р, распоряжение Правительства РФ от 04.10.2008 № 1446-р, постановление Правительства РФ от 05.06.2008 № 432, распоряжение Росимущества от 26.12.2008 № 2549-р.

Как сообщалось ранее, ЗАО "Праймлитекс" и ООО "Меком-люкс" 2 декабря 2008 г. приобрели 48,76 % акций НПО "Сатурн". Предположительно эти структуры действуют в интересах корпорации

"Оборонпром". Согласно достигнутым договоренностям, менеджмент НПО "Сатурн", контролировавший около 57 % акций предприятия, должен был продать акции "Оборонпрому", что являлось одним из условий получения "Сатурном" кредитных ресурсов. Так, совет директоров НПО "Сатурн" принял решение о проведении 2 марта 2009 г. внеочередного общего собрания акционеров, в повестку дня которого включено одобрение заключения сделок между ОАО "Банк ВТБ" и ОАО "НПО "Сатурн" на общую сумму не более 25 млрд рублей включительно. 25 декабря 2008 г. ОАО "Банк ВТБ" предоставил НПО "Сатурн" финансирование в объеме 7,5 млрд рублей, говорится в сообщении банка. Полученные средства были направлены компанией на финансирование финансово-хозяйственной деятельности, включая выплату заработной платы, погашение займов других банков, а также осуществление выплат по облигациям и векселям.

*источник: AVIAPORT.RU
26.01.09*

МЕДВЕДЕВ ЗАЯВЛЯЕТ, ЧТО ДЛЯ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ ДОЛЖНЫ ЗАКУПАТЬСЯ НОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ

Президент РФ Дмитрий Медведев указывает Минобороны на целесообразность приобретения новых двигателей для отечественных самолетов, а не траты денег на ремонт старых.

"Я полностью поддерживаю мнение, что нам нужно больше приобретать новой техники, а не тратить деньги на ремонт", — сказал Д. Медведев в воскресенье на совещании на предприятии "Салют" в Москве. Он отметил, что, в частности, "на "Салюте" в некоторых случаях предлагается приобретать старые отремонтированные двигатели, чтобы впоследствии

ставить их на самолеты, на новую технику". "На самолеты ставить отремонтированные двигатели — это неправильно, я хочу, чтобы Министерство обороны посмотрело еще раз на эту проблему", — подчеркнул Д. Медведев. "Это может быть дешевле, но если что-то приобретать в нынешних условиях, то это должна быть новая техника, тем более когда речь идет о таких сложных технических изделиях, как авиационная техника", — добавил он.

источник: газета «Гудок»
11.01.09

СВОЕВРЕМЕННОСТЬ ПОСТАВОК ДВИГАТЕЛЕЙ КРАЙНЕ ВАЖНА

Своевременность поставок на ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск) и ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО, Воронеж) авиационных двигателей, как и других комплектующих с заводов-поставщиков, крайне важна для ритмичного выполнения производственной программы заводов по выпуску пассажирских самолетов типа Ту-204, Ил-96 и Ан-148, заявил "АвиаПорту" заместитель генерального директора, технический директор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Юрий Островский.

В связи с некоторой задержкой в поставках двигателей ПС-90А2, имеющих повышенные ресурс и надежность, на первый план выходит выполнение

графиков поставок двигателей ПС-90А и ПС-90А1 для самолетов Ил-96 и Ту-204. Иногда поставки двигателей с Пермского моторного завода (ПМЗ) несколько тормозят выпуск самолетов. "Пока самолеты без двигателей не оставались, но определенная тревога все же есть — справится ли ПМЗ с возрастающим спросом на двигатели ПС-90. Также вызывает некоторую тревогу и качество выпускаемых ПС-90А — скывается большой простой ПМЗ за последние 15 лет, некоторая потеря квалификации работников завода по той же причине", — подчеркнул Ю. Островский.

источник: AVIAPORT.RU
11.01.09

"АВИАДВИГАТЕЛЬ" ПЕРЕДАЛ ПОЛНОМОЧИЯ УПРАВЛЯЮЩЕЙ КОМПАНИИ "ОБЪЕДИНЕННАЯ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ"

21 января 2009 года состоялось внеочередное общее собрание акционеров ОАО "Авиадвигатель". С учетом состоявшейся передачи государственного пакета акций общества (45,03 %) в уставный капитал ОАО "ОПК "Оборонпром" явка на собрание составила 97,034 % от общего числа обыкновенных голосующих акций. Собрание акционеров приняло решение о передаче полномочий единоличного исполнительного органа общества ООО "Управляющая компания "Объединенная двигателестроительная корпорация" (ООО "УК "ОДК") — 100%-ному дочернему обществу ОАО "ОПК "Оборонпром".

Комментируя результаты собрания, генеральный директор ЗАО "УК "ПМК" Ю. Е. Решетников отметил, что по срокам решение о передаче полномочий единоличного исполнительного органа ОАО "Авиадвигатель" ООО "УК "ОДК" совпадает с моментом сложения полномочий по управлению пермскими предприятиями с ЗАО "УК "ПМК". Это является

логичным развитием событий в соответствии с ранее принятыми решениями.

По информации пресс-службы ОПК "Оборонпром", в дальнейшем планируется преобразование ООО "УК "ОДК" в ОАО "УК "ОДК" с внесением в его уставный капитал пакетов акций ряда предприятий двигателестроения Перми, Самары, Рыбинска и Уфы в соответствии с указом Президента РФ от 16.04.2008 г. № 497 "О дальнейшем развитии открытого акционерного общества "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром". Таким образом, ОАО "УК "ОДК" будет представлять собой крупнейший в России двигателестроительный холдинг, выполняющий функции владения и управления в целях эффективного развития отечественного двигателестроения.

источник: «Пермский моторостроительный комплекс»
23.01.09

"ПРИМТЕПЛОЭНЕРГО" МОЖЕТ ОГРАНИЧИТЬ ТЕПЛОСНАБЖЕНИЕ АВИАЗАВОДА "ПРОГРЕСС" ЗА ДОЛГИ

КГУП "Примтеплоэнерго" направило в адрес ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. Сазыкина" (г. Арсеньев, Приморский край) предупреждение о возможном введении ограничения подачи тепловой энергии с 27 января, сообщила пресс-служба "Примтеплоэнерго".

"Примтеплоэнерго" действует строго в рамках договора с "Прогрессом". Если долг не будет погашен, 27 января ограничения вступят в силу", — говорится в сообщении.

источник: ИА «Интерфакс»
23.01.09

В УМПО ОБЪЯВИЛИ О ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫХ ИТОГАХ РАБОТЫ В 2008 ГОДУ

По предварительным данным, объем производства ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" в 2008 году увеличился до 14,693 миллиарда рублей, что соответствует плановому показателю, а к уровню 2007 года в сопоставимых ценах составил 102,6 процента. Выручка от реализации — 15,013 миллиарда рублей. Доля экспорта в общем объеме реализации в прошедшем году составила около 88 процентов. Все обязательства перед кредиторами, поставщиками и покупателями были выполнены в полном объеме и в установленные сроки, сообщает управление по связям с общественностью ОАО "УМПО".

Общая сумма налогов и сборов, уплаченных во все уровни бюджетной системы Российской Федерации, составила в минувшем году более 820 миллионов рублей.

На 2009 год планируется рост товарного выпуска по сравнению с 2008 годом на 12,7 процента. Увели-

чение объемов производства будет достигнуто за счет изготовления серийных двигателей, перспективных изделий и ремонта.

Наиболее значимыми событиями, связанными с профилем деятельности компании, стали первый полет российского истребителя Су-35 с двигателями 117С и летные испытания двигателя АЛ-55И. "Эти события являются результатом напряженной и ответственной работы, проделанной коллективом объединения", — отмечает Александр Артохов.

Приведенные выше данные характеризуют ожидаемые итоги деятельности ОАО "УМПО" в 2008 году и сформированы на основе оперативной предварительной информации о производственной и финансовой деятельности, не прошедшей аудиторскую проверку.

*источник: Башинформ
19.01.09*

"ЭЛЕКТРОТЯЖМАШ-ПРИВОД" ЗАКОНЧИЛ ПОСТАВКУ ТУРБОГЕНЕРАТОРОВ ДЛЯ ОАО "АВИАДВИГАТЕЛЬ"

ООО "Электротяжмаш-Привод" полностью выполнило контракт с ОАО "Авиадвигатель". Последний из восьми турбогенераторов специального исполнения ТС-12-2Р УХЛЗ поставлен заказчику.

Машины будут работать в составе газотурбинных электростанций (ГТЭС) на Тевлинско-Русскинском месторождении нефти и газа и Покачевской группе месторождений нефти и газа ООО "Лукойл — Западная Сибирь". Строительство электростанций собственных нужд нефтяной компании осуществляется в рамках программы по снижению объемов сжигания попутного нефтяного газа (ПНГ).

ООО "Электротяжмаш-Привод", один из крупнейших поставщиков генерирующего оборудования

для ГТЭС, изготавливает в настоящее время еще 4 генератора для электростанции собственных нужд ООО "Газпромнефть-Хантос".

Турбогенератор ТС-12-2Р УХЛЗ мощностью 12 МВт предназначен для выработки электроэнергии в агрегатах с газовыми турбинами при работе по разомкнутому циклу вентиляции. Новая высокоэффективная система охлаждения с блоком воздухоочистки и рециркуляции, примененная на ТС-12, является надежной и простой в обслуживании.

*источник: Elec.ru
19.01.09*

ВОПРОС ПРОТИВОПОМПАЖНОЙ ЗАЩИТЫ АИ-222-25 ПРАКТИЧЕСКИ РЕШЕН

Опытно-конструкторские работы по внедрению в эксплуатацию системы противопомпажной защиты авиадвигателя АИ-222-25 практически завершены, сообщил "АвиаПорту" президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко. Этот вопрос рассматривался на прошедшем в прошлом году в Центральном институте авиационного моторостроения (ЦИАМ) 27-ом заседании Межгосударственного координационного совета по сотрудничеству между Российской Федерацией и Украиной в области авиационного двигателестроения. Сопредседателями координационного совета стали заместитель министра промышленности и торговли Денис Мантуров с российской стороны и первый заместитель министра промышленной политики Украины Виталий Немилостивый, сказал собеседник.

"Одним из рассматриваемых вопросов стал ход опытно-конструкторских работ по внедрению в эксплуатацию системы противопомпажной защиты авиадвигателя АИ-222-25 для учебно-боевых само-

летов Як-130. Этот вопрос оставался в перечне к акту о завершении государственных испытаний. На заседании было доложено, что работа практически завершена. В протоколе заседания было отмечено, что в ближайшее время необходимо проверить на стенде систему, а в ЦИАМе должны дать оценку алгоритмов и в январе эту систему внедрить", — уточнил В. Чуйко.

Рассматривался также вопрос об увеличении ресурса двигателя. В январе должна быть составлена смета затрат, а в феврале 2009 г. необходимо составить план-график и решить вопрос об оплате. "Также к третьему кварталу 2009 г. заседание поручило обеспечить проведение испытаний АИ-222-25 на ресурс до первого ремонта — 600 часов и назначенного — 1200 часов", — сказал президент АССАД.

*источник: AVIAPORT.RU
16.01.09*

ТУРКМЕНИСТАН ПРЕДПОЧЕЛ РОССИЙСКИЕ БЕСПИЛОТНИКИ ИЗРАИЛЬСКИМ И БРИТАНСКИМ

Российская компания "Беспилотные системы" поставит МВД Туркменистана комплекс беспилотных летательных аппаратов ZALA 421-04M (421-12), сообщает пресс-служба производителя. Образцы российского производства были выбраны в ходе тендера, в котором принимали участие британские и израильские компании.

Согласно условиям контракта, в течение трех месяцев туркменская милиция получит несколько беспилотных летательных аппаратов самолетного типа со сменными полезными нагрузками: фотокамерой и цветной видеокамерой, тепловизором с обзором всей нижней полусферы.

По информации производителя, преимуществом беспилотников является малозумный и не требующий регулярного обслуживания электродвигатель. Самолет запускается при помощи эластичной или пневматической катапульты и не требует специально оборудованной взлетно-посадочной полосы. Наземная станция управления оборудована современной приемно-передающей антенной с автоматическим следящим поворотным устройством. Беспилотный самолет ZALA 421-04M является специальной "полицейской" модификацией. Он

также стоит на вооружении МВД и ФСБ России. Беспилотные самолеты могут использоваться в светлое и темное время суток во время скрытного наблюдения и проведения антитеррористических операций. Наземная станция управления может быть интегрирована в существующую сеть передачи данных и использована для трансляции видеoinформации в реальном времени.

Ижевская компания "Беспилотные системы" — единственная компания в России и СНГ, выпускающая как беспилотные самолеты, так и вертолеты. Всего в мире насчитывается не более 10 компаний, располагающих инновационной технологией производства беспилотных вертолетов.

В 2007 году компания выиграла конкурсы ФСБ на поставку комплексов ZALA пограничной службе. Специально для решения задач таких подразделений за полгода был разработан новый тип БПЛА ZALA 421-12 с увеличенной до двух часов продолжительностью полета и массой полезной нагрузки до 1 килограмма.

*источник: LENTA.RU
19.01.09*

ПОВЫШЕНИЮ РЕСУРСА ДВИГАТЕЛЯ М9Ф ПРЕПЯТСТВУЕТ ЕГО ШТУЧНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Повышению ресурса поршневого авиационного двигателя М9Ф производства Воронежского механического завода (ВМЗ) препятствует его единственный выпуск, заявил "АвиаПорту" информированный источник в области спортивного авиастроения.

В настоящее время ресурс двигателя М9Ф небольшой. Конечно, он постепенно увеличивается, но медленно. Для увеличения ресурса двигателя необходим значительно больший объем выпуска и эксплуатации для наработки статистики и реализации мероприятий по повышению ресурса. Однако именно такой статистики нет из-за чрезвычайно малого спроса на этот двигатель. "Этот спрос обусловлен не характеристиками самого двигателя, а отсутствием новых самолетов и вертолетов авиации общего назначения", — уточнил собеседник.

Для совершенствования авиадвигателя необходимы существенные финансовые ресурсы, как правило, поступающие от продаж двигателей, а продажи сейчас единичные. "Единичное производство любого изделия, в том числе такого сложного, как поршневой двигатель, приводит не только к отсутствию возможностей его совершенствования, но и к резкому росту

себестоимости двигателя", — дополнил собеседник.

Звездообразный поршневой четырехтактный девятицилиндровый двигатель с воздушным охлаждением М-9Ф работает на авиационных и автомобильных бензинах и маслах. Его мощность по сравнению с М-14 повышена на треть и доведена до 420 л. с. Этого удалось достичь благодаря установке новой системы турбонаддува, оригинальной системы впрыска топлива, а также усовершенствованной системы запуска. Ресурс до первого ремонта для непилотажных полетов — 500 часов. Двигатель сертифицирован. По неофициальным данным, отпускная цена двигателя М9Ф составляет примерно один миллион рублей.

Впервые опытные образцы двигателей М9Ф были установлены на самолетах, которые принимали участие в чемпионате мира по высшему пилотажу, который проходил в американском штате Флорида в 2003 г. Тогда российская команда завоевала большинство из 18 комплектов медалей.

*источник: AVIAPORT.RU
15.01.09*

РАБОТНИКИ ИРКУТСКОГО АВИАЦИОННОГО ЗАВОДА НАГРАЖДЕННЫ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ НАГРАДАМИ

За большой личный вклад в развитие отечественной авиационной промышленности и многолетний добросовестный труд Указом Президента РФ Дмитрия Медведева государственными наградами Российской Федерации награждены работники Иркутского авиационного завода — филиала ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут".

Звание "Заслуженный машиностроитель" присвоено генеральному директору ИАЗ Александру Вепреву, еще семеро работников получили орден "За заслуги перед Отечеством" II степени.

*источник: Независимое информационное агентство
19.01.09*

"СУХОЙ" ПРОРАБАТЫВАЕТ НОВЫЕ ВАРИАНТЫ МОДЕРНИЗАЦИИ СУ-31

Специалисты ОАО "Компания "Сухой" в 2009 г. будут проводить научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) по дальнейшему совершенствованию спортивно-пилотажного самолета Су-31, сообщил "АвиаПорту" источник, близкий к авиационному самолетному спорту.

В ближайшие годы российские опытно-конструкторские бюро авиационной промышленности, потерявшие значительный кадровый потенциал, не планируют создание перспективных спортивных самолетов. Этими машинами занимались два крупных ОКБ — ОАО "ОКБ им. А. С. Яковлева" и ОАО "Компания "Сухой". "Оба ОКБ сейчас загружены работами и им не до самолетов спортивной авиации", — констатировал собеседник.

В 2009 г. "Сухой" будет проводить работы по дальнейшему совершенствованию спортивного само-

лета Су-31, в частности по аэродинамическому совершенствованию его крыла. "Пока нет возможности создания нового перспективного самолета, на отдельных экземплярах Су-31 будут отрабатываться отдельные элементы нового самолета", — уточнил источник.

В настоящее время сборная России по самолетному спорту располагает четырьмя самолетами "Су" — тремя Су-26 и одним Су-31М. Все эти машины выпущены уже давно, модернизированы, но притока новых самолетов нет. В 2009 г. "Сухой" планирует передать сборной России еще один самолет — Су-31МЗ. "Бесплатно, в порядке помощи, как бы в бесплатную аренду", — отметил собеседник.

источник: AVIAPORT.RU
16.01.09

МИХАИЛ ПОГОСЯН ПРИСТУПИЛ К РАБОТЕ В ДОЛЖНОСТИ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО "РСК "МИГ"

В ОАО "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" проведено расширенное совещание, в котором приняли участие генеральный директор ОАО "РСК "МиГ" Михаил Погосян, председатель совета директоров ОАО "РСК "МиГ", президент ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексей Федоров, руководители структурных подразделений РСК "МиГ".

В ходе совещания обсуждалось текущее состояние, перспективы развития и комплексная программа финансового оздоровления корпорации. В частности, было отмечено, что потенциал РСК "МиГ" и поддержка правительства России позволяют преодолеть существующие проблемы.

Алексей Федоров заявил: "Михаил Погосян сохраняет за собой посты генерального директора компании "Сухой" и первого вице-президента ОАО "ОАК" по координации программ. Его работа в должности генерального директора корпорации "МиГ" направлена на формирование в рамках ОАК бизнес-единицы "Боевая авиация". Президент ОАО "ОАК" также отметил, что "Михаил Погосян хорошо знаком с ситуацией на "МиГе", поскольку активно работал в составе совета директоров корпорации".

Со своей стороны Михаил Погосян заявил: "В 2009 году РСК "МиГ" будет осуществлять поставки самолетов Министерству обороны России и иностранным заказчикам. Уверен, что коллектив корпорации справится с этими задачами". Михаил Погосян также отметил, что "выбранный курс на интеграцию потенциала "МиГа" и "Сухого" позволит объединить усилия двух компаний в интересах развития российской боевой авиации. Мы стремимся получить синергетический эффект за счет оптимизации инфраструктуры, снижения производственных издержек, проведения единой технической политики, улучшения качества послепродажного обслуживания".

Михаил Асланович Погосян родился 18 апреля 1956 года в Москве. В 1979 году с отличием окончил факультет самолетостроения Московского авиационного института им. С. Орджоникидзе и был направлен

для работы на Московский машиностроительный завод им. П. О. Сухого (ныне — ОАО "ОКБ Сухого"). За этот период прошел путь от инженера-конструктора до первого заместителя генерального конструктора (с 1992 по 1998 г.), председателя совета директоров ОКБ (с 1995 по 1999 г.) и генерального директора ОАО "ОКБ Сухого" (с мая 1999 года по июль 2007 года).

В качестве конструктора и технического руководителя принимал участие в ряде перспективных программ создания авиационной техники военного и гражданского назначения.

С марта 1998 года — генеральный директор ФГУП "Авиационный военно-промышленный комплекс "Сухой". В сентябре 2003 года распоряжением Правительства РФ назначен генеральным директором ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", объединяющего разработчика и производителей самолетов марки "Су". В настоящее время является первым вице-президентом по координации программ ОАО "ОАК" и председателем советов директоров ОАО "ОКБ Сухого" и ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина". После акционирования ФГУП "РСК "МиГ" М. А. Погосян вошел в состав совета директоров корпорации.

18 декабря 2008 г. совет директоров ОАО "РСК "МиГ" рекомендовал собранию акционеров избрать Михаила Погосяна генеральным директором корпорации. 31 декабря 2008 г. М. А. Погосян был назначен генеральным директором ОАО "РСК "МиГ".

Награжден Орденом Почета. Является автором 11 патентов и изобретений, 14 научных трудов. Удостоен звания лауреата Государственной премии РФ в 1997 году и лауреата премии Правительства РФ в 1998 году. Член-корреспондент Российской академии наук. Доктор технических наук, заведующий кафедрой Московского авиационного института.

источник: «РСК "МиГ"»
11.01.09

РФ ЗАНИМАЕТ ПЕРЕДОВЫЕ ПОЗИЦИИ В МИРЕ ПО СОЗДАНИЮ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ, РАБОТАЮЩИХ НА АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДАХ ТОПЛИВА — ЦАГИ

Россия занимает передовые позиции в мире по созданию гражданских самолетов и вертолетов, работающих на альтернативных видах топлива. Об этом заявил заместитель директора Центрального аэрогидродинамического института им. проф. Н. Е. Жуковского (ЦАГИ) доктор технических наук Игорь Ковалев.

"В России осуществлен значительный объем научных исследований, опытно-конструкторских работ и, самое важное, выполнены экспериментальные полеты гражданской авиационной техники, использующей сжиженные попутные нефтяные газы (авиационное сконденсированное топливо — АСКТ), а также сжиженный природный газ (СПГ) и жидкий водород", — сказал Ковалев. "Эти топлива дешевле традиционного авиационного керосина и более экологичны", — пояснил он.

Ученый отметил, что у компании "Туполев", Самарского научно-технического комплекса им. Н. Д. Кузнецова, ЦАГИ и ЦИАМ "имеется уникальный научно-технический задел по использованию СПГ и жидкого водорода в качестве авиационного топлива". Так, туполевской фирмой был создан первый в мире экспериментальный самолет Ту-155 с двигателем НК-88, использующим эти криогенные топлива. Выполнено более 60 полетов, включая "вояж" в Европу. Новейшие модификации туполевских самолетов спроектированы с учетом использования альтернативных видов топлива.

Наиболее близки к реализации проекты вертолетов и самолетов, которые применяют в качестве топлива сжиженные попутные газы, получаемые при добыче нефти (пропан и бутан). "Переоборудование авиационной техники на АСКТ требует минимальных затрат — лишь переделки топливных баков и системы подачи топлива в двигателя", — сказал Ковалев.

Фирмой "Миль" с участием ЦАГИ и ЦИАМ был переоборудован под использование АСКТ вертолет Ми-8Т, на котором выполнен также большой объем экспериментальных полетов.

К настоящему времени отлажена технология и создана компактная установка сжижения попутных нефтяных газов. По мнению Ковалева, было бы разумным "внести тематику использования в авиации альтернативных топлив в действующую федеральную целевую программу "Развитие гражданской авиационной техники в России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года".

"Целесообразно переоборудовать на АСКТ различные типы вертолетов и самолетов и широко использовать их в районах нефтедобычи, ликвидируя таким образом потери попутных нефтяных газов, сжигаемых, как это сейчас принято, в факелах", — отметил замдиректора ЦАГИ.

*источник: газета «Гудок»
21.01.09*

ОАК ВЕДЕТ РАЗРАБОТКУ КОНЦЕПЦИИ ШБСМС

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) ведет разработку концепции перспективного пассажирского широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета (ШБСМС) в соответствии с подписанным в декабре прошлого года государственным контрактом на формирование "Концепции программы создания широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета" (ШБСМС) в рамках реализации Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники в России в 2002–2010 годах и на период до 2015 года" (ФЦП-2015), сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

"Технический облик" новой машины — основные характеристики, конструктивно-технологические особенности и требования к эксплуатации перспективного самолета — пока представили две компании, ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина" и ОАО "Туполев".

На развитие программы создания ШБСМС достаточно сильное влияние оказал опыт создания ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) ближне-магистрального самолета Superjet 100. "Эта машина создавалась с активным привлечением авиакомпаний для выработки оптимальных решений. Поэтому ОАК приступила к обсуждению облика ШБСМС с ведущими отечественными и зарубежными авиакомпаниями с тем, чтобы, проанализировав предло-

жения авиакомпаний, начать разработку проекта", — сказал собеседник.

Ранее ОАК победила в открытом конкурсе на право заключения государственного контракта на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (лот № 3 "Разработка концепции программы создания широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета"). Конкурс проводился Министерством промышленности и торговли Российской Федерации.

Анализ ситуации на рынке авиационных пассажирских перевозок показал, что в течение ближайшего десятилетия (2012–2022 гг.) авиакомпаниям мира потребуется до 500 широкофюзеляжных ближне- и среднемагистральных самолетов, в том числе 150–180 — отечественным перевозчикам.

Разрабатываемый ШБСМС в базовой конфигурации предназначен для перевозки до 310 пассажиров в салоне экономического класса на дальность до 3500 км. Максимальный вес полезной нагрузки — до 32 тонн. Авиакомпаниям будет предлагаться семейство самолетов из трех моделей, с салоном на 200, 250 и 310 пассажиров.

*источник: AVIAPORT.RU
15.01.09*

ИСТРЕБИТЕЛЬ СУ-35, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЙ ДЛЯ ВВС РФ, ПЛАНИРУЕТСЯ ИСПЫТАТЬ В 2010 ГОДУ

Летные испытания многофункционального истребителя Су-35 в комплектации для российских ВВС начнутся в 2010 году, сообщил Интерфаксу-АВН директор программы создания этого самолета в компании "Сухой" Игорь Демин.

"Примерно в середине 2010 года планируется вывести на летные испытания перспективный истребитель Су-35 в комплектации для российских ВВС", — сказал И. Демин. Сообщив, что программой предусмотрена первая поставка Су-35 в 2011 году, он не стал уточнять, кому она будет предназначена — отечественному или зарубежному заказчику.

"Летные испытания Су-35 пройдут в 2010 и 2011 годах, после чего будет выдано соответствующее

заклучение о возможности поставки самолета в строй", — добавил И. Демин.

Су-35 — глубоко модернизированный сверхманевренный многофункциональный одноместный истребитель поколения "4++". В нем использованы технологии пятого поколения, обеспечивающие превосходство над истребителями аналогичного класса. Разработка и организация серийного производства этого самолета входит в число приоритетных программ Объединенной авиастроительной корпорации.

источник: ИА «Интерфакс»

10.01.09

"АВИАСТАР-СП" БУДЕТ НАРАЩИВАТЬ ВЫПУСК ТУ-204

ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск) будет наращивать выпуск самолетов семейства Ту-204, сообщил "АвиаПорту" заместитель генерального директора, технический директор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Юрий Островский.

По заказу ИФК очередной самолет Ту-204-100В № 47 проходит в Ульяновске необходимые процедуры перед сдачей авиакомпании "Авиалинии 400". В начале 2009 г. он должен войти в эксплуатацию. Завершается изготовление самолета № 49, в январе планируется сдать его заказчику. До середины 2009 г. будет выполняться программа по сдаче самолета № 50, затем планируется отправить авиакомпании "Волга-Днепр" два грузовых Ту-204-100С. "В настоящее время обсуждается новая производственная про-

грамма "Авиастар-СП", согласно которой завод в 2009 г. выпустит 12 самолетов семейства Ту-204. Это весьма сложная задача", — уточнил собеседник.

Самолеты семейства Ту-204 хорошо показывают себя в эксплуатации, несмотря на имеющиеся пока место некоторые "шероховатости". "На чартерных авиаперевозках в авиакомпании "Авиалинии 400" Ту-204-100 налетывают по 300 и более часов в месяц. Налет самолетов Ту-204-300 в авиакомпании "Владивосток Авиа" еще больше — примерно 350 часов в месяц, в частности и за счет более протяженных маршрутов", — подчеркнул Ю. Островский.

источник: AVIAPORT.RU

11.01.09

АВИАЛАЙНЕР ТУ-204СМ1 ПОКА НЕ ГОТОВ К ПОСТАВКАМ В ИРАН — ИСТОЧНИК

Поставки российских самолетов Ту-204СМ1 в Иран, скорее всего, начнутся позже намеченных сроков, сообщил информированный источник в оборонно-промышленном комплексе РФ.

"Поставка самолетов в варианте Ту-204СМ1 в 2009 году невозможна, так как необходимо испытать все нововведения и сертифицировать машину", — отметил собеседник агентства. По его словам, Ту-204СМ1 для Ирана, "кроме двигателей ПС-90А2, должен иметь новую вспомогательную силовую установку и модернизированный комплекс авионики".

"Российской авиапромышленностью не отработано большинство изменений в интересах Ту-204СМ1, своевременная поставка двигателей ПС-90А2 также находится под вопросом", — заявил собеседник агентства. В связи с этим он полагает, что "для начала одним из возможных вариантов выхода из создавшегося положения может стать поставка серийных самолетов Ту-204-100В с англоязычной кабиной экипажа". "Контракт с Ираном предусматривает поставку пяти самолетов в варианте Ту-204СМ1 с двигателями ПС-90А2, имеющими повышенные ресурс и надежность", — сказал источник.

Директор дирекции по гражданской авиации ОАК Сергей Гальперин ранее сообщил агентству, что

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

По его словам, лицензионное производство в Иране российских самолетов Ту-204 будет разделено на несколько фаз. На первом этапе заказчику планируется поставлять фактически готовые машины. В дальнейшем от фазы к фазе участие иранской авиационной промышленности в производстве Ту-204 будет увеличиваться. "В случае заключения контракта первые поставки могут начаться уже с 2009—2010 годов", — сказал С. Гальперин.

Он уточнил, что сначала в Иране будет развернута лицензионная сборка серийно выпускаемых на ульяновском предприятии "Авиастар-СП" самолетов Ту-204-100. "В дальнейшем планируется перейти на выпуск модернизированных Ту-204-100СМ", — уточнил С. Гальперин.

По его словам, в Иран будут также поставляться самолеты Ту-214 производства Казанского авиазавода, но лицензионно будет производиться только самолет Ту-204-100СМ.

источник: газета «Гудок»

11.01.09

ПОСТАВЛЕННЫЕ ВВС ИНДОНЕЗИИ ИСТРЕБИТЕЛИ СУ-30МК2 УСПЕШНО ВЫПОЛНИЛИ ПЕРВЫЕ ПОЛЕТЫ

Как уже сообщалось, ВВС Индонезии успешно выполнили первые полеты двух недавно полученных истребителей Су-30МК2. Истребители, которые прибыли из России в конце декабря, вылетели с авиабазы на острове Сулавеси 6 января и выполнили полет продолжительностью около 1 ч под управлением российских пилотов. После завершения двухнедельных летных испытаний истребители должны быть переданы ВВС Индонезии.

Поставка самолетов осуществляется в рамках соглашения, предусматривающего закупку 6 истребителей "Су", включая 3 самолета Су-27СКМ и 3 Су-30МК2, подписанного "Рособоронэкспортом" и правительством Индонезии в августе 2007 года. Общая стоимость соглашения оценивается в 335 млн долл. Планируется, что после поставки всех истребителей они вместе с четырьмя ранее закупленными самолетами "Су" сформируют эскадрилью, размещенную в Макасаре. Первые четыре истребителя (2 Су-27СК и 2

Су-30МК) были закуплены и поставлены ВВС Индонезии в 2003 году.

Планируется, что третий Су-30МК2 будет поставлен 17 января текущего года. Три самолета Су-27СКМ, приобретенные в рамках того же контракта, придут в Индонезию в конце 2009 или в начале 2010 года.

Полученные российские самолеты заменят устаревшие А-4 "Скайхок" американской компании "Нортроп", которые в настоящее время состоят на вооружении 11-й эскадрильи. Официальная церемония передачи российских самолетов ВВС Индонезии должна состояться до конца января на авиабазе в Макасаре. В прошлом году ВВС Индонезии также получили 6 российских вертолетов Ми-17 и 6 Ми-35, ожидается поставка плавающих боевых машин пехоты БМП-3Ф.

*источник: АРМС-ТАСС
14.01.09*

"СУХОЙ" ПЛАНИРУЕТ ВЕСНОЙ ПЕРЕДАТЬ СБОРНОЙ РОССИИ САМОЛЕТ СУ-31МЗ

ОАО "Компания "Сухой" планирует весной текущего года передать сборной России по самолетному спорту один спортивный самолет Су-31МЗ, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области спортивного авиастроения.

"Завершить постройку самолета Су-31МЗ планируется весной текущего года. Испытания машины намечены на май", — сказал собеседник.

Обозначение Су-31МЗ пока условное, но, скорее всего, оно закрепится после постройки самолета. Суффикс "МЗ" означает, что это третья серьезная модернизация самолета Су-31. Новая машина оснащена поршневым двигателем М9Ф и модернизированным катапультируемым сиденьем СКС-94М, которое по сравнению с СКС-94 несколько компакт-

нее, имеет сниженную массу и измененный парашют, отметил источник. Ранее конструкторы "Сухого" уже модернизировали самолет Су-31, создав модификации Су-31М и Су-31М2. Все эти машины оснащались поршневыми двигателями типа М-14. На Су-31МЗ впервые для этого типа самолета будет установлен более мощный двигатель М9Ф. Около десятка Су-31 были модернизированы под установку кресла СКС-94. Несколько машин Су-31МХ были проданы в Америку, но они не оснащались катапультируемыми сиденьями. "Самолет Су-31М2 создан под систему СКС-94, и машины этой модификации летают как в Америке, так и в Европе", — уточнил собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
15.01.09*

СП BOEING И "ВСМПО-АВИСМЫ" ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ В I КВАРТАЛЕ, ВЫВЕСТИ НА ПРОЕКТНУЮ МОЩНОСТЬ — В 2010 Г.

Первые пуско-наладочные работы на совместном предприятии авиастроительного концерна Boeing и ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" будут начаты до конца первого квартала.

"Мы планируем в феврале-марте начать пуско-наладочные работы", — сказал исполнительный и финансовый директор корпорации Александр Романов.

По его словам, на полную проектную мощность, которая составляет 10 комплектов (комплект — детали для 1 самолета), предприятие "Урал Боинг Мануфэкчуринг" планирует выйти в 2010 году. При этом А. Романов отметил, что в дальнейшем предполагается расширение производственных мощностей до 20 комплектов ежегодно. Первую продукцию на предприятии (2 комплекта) компания намерена получить в мае этого года. В этом же году запланирован ввоз на предприятие дополнительного оборудования.

Общий объем инвестиций в СП, созданное на паритетных началах, составляет \$ 70 млн.

Глава "Ростехнологий" (принадлежит 66 % "ВСМПО-Ависмы") Сергей Чемезов также заявил в

пятницу журналистам, что ввод СП назначен на конец I квартала. "Я надеюсь, что в феврале-марте мы откроем это совместное предприятие", — сказал он. Ранее С. Чемезов заявлял, что запуск совместного производства на базе "ВСМПО-Ависмы" будет осуществлен до конца 2008 года.

СП "Урал Боинг Мануфэкчуринг" создано для черновой механической обработки титановых штамповок, производственная площадка расположена в Верхней Салде. Штампованные изделия из титана будут производиться для программы Boeing 787 Dreamliner. Окончательная обработка изделий будет вестись на предприятиях Boeing, а также его субподрядчиками. Американская корпорация Boeing в конце прошлого года в очередной раз перенесла поставки заказчиком самолетов Boeing 787 Dreamliner, для которого СП будет изготавливать обработанные титановые штамповки. Boeing отстает от графика поставок на два года.

*источник: газета «Гудок»
16.01.09*

ИЛ-96-400Т ПОЛНОСТЬЮ СООТВЕТСТВУЕТ ТЕХНИЧЕСКОМУ ЗАДАНИЮ "АЭРОФЛОТА"

Тяжелый транспортный самолет Ил-96-400Т полностью соответствует техническому заданию (ТЗ) "Аэрофлота", заявил "АвиаПорту" заместитель генерального директора, технический директор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Юрий Островский.

Ранее в средствах массовой информации были опубликованы сведения о якобы не полном соответствии самолета ТЗ по летно-техническим характеристикам. В частности, отмечалось, что дальность полета самолета определена в 4 тыс. 750 км вместо согласованных 5 тыс. км, грузоподъемность — 83 тонны вместо заданных 92 тонн и расход топлива — 8 тыс. 500 кг/час вместо требуемых 7 тыс. 500 кг/час.

"Приведенные в СМИ сведения не соответствуют действительности. Ил-96-400Т построен ОАО "ВАСО" в полном соответствии с ТЗ. Самолет успешно прошел необходимый объем сертификационных испытаний, получено дополнение к сертификату типа на эту модификацию, оформлена соответствующая "карта данных". В официальных документах показано выполне-

ние всех требований "Аэрофлота" к самолету", — отметил собеседник. Расход топлива при определенной коммерческой загрузке определяется на тестовой трассе. Для Ил-96-400Т выбрали трассу Москва — Якутск. Однако этот маршрут неудобен тем, что запасной аэродром находится примерно в 800 км от Якутска и поэтому необходимо держать в топливных баках самолета резерв топлива. "Поэтому именно на этой трассе, с учетом конкретных условий и выбранного запасного аэродрома, получается грузоподъемность 83 тонны из-за дополнительного запаса топлива", — пояснил Ю. Островский. "Аэрофлот" может отказаться от поставки шести Ил-96-400Т, но контракт подписан, и условия контракта выполнены", — отметил заместитель генерального директора. В то же время, отметил он, в настоящее время ИФК активно работает с отечественными и зарубежными потенциальными заказчиками самолета Ил-96-400Т. "Самолеты в любом случае не пропадут", — подчеркнул Ю. Островский.

источник: AVIAPORT.RU
11.01.09

ПРЕДПРИЯТИЯ ОПК ПРОСЯТ ПРЕДУСМОТРЕТЬ НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ И КАНИКУЛЫ — ОБНОСОВ

Предприятия ОПК просят в период кризиса предусмотреть налоговые льготы и каникулы, сообщил генеральный директор корпорации "Тактические ракетные вооружения" Борис Обносов перед посещением премьер-министром Владимиром Путиным завода корпорации. "Нужно стимулировать предприятия, которые продолжают вкладывать деньги в перевооружение, предусмотреть налоговые льготы и уменьшить налогооблагаемую базу. Кроме того, в кризисный период предприятиям ОПК может оказать весомую поддержку предоставление налоговых каникул на имущественный комплекс и на землю", — отметил он.

В то же время Обносов подчеркнул, что государство достаточно много делает для поддержки комплекса. "ОПК, конечно, ждет поступления долгосрочных и дешевых кредитов, но главное — поддержать загруженность наших предприятий. Кроме того, серийный заказ со стороны государства должен быть на высоком уровне", — заявил гендиректор.

"Проблемы у всех одни и те же — увеличивается количество необходимых документов, возрастают кредитные ставки", — отметил Обносов. По его словам, 30—40 проц. оборотных средств — заемные. Он также сообщил, что корпорация рассматривает воз-

можность выпуска векселей под государственные гарантии для привлечения средств. По прогнозам Обносова, доля госзаказа по отношению к экспорту в будущем вырастет. По его данным, 80 проц. производимой корпорацией продукции в 2008 г. направлялось на экспорт. "В текущем году существенно будут изменяться пропорции", — считает он. Обносов пояснил, что экспортные рынки уже насыщены российским вооружением. Он напомнил, что основными экспортными партнерами являются Индия и Китай. "А в последнее время к ним еще добавились Венесуэла, Алжир и Вьетнам", — отметил Обносов.

В корпорацию "Тактические ракетные вооружения" входят 19 предприятий. Основной продуктовый ряд составляет авиационное вооружение, а также системы вооружений для флота. На предприятии создаются новейшие образцы высокоэффективных управляемых ракет и комплексов вооружения воздушно-го, наземного и морского базирования.

Сегодня здесь под председательством премьер-министра РФ Владимира Путина пройдет выездное заседание Военно-промышленной комиссии.

источник: АРМС-ТАСС
15.01.09

ОАК ПОДТВЕРДИЛА РЕШЕНИЕ О КОНВЕРТАЦИИ А320 НА ЭМЗ ИМ. В. М. МЯЩИЦЕВА

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) подтвердило решение о конвертации самолетов А320 на Экспериментальном машиностроительном заводе имени В. М. Мясищева (ЭМЗ им. Мясищева), сообщил "АвиаПорту" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

Эта работа является новым и весьма важным направлением деятельности предприятия. "Решение

по конвертации в опытное производстве ЭМЗ им. Мясищева пассажирских самолетов А320 в грузовые было принято ранее, но теперь оно подтверждено ОАК. На ЭМЗ им. Мясищева ответственным за конвертацию назначен заместитель генерального директора Александр Горбунов", — уточнил собеседник.

источник: AVIAPORT.RU
16.01.09

"АЭРОВОЛГА" ПОСТРОИТ УНИКАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ

НПО "АэроВолга" проектирует композитный самолет компьютерной категории на 19 пассажирских мест для местных авиалиний. Об этом в интервью корреспонденту ИА "РосБалт" заявил председатель совета директоров ООО "НПО "АэроВолга" Сергей Алафинов.

По его словам, такого самолета пока нет в мире. "Экономические характеристики этого воздушного судна позволяют прогнозировать 10–30 % экономии при его эксплуатации", — сказал он.

Говоря о планах на 2009 год, Сергей Алафинов подчеркнул также, что инвестиционная программа предприятия сокращаться не будет. "В 2008 году НПО "АэроВолга" развернуло производство самолетов-амфибий на построенном аэродромно-заводском комплексе Красный Яр. Наша задача на 2009 год состоит в том, чтобы выйти на серийный выпуск самолетов — минимум 15 машин в год", — подчеркнул глава предприятия.

Сергей Алафинов также уточнил, что в 2009 году предприятие при поддержке государства продолжит сертификацию. Так, НПО "АэроВолга" было включено в федеральную программу развития гражданской авиации. Руководство предприятия на программу сертификации в специализированных институтах планирует получить 150 млн руб. от государства. В настоящее время этот вопрос решается.

"Также перед конструкторским бюро поставлена задача эскизного проектирования бизнес-самолета с турбовинтовым двигателем", — добавил Алафинов.

ООО "НПО "АэроВолга", предприятие, занимающееся разработкой и производством самолетов-амфибий, было учреждено в 2002 году. В конструкторском бюро НПО трудятся специалисты, имеющие большой опыт работы в авиационной промышленности, выпускники московского и куйбышевского авиационных вузов. Первыми экспериментальными летательными аппаратами, разработанными и изгото-

вленными на предприятии, стали самолеты Л-6 и Л-6М. Они были испытаны и подтвердили заявленные летно-технические характеристики. На проходившем в городе Жуковском международном авиационно-космическом салоне появление прототипа Л-6М вызвало неподдельный интерес со стороны многих его гостей и участников. Самолет-амфибия прибыл туда, преодолев 1350 км пути с одной промежуточной посадкой в Нижнем Новгороде.

В конце 2002 года с появлением стратегического инвестора было принято решение о проектировании и производстве более совершенного летательного аппарата. Были определены тактико-технические характеристики серийной машины, получившей индекс ЛА-8.

Самолет-амфибия ЛА-8 предназначен для перевозки пассажиров и грузов, выполнения патрульных, санитарных, поисковых и спасательных работ, для оказания медицинской помощи в труднодоступных районах и других видов работ, а также для выполнения учебно-тренировочных, служебных и туристско-развлекательных полетов над земной и водной поверхностью по правилам визуального полета. Для взлета и посадки могут использоваться участки грунта, аэродромы с искусственным покрытием, водная поверхность, соответствующие требованиям данной инструкции. В пассажирском варианте число мест не более восьми, включая пилота.

ЛА-8 — свободонесущий моноплан с верхним расположением крыла, классическим Т-образным оперением и трехстоечным шасси с передней опорой. Самолет снабжен двумя силовыми установками (авиационные двигатели М-337 АК производства Чешской республики) мощностью 210 л. с. каждая.

*источник: ИА «РосБалт»
08.01.09*

ТАНТК ИМ. БЕРИЕВА ОТКРЫВАЕТ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО В ИЗРАИЛЕ

Совет директоров ТАНТК им. Бериева принял решение открыть представительство в Израиле, сообщили в компании. Соответствующие дополнения к уставу зарегистрированы в ИФНС по г. Таганрогу 15 января 2009 г. В пресс-службе ТАНТК не стали комментировать цель открытия представительства.

Как сообщалось ранее, Израиль входит в группу стран, проявлявших интерес к многоцелевому самолету-амфибии Бе-200 разработки ТАНТК. Кроме того, ТАНТК в 2003–2008 гг. участвовал в кооперации с Израилем в выполнении заказа ВВС Индии на поставку им самолета ДРЛО А-50ЭИ на базе транспортного самолета Ил-76ТД. Согласно трехстороннему контракту Индии с "Рособоронэкспортом" и Израилем, подписанному в 2003 г., ТАНТК оснастил базовый самолет двигателями ПС-90А-76, системой управления и связи, израильская компания "Элта электроникс индастриз" — комплексом ДРЛО "Фалкон".

Самолеты-амфибии разработки ТАНТК в настоящее время серийно производятся корпораци-

ей "Иркут" (Бе-200) и КнААПО (Бе-103), однако в рамках ОАО "ОАК" планируется серийно производить гидросамолеты разработки ТАНТК в ОАО "Таганрогская авиация" (ТАВИА), расположенном на одной площадке с ним.

ТАНТК им. Бериева занимается разработкой, опытным строительством и испытанием самолетов-амфибий, входит в ОАК. Уставный капитал ТАНТК — 118,405 млн руб., разделен на 236,81 тыс. обыкновенных акций номиналом 500 руб. каждая. Основные акционеры: ОАО "НПК "Иркут" — 39,568 проц., ОАО "АХК "Сухой" — 38 проц. и ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания" — 15,1898 проц. В структуру ТАНТК входит единственная в России авиакомпания, эксплуатирующая гидросамолеты в гражданской авиации.

*источник: АРМС-ТАСС
19.01.09*

ОПЫТНЫЕ БЕ-200 ПЛАНИРУЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ В ЦЕЛЯХ ДАЛЬНЕЙШЕГО ПРОДВИЖЕНИЯ САМОЛЕТА НА РЫНОК

Первые два опытных самолета-амфибии Бе-200, принадлежащие Таганрогскому авиационному научно-техническому комплексу им. Г. М. Бериева (ТАНТК им. Г. М. Бериева), планируется использовать в целях дальнейшего продвижения Бе-200 на мировой авиационный рынок, заявил "АвиаПорту" информированный источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

В настоящее время опытный самолет № 02, принадлежащий ТАНТК, планируется предлагать в лизинг в случае подписания контракта на поставку самолетов Бе-200 в какую-либо страну. Так как после подписания контракта должно пройти определенное время до поставки первого самолета, то именно на время до поставки первой машины по контракту опытный Бе-200 планируется предложить стране-покупателю на "временное пользование" — в лизинг с российским экипажем. "Поставка в лизинг именно самолета № 02 обусловлена тем, что эта машина с английской кабиной экипажа успешно проходит сертификационные испытания по требованиям европейского сертификационного центра EASA (European Aviation Safety Organization)", — уточнил собеседник.

"Передача в лизинг самолета Бе-200 № 02 возможна исключительно под уже подписанный контракт на поставку самолетов", — подчеркнул источник. В настоящее время ТАНТК начинает работы по восстановлению первого опытного самолета Бе-200 № 01. Эту машину также планируется использовать для передачи в лизинг на тех же условиях, что и Бе-200 № 02, отметил он.

Одно время разработчик планировал переоборудовать самолет Бе-200 № 01 в пассажирский вариант, на который также имеется хороший спрос на мировом рынке: египетские специалисты, очень скрупулезно изучив рынок Африки и Ближнего Востока, определили потенциал поставок пассажирского Бе-200 в 60 машин. Однако для осуществления этих планов не хватило денег. Кроме того, переоборудование № 01 в пассажирский вариант потребовало бы существенно доработать конструкцию самолета, полагает источник.

*источник: AVIAPORT.RU
14.01.09*

МИНПРОМТОРГОВЛИ СОКРАТИТ В 2009 Г. АССИГНОВАНИЯ НА ГРАЖДАНСКИЕ НИОКР НА 15 %

Согласно распоряжению Министерства промышленности и торговли (Минпромторговли), ассигнования на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) по созданию новых образцов гражданской авиационной техники в 2009 г. должны быть сокращены на 15 %, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

"Речь идет о сокращении ассигнований Минпромторговли по договорам, заключенным до 2009 г. и переходящим на последующие годы в рамках финансирования из государственного бюджета в соответствии с плановыми заданиями Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники в России в 2002–2010 годах и на период до 2015 года", — уточнил собеседник.

В условиях мирового финансового кризиса и в рамках сокращения государственных расходов прак-

тически по всем направлениям, естественно, сократятся ассигнования и на контракты на НИОКР на 2009 г. по вновь открываемым темам. "Сокращение объемов финансирования из госбюджета может сильно ударить по срокам создания новых образцов авиатехники", — считает собеседник.

Планировавшееся ранее частно-государственное финансирование разработок новой авиатехники оказалось нежизнеспособным, поскольку частный капитал не участвует в финансировании в запланированном объеме по многим объективным причинам, в том числе и в условиях недостаточности гарантий государства в окупаемости инвестиций, отметил собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
15.01.09*

ОКБЭС МАИ ПЛАНИРУЕТ ПРОДАТЬ В 2009 Г. ДВА-ТРИ САМОЛЕТА МАИ-223

Отраслевое конструкторское бюро экспериментального самолетостроения Московского авиационного института (ОКБЭС МАИ) планирует в 2009 г. поставить заказчикам два-три самолета МАИ-223, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области легкого авиастроения.

"Недавно МАИ-223 (№ 03) отправился к покупателю в Томск, там он успешно собран и облетан. Самолет № 04 в настоящее время находится в производстве и будет готов в апреле. Его также покупает частное лицо. Пока оплаченных заказов на 2009 г. нет, но заявок на приобретение самолетов много. Во многом сдерживающим фактором является большой

срок поставки — 11 месяцев", — пояснил собеседник.

Тем не менее этот срок может быть сокращен в случае запуска в производство сразу нескольких машин. Уже сегодня в производстве находятся детали и под сборки на несколько самолетов. Однако для расширения производства нужен либо достаточно большой заказ, либо серьезные инвестиции. "Пока же самолеты строятся и выпускаются только под заказ", — сказал собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
14.01.09*

РОССИЯ ПРЕДЛОЖИЛА УВЕЛИЧИТЬ СТОИМОСТЬ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29К ДЛЯ ИНДИИ, ЗАКУПАЕМЫХ ПО ОПЦИОНУ

Российская сторона, которая несколько лет назад предложила Индии продажу дополнительных палубных многоцелевых истребителей МиГ-29К (из опциона) по стоимости 46 млн долл. за единицу, теперь намерена увеличить цену почти на 60 %, сообщает ресурс Pakistanidefence.com.

ВМС Индии заключили контракт на поставку 16 истребителей МиГ-29 (12 одноместных палубных истребителей МиГ-29К и 4 двухместных МиГ-29КУБ) общей стоимостью около 740 млн долл. в 2004 году. Соглашение предусматривало приобретение тренажеров, включая летные, наземные и морские тренировочные системы для обучения пилотов и техников. Контракт содержал опцион на дополнительную поставку к 2015 году от 12 до 30 истребителей по той же стоимости.

Первая партия МиГ-29К должна базироваться на авианосце "Викрамадитья". Первоначально планировалось, что авианосец войдет в боевой состав ВМС Индии к августу 2008 года, однако из-за различных проблем срок был перенесен на 2012 год.

Как планируется, поставка первых 12 самолетов будет осуществляться с начала 2009 года партиями по четыре самолета. Все заказанные истребители должны быть переданы заказчику к осени текущего года. Обучение индийских пилотов на самолетах МиГ-29К в России уже началось. В настоящее время ВМС Индии рассматривают вопрос закупки 29 новых МиГ-

29К для национального авианосца, постройка которого началась на государственном судостроительном предприятии "Кочин шипьярд". Причиной закупки является отставание от графика программы разработки палубной версии легкого боевого самолета "Теджас", а также трудности с модернизацией устаревших самолетов "Си Харриер". Согласно информации источника в индийском МО, в ходе состоявшихся в декабре переговоров российская сторона выдвинула требование об увеличении стоимости самолетов до 75 млн долл. за единицу.

По заявлению российской стороны, с момента заключения первого соглашения МиГ-29К был значительно усовершенствован, включая установку современного оборудования и контейнерной системы самообороны. Официальное обсуждение деталей закупки самолетов пока не проводилось. По неофициальной информации, индийская сторона готова к повышению стоимости самолета, однако рассчитывает, что она повысится не более чем на 15 %. ВМС Индии планируют сформировать в общей сложности три эскадрильи палубных истребителей МиГ-29К. Для этого в перспективе планируется довести общее количество закупленных МиГ-29К до 50 ед.

*источник: АРМС-ТАСС
12.01.09*

ГОСИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА ЯК-130 ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2009 ГОДУ

В России успешно завершились испытания учебно-боевого самолета (УБС) Як-130 с базовым вооружением, сообщил ИА "Интерфакс-АВН" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе. По его словам, самолет может быть оснащен пушечной установкой ГШ-23, управляемыми ракетами класса "воздух — воздух", ракетами класса "воздух — поверхность", неуправляемыми ракетами и бомбами различного калибра.

"Як-130, как показали испытания, способен нести боеприпасы общим весом около трех тонн", — сказал

собеседник агентства. Он сообщил, что государственные испытания самолета планируется завершить до конца 2009 года. "В 2008 году было проведено около 240 испытательных полетов Як-130, примерно столько же запланировано и в текущем году. В испытательных полетах участвовали три самолета", — уточнил собеседник агентства.

*источник: ИА «Интерфакс»
03.01.09*

75-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ ЗАВОДА ОТПРАЗДНУЮТ В ЭТОМ ГОДУ КОМСОМОЛЬСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ

75-летний юбилей отпразднует в этом году Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Гагарина. Впервые за много лет самолетостроители будут отмечать день рождения завода 18 июля — именно в этот день в 1934 году произошла закладка первого камня на строительстве предприятия, сообщает корреспондент РИА "Восток-Медиа". Исторически сложилось так, что свои "именины" комсомольские авиастроители праздновали в августе, совмещая торжества с Днем авиации. А вот летом нынешнего года эти два события разделят. И причиной послужило то, что 26 августа будет отмечаться день рождения авиационного холдинга "Сухой", куда входит предприятие. Поэтому комсомольчанами и было решено "вернуться" к исконной дате осно-

вания завода. Подготовка к юбилею идет полным ходом. Корректируются лишь несколько пунктов из большого списка торжественных мероприятий. В их числе — закладка дома для авиастроителей и выбор места для установки памятника Су-27, проведение демонстрационных полетов авиационной техники.

Уже известно, что торжественный прием ветеранов завода состоится 17 июля, день открытых дверей на "закрытом" предприятии проведут 19 июля, в этот же день на стадионе "Смена" пройдет праздничная шоу-программа.

*источник: РИА «Восток-Медиа»
03.01.09*

ТАГАНРОГ БУДЕТ СТРОИТЬ "ЕВРОПЕЙСКИЙ" ВАРИАНТ БЕ-200

Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г. М. Бериева (ТАНТК им. Г. М. Бериева) планирует выпускать самолеты Бе-200 в конфигурации, которая сейчас сертифицируется по нормам европейского сертификационного центра EASA (European Aviation Safety Organization), сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

"Восемь дополнительных самолетов, которые будут построены в Таганроге для авиации МЧС РФ, будут иметь именно "европейскую" типовую конструкцию", — добавил собеседник. Первые семь самолетов Бе-200, изготовление которых ведется в настоящее время на НПО "Иркут", имеют русскоязычную кабину экипажа и конфигурацию, определенную требованиями российских авиационных правил.

"Сейчас выпускаются самолеты, сочетающие в себе четыре функции "в одном флаконе" — противопожарный, поисково-спасательный, грузовой и пассажирский", — отметил источник. В то же время практика эксплуатации самолетов в России и за рубежом показала необходимость прежде всего главной функции амфибии — противопожарной. Создание специализированного противопожарного варианта — задача несложная: из самолета "выбрасывается все, что не нужно противопожарнику, самолет облегчается по массе. Кроме того, появляется возможность увеличения запаса топлива", сказал собеседник.

источник: AVIAPORT.RU
14.01.09

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100 ВОШЕЛ В ЧИСЛО НАИБОЛЕЕ ВАЖНЫХ СОБЫТИЙ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Два информационных агентства — "Интерфакс — Дальний Восток" и владивостокское Prima Media — включили первый полет самолета Sukhoi Superjet 100 в число наиболее важных для дальневосточного региона страны событий 2008 года.

Лайнер впервые поднялся в воздух в Комсомольске-на-Амуре в мае, оставив след в истории не только Дальнего Востока, но и всего отечественного авиапрома, пишет Интерфакс. Специалисты российской авиационной промышленности, которая в последнее время в основном специализируется на военных разработках, проект гражданского самолета рассматривают как возрождение гражданского авиастроения. Планируется, что лайнер составит конкуренцию другим самолетам не только на отечественных, но и на зарубежных рынках. В настоящее время самолет про-

ходит сертификационные испытания, после чего, как рассчитывают разработчики, в 2009 году он будет запущен в серийное производство.

Владивостокское агентство Prima Media добавляет, что в декабре к программе летных испытаний подключился второй самолет. К 2025 году холдинг "Сухой" и входящий в его структуру авиационный завод имени Гагарина (КнААПО) намерены занять до 10 % мирового рынка гражданских самолетов. Сегодня КнААПО уже имеет заказ на 98 самолетов. Отмечается широкое международное сотрудничество в реализации проекта. В нем задействовано около 40 партнеров из многих стран мира.

источник: AVIAPORT.RU
14.01.09

КОМПАНИЯ "АВИАЛИЗИНГ" ПРЕДЛОЖИЛА ОЛЕГУ ЧИРКУНОВУ ПРИОБЩИТЬ ПЕРМСКИЙ КРАЙ К СОВРЕМЕННЫМ АВИАТЕХНОЛОГИЯМ

ЗАО "ИФК "Авиализинг" может реализовать в Пермском крае крупный инвестиционный проект, который позволит региону упрочить статус одного из центров российской авиационной промышленности, пошатнувшийся за годы экономических реформ. По словам председателя совета директоров "Авиализинга" Сергея Сопова, компания планирует строительство крупного регионального сервисного центра для

нового российского самолета Sukhoi SuperJet 100 и сегодня ведет поиск оптимальных внешних условий для решения стратегической бизнес-задачи. Пермский край — один из претендентов на осуществление этого проекта.

источник: «Новый компаньон»
12.01.09

"СУХОЙ" ВОШЕЛ В ЧИСЛО САМЫХ АВТОРИТЕТНЫХ РАБОТОДАТЕЛЕЙ 2008 ГОДА

Компания "Сухой" вошла в число самых авторитетных работодателей. Опрос соискателей проходил в рамках премии "HR-Бренд 2008" при поддержке Vejin Group, LiveJournal и Freelance.ru в конце декабря прошлого года. Каждый участник мог выразить свое желание работать в той или иной компании. Это был первый этап, по результатам которого определяется победитель в гран-при "Доверие соискателей". Всего в опросе принимало участие более 80 компаний в 16 категориях и проголосовало 17 800 человек.

В номинации "Производство" "Сухой" занял третью позицию, набрав 22,35 % голосов. Работать в компании Ford пожелало бы 35,62 % респондентов, а в Nokian Tyres — 24,13 %. В этот раздел вошло еще три предприятия — группа компаний "Сибур" (8,17 %), "Водоканал Санкт-Петербурга" (5,67 %) и "Грундфос" (Grundfos) (4,06 %).

источник: «АХК "Сухой"»
11.01.09

АКЦИОНЕРЫ АВИАЗАВОДА "СОКОЛ" ОДОБРИЛИ КРУПНЫЕ СДЕЛКИ СО СБЕРБАНКОМ

Акционеры ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (Нижегород) на внеочередном собрании 5 января одобрили крупные сделки, которые могут быть совершены в будущем между обществом и Сбербанком РФ, говорится в сообщении авиазавода.

Сделки одобрены на период до следующего годового собрания акционеров. В их число вошли кредитные сделки, в том числе договоры об открытии возобновляемых и невозобновляемых кредитных линий, кредитные договоры, предельная общая сумма которых, включая пролонгацию действующих кредитов, составляет 6,8 млрд рублей.

В число таких сделок вошли также соглашения о безакцептном списании средств со счетов авиазавода "Сокол" в Сбербанке России для погашения обязательств по кредитным сделкам и договоры залога в обеспечение обязательств по кредитам Сбербанка.

Кредитные сделки могут быть совершены для финансирования текущей деятельности, в том числе рефинансирования кредитов и займов, привлеченных на финансирование текущей деятельности.

Срок предоставления кредитов (пролонгаций) — не более 5 лет, процентная ставка по привлекаемым кредитам — не более 20 % годовых на дату заключения договора.

Для обеспечения привлекаемых кредитов предоставляются в залог имущественные права по любым из действующих договоров комиссии с ФГУП "Рособоронэкспорт" и ОАО "РСК "Миг" в рамках контрактов с инозаказчиками, по госконтрактам, договорам, заключенным с соисполнителями по контрактам с инозаказчиками, и другим аналогичным договорам завода.

Кроме того, гендиректору ОАО "НАЗ "Сокол" или уполномоченному им лицу предоставляется право определить объекты недвижимости, принадлежащие АО, земельные участки, принадлежащие АО на праве собственности или используемые на праве аренды, для передачи в залог и передать в залог Сбербанку в обеспечение обязательств завода по привлекаемым и действующим кредитам.

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК, Москва) владеет 38 % уставного капитала (38 % обыкновенных акций) авиазавода, ООО "ХФЛ "Финанс" принадлежит 22 % обыкновенных акций авиазавода, в номинальном держании ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания" находится 30,87 % обыкновенных акций.

*источник: газета «Гудок»
14.01.09*

БЕ-200 НЕ ЗАМЕНИТ САМОЛЕТЫ БЕ-12

Специальный вариант самолета на базе Бе-200 для замены парка самолетов Бе-12 авиации российского флота не предусматривается, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

Никаких работ в этом направлении не проводится. Создание на базе Бе-200 противолодочного самолета для замены Бе-12 конструктивно весьма затруднительно и затратно. "Практически машину придется во многом перепроектировать заново", — уточнил собеседник.

В качестве противолодочного создавался самолет А-40 с прицельно-навигационным комплексом "Сова", а сейчас в Таганроге создается опытный образец поисково-спасательного самолета А-42, напомнил собеседник.

"Структуры, создающие Бе-200, ориентированы на исключительно гражданское применение самолета", — добавил источник.

*источник: AVIAPORT.RU
12.01.09*

СМЕНА НОМЕРА ТУ-214 ДЛЯ "ТРАНСАЭРО" ПРИНЕСЛА "ТУПОЛЕВУ" НЕУДОБСТВА

Передача авиакомпании "Трансаэро" очередного пассажирского самолета Ту-214 постройки Казанского авиационного производственного объединения (КАПО) принесла разработчику самолета неудобства из-за смены бортового номера самолета, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

"Переданный в четвертом квартале прошлого года авиакомпании "Трансаэро" очередной самолет Ту-214 получил номер 64513, но был сдан заказчику под номером 63549. Такое отношение к номеру самолета принесло его разработчику массу неудобств: пришлось переоформлять эксплуатационную документацию, менять множество документов", — уточнил собеседник. Касаясь ожидаемых поставок самолетов Ту-214, собеседник напомнил, что КАПО выполняет заказ Управления делами президента и Федеральной служ-

бы охраны на поставку шести самолетов специального назначения, в том числе двух ретрансляторов Ту-214РС, пункта управления Ту-214ПУ и самолетного узла связи Ту-214СУС. Кроме того, КАПО имеет заказ и на поставку одного Ту-214 с VIP-салонном. На все эти специальные модификации ОАО "Туполев" уже разработало техническую документацию. В 2009 г. ОАО "Туполев" будет разрабатывать документацию еще на один вариант Ту-214 — самолет для выполнения операций воздушного наблюдения по международной программе "Открытое небо". Пока есть заказ на один самолет в этом варианте, но возможен заказ еще трех таких машин.

*источник: AVIAPORT.RU
12.01.09*

ТУ-204 ПОЛУЧАТ УНИФИЦИРОВАННОЕ БОРТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Конструкторы ОАО "Туполев" добились практически полной унификации бортового оборудования самолетов Ту-204-100В и Ту-204-300, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

Самолеты Ту-204-100В и Ту-204-300 практически полностью унифицированы по оборудованию кабины экипажа и основному бортовому радиоэлектронному оборудованию, в частности пилотажно-навигационному оборудованию. "Кроме того, самолеты имеют практически одинаковое программное обеспечение", — уточнил собеседник. Самолет Ту-204-100В сертифицирован по АП-25 и с точки зрения бортового оборудования является сейчас самым современным российским магистральным самолетом (наравне с Ту-204-300). "Для выполнения всех требований АП-25 машина не только не облегчена, а наоборот, прибавила в массу порядка 1500 кг", — сказал источник.

В 2008 г. в Ульяновске были изготовлены четыре самолета Ту-204-100В для авиакомпании "Авиалинии 400" и два Ту-204-300. Самолеты в конфигурации Ту-204-100 больше выпускаться не будут. Авиакомпания "Владивосток Авиа" имеет на сегодня в своем самолетном парке шесть самолетов Ту-204-300, еще один самолет этой модели эксплуатируется в КНДР. "Эти машины работают очень интенсивно, с налетом более 350–400 часов в месяц", — подчеркнул собеседник. В ближайшие годы планируется выпускать следующие варианты базовой модели: Ту-204-100Е с английской кабиной, Ту-204-100СЕ — грузовой с английской кабиной и Ту-204-100СВ с русской кабиной — грузовой вариант Ту-204-100В, сказал источник.

*источник: AVIAPORT.RU
12.01.09*

В ЦАГИ СОСТОЯЛСЯ НТС ПО ПРОЕКТУ САМОЛЕТА МС-21

24 декабря в ЦАГИ состоялся научно-технический совет (НТС) по вопросам создания перспективного ближне-среднемагистрального самолета (БСМС) МС-21, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

"На заседании НТС обсуждались основные результаты работ, проведенных в ЦАГИ по МС-21. Всего было заслушано около десятка докладов ведущих сотрудников ЦАГИ, исполнителей научно-исследовательских работ", — уточнил собеседник.

НТС еще раз выявил основные проблемы в создании МС-21: отсутствие в стране современных и перспективных композиционных материалов для изготовления значительной части планера МС-21 (например, крыла) и задержку в разработке авиадвигателя для БСМС. "Значительная часть конструкции самолета должна быть выполнена из композиционных материалов, но пока НИИ и промышленность не готовы дать самолетостроителям необходи-

мые материалы — в России нет на сегодня композиционных материалов, которые могли бы лечь в основу конструкции самолета", — сказал собеседник.

Второй важной проблемой является отсутствие двигателя. "В 2008 г. был защищен аванпроект самолета, но пока не ясно, какой двигатель будет установлен на машине. До сих пор не проведен конкурс на создание авиадвигателя, работы по новому отечественному двигателю не организованы, а по срокам цикл разработки перспективного авиадвигателя превышает цикл разработки нового самолета", — добавил собеседник. Эти проблемы могут существенно повлиять на уровень конкурентоспособности и уровень летно-технических характеристик МС-21, считает собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
12.01.09*

"АВГУР" СЕРТИФИЦИРУЕТ ДИРИЖАБЛЬ АУ-30 К ЛЕТУ 2009 Г.

Сертификацию пассажирского дирижабля АУ-30 планируется завершить к лету 2009 г., сообщил "АвиаПорту" вице-президент НПО "Авгур-РосАэро-Системы" Михаил Талесников.

"Сегодня в качестве единичных экземпляров сертифицированы два аппарата АУ-30. Сертификационные испытания проходит аппарат АУ-30 в штатной конфигурации, позволяющей перевозить до 10 пассажиров с выполнением полетов по правилам полетов по приборам", — уточнил собеседник.

Сертификацию АУ-30 проводит Авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета. После завершения этой процедуры планируется приступить к сертификации аппарата по нормам JAR. При этом "фактически речь идет не о сертификации, а о валидации, то есть о признании европейским сертификационным центром российского сертификата

типа, а это в основном работа с документами", отметил М. Талесников.

Сейчас имеется значительное количество заявок на дирижабль АУ-30, но подписанных контрактов и договоров пока нет. "К настоящему времени построены три аппарата, еще два строятся, но не очень интенсивно", — уточнил он.

По предварительным оценкам, в 2008 г. можно ожидать некоторого снижения объема выполненных работ по сравнению с 2007 г. "Несколько последних месяцев года крайне негативно сказались на итогах работы за весь год, а возможные объемы работ в 2009 г. сейчас предсказать практически невозможно", — отметил собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
12.01.09*

ПЕРВЫЙ АН-148 ВОРОНЕЖСКОЙ СБОРКИ ВЫКАТЯТ ИЗ ЦЕХА В НАЧАЛЕ 2009 Г.

Первый пассажирский самолет Ан-148 производства ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) планируется выкатить из цеха окончательной сборки в начале 2009 г., сообщил "АвиаПорту" заместитель генерального директора, технический директор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Юрий Островский.

По сравнению с первоначальными планами имеет место отставание по срокам выпуска самолетов Ан-148 на ВАСО. Это обусловлено как необходимостью технического перевооружения завода, так и сложностями кооперационных поставок, в том числе и с Украины. В программе выпуска Ан-148 на ВАСО участвует Киевский государственный авиационный

завод "Авиант" (КиГАЗ "Авиант"), который по кооперации должен поставлять на ВАСО кессон крыла и секции фюзеляжа Ф-1 и Ф-2. Однако киевский завод испытывает большие сложности с своевременной поставкой агрегатов в Воронеж, уточнил собеседник.

"В настоящее время в производстве находится несколько самолетов Ан-148 в различной стадии изготовления. Кессон крыла второго самолета Ан-148 уже отгружен "Авиантом" на ВАСО, а секции фюзеляжа Ф-1 и Ф-2 готовы к отправке", — сказал собеседник.

источник: AVIAPORT.RU
11.01.09

МИ-26 ПОСТУПАЮТ В СИЛОВЫЕ ВЕДОМСТВА

В российских силовых ведомствах рассматривают вопрос о закупке в 2009 году тяжелых транспортных вертолетов Ми-26. Потребность в таких машинах испытывает прежде всего Минобороны. Новые тяжелые транспортные вертолеты Ми-26 могут быть поставлены российским силовым структурам в 2009 году, сообщил Интерфаксу генеральный директор компании "Росвертол" Борис Слюсарь.

"В настоящее время заказчики силовых структур прорабатывают возможность приобретения новых вертолетов Ми-26", — сказал он. По словам Слюсаря, в ходе августовских событий в Южной Осетии силовые структуры России "почувствовали потребность в таких тяжелых грузоподъемных вертолетах". "В случае появления договоренностей о заказах новых вертолетов типа Ми-26 будут поставляться вертолеты Ми-26М", — уточнил гендиректор "Росвертола". Он сообщил, что вертолеты Ми-26М будут иметь новейшие комплексы бортового оборудования.

Слюсарь добавил, что Министерство обороны России в 2008 году увеличило заказ на ремонт тяжелых транспортных вертолетов Ми-26 в три раза. "На 2008 год Минобороны заказало ремонт сразу трех вертолетов Ми-26, в то время как ранее заказывало по одной машине в год", — отметил он. Гендиректор

"Росвертола" констатировал, что на мировом вертолетном рынке растет спрос на грузоподъемные тяжелые вертолеты Ми-26. Он сообщил, что "вертолеты Ми-26 поставлялись, поставляются и будут поставляться в Китай, в некоторые страны Латинской Америки, так как в мире аналогов Ми-26 по-прежнему нет".

Ми-26 — самый грузоподъемный вертолет в мире. По своим параметрам он относится к лучшим вертолетам третьего поколения. На нем было установлено 14 международных рекордов, среди которых рекорды подъема груза: 25 тонн на высоту 4100 метров, 20 тонн на высоту 4600 метров, 15 тонн на высоту 5600 метров и 10 тонн на высоту 6400 метров.

К работам по созданию тяжелого транспортного вертолета Ми-26 Московский вертолетный завод имени М. Л. Миля приступил в начале 1970-х годов. В декабре 1977 года Ми-26 впервые поднялся в воздух. Государственные испытания вертолета были завершены в августе 1980 года.

источник: Infox.ru
10.01.09

ВАСО УВЕЛИЧИВАЕТ ВЫПУСК САМОЛЕТОВ ИЛ-96

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) увеличивает выпуск самолетов семейства Ил-96, сообщил "АвиаПорту" заместитель генерального директора, технический директор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Юрий Островский.

В 2008 году ВАСО построило два тяжелых грузовых самолета Ил-96-400Т. В настоящее время на авиационном заводе завершаются работы по изготовлению третьего самолета этой модификации, и в январе машину выкатят для аэродромной отработки. Кроме того, ВАСО завершает строительство самолета Ил-96-300 № 19 по государственному заказу для Управления делами Президента РФ. Первый этап работ по этому самолету выполнен. Оборудование пассажирского салона самолета "перешло" на январь

2009 г., и в феврале все работы по самолету должны быть завершены. "В первом квартале самолет должен быть сдан заказчику", — уточнил Ю. Островский.

"Пассажирский Ил-96-300 и грузовой Ил-96-400Т имеют хорошие перспективы для продаж не только российским авиакомпаниям, но и целому ряду зарубежных авиакомпаний", — сказал собеседник. Он напомнил, что на сегодняшний день шесть самолетов Ил-96-300 эксплуатируется в авиакомпании "Аэрофлот", по три самолета — в ГК "Россия" (включая "президентский борт номер 1"), "Домодедовских авиалиниях" и Cubana.

источник: AVIAPORT.RU
11.01.09

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS предлагает перенести поставку ВТС А400М на 3–4 года	31
Airbus начал готовить сборочную линию для А350 ХWB	31
Поступление заказов в Airbus может сократиться на 50–60 % в 2009 г. — глава компании	32
Грузоподъемность военного аэробуса оказалась меньше заявленной	32
У Thai Airways не хватило денег на новые Airbus	32
Boeing недосчитался половины заказов	33
Волна массовых сокращений добралась до Boeing	33
Boeing подведет итоги 2008 г. 28 января	33
ВМС Индии выбрали Boeing P-8I	34
Lockheed Martin выкатила первый F-35, оснащенный полным комплексом БРЭО	34
БЛА ScanEagle выполнил 1500-й полет с корабля	35
Qatar Airways: Задержки поставок Boeing 787 нарушают планы авиакомпании по экспансии	35
В Иране разработан самолет-невидимка	35
EADS угрожает прекратить производство EF-2000 Turphoon, если контракт на поставку самолетов "транша-3" не будет подписан в I квартале	36
JetBird получит первый самолет Phenom 100 в апреле	36
Eurocopter прорвался на японский рынок	37
NATO планирует развернуть первый БЛА в системе AGS в 2012 г.	37
ВМС Индии объявили тендер на приобретение самолетов морской патрульной авиации	37
Китай и Украина намерены продолжать ВТС	38
Eurocopter получил заказ на 22 вертолета NH-90 ТТН	38
Индия намерена увеличить закупки вооружений	38
Испытания самолета, произведенного в Харькове в 2008 г., продолжаются	39
Системы NexGen MWS будет поставлять Northrop Grumman	39
Венгерские Gripen объявлены боеготовыми	39
Летающий автомобиль готов к воздушным испытаниям	39
Boeing усиливает кампанию по продвижению F/A-18E/F Super Hornet в тендере ВВС Дании	40
Истребитель Gripen доказал свою способность летать на сверхзвуке без форсажа	40
Eurocopter наращивает оборот	40

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕНести ПОСТАВКУ ВТС А400М НА 3-4 ГОДА

Компании Airbus Military и EADS через Европейское управление по закупкам вооружений (OSCAR) предложили странам — участницам программы разработки европейского военно-транспортного самолета А400М обсудить новый подход к дальнейшей реализации проекта.

Целью переговоров заказчиков и компаний-производителей является внесение в ранее подписанные соглашения изменений, предусматривающих уточнение сроков поставки, а также технических характеристик и стоимости самолетов.

Airbus Military предлагает возобновить приостановленное в конце прошлого года производство А400М, когда все системы самолетов будут полностью доработаны по результатам начинающихся летних испытаний. С учетом предложенного подхода, поставка первого А400М может быть перенесена на три года с момента первого полета.

Первый контракт на производство А400М был подписан в конце мая 2003 года. На сегодняшний день девятью странами — участницами программы, включая Германию, Францию, Испанию, Великобританию, Турцию, Бельгию, Люксембург, ЮАР и Малайзию, заказаны 192 самолета А400М.

Планировалось, что самолет выполнит первый полет в начале текущего года и будет поставлен

Франции в марте 2009 года. Однако начиная с октября 2007 года эти сроки несколько раз переносились.

В настоящее время Airbus Military продолжает переговоры с консорциумом Europrop International (EPI), являющимся разработчиком силовых установок, по вопросу уточнения графика доработки двигателя и цифровой системы автоматического управления FADEC для них. Как заявляет Airbus, проблемы с интеграцией двигателей являются основной причиной отставания программы А400М от графика.

Первые летные испытания двигателя TP400-D6, предназначенного для ВТС А400М и установленного на переоборудованный ВТС С-130К Hercules, состоялись 17 декабря 2008 года. Двигатель заменил одну из 4 силовых установок Allison T56. В ходе полета, который продолжался 1 ч 15 мин, самолет достиг высоты 8 тыс. футов и развил скорость 165 узлов (303 км/ч). Программа тестирования TP400-D6 на ВТС С-130К предусматривает полеты в течение 50 ч. В случае если в результате тестирования на Hercules параметры функционирования двигателя и системы управления будут признаны удовлетворительными, планируется начать их летные испытания на А400М.

*источник: АРМС-ТАСС
12.01.09*

AIRBUS НАЧАЛ ГОТОВИТЬ СБОРОЧНУЮ ЛИНИЮ ДЛЯ А350 ХWB

Компания Airbus 14 января провела торжественную церемонию закладки на заводе в Тулузе линии окончательной сборки самолетов А350 ХWB, говорится в сообщении компании.

Старые цеха будут реконструированы, для того чтобы снизить потребление электроэнергии, "фотогальваническая кровля" обеспечит естественное освещение. Новый процесс сборки обеспечит снижение трудоемкости на 30 %. Эта сборочная линия даст работу более 1000 человек и станет наиболее эффективным и экологически чистым производством компании Airbus.

Самолет А350 ХWB должен поступить в эксплуатацию в 2013 г. Планируется создать три варианта самолета: А350-800 на 270 мест, А350-900 на 314 мест и А350-1000 на 350 мест в трехклассной компоновке салона. Предполагается, что самолеты будут оснащаться двигателями нового поколения Rolls-Royce Trent ХWB. Спустя два года после старта программы на самолет А350 ХWB получено 478 заказов от 29 покупателей.

*источник: AVIAPORT.RU
14.01.09*

ПОСТУПЛЕНИЕ ЗАКАЗОВ В AIRBUS МОЖЕТ СОКРАТИТЬСЯ НА 50–60 % В 2009 Г. — ГЛАВА КОМПАНИИ

Airbus ожидает снижение числа заказов на 50–60 % в 2009 г. Об этом, как сообщает ИТАР-ТАСС, заявил накануне глава крупнейшего в Европе авиастроителя Томас Эндерс. Он принимает участие в одном из международных форумов в Эр-Рияде (Саудовская Аравия).

Т. Эндерс признал, что финансовые затруднения возникли даже у таких клиентов Airbus, как арабские государства Персидского залива, которые в последние годы наращивали темпы закупок новых самолетов. Ранее Т. Эндерс уже заявлял, что 2009 г. рискует стать очень трудным. Он не исключил, что впервые с

2003 г. у Airbus заказов будет меньше, чем выполненных поставок. Вместе с тем он заверил в готовности предприятия к плохим временам. В частности, речь шла о планируемых поставках 18 сверхширокофюзеляжных самолетов A380. Также, сообщил он, благодаря действующей на протяжении двух лет программе Power8 компания смогла сэкономить 1,3 млрд евро в 2008 г. Как ожидается, к 2010 г. эта цифра составит 2,1 млрд евро.

источник: ПРАЙМ-ТАСС
26.01.09

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ ВОЕННОГО АЭРОБУСА ОКАЗАЛАСЬ МЕНЬШЕ ЗАЯВЛЕННОЙ

Летно-технические характеристики новейшего военно-транспортного самолета A400 производства компании Airbus не соответствуют изначально заявленному производителем данным, сообщает The Financial Times Deutschland со ссылкой на неназванные источники.

Немецкие журналисты утверждают, что грузоподъемность нынешней модификации самолета A400M не превышает 29–30 тонн вместо заявленных 32 тонн. В то же время, согласно данным, указанным на официальном сайте проекта Airbus Military, максимальная грузоподъемность военно-транспортного самолета A400M составляет 37 тонн.

Издание также сообщает, что машина оказалась тяжелее на 12 тонн по сравнению с указанными характеристиками. Вместе с тем производитель утверждает, что максимальный взлетный вес A400M составляет 141 тонну, а его максимальная посадочная масса — 122 тонны. Информация о весе пустого самолета на сайте отсутствует, однако, как сообщают другие источники, она составляет около 70 тонн.

По данным The Financial Times Deutschland, инженерам предстоит пересмотреть летно-технические характеристики самолета. Причем представители

Европейского аэрокосмического и оборонного концерна (The European Aeronautic Defence and Space Company) уже заявили, что поставки первых A400M начнутся примерно на три года позже, не указав при этом точные сроки. Ранее сообщалось, что их поставки заказчикам должны начаться в 2009 году.

Airbus уже получил крупный заказ на партию из 180 военно-транспортных самолетов A400M от Объединенного европейского агентства по закупке вооружений и военной техники (OCCAR). Их стоимость составляет около 20 миллиардов евро. A400M должны поступить на вооружение Германии, Франции, Испании, Великобритании, Турции, Бельгии, Люксембурга, ЮАР и Малайзии.

В настоящее время построен лишь один прототип этого военно-транспортного самолета. Первый полет A400M должен был состояться в 2008 году, однако, как сообщила в сентябре пресс-служба Европейского аэрокосмического и оборонного концерна, он был отложен на неопределенное время в связи с неготовностью силовой установки.

источник: LENTA.RU
12.01.09

У THAI AIRWAYS НЕ ХВАТИЛО ДЕНЕГ НА НОВЫЕ AIRBUS

Тайская авиакомпания Thai Airways International планирует попросить европейского производителя самолетов Airbus отложить поставки новых лайнеров A330, так как у авиаперевозчика не хватает средств для их оплаты. Об этом сообщает AFP со ссылкой на представителей Thai Airways.

Согласно ранее подписанному контракту, авиакомпания должна была получить в 2009 году шесть новых A330. Однако финансовый кризис и полная блокировка международного аэропорта в Бангкоке из-за многочисленных акций протеста в конце 2008 года привели к тому, что прибыль перевозчика значительно снизилась.

Всего Airbus в 2009–2010 годах должен был поставить Thai Airways восемь самолетов A330. При этом европейская компания предложила перевозчику

скидку, так как сама задержала поставки лайнеров A380 в общей сложности на два года.

По итогам первых трех кварталов 2008 года Thai Airways получила убыток в 6,61 миллиарда бат (189 миллионов долларов). Для сравнения, за тот же период 2007 года прибыль компании составляла 2,53 миллиарда бат. По подсчетам Thai Airways, от акций протеста в Бангкоке компания потеряла около 20 миллиардов бат. В ноябре 2008 года корпорация Airbus сообщала, что с начала года зарегистрировала 119 отказов от заказанных ранее самолетов. Причинами столь большого числа отказов стали банкротство ряда авиакомпаний и мировой финансовый кризис.

источник: LENTA.RU
08.01.09

BOEING НЕДОСЧИТАЛСЯ ПОЛОВИНЫ ЗАКАЗОВ

На этой неделе американский Boeing объявил об итогах продаж за 2008 год. По сравнению с предыдущим годом количество заказов, полученных компанией, упало вдвое. На продажах американского авиапроизводителя сказались задержки программы Boeing 787 и осенняя двухмесячная забастовка рабочих. В результате европейский концерн Airbus после двухлетнего перерыва по итогам 2008 года вернется в мировые лидеры.

Число заказов, полученных Boeing в 2008 году, снизилось на 53,5 % по сравнению с 2007 годом — с 1413 до 662 самолетов. Об этом говорится в сообщении компании, распространенном на этой неделе. Спрос на новую флагманскую модель Boeing, 787 Dreamliner, падал еще быстрее: в 2009 году компания продала всего 93 самолета по сравнению с 369 годом раньше. Снизилось и количество поставленных авиалайнеров — на 15 %, до 375 самолетов. Проблемы с контрактами и поставками в Boeing объясняют двухмесячной забастовкой 27 тыс. рабочих — членов Международной ассоциации рабочих машиностроительной и аэрокосмической промышленности в сентябре — ноябре. В итоге компании пришлось пойти на крайние меры: вчера Boeing объявил о намерении сократить в этом году порядка 4,5 тыс. (6,6 %) рабочих мест в подразделении коммерческого авиастроения. Сокращения президент подразделения коммерческого авиастроения Boeing Скотт Карсон объяснил необходимостью сокращения затрат в условиях экономического спада и снижения спроса на новые самолеты. "Мы предпринимаем благоразумные действия с тем, чтобы обеспечить компании хорошие

позиции в трудном экономическом климате", — говорится в заявлении господина Карсона.

На новостях о сокращении акции компании подешевели на торгах в Нью-Йорке почти на 1 %, до \$ 44,74. Всего за последний год акции Boeing потеряли 46 % стоимости.

Главный конкурент Boeing — европейский авиаконцерн Airbus — пока не опубликовал итоги кризисного 2008 года, аналогичные показатели должны быть объявлены на следующей неделе. Не смог оценить объем заказов своей компании за 2008 год и глава российского представительства Airbus Вадим Власов. Но уже сейчас понятно, что Boeing лишился позиций лидирующего авиастроителя — европейский авиаконцерн превзойдет своего американского соперника. Ведь уже к концу ноября прошлого года Airbus получил 756 заказов (в 2007 году — 1341) и доставил 437 самолетов. Вадим Власов надеется, что падение заказов Airbus будет не таким резким, как у Boeing, проблемы которого глава Airbus также объясняет затянувшейся забастовкой, сказавшейся на сроках поставки Boeing 787. Конец года был сложным, признает господин Власов, и концерну пришлось отказаться от запланированного на 2008 год увеличения производства. Зато, по его словам, авиакомпания "почти не отказываются от заказов": основная часть поставок Airbus запланирована на 2014–2015 годы, когда авиакомпания рассчитывают уже выйти из кризиса.

источник: «Коммерсантъ»
11.01.09

ВОЛНА МАССОВЫХ СОКРАЩЕНИЙ ДОБРАЛАСЬ ДО BOEING

Американская самолетостроительная компания Boeing планирует уволить 4500 сотрудников, что составляет 6,6 процента от числа рабочих, занятых в производстве гражданских лайнеров. Об этом сообщается в официальном пресс-релизе компании.

Основная часть увольнений пройдет во втором квартале 2009 года и затронет главным образом рабочих в штате Вашингтон. В Boeing отмечают, что причиной сокращения штата стало обеспечение конкурентоспособности в условиях мирового кризиса. После увольнений в отделе гражданских самолетов Boeing останется работать 63,5 тысячи человек, то есть столько же, сколько было в самом начале 2008 года. В ноябре в самолетостроительной корпорации заявляли, что в 2009 году уволят приблизительно пять процентов от общего штата.

В начале января Boeing опубликовал статистику, согласно которой количество заказов на самолеты в 2008 году сократилось до 662, хотя еще годом ранее их количество превышало 1400. Данных по заказам Airbus — главного конкурента Boeing — пока нет, однако в ноябре европейская компания заявляла, что портфель заказов с начала года составляет 794 самолета.

На торгах 9 января акции Boeing снизились на 0,8 процента. С мая ценные бумаги авиастроительной корпорации подешевели приблизительно вдвое, отмечает MarketWatch.

источник: LENTA.RU
11.01.09

BOEING ПОДВЕДЕТ ИТОГИ 2008 Г. 28 ЯНВАРЯ

Компания Boeing подведет итоги 2008 г. 28 января, говорится в сообщении компании.

Тогда же будут обнародованы и финансовые показатели компании за четвертый квартал прошедшего года. Результаты работы компании обсудят в тот

же день президент компании Джим МакНерни (Jim McNerney) и финансовый директор Джеймс Белл (James Bell).

источник: AVIAPORT.RU
15.01.09

ВМС ИНДИИ ВЫБРАЛИ BOEING P-8I

Правительство Индии выбрало компанию Boeing в качестве поставщика Военно-морским силам этой страны восьми дальних патрульных и противолодочных самолетов, говорится в сообщении компании Boeing.

Индийский вариант самолета P-8A Poseidon получил обозначение P-8I. Индия стала первым иностранным заказчиком самолетов этого типа. Первую машину планируется поставить через 48 месяцев после подписания контракта. Остальные семь самолетов планируется передать Индии до 2015 г.

P-8I является многофункциональным морским патрульным самолетом (MPA — Maritime Patrol Aircraft), который обеспечивает большую операционную гибкость и более эффективен, чем самолеты, эксплуатирующиеся в настоящее время. Самолет может применяться как на море, так и на суше, бороться с подводными лодками, вести поисково-спасательные операции, дальнюю разведку и наблюдение за целями, говорится в сообщении.

Первый опытный экземпляр P-8A компания Boeing выкатила из сборочного цеха завода в Рентоне 14 августа 2008 г. В начале 2009 г. самолет отправится на летно-испытательную базу компании Boeing в Сизтле для интеграции систем и проведения дополнительных испытаний.

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

Работы по выработке требований к самолету для замены стареющих P-3C начались в 1997 г. Программа получила наименование MMA (Multi-mission Maritime Aircraft — Многофункциональный морской самолет). В 2002 г. были заключены контракты на эскизное проектирование с компаниями Boeing и Lockheed Martin. В качестве базовой платформы Boeing выбрала авиалайнер 737, а Lockheed Martin осуществила проработку нового варианта самолета P-3 — Orion 21.

В июле 2004 г. ВМФ США заключил контракт с Boeing, выбрав самолет 737 MMA, которому в марте 2005 г. присвоили обозначение P-8A Poseidon. Контракт включает в себя постройку пяти опытных машин

в течение восьми лет. Один самолет предназначается для прочностных испытаний. Два других — для летно-эксплуатационных испытаний. Еще две машины предназначены для отработки целевого оборудования.

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

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

Крейсерская скорость самолета будет составлять 926 км/ч. В режиме поиска и патрулирования — 333 км/ч при полете на высоте 60 метров. В качестве силовой установки используются два ТВД CFM56-7B27A тягой по 120 кН.

источник: AVIAPORT.RU
11.01.09

LOCKHEED MARTIN ВЫКАТИЛА ПЕРВЫЙ F-35, ОСНАЩЕННЫЙ ПОЛНЫМ КОМПЛЕКСОМ БРЭО

Компания Lockheed Martin (США) завершила постройку первого самолета F-35 Lightning II, оснащенного комплексом радиоэлектронного оборудования, говорится в сообщении компании.

Этот самолет, построенный в варианте короткого взлета и посадки, выкатили из ворот сборочного цеха 21 января. После проверки топливной системы машину, получившую номер BF-4, в конце января планируется передать на летную базу для подготовки к летным испытаниям. Первый полет BF-4 должен

соостояться летом текущего года. Самолет предназначен для летных испытаний комплекса бортового радиоэлектронного оборудования, которое включает в себя РЛС Northrop Grumman AN/APG-81 с активной фазированной решеткой, радиосвязное оборудование, навигационное и идентификационное оборудование, а также систему радиоэлектронного противодействия компании BAE Systems.

источник: AVIAPORT.RU
26.01.09

БЛА SCANEAGLE ВЫПОЛНИЛ 1500-Й ПОЛЕТ С КОРАБЛЯ

Беспилотный летательный аппарат (БЛА) ScanEagle в начале января выполнил 1500-й полет с палубы корабля, говорится в сообщении компании Boeing.

"Изучение опыта эксплуатации разведывательных БЛА ScanEagle помогло нам создать безопасный, надежный и простой в эксплуатации аппарат", — приводятся в сообщении слова Дона Иверсона (Don Iverson), менеджера компании Boeing по программе ScanEagle для ВМС США.

БЛА ScanEagle используется на различных кораблях ВМС США с июля 2005 г. для разведки и наблюдения. Аппарат способен находиться в воздухе более 24 часов, ведя наблюдение за акваторией с высоты до 4800 м с помощью стабилизированных ИК- и

электронно-оптических датчиков в полностью автоматическом режиме.

БЛА стартует с катапульты с помощью специального пневматического устройства SuperWedge. Оператор может сам управлять полетом аппарата или ввести программу полета перед стартом. Посадка аппарата осуществляется с помощью системы SkyHook ("веревка на 15-метровой мачте"), разработанной компанией Insitu Group. Такой способ посадки позволяет применять аппарат даже на судах, не имеющих посадочной площадки, и не создает помех для маневрирования судна.

источник: AVIAPORT.RU
11.01.09

QATAR AIRWAYS: ЗАДЕРЖКИ ПОСТАВОК BOEING 787 НАРУШАЮТ ПЛАНЫ АВИАКОМПАНИИ ПО ЭКСПАНСИИ

Катарская государственная авиакомпания Qatar Airways заявила сегодня о том, что ее планы по расширению поставлены под угрозу из-за задержек с поставками новых дальнемагистральных самолетов Boeing 787 Dreamliner. В связи с этим авиаперевозчик намерен взыскать с авиастроительной корпорации компенсацию и уже ведет переговоры на эту тему, сообщает Reuters.

Между тем исполнительный вице-президент Qatar Airways Али аль-Раис подчеркнул, что крайние сроки поставок пока по-прежнему не оговорены. Тем не менее он отметил, что авиакомпания ожидает получить все заказы на самолеты конкурента Boeing — компании Airbus — в срок, к 2011 г. Поставка пяти самолетов A380 Superjumbo, самых больших в мире пассажирских самолетов, будет приурочена к открытию нового аэропорта.

Напомним, что Boeing уже не раз переносила срок первых поставок своего авиалайнера Boeing 787 Dreamliner с тем, чтобы иметь дополнительный запас времени на завершение сборки первого самолета. Boeing представила свой новый авиалайнер Boeing 787 Dreamliner еще в начале июля 2007 г. Он построен из современных композитных материалов на основе углеродных волокон, а не из металла, что позволит ему экономить до 20 % топлива по сравнению с аналогичными лайнерами.

Между тем в прошлом месяце аэрокосмическая корпорация Boeing объявила о том, что переносит первый полет Boeing 787 Dreamliner на II квартал 2009 г., а начало поставок — на I квартал 2010 г. Компания

мотивировала свое решение последствиями забастовки механиков и необходимостью замены крепежных деталей на первых серийных бортах. До этого предполагалось, что первый полет Dreamliner должен был состояться в конце IV квартала 2008 г., а начало поставок — в III квартале 2009 г. Однако забастовка привела к остановке большей части работ по гражданским программам Boeing с начала сентября до середины ноября 2008 г.

Более удачным образом складывается ситуация для главного конкурента Boeing — европейской авиастроительной компании Airbus. Она объявила о том, что выполнила свои обязательства по поставке клиентам в 2008 г. 12 самолетов A380 Superjumbo, при этом последний лайнер был передан заказчику с опозданием всего на 2 дня.

Между тем Airbus также сталкивалась с проблемами поставки самолетов в оговоренные сроки и выплатила не одну сотню миллионов долларов в качестве компенсации за задержки, касающиеся самолета A380. Не исключается, что Boeing тоже может столкнуться с необходимостью выплачивать штрафы за задержку в поставках.

Сейчас более 50 авиакомпаний по всему миру ожидают поставок заказанных самолетов Boeing 787. Авиастроитель должен поставить около 900 самолетов на сумму примерно \$ 145 млрд.

источник: K2Kapital
11.01.09

В ИРАНЕ РАЗРАБОТАН САМОЛЕТ-НЕВИДИМКА

Иранские специалисты разработали самолет, невидимый для радаров. Об этом, как сообщило сегодня иранское информационное агентство ИРНА, заявил командующий ВВС Исламской Республики Хасан Шах-Сафи. По словам генерала, в настоящее время строится его "предварительная модель".

Исследования по проекту будут завершены в марте текущего года, после чего начнется промыш-

ленное производство истребителя. Шах-Сафи сказал также, что в Иране недавно испытаны новые ракеты дальностью 100 км. Пуски были осуществлены на севере страны. Он подчеркнул, что программа вооружения Ирана имеет исключительно оборонительный характер, сообщает ИТАР-ТАСС.

источник: «Страна.Ру»
26.01.09

EADS УГРОЖАЕТ ПРЕКРАТИТЬ ПРОИЗВОДСТВО EF-2000 TURHOON, ЕСЛИ КонтРАКТ НА ПОСТАВКУ САМОЛЕТОВ "ТРАНША-3" НЕ БУДЕТ ПОДПИСАН В I КВАРТАЛЕ

EADS угрожает увеличить стоимость и приостановить производство многоцелевых истребителей EF-2000 Турхоон в случае, если четыре заказчика самолетов не смогут согласовать детали закупок в рамках третьего транша до конца первого квартала текущего года, сообщает "Дифенс ньюс". Если до этого срока соглашение не будет подписано, стоимость самолетов может возрасти за счет дополнительных издержек производства.

К настоящему времени четыре страны-участницы в рамках первых двух траншей заказали 384 истребителя. Всего же до 2015 года тремя траншами консорциум Eurofighter планировал поставить этим государствам 620 истребителей (232 – Великобритании, 180 – Германии, 121 – Италии, 87 – Испании).

Как заявил 13 января главный исполнительный директор EADS по программам обороны и безопасности Стефан Цоллер, консорциум Eurofighter должен обладать информацией о намерениях правительства стран-заказчиков к концу первого квартала, иначе сборочная линия будет остановлена.

Программа производства Турхоон уже испытала удорожание из-за 6-месячного перерыва в производстве, вызванного задержкой подписания соглашения на производство самолетов "транша-2". По мнению экспертов, задержка также повлияла на неудачу консорциума в тендере на поставку самолетов Сингапуру и отрицательно сказывается на участии Eurofighter в конкурсах, проводимых Румынией, Швейцарией, Индией и Японией.

С. Цоллер проинформировал, что EADS ведет переговоры с заказчиками о разработке для EF-2000 Турхоон радиолокационной станции следующего поколения. По имеющейся информации, как участники проекта, так и потенциальные заказчики высказывают заинтересованность в замене находящейся на вооружении Турхоон РЛС с механическим сканированием "Еврорадар каптор" на РЛС с активной антенной решеткой с электронным сканированием. Как предполагается, данное усовершенствование позволит повысить боевые возможности самолета и усилить его экспортный потенциал.

В прошлом году, настаивая на соблюдении обязательств по количеству закупаемых в рамках "тран-

ша-3" истребителей, и все же учитывая недостаток средств в оборонном бюджете и трудности стран-участниц с выделением средств для продолжения финансирования программы, EADS предложил реализовать более гибкий подход к закупке самолетов. В частности, страны – участницы консорциума Eurofighter могут разделить заказ на производство истребителей EF-2000 Турхоон "транша-3" на две партии, что позволит им растянуть финансирование приобретения на более длительный срок.

Еще одним новым моментом является разрешение продажи странами-участницами части уже поставленных или планируемых к закупке истребителей потенциальным заказчикам из других государств, что также позволяет снизить бюджетную нагрузку на приобретение усовершенствованных самолетов.

Тем не менее вопрос закупки самолетов "транша-3" по-прежнему испытывает много проблем. В частности, приобретение Eurofighter находится в числе программ, которые пересматривает МО Великобритании, которое в условиях дефицита оборонного бюджета рассматривает вопрос отказа от закупки некоторого числа из 88 EF-2000 Турхоон "транша-3" ориентировочной стоимостью 5 млрд долл. Ранее Великобритания направила консорциуму Eurofighter запрос с целью уточнения стоимости и условий участия в проекте в случае, если количество первоначально запланированных для покупки самолетов "транша-3" будет уменьшено в два раза, либо закупка будет аннулирована. Окончательное решение о закупке самолетов должно быть принято британским МО в марте. Аналогичные проблемы с финансированием испытывает МО Италии.

Оборонное ведомство Германии до настоящего времени высказывало твердые намерения приобрести все 68 самолетов "транша-3", однако на программу могут отрицательно повлиять запланированные на сентябрь национальные выборы. Испания также высказывается за соблюдение принятых ранее обязательств.

*источник: АРМС-ТАСС
20.01.09*

JETBIRD ПОЛУЧИТ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ PHENOM 100 В АПРЕЛЕ

Воздушное такси JetBird (Ирландия) планирует получить свой первый самолет Phenom 100 VJ производства компании Embraer в апреле текущего года, сообщает Flight International.

Компания JetBird рассчитывает стать самым крупным "низкобюджетным" воздушным такси в Европе. Парк авиакомпании должен составить 100 самолетов Embraer Phenom 100. Полеты планируется начать в июне 2009 г. При этом компания на первом этапе планирует сосредоточиться на рейнско-рурской области на юго-западе Германии.

"Каждый раз, когда возникает экономический кризис, люди ищут альтернативы с меньшей стоимостью. Мы уже имеем клиентов и даже не начали мар-

кетинговую кампанию", – приводит издание слова руководителя компании JetBird Стефана Вилнера (Stefan Vilner).

Коммерческая эксплуатация Phenom 100 начнется в июне 2009 г., поскольку необходимо время для сертификации этого самолета. Компания уже оплатила поставку 25 самолетов. При этом еще девять машин переведены в твердый заказ из опциона в 50 самолетов. В 2009 г. JetBird планирует получить 15 самолетов, 25 – в 2010 г. и еще 20 самолетов – до 2013 г.

*источник: AVIAPORT.RU
20.01.09*

EUROCOPTER ПРОРВАЛСЯ НА ЯПОНСКИЙ РЫНОК

Министерство обороны Японии объявило о намерении приобрести партию вертолетов производства Eurocopter для морских сил самообороны страны в качестве учебно-тренировочных машин, сообщает DefPro. Точное количество вертолетов, которые будут поставлены японскому флоту, пока не оглашается. Однако, по мнению военных аналитиков, изначально Токио купит всего две машины, тогда как вся партия будет состоять из 15 единиц EC135 T2+. Как отметил министр транспорта Франции Доминик Бюссро, для Eurocopter сам факт подписания этого контракта чрезвычайно важен, поскольку это будут первые в истории поставки продукции европейского консорциума морским силам самообороны Японии. Кроме этого, немаловажно, что в ходе тендера Eurocopter удалось обойти еще одного европейского производителя вертолетной техники – британско-итальянскую фирму AgustaWestland.

Факт выбора продукции Eurocopter японским военным ведомством немаловажен и для всей европейской оборонной промышленности. На рынке этой страны традиционно доминируют американские

производители, однако европейцы считают, что у них есть шанс и на победу в более существенном тендере.

В частности, в настоящее время Япония рассматривает варианты приобретения крупной партии новейших многоцелевых истребителей и одним из претендентов на эту роль является Eurofighter Typhoon. Ранее Токио обращался к США с просьбой продать партию F-22 Raptor, однако экспорт этих самолетов до сих пор находится под запретом.

Многоцелевой легкий вертолет Eurocopter EC 135 разработан европейским консорциумом в 1990 годы и совершил первый полет в 1994 году. EC135 T2+ – одна из последних модификаций вертолета, которая производится на заводах в Германии и Испании. В мае 2008 года во время ночного полета в США произошло крушение вертолета EC135 T2+, в результате которого погиб пилот, а также двое пассажиров – врач и медсестра.

*источник: LENTA.RU
20.01.09*

НАТО ПЛАНИРУЕТ РАЗВЕРНУТЬ ПЕРВЫЙ БЛА В СИСТЕМЕ AGS В 2012 Г.

НАТО планирует развернуть первый беспилотный летательный аппарат (БЛА) RQ-4 в составе системы наблюдения за земной поверхностью AGS (Alliance Ground Surveillance) в 2012 г., сообщает Flight International. В прошлом году программа AGS претерпела существенные изменения. Было принято решение обеспечить выполнение задачи исключительно с помощью беспилотных летательных аппаратов, полностью отказавшись от пилотируемых самолетов. Новый вариант системы должен включать в себя 8 БЛА RQ-4B Global Hawks компании Northrop Grumman, оснащенных РЛС MP-RTIP (Multi-Platform Radar Technology Insertion Programme). При этом сроки реорганизации остались прежними – 2012 г., сообщает издание со ссылкой на заместителя генерального секретаря НАТО Ричарда Фроха (Richard Froh).

НАТО вынашивает планы создания системы наблюдения, подобной американской системе с

самолетами ДРЛО Northrop E-8C JSTARS, еще с начала 1990-х. Первоначально планировалось использовать для этой цели соответствующим образом модернизированные самолеты Airbus A321 и БЛА Global Hawks, но в прошлом году от этих планов отказались.

Northrop Grumman способна поставить БЛА RQ-4B в соответствии с графиком, а вот программа РЛС MP-RTIP к указанным срокам "не поспевает". Компания Northrop остановила работу по двум из четырех режимов работы РЛС, чтобы сосредоточиться на двух оставшихся режимах, обеспечивающих картографирование и индикацию движущихся целей. Специалисты компании Northrop полагают, что проблемы с РЛС могут быть решены к тому времени, когда первые БЛА RQ-4B поступят на вооружение системы AGS в 2012 г.

*источник: AVIAPORT.RU
19.01.09*

ВМС ИНДИИ ОБЪЯВИЛИ ТЕНДЕР НА ПРИОБРЕТЕНИЕ САМОЛЕТОВ МОРСКОЙ ПАТРУЛЬНОЙ АВИАЦИИ

Предполагается, что вывод из службы 12 устаревающих самолетов британского производства Britten-Norman Islander начнется в 2013 году. ВМС Индии уже подтвердили покупку 8 самолетов морской разведки Boeing P81, став их первым экспортным покупателем. Индийский флот может передать Islander Береговой охране, превратить их в учебные самолеты или подарить Мьянме, которая несколько лет назад уже получила от Индии два таких самолета.

Решение о приобретении новой авиации было неизбежным и выбор производителя может состояться в течение года, заявляют в оборонном ведомстве Индии. Ведущим претендентом на заказ

является один из крупнейших авиационных производителей в мире – бразильская компания Embraer, у которой уже есть морская версия разведывательно-патрульного самолета EMB-145.

В числе других потенциальных единиц обновленного флота – морские версии турбовинтовых ATR 72 (ATR) и EADS Casa C-295 (EADS). Предложить модернизированный P-81 может и компания Boeing.

Береговая охрана Индии также нуждается в 6 самолетах морской разведки – предположительно, это будут ATR 42 или EADS Casa CN-235.

*источник: Navy.ru
19.01.09*

КИТАЙ И УКРАИНА НАМЕРЕНЫ ПРОДОЛЖАТЬ ВТС

Китай и Украина намерены продолжать военно-техническое сотрудничество, в частности в области создания совместного учебно-боевого самолета, говорится в сообщении Минобороны Украины по поводу визита его главы Юрия Еханурова в Китай.

"ВТС является одним из важнейших аспектов сотрудничества между министерствами обороны Украины и Китая. Значительным общим успехом в этом плане является реализация китайско-украинского проекта создания сверхзвукового учебно-боевого самолета L-15", — заявил 15 января Ехануров.

Этот новый самолет ВВС НОАК, показанный на авиасалоне "Эйршоу Чайна — 2008", оснащен двигателями производства КБ "Прогресс" им. Ивченко и ОАО "Мотор Сич". По оценкам авиационных специалистов, этот самолет по своим ТТХ, соотношениям показателей цены и качества является лучшим из существующих в мире образцов. Я горжусь тем, что этот самолет — продукт совместной работы китайских авиастроителей и украинских авиастроителей, которые создали совершенные двигатели, позволяю-

щие самолету эффективно действовать во всех режимах боевого приложения", — заявил Ехануров.

Глава Минобороны Украины также выразил надежду на реализацию планов развития этого проекта и организацию серийного производства L-15 на Украине и поставки его украинским ВВС.

"Бесспорными являются также перспективы продвижения этого самолета на рынки третьих стран", — подчеркнул Ехануров. Перспективными общими проектами, по мнению Еханурова, могут стать проект модернизации вертолетов "Ми", использование украинских двигателей на пилотируемых и беспилотных летательных аппаратах. "В этих и многих других вопросах мы возлагаем большие надежды на работу межправительственной украинско-китайской координационной комиссии по вопросам ВТС, очередное, 5-е заседание которой должно состояться в текущем году в Киеве", — отметил Ехануров.

*источник: АРМС-ТАСС
16.01.09*

EUROCOPTER ПОЛУЧИЛ ЗАКАЗ НА 22 ВЕРТОЛЕТА NH-90 ТТН

Агентство снабжения МО Франции (DGA) 23 декабря заказало консорциуму NH Industries еще 22 вертолета NH-90 ТТН (Tactical Transport Helicopter) для армейской авиации Вооруженных сил Франции, говорится в сообщении компании Eurocopter.

Это уже вторая партия вертолетов, заказанная французской армией. Первый контракт на поставку 12 таких вертолетов был подписан в ноябре 2007 г. Таким образом, до 2011 г. армейская авиация Франции должна иметь на вооружении уже 34 таких вертолета. Все эти машины будут построены на заводе компании Eurocopter в Мариньине (Marignane).

Новый контракт довел число заказов на вертолеты NH-90 до 529 от 14 государств мира. Во Франции первым заказчиком стали ВМС, подписавшие в 2000 г. контракт на поставку 27 вертолетов NH-90 NFH. Программа NH-90 — самая крупная военная верто-

летная программа в Европе. Вертолет имеет 23 модификации, он выпускается на 5 сборочных линиях в Германии, Франции, Италии, Финляндии и Австралии. На сегодняшний день компания Eurocopter поставила заказчикам 25 вертолетов, 50 вертолетов находится на стадии окончательной сборки. Специально для осуществления этой программы компании Eurocopter, AgustaWestland и Stork Fokker создали совместное предприятие NH Industries.

NH-90 представляет собой транспортный вертолет среднего класса (9–10 тонн). Он может перевозить до 18 десантников с полным вооружением. Экипаж — два человека. Максимальная скорость полета — 300 км/ч, дальность полета — до 900 км.

*источник: AVIAPORT.RU
11.01.09*

ИНДИЯ НАМЕРЕНА УВЕЛИЧИТЬ ЗАКУПКИ ВООРУЖЕНИЙ

Индия намерена приобрести в течение ближайших 2-3 лет ВиВТ на сумму 10 млрд долл., сообщает "Дифенс ньюс" со ссылкой на сообщение индийского МО. Данное решение принято после террористического нападения в Мумбае, произошедшего 26 ноября. В рамках программы устранения пробелов в обороноспособности страны МО предложило ВМС, Береговой охране и Сухопутным войскам составить список необходимого для закупки оборудования.

Список может включать в себя БЛА различных типов, в том числе ударные, военно-транспортные самолеты и вертолеты, защищенные системы связи, высокоскоростные корабли и катера-перехватчики для Береговой охраны, специализированные системы вооружения, включая пушки "Тревор", многоце-

левые бронемашины и другое оборудование, предназначенное для борьбы с террористами в городских условиях.

МВД Индии также направило запросы о необходимом оборудовании подчиненным военизированным формированиям и полиции.

По мнению источников в дипломатическом корпусе, реализация программы усиления боевых возможностей силовых структур Индии приведет к созданию совместных компаний по производству ВиВТ и значительному росту контрактов за закупку вооружений за рубежом.

*источник: АРМС-ТАСС
11.01.09*

ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА, ПРОИЗВЕДЕННОГО В ХАРЬКОВЕ В 2008 Г., ПРОДОЛЖАЮТСЯ

"Испытания самолета Ан-74ТК-300Д, произведенного в 2008 г. на Харьковском государственном авиационном производственном предприятии (ХГАПП), продолжаются", — заявили 12 января SQ на авиазаводе. На заводе не уточнили, где именно проводятся испытания (21 ноября 2008 г. самолет был отправлен на испытания в Киев. — SQ). На предприятии также не уточнили, когда планируется завершить испытания, однако заявили, что сообщат, когда Ан-74 будет готов для передачи заказчику.

Справка SQ. Первый взлет построенного на ХГАПП самолета Ан-74ТК-300Д состоялся 21 ноября. Самолет взлетел и совершил посадку на аэродроме

завода. Это был первый за три последних года взлет нового самолета с аэродрома завода. Сборка самолета прошла за счет средств завода при поддержке ОАО "Мотор Сич" (Запорожье) и АНТК им. Антонова (Киев). Самолет будет передан заказчиком из Ливии.

Самолет Ан-74ТК-300 совершил первый полет 20 апреля 2001 г. Он был построен в результате модернизации базовой модели Ан-74. На самолете Ан-74ТК-300Д установлены двигатели Д-36. Ан-74ТК-300 является прототипом Ан-148.

источник: STATUS QUO
12.01.09

СИСТЕМЫ NEXGEN MWS БУДЕТ ПОСТАВЛЯТЬ NORTHROP GRUMMAN

ВВС США выбрали компанию Northrop Grumman для поставки новых систем предупреждения о ракетной атаке NexGen MWS (Next Generation Missile Warning Systems), говорится в сообщении компании Northrop Grumman. Контракт предусматривает модернизацию существующей системы ИК-противодействия LAIRCM (Large Aircraft Infrared Countermeasures), компания Northrop Grumman должна поставить новые датчики NexGen MWS и интегрировать их в систему LAIRCM. Эти датчики будут первыми так называемыми "двухцветными" ИК-датчиками обна-

ружения ракет. Такие системы предполагается устанавливать на 48 типах самолетов.

Система должна функционировать полностью автоматически от обнаружения пуска ракеты и оценки степени угрозы до включения лазерной системы противодействия, которая отслеживает траекторию полета ракеты и сбивает ее.

источник: AVIAPORT.RU
14.01.09

ВЕНГЕРСКИЕ GRIPEN ОБЪЯВЛЕНЫ БОЕГОТОВЫМИ

ВВС Венгрии в присутствии министра обороны Венгрии Имре Секереш (Imre Szekeres) 22 декабря объявили о том, что 14 истребителей Gripen готовы нести боевое дежурство и подниматься в воздух по тревоге, решая задачи QRA (Quick Reaction Alert) над территорией Венгрии, говорится в сообщении компании Gripen International.

24 декабря два венгерских Gripen впервые поднялись в воздух для выполнения боевой задачи. Новые истребители базируются на авиабазе Кешке-

мет (Kecskemet), расположенной в 80 км к юго-востоку от Будапешта. Пока Gripen будут служить вместе с российскими истребителями МиГ-29, но должны окончательно заменить их к концу 2009 г.

Контракт на поставку Венгрии в лизинг 14 истребителей Saab JAS39 Gripen был подписан в 2001 г. 14-й самолет был передан Венгрии 28 января 2008 г.

источник: AVIAPORT.RU
11.01.09

ЛЕТАЮЩИЙ АВТОМОБИЛЬ ГОТОВ К ВОЗДУШНЫМ ИСПЫТАНИЯМ

Полетные испытания гибрида самолета и автомобиля Terrafugia Transition запланированы на ближайший месяц, сообщает газета The Times. По словам представителей Terrafugia, Inc. (компании-производителя), в случае успеха тестов новое транспортное средство может стать первым массово производимым летающим автомобилем уже через 18 месяцев. Terrafugia Transition снабжен автоматическими складными крыльями и винтом, которые позволяют ему превращаться из двухместного автомобиля в легкий самолет за 15 минут. Силовая установка для обоих режимов одна — бензиновый мотор мощностью 100 лошадиных сил.

По словам создателей, машина способна летать со скоростью более 160 километров в час на расстоянии более 750 километров без дозаправки. Ранее

машина испытывалась только на земле, где развивала скорость до 130 километров в час. Предполагаемая стоимость автомобиля составит около 200 тысяч долларов.

Несмотря на то, что представители компании заявляют о возможном начале массового производства летающих автомобилей, перспективы нового транспортного средства туманны. Одной из основных проблем может стать подбор владельцем места для взлета. Например, в США, где в первую очередь планируется начать продажи Terrafugia Transition, во всех штатах, кроме Аляски, запрещен взлет частных самолетов с дорожного покрытия: необходимо наличие специальной взлетной полосы.

источник: LENTA.RU
11.01.09

BOEING УСИЛИВАЕТ КАМПАНИЮ ПО ПРОДВИЖЕНИЮ F/A-18E/F SUPER HORNET В ТЕНДЕРЕ ВВС ДАНИИ

Boeing усиливает кампанию по продвижению самолета F/A-18E/F Super Hornet в качестве истребителя следующего поколения ВВС Дании, сообщает "Флайт интернэшнл".

В начале февраля в Данию должны прибыть два Super Hornet ВМС США для дополнительного ознакомления датской стороны с возможностями самолета. В октябре прошлого года несколько датских пилотов выполнили испытательные полеты на F/A-18E/F "блок-2" Super Hornet в США в рамках процедуры оценки представленных на тендер самолетов.

Пара двухместных F/A-18F должна прибыть в Данию 3 февраля на пути в Индию, где самолеты примут участие в выставке "Аэро Индия — 2009".

В настоящее время МО Дании проводит оценку полученных в 2008 году предложений в рамках тендера на приобретение самолетов нового поколения. Тендер проводится с целью замены находящихся на вооружении ВВС 48 американских F-16. В тендере также участвуют предложенный Lockheed Martin истребитель пятого поколения F-35 Lightning II и самолет Gripen нового поколения, разработанный шведской компанией Saab. Обе компании представили свои предложения в апреле 2008 года. Ранее в тендере принимал участие EF-2000 Турхооп, но в декабре 2007 года европейский консорциум Eurofighter заявил о выходе из тендеров, проводимых в Дании и Норвегии. Компания Boeing получила приглашение принять участие в конкурсе в мае прошлого

года. Как ожидается, анализ предложений будет завершен во втором квартале текущего года. Планируется, что новые самолеты будут поставлены между 2016 и 2021 гг.

По сообщению представителя Boeing, несмотря на то что компания была включена в состав участников на последнем этапе, Boeing надеется на беспристрастную оценку датского оборонного ведомства.

По мнению экспертов, фаворитом тендера является истребитель F-35. Нидерланды и Норвегия в конце прошлого года сделали выбор в пользу этого самолета, предпочтя его предложенному Saab истребителю Gripen NG. Обе страны, как и Дания, являются участницами программы разработки и демонстрации F-35. В свою очередь МО Индии сообщило, что обсуждятся планы проведения детальной оценки F/A-18E/F Super Hornet в рамках тендера на поставку 126 средних многоцелевых боевых самолетов в ходе выставки "Аэро Индия — 2009", которая пройдет 11–15 февраля в Бангалоре. Соперниками Super Hornet выступают истребители F-16, Gripen, Rafale, EF-2000 Турхооп и МиГ-35. Как сообщил командующий ВВС Индии маршал Фали Хоми Мэйджор, летные испытания представленных на тендер самолетов могут быть проведены в апреле-мае 2009 года.

источник: АРМС-ТАСС
27.01.09

ИСТРЕБИТЕЛЬ GRIPEN ДОКАЗАЛ СВОЮ СПОСОБНОСТЬ ЛЕТАТЬ НА СВЕРХЗВУКЕ БЕЗ ФОРСАЖА

Истребитель Gripen Demo во время летных испытаний доказал свою способность летать со сверхзвуковой скоростью без использования форсированного режима работы двигателя, говорится в сообщении компании Saab (Швеция).

Опытный самолет Gripen Demo, который используется в целях дальнейшего развития истребителя, осенью прошлого года выполнил по программе совершенствования самолета 40 испытательных полетов. Целью испытаний было расширение зоны эксплуатации самолета в части скорости и высоты полета, допустимых углов атаки и перегрузок. В 2009 г. испытания самолета продолжились. 21 января над акваторией Балтийского моря истребитель Gripen Demo выполнил полет со скоростью, соответствующей

числу $M = 1,2$, на высоте 8540 м без включения форсажного режима работы двигателя. Это первый полет в серии испытаний самолета на сверхзвуковых скоростях с различными грузами.

Опытный самолет Gripen Demo создан в качестве летающей лаборатории для отработки следующего поколения истребителя Gripen и для совершенствования уже существующих моделей — Gripen C/D. На самолете Gripen Demo планируется испытать также более мощный двигатель General Electric F414G и РЛС с активной фазированной решеткой.

источник: AVIAPORT.RU
22.01.09

EUROCOPTER НАРАЩИВАЕТ ОБОРОТ

Лидер мирового вертолетостроения Eurocopter рапортует об успехах в 2008 г. — в своем годовом отчете компания заявляет о достижении всех намеченных на прошлый год целей и увеличении оборота на 7,5 %. В прошедшем году Eurocopter поставил 588 вертолетов в гражданском секторе, что на 20 % выше результатов 2007 г. Объем поступивших за отчетный период заказов достиг 715 машин на сумму около 4,5 млрд евро. Общий же портфель заказов компании

насчитывает 14 млрд евро, что равноценно 1550 вертолетам. Несмотря на непредсказуемость экономического развития в 2009 г., руководство компании уверено, что портфель заказов и собственная уникальная модель развития бизнеса поможет Eurocopter удержать позиции в наступившем году.

источник: JETS.ru
21.01.09

EUROCOPTER EC 130: ЭКСПАНСИЯ В АМЕРИКУ

Крупнейший североамериканский оператор Maverick Helicopters, осуществляющий организацию вертолетных туров на территории штата Невада, в том числе полеты над заповедником Grand Canyon, получил очередной вертолет европейского производителя. По словам представителя компании, основная цель Maverick Helicopters — обеспечить как можно более комфортный и безопасный перелет для своих клиентов. "Вертолет EC 130 наиболее подходит для поставленных задач, поэтому в компании на все сто процентов доверяют превосходной винтокрылой машине", — отметил источник.

"Действительно, вертолет EC 130, Eurocopter — самый современный газотурбинный однодвигательный вертолет в мире. Многие вертолетные операторы и частные лица уже владеют данной машиной. EC 130 уже успел завоевать свою нишу. Клиенты, заказав-

шие вертолет EC 130, с нетерпением ждут того момента, когда смогут испытать все его качества, а те, кто получил долгожданный борт, смогли по достоинству оценить его превосходство. В свою очередь мы на 130 % уверены, что их ожидания сбудутся в полной мере", — прокомментировали в пресс-службе перевозчика. Первый вертолет EC 130, Eurocopter был поставлен для компании Maverick в 2003 году, и с того времени общий налет вертолетов EC130 составил 78 000 часов. За это время EC 130 благодаря очень низкому уровню шума и минимальным выбросам отработавших газов получил прозвище Eco Star. В 2009 году компания Maverick планирует осуществить суммарные полеты до 16 000 летных часов.

источник: BizavNews.RU
21.01.09

ВС ИЗРАИЛЯ НАМЕРЕНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬ БЛА "ХЕРОН" ДЛЯ МОРСКОГО ПАТРУЛИРОВАНИЯ

Израиль намерен к середине 2009 года начать патрулирование акватории Средиземного моря с использованием модифицированного БЛА "Херон" ("Шовал") компании IAI, сообщает "Флайт интернэшнл". Испытания опытного образца БЛА компания осуществляла на протяжении последних нескольких месяцев. Как сообщил источник в руководстве израильских ВВС, применение БЛА позволит улучшить возможности по патрулированию акватории. В настоящее время эта задача выполняется патрульными самолетами IAI-1124 "Сискан", которые были приняты на вооружение в 1978 году.

Как планируется, БЛА "Шовал" постепенно заменят использующиеся самолеты. Для выполнения задач морского патрулирования они будут оснащены необходимым оборудованием, включая аппаратуру спутниковой связи, морскую версию многорежимной РЛС EL/M-2022U, которая будет поставлена подразделением IAI, компанией "Элта системз", и стабилизированную оптическую систему наблюдения дальнего действия компании "Тамам". Пилотирование БЛА будет осуществляться операторами ВВС Изра-

ля, а управление установленной полезной нагрузкой — специалистами ВМС.

"Херон-1" в стандартной конфигурации представляет собой стратегический БЛА длиной 8,6 м, размахом крыла 16,6 м, максимальным взлетным весом 1100 кг и дальностью действия более 1800 км. Аппарат способен в любых метеоусловиях без дозаправки совершать патрулирование на высоте 30 000 футов (9159 м) более 40 ч, обеспечивая операторов на наземном пункте управления данными в реальном масштабе времени. БЛА обладает возможностью в автоматическом режиме выполнять полетное задание, взлет и посадку. Высокая грузоподъемность "Херона" позволяет использовать его как платформу для выполнения различных миссий, в том числе ударных. БЛА может транспортировать комплект полезной нагрузки общим весом около 2507 кг.

БЛА активно использовался в ходе операции ВС Израиля "Расплавленный свинец" в секторе Газа.

источник: АРМС-ТАСС
27.01.09

BLINK ПОПОЛНИЛ ПАРК ЧЕТВЕРТЫМ САМОЛЕТОМ MUSTANG

Воздушное такси Blink (Великобритания), несмотря на "глобальный экономический спад", пополнило свой парк четвертым самолетом Citation Mustang производства компании Cessna, сообщает Flight International.

Blink является общеевропейским "лоу-кост"-оператором. Базируется в Фарнборо (Великобритания). Компания очень молодая, свою работу она начала в июне прошлого года. Blink заказала 30 самолетов Citation Mustang, став самым крупным покупателем этих машин. До конца 2009 г. компания рассчитывает получить еще пять таких самолетов.

"Сложившиеся экономические условия обусловили повышенный интерес к нашим услугам со сто-

роны компаний, стремящихся сократить свои расходы с помощью отказа от больших корпоративных "бизнес-джетов". Но людям все равно необходимо летать, и они ищут сегодня наиболее дешевые способы. Нашей компании повезло: мы нашли необходимые \$ 30 млн еще в 2007 г., когда экономическая обстановка была стабильной", — приводит издание слова управляющего директора и соучредителя компании Blink Питера Лимана (Peter Leiman).

Компания Blink в первой половине 2009 г. планирует открыть базу в континентальной Европе.

источник: AVIAPORT.RU
20.01.09

ОСНОВАНА КИТАЙСКАЯ КОМПАНИЯ КОММЕРЧЕСКИХ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

18 января в Шанхае учреждена компания с ограниченной ответственностью коммерческих авиадвигателей, которая будет нести основную ответственность по проектам авиадвигателей для пассажирских самолетов в Китае. Это еще одна инновация институциональных механизмов в области аэродвигателей Китая, означающая, что в процессе построения мощной авиационной промышленности Китай сделал еще один твердый шаг вперед.

Как стало известно, в соответствии с современной системой регистрации предприятий, зарегистрированный капитал новой компании составляет шесть миллиардов юаней, контрольный пакет акций (40 %) принадлежит Корпорации авиационной промышленности Китая. Корпорации "Шанхай Электрик" и ООО "Шанхай Гошэн" принадлежат по 15 % каждой,

еще 30 % акций ждут глобальных инвесторов, особенно для внутренних государственных и частных предприятий.

Поддерживать разработки в сфере больших самолетов, развивать научные разработки в области коммерческих авиадвигателей, гарантировать успех научно-техническим проектам по самолетостроению — все это является наиважнейшим в работе концерна авиационной промышленности Китая. Создание компании коммерческих авиационных двигателей с новым организационным механизмом приведет к тому, что она станет основным поставщиком авиадвигателей для больших самолетов.

источник: «Жэньминь Жибао»
19.01.09

СУДЬБУ F-22 ПРЕДСТОИТ РЕШИТЬ БАРАКУ ОБАМЕ

Дальнейшую судьбу многоцелевого истребителя пятого поколения F-22 Raptor предстоит решить избранному президенту США Бараку Обаме в течение нескольких месяцев после прихода к власти в Белом доме, сообщает Star Telegram. Это непростое решение должно быть принято в рамках планирования дальнейшей оборонной политики и объемов военного бюджета США.

В частности, Обама должен решить, стоит ли тратить около 4 миллиардов долларов ежегодно на покупку этих самолетов, считающихся самыми дорогими истребителями в мире. ВВС США, согласно данным военных аналитиков, планируют приобрести еще как минимум 60 F-22 Raptor производства авиационной корпорации Lockheed Martin. При этом 183 самолета уже заказаны у производителя. Цена одного F-22, по данным издания, составляет около 180 миллионов долларов.

В США у проекта F-22 Raptor есть как противники, так и сторонники. Так, несмотря на высокую стоимость самолетов, ВВС будут настаивать на том, чтобы закупить в течение трех лет как минимум 60 истребителей. К тому же, остановка производства самолетов обернется значительными убытками для компании Lockheed Martin, а более 1800 ее сотрудников могут лишиться работы. Убытки понесут и другие компании, участвующие в производстве истребителей.

Противники F-22 утверждают, что Пентагону стоит отказаться от планов по его приобретению, а вместо этого сосредоточиться на развитии и последующей закупке перспективного международного

проекта F-35. Стоимость этого самолета, унаследованного технологии F-22, значительно ниже.

За пересмотр политики закупки вооружения американской армией также выступает министр обороны США Роберт Гейтс, который сохранит свой пост в администрации Барака Обамы. Поначалу это назначение обнадежило американских и зарубежных производителей военной техники и вооружения, однако позже глава Пентагона опубликовал в журнале Foreign Affairs сенсационную статью, в которой изложил свои взгляды на будущее американской армии и подверг критике многие дорогостоящие проекты.

Американская ассоциация аэрокосмической промышленности, увидевшая в грядущих планах новой администрации угрозу для своих интересов, начала рекламную кампанию "Сила, которая поднимет Америку". Ее предназначение — показать значимость аэрокосмической и оборонной индустрии для экономики США.

Пессимистично оценивают будущее проекта и потенциальные зарубежные покупатели, некогда намеревавшиеся добиться разрешения правительства США на экспорт истребителей. О намерении отказаться от покупки F-22 Raptor уже заявила Япония. Военные эксперты этой страны считают, что из-за смены власти в Белом доме производство наверняка будет приостановлено или ограничено. В качестве альтернативы Токио также рассматривает F-35.

источник: LENTA.RU
01.01.09

TELEGRAPH: РОССИЙСКИЕ ОЛИГАРХИ ПРОДАЮТ ЯХТЫ И САМОЛЕТЫ

Из-за кризиса российским олигархам приходится ограничивать себя в "красивой жизни" и продавать свои яхты и самолеты, чтобы выручить наличность, пишет The Daily Telegraph. Газета упоминает об убытках Романа Абрамовича, Олега Дерипаски и Сергея Полонского. Производители яхт рассказали изданию об отказах богатых людей от заказов, а авиапроизво-

дитель Gulfstream, который продавал в России по 20 самолетов в год, за вторую половину 2008 года вообще не получил заказов.

источник: «Газета.Ру»
23.01.09

СОСТОЯЛСЯ ПЕРВЫЙ В МИРЕ КОММЕРЧЕСКИЙ ПОЛЕТ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ БИОТОПЛИВА

Самолет Boeing 747-400, принадлежащий авиакомпании Air New Zealand, совершил в среду успешный двухчасовой коммерческий полет с баками, частично заполненными топливом растительного происхождения.

Новый самолет для работы на подобном топливе был снабжен и специальными двигателями Rolls-Royce RB211 в количестве четырех штук.

Руководство перевозчика назвало данный полет важнейшим шагом на пути применения новых видов горючего, позволяющих повысить экономичность авиадвигателей и снизить количество вредных выбросов в атмосферу.

В ходе состоявшегося эксперимента стандартное авиационное топливо А1 было разбавлено в пропорции 50/50 биотопливом, произведенным с использованием масла из зерен кукурузы ятрофа.

Биотопливо из масла ятрофы сейчас изготавливается в трех вариантах, каждый из которых предназначен для своего типа самолетов, однако все три эко-

логически безопасны и представляют собой конкурентную альтернативу сжигаемому топливу на базе нефтепродуктов.

В качестве сырья была использована именно ятрофа, так как с гектара ятрофы получают в 4 раза больше топлива, чем из соевого боба, и в 10 раз больше, чем из кукурузы. Тесты, проведенные компанией в ходе полета и после его окончания, показали "хорошие результаты", говорится в официальном заявлении Air New Zealand. Новое топливо относится ко второму поколению альтернативного растительного горючего, превосходящего по своим параметрам традиционные виды, такие как этанол.

Международная ассоциация авиатранспорта заявила, что одна десятая используемого при авиаперевозках топлива к 2017 г. должна производиться с использованием биотехнологий.

*источник: K2Capital
01.01.09*

В США УСПЕШНО ПРИМЕНИЛИ ЛАЗЕР ПРОТИВ БЕСПИЛОТНИКА

Американская корпорация Boeing объявила об успешном проведении опыта по применению боевого лазера против малогабаритного беспилотного летательного аппарата, сообщает DefPro. Лазер был установлен на платформе бронемашины Avenger (модифицированной HMMWV), которая обычно используется армией и морской пехотой США для выполнения задач противовоздушной обороны.

В ходе испытаний, проводившихся на одном из ракетных полигонов в американском штате Нью-Мексико, экипаж боевой машины, получившей наименование Laser Avenger, с помощью современной системы прицеливания успешно обнаружил и отследил три малоразмерных БПЛА, поразив один из них с помощью лазера. Причем испытания, как сообщает

издание, проводились в сложных условиях в горной и пустынной местности. Таким образом, лазерная установка боевой машины впервые выполнила подобную задачу. Как отметил директор программы, представляющий корпорацию Boeing, беспилотные летательные аппараты, оснащенные средствами ведения разведки и поражения, представляют все большую угрозу на поле боя. Laser Avenger способен применять против таких целей свое вооружение, не раскрывая при этом позиции войск. Таким образом, можно будет уничтожать беспилотники противника, не подвергая при этом опасности другие подразделения, находящиеся вблизи бронемашин.

*источник: LENTA.RU
27.01.09*

ДОМИНИКАНСКИЕ ВВС ЗАКУПАТ САМОЛЕТЫ У БРАЗИЛИИ

ВВС Доминиканской Республики закупают партию из восьми учебно-тренировочных самолетов Super Tucano у бразильской авиастроительной компании Embraer, сообщает Defense News. Договоренность об этом была достигнута в конце декабря 2008 года, однако официально представители производителя самолетов объявили о сделке лишь 9 января.

Новые самолеты будут использоваться ВВС для охраны воздушных границ страны, а также для борьбы с наркоторговлей и станут существенным пополнением воздушного флота доминиканской армии. В настоящее время, согласно данным из открытых источников, на ее вооружении стоит 35 боевых и военно-транспортных летательных аппаратов, включая 25 вертолетов.

В 1950-е годы военно-воздушный флот республики насчитывал более 200 машин, однако большинство из них впоследствии выработало свой ресурс, а закупки новой техники не осуществлялись из-за недостатка финансирования. Покупка бразиль-

ских самолетов станет самой существенной сделкой ВВС Доминиканской Республики за последние десятилетия. Сроки их поставок производитель назвать отказался.

Учебно-тренировочный самолет основной летной подготовки Super Tucano был создан бразильской фирмой Embraer на основе самолета EMB-312 Tucano. Его первый полет состоялся в 1996 году. Самым значительным парком этих машин обладают ВВС Бразилии. В числе их заказчиков также Эквадор, Гватемала, Чили и Колумбия.

Один самолет был продан американской частной охранной компании Blackwater Worldwide, основанной бывшим офицером военно-морского спецназа США. Около тысячи ее сотрудников сейчас работают в Ираке, преимущественно занимаясь охраной представителей американского дипкорпуса.

*источник: LENTA.RU
10.01.08*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Готовых к труду привлекут к обороне	45
Украинский двигателестроительный холдинг: отказаться от России	46
Украинский двигателестроительный холдинг: отказаться от России	48
ОАК предлагает наделить свои лизинговые "дочки" правом беспошлинного ввоза импортных самолетов	49
Подарки пятого поколения	50
Авиастроители испытывают терпение Владимира Путина	51
Черный день "Черной акулы"	52
Boeing опередил "Ильюшин"	53
Одинокий "Хищник"	54
Проста ли формула надежности?	56
Что стоит во главе угла отношения к сверхманевренности самолета	58
Нужны ли нам "двигатели прогресса"?	62
А вы летали на "Курносом"?	66
"Соколы" по-киевски	68
Беспилотные смотрины	69
Airbus приготовился к "ужасному"	70
Кризис докатился до американской "оборонки"	70
Особое поручение	71
Небо для "Аллигатора"	72
Результаты Boeing в 2008 г.	73
Истребитель пятого поколения	73
BBC получают самолет для президента	74
Воздушный внедорожник	75
Кризис в помощь	76
Dreamliner становится былью	77
"Аллигатор" на троих	77

ОБЗОР ПРЕССЫ

за январь 2009 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ГОТОВЫХ К ТРУДУ ПРИВЛЕКУТ К ОБОРОНЕ

Оборонные госрасходы могут сократиться для отдельных бюджетополучателей.

Премьер-министр Владимир Путин вчера признал возможность реструктуризации расходов бюджета в оборонной промышленности. Сумма гособоронзаказа на 2009 год в 1 трлн руб. подтверждена, однако и премьер, и вице-премьер Алексей Кудрин заявили, что возможна "переброска" средств на критически важные разработки оборонно-промышленного комплекса (ОПК) из менее приоритетных статей оборонных расходов. Кроме того, Белый дом, не сумевший добиться роста кредитования отрасли банками, уже допускает внебанковское кредитование бюджетом ОПК и "избирательную ставку рефинансирования" ЦБ для дружественных оборонке банков.

Вчера премьер Владимир Путин провел совещание "О мерах господдержки предприятий оборонно-промышленного комплекса". От правительства на совещании присутствовали вице-премьеры Сергей Иванов, Игорь Сечин, Алексей Кудрин, министр экономики Эльвира Набиуллина, председатель ЦБ Сергей Игнатьев. Для большей наглядности совещание прошло на подмосковном заводе корпорации "Тактическое ракетное вооружение" (ТРВ) в Королеве. Гендиректор корпорации Борис Обносов выступил перед присутствующими с сообщением, что в 2008 году 80 % оборота его структуры приходилось на экспорт, в 2009 году 80 % будет приходиться на гособоронзаказ.

Господин Обносов предложил правительству поддержать предложение коллеги присутствующих вице-преьера Сергея Иванова, который 11 января на аналогичном совещании с участием президента Дми-

трия Медведева предложил оплатить из федерального бюджета долю предприятий ОПК в расходах федеральных целевых программ (ФЦП). Как и следовало отраслевому лоббисту, Борис Обносов предложение расширил: список запрошенных мер по поддержке ОПК от ТРВ содержал и возврат инвестиционной льготы по налогу на прибыль для отрасли, и налоговые каникулы по налогам на имущество и землю, и снижение процентных ставок по кредитам "до западного уровня".

Часть предложений ТРВ на деле уже принята (так, на совещании в Королеве обсуждалось субсидирование процентных ставок в ОПК — оно составит в ряде случаев 100 %, а также госгарантии по кредитам и ускоренный возврат экспортного НДС). Но участники совещания не скрывали: радикально ситуацию в обработке и машиностроении, частью которой является ОПК России, может исправить или чудо, или резкий рост госрасходов по оборонзаказу. Хотя вице-премьер Алексей Кудрин подтвердил, что в феврале 2009 года пересмотр бюджета РФ состоится (он даже не исключил возможности оплатить из федерального бюджета софинансирование оборонных ФЦП), но роста госрасходов не будет. Расходы по конкретному направлению могут быть увеличены "только за счет перераспределения средств между действующими программами". Это же подтвердил и Владимир Путин. "Необходимо провести оптимизацию мероприятий ФЦП. А сэкономленные средства направить на завершение реализации проектов, критически важных для улучшения технологического уровня ОПК", — пояснил премьер.

В целом же Владимир Путин довольно внятно дал понять, что перераспределение средств от слабых оборонных предприятий к сильным станет одной из

главных мер поддержки отрасли. Он пояснил, что неэффективных менеджеров в отрасли нужно увольнять, и косвенно дал понять, что ему не слишком нравится предложение Минпромторга компенсировать оборонке часть убытков по выполнению гособоронзаказа. Премьер рекомендовал активизировать работу по повышению эффективности созданных в ОПК крупных холдингов. "Нужно сделать их по-настоящему конкурентоспособными структурами", — посоветовал премьер. Для этого премьер предложил предприятиям направить дивиденды за 2008 год на инвестиционное развитие. Что касается дополнительной бюджетной помощи, то Владимир Путин предложил пока ориентироваться на уже одобренные правительством суммы. Прежде всего — на гособоронзаказ, который, по его словам, в 2009 году составит около 1 трлн руб., на госгарантии по кредитам (100 млрд руб.) и на субсидии по процентным ставкам (50 млрд руб.).

Напомним, в отличие от списка из 294 системобразующих предприятий, мониторинг ситуации в которых осуществляет комиссия первого вице-премьера Игоря Шувалова, аналогичный список поддерживаемых Белым домом предприятий ОПК пока не готов. Вероятно, уже на этом уровне идет "селекция" оборонных предприятий, и не попавшие в список могут стать жертвой перераспределения бюджетных оборонных ФЦП в пользу "критически важных" программ в отрасли.

Впрочем, с точки зрения доступности кредитов все предприятия ОПК сейчас более или менее равны: ставки по кредитам для отрасли чрезвычайно высоки.

Владимир Путин вчера сообщил, что для оборонной отрасли Белый дом может пойти на прямое кредитование бюджетом оборонки, минуя банковский сектор. ЦБ было сделано предложение оценить возможность использования экспортных контрактов в отрасли в качестве залога по кредитам. Однако пока Белый дом ставит все же на субсидирование кредитов через банки.

Прямое кредитование создало бы опасный прецедент (отметим, впрочем, что близкие по смыслу инициативы, по данным "Ъ", Минпромторг готовит и для "приоритетных инвестпроектов" в 14 отраслях, в том числе по ВСТО), и сейчас правительство готово пойти на создание другого прецедента — уже в банковской сфере. По словам Владимира Путина, банки, кредитующие ОПК, могут получать рефинансирование и кредиты на аукционах Центробанка по более низким ставкам, нежели конкуренты. "Да, это не вполне соответствует требованиям конкуренции", — признал премьер-министр. "Но это в нормальных условиях, а в условиях кризиса... мы обязаны обеспечить приоритетные направления деятельности отраслей промышленности", — сказал он. Нет сомнений в том, что "избирательная ставка рефинансирования" будет иметь популярность как идея далеко за пределами ОПК.

*Петр НЕТРЕБА,
Дмитрий БУТРИН*

*источник: «Коммерсантъ»
16.01.09*

УКРАИНСКИЙ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЙ ХОЛДИНГ: ОТКАЗАТЬСЯ ОТ РОССИИ

Мировой рынок производства авиадвигателей поделен между четырьмя крупнейшими производителями США и ЕС. Чтобы сохранить свои позиции на глобальном рынке, украинскому двигателестроению необходима скорейшая консолидация. Кроме того, важным аспектом является разработка двигателя нового поколения и постепенный отказ от моторов для "советских" самолетов.

Около 90 % двигателей в мире производится "большой четверкой", включающей американские GE Aircraft Engines (подразделение General Electric) и Pratt & Whitney (входит в корпорацию United Technology), а также британскую Rolls-Royce и французскую Snecma (входит в группу SAFRAN). Прямая конкуренция этих компаний между собой с середины 80-х гг. трансформировалась в стратегию мягкого партнерства. В качестве примера можно привести стратегический альянс GE Aircraft Engines и Snecma Moteurs. Государственная французская компания и частная американская создали совместное предприятие CFM, которое с двигателем CFM-56 стало лидером в поставках моторов для

узкофюзеляжных воздушных судов.

Еще два крупнейших альянса — Engine Alliance (GE, Snecma и Pratt & Whitney), который совместно выпускает двигатель GP7200, и International Aero Engines (Pratt & Whitney, Rolls-Royce, Japanese Aero Engines и немецкая MTU Aero Engines). Фактически, на сегодня ведущие производители авиадвигателей используют бизнес-модель, основанную на разделении труда, а также прибыли и риска между компаниями. Производители продолжают разрабатывать и предлагать покупателям собственные модели моторов, но все больше двигателей поставляется в кооперации. При победе в крупном тендере на поставку двигателей для авиалайнеров Airbus или Boeing выигравшая компания часто передает конкурентам субподряды на поставку комплектующих и запасных частей. Такая стратегия позволяет динамично развиваться всем основным производителям авиадвигателей, ведь заказов хватает на всех.

Согласно оценкам экспертов, в период до 2025 г. в мире будет продано 26–27 тыс. пассажирских самолетов на общую сумму около \$ 2,6 трлн. Исходя из того, что каждый самолет оснащается двумя-четырьмя двигателями, для указанного количества воздушных машин понадобится примерно 80 тыс. моторов. По оценкам российского ЦИАМ, мировой рынок

авиационных двигателей на период до 2024 г. оценивается в сумму более \$ 500 млрд.

В СНГ украинское предприятие "Мотор Сич" остается безоговорочным лидером в производстве и поставках двигателей для авиастроительной отрасли. Из всех российских двигателестроительных интегрированных структур наибольшим научно-техническим потенциалом обладает альянс рыбинского НПО "Сатурн" и УМПО, который участвует в создании авиадвигателя SaM146 для самолета Superjet 100.

По уровню организации производства и сервиса двигателей россияне пока сильно отстают от запорожского завода, однако надеются за ближайшие 5–7 лет преодолеть этот разрыв и замкнуть полный цикл выпуска авиадвигателей. Украинским же двигателестроителям, чтобы укрепить свои позиции на рынке, необходимо создание конкурентоспособных агрегатов нового поколения, переориентация на выпуск продукции для нужд гражданской авиации и продвижение на новые рынки.

После выхода ЗМКБ "Прогресс" из состава госконцерна "Антонов" у "Корпорации Ивченко" больше нет никаких препятствий для реализации намеченных планов по созданию двигателестроительного холдинга. Помимо КБ и "Мотор Сичи", в составе группы работает Снежнянский машзавод (дочернее предприятие запорожского завода), который сейчас собирает двигатели для Ан-148, и, возможно, ЗАО "Первомайский механический завод", владельцем почти 30 % акций которого является "Мотор Сич". ПМЗ специализируется на выпуске агрегатов самолетных гидросистем и топливорегулирующей аппаратуры для авиадвигателей, что определяет серьезный интерес к этому предприятию со стороны Вячеслава Богуслаева. "Мотор Сич" заинтересована в получении контроля над ПМЗ, который сейчас принадлежит российским и украинским бизнесменам из ЗАО "Машсервис" (70 % акций).

Продолжится активное сотрудничество с харьковским заводом "ФЭД", который поставляет топливную аппаратуру для производимых "Мотор Сичью" авиадвигателей. По словам В. Богуслаева, в ближайшее время "ФЭД" может войти в корпорацию "Ивченко". "Наши производственные процессы тесно связаны, и объединение пойдет на пользу обеим сторонам. Они тоже этого хотят", — заявил он. Ближайшие перспективы украинской двигателестроительной корпорации — продвижение на рынок двигателей Д-436-148, Д-36 серии 4А, Д-27, АИ-222-25, АИ-450, АИ-450-МС и ТВ3-117ВМА-СБМ1В, разработка двигателя СПМ-21, работа по китайскому учебно-боевому самолету, по индийским и иранским проектам.

Сейчас запорожские двигатели привязаны к "советским" самолетам, прежде всего марки "Ан", массово выпускавшимся до 90-х гг. Таких машин в мире летают тысячи, которые постепенно будут выведены из эксплуатации. Но на замену им приходят преимущественно европейские и американские самолеты, поскольку за последние 10 лет Украина и Россия совместно выпустили меньше 50 новых самолетов. Для сравнения: только за 2007 г. европейская Airbus поставила 453 самолета, американская Boeing — 441.

"Корпорация Ивченко" уже объявила о намерении в 2009 г. начать разработку авиадвигателя 5-го поколения. Двигатель тягой 12 т будет обладать улучшенными характеристиками по шумам и выбросам, а также повышенной на 20–25 % топливной эффектив-

ностью по сравнению с существующими. Новый мотор будет производиться на обновленной технической базе с использованием новых материалов, в частности, планируется использовать керамику и новейшие материалы и покрытия, а также центробежный компрессор. При условии обеспечения финансирования в объеме \$ 500 млн новый двигатель может быть создан через четыре-пять лет.

Россия всеми силами старается вытеснить отечественных двигателестроителей со своего рынка. Не в состоянии полностью отказаться от украинской продукции, россияне закрывают доступ к новым проектам, предлагая сотрудничество только по "советским" машинам. В такой ситуации необходимо осваивать альтернативные рынки сбыта, прежде всего в развивающихся странах Азии.

На 2009 г., несмотря на мировой кризис, портфель заказов "Мотор Сичи" вырос до \$ 470 млн. При этом отмечается рост контрактов на поставку продукции в страны дальнего зарубежья. Доля российских заказов снизилась до 38–39 %, 22–23 % составили заказы из Китая, затем в списке крупнейших покупателей следуют Индия и Иран. Эти страны реализуют амбициозные программы развития авиапрома, для которых необходимо предлагать качественные и недорогие запорожские двигатели.

Сейчас "Мотор Сич" и ГП "Ивченко-Прогресс" сотрудничают с Китаем в программе создания китайского учебно-боевого самолета L-15, который оснащается двигателями АИ-222-2.5F. При этом L-15, являющийся почти полным аналогом Як-130, имеет двигатель с форсажной камерой, что позволяет ему, в отличие от российского УБС, летать со сверхзвуковой скоростью. Так что запорожский двигатель АИ-222-2.5F конкурирует со своим же собратом АИ-222-2.5.

Китайская авиапромышленная корпорация AVIC-II, которая готовит новый средний транспортный самолет Y8F600, может привлечь к созданию новых модификаций этой машины корпорацию "Ивченко". По оценкам экспертов, потребность КНР в Y8F600 может составить 50 машин, для которых будет закуплено 200 двигателей на общую сумму \$ 800 млн. По данным запорожского завода, китайцам также предлагаются двигатели МС-14 для самолета Y-5, ТВ3-117 для самолета Y-7Н, МС-400 для беспилотных летательных аппаратов В-18. Совсем недавно заключен контракт на лицензионный ремонт двигателей АИ-25ТЛК для самолетов К-8J ВВС Китая. По прогнозам Rolls-Royce, в следующие 20 лет спрос на авиадвигатели в КНР оценивается в \$ 65 млрд., а в 2022 г. китайский авиарынок станет крупнейшим в мире.

Что касается Индии, то существуют шансы "включиться" в проект создания самолета МТА. Машина разрабатывается на базе проекта КБ им. Ильюшина Ил-214. Первые поставки серийно сделанного самолета должны произойти в 2014 г. МТА должен заменить транспортные самолеты типа советского Ан-12 и американского С-130. Индия гарантирует приобретение 45 лайнеров, Россия — 100. Планируется, что 65 % работ по производству самолета будет выполняться в России, 35 % — в Индии.

Для ускорения запуска в серийное производство МТА будет иметь максимальную унификацию с машиной МС-21. Однако в 2008 г. с индийским проектом возникли сложности. Без стабильного финансирования создание самолета идет медленно. К тому

же, завод в Иркутске, где планировалось собирать МТА, отказался от этого в связи с загруженностью проектами Як-130 и МС-21. Сейчас решается вопрос о переносе сборки самолета с Иркутского авиазавода на ульяновский "Авиастар", на котором собираются все российские транспортные самолеты.

Тем временем индусы обратились к АНТК им. Антонова за информацией о грузовой версии самолета Ан-148. Если россияне в ближайшее время не смогут разрешить проблемы, связанные с организацией производства самолета МТА, возможно, что Дели обратится за помощью к Киеву. Ан-148 уже фактически готов к серийному производству, и Индия могла бы получить первые самолеты уже в 2010 г., на четыре года раньше МТА.

Почти готов контракт на поставку запорожских двигателей для комплектации закупаемых Индией в России 450 вертолетов Ка-225 для индийских вооруженных сил.

Иран, который уже наладил на стапелях завода HESA в Исфохане серийное производство Ан-140, заинтересовался и самолетом Ан-148. В Тегеране заявили, что готовы приобрести у Украины пятьдесят самолетов — как готовых машин, так и комплектов для лицензионной сборки. По оценкам В. Богуслаева, при стоимости базовой модели Ан-148 на уровне \$ 20 млн сумма сделки составит более миллиарда долларов.

Министр транспорта Ирана Хамид Бехбехани заявил, что через семь-восемь лет внутренние потребности страны в самолетах будут полностью удовлетворены за счет собственного производства самолетов Ан-140 и Ан-148. Иранцы, которые при-

брили лицензию на выпуск двигателя для Ан-140, будут развивать и мощности по сборке мотора запорожского производства.

Давно ясно, что ориентация только на совместные с Россией авиапроекты не может служить стабильной базой для работы "Мотор Сичи" в долгосрочной перспективе, особенно учитывая стремление россиян "выдавить" украинское предприятие из ряд выгодных программ. Рынки Китая, Индии, Ирана, других стран Азии, Латинской Америки, Северной Африки очень перспективны для "Мотор Сичи", однако сохранить в ближайшие годы существующие объемы производства и загрузку без российского рынка не удастся.

Поэтому руководство предприятия делает серьезные усилия для удержания позиций в России. Создание предприятий в России (Дубна и Быково), которые сначала будут ремонтировать двигатели, а впоследствии и собирать их, — решение правильное, однако вряд ли поможет "Мотор Сичи" решить проблемы с россиянами. Возможность включения частного украинского завода в состав контролируемой государством Объединенной двигателестроительной корпорации РФ, по признанию как россиян, так и самого Богуслаева, сохраняется. Главной интригой остается вопрос: готов ли он обменять свой статус контролирующего акционера на стабильную загрузку предприятия российскими заказами?

Олег КРАСНИКОВ

*источник: ugmk.info
19.01.09*

НАБРАЛИ ДОЛГОВ

"Ростехнологии" подвели баланс переданных государством активов. Кредиторская задолженность всех предприятий госкорпорации составляет более 630 млрд руб., сказал гендиректор "Ростехнологий" Сергей Чемезов.

В НЕДОДАЧУ

450 предприятий было передано "Ростехнологиям". В 50 из них по итогам инвентаризации собственности были обнаружены факты незаконного вывода госсобственности, сказал Чемезов. Материалы по этим предприятиям переданы в правоохранительные органы. Из этой суммы более 311 млрд руб. приходится на займы и кредиты, привлеченные предприятиями, 22,4 млрд руб. — задолженность по налогам и сборам, остальное — долги перед поставщиками. Не вся налоговая задолженность просроченная, сказал "Ведомостям" замгендиректора "Ростехнологий" Игорь Завьялов. Это данные управленческой отчетности на 1 октября, говорит он, поэтому сейчас задолженность может быть и больше. Объем дебиторской задолженности, в том числе внутренней, пока не оценен, сказал Завьялов.

Для детализации кредиторской и дебиторской задолженности госкорпорация проводит аудит переданных активов, который должен завершиться в конце февраля. Выбрано 19 аудиторских компаний, каждая из которых проверяет по одному холдингу. В этой работе участвуют представители Минфина и сотрудники госкорпораций, добавил Завьялов.

Пока проверяются только оборонные холдинги, говорит он, в гражданских планируется провести аудит в феврале. "Мы специально выбрали такой способ проверки активов, когда работают вместе неангажированные аудиторы и государственные чиновники. Тогда можно говорить о независимой экспертизе", — объяснил Завьялов.

Выручка предприятий госкорпорации ниже кредиторской задолженности, говорит источник в аппарате правительства, но сумму не называет. Она "не намного ниже", уточнил источник, близкий к "Ростехнологиям".

Если кредиторская задолженность превышает или равна выручке, это говорит об очень тяжелом финансовом положении компании, говорит аналитик "ВТБ капитала" Елена Сахнова.

"Мы ведем переговоры с Минфином, чтобы либо реструктурировать долги, либо государство каким-

либо образом оказало финансовую помощь", — сказал Чemezov. Решить финансовые проблемы, по его мнению, можно через получение госгарантий, субсидирование процентных ставок по кредитам и предоставление инвестиционного налогового кредита.

"Ростехнологии" не сняли с обсуждения вопрос об увеличении уставного капитала, добавляет чиновник аппарата правительства. В прошлом году госкорпорация просила правительство внести в капитал 30 млрд руб. Вопрос о господдержке "Ростехнологий" прорабатывается, подтвердил "Ведомостям" замминистра финансов Антон Силуанов. Минфин запросил расчеты для принятия окончательного решения о ее сумме и формах. Задолженность оборонных предприятий "Ростехнологий" перед бюджетом может быть

реструктурирована, говорит Силуанов, но для этого необходимо внести поправки в бюджет 2009 г.

Размер кредиторской задолженности впечатляет, говорит заместитель гендиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко, без государственной поддержки госкорпорации не обойтись. Ей поможет кризис, считает он: "Ослабление рубля, снижение стоимости металлов и рабочей силы сработает на руку госкорпорации, они смогут быстро повысить эффективность производства".

Евгения ПИСЬМЕННАЯ

источник: «Ведомости»
19.01.09

ОАК ПРЕДЛАГАЕТ НАДЕЛИТЬ СВОИ ЛИЗИНГОВЫЕ "ДОЧКИ" ПРАВОМ БЕСПОШЛИННОГО ВВОЗА ИМПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) направила в Министерство промышленности и торговли (Минпромторг) РФ предложения о наделении лизинговых "дочек" ОАК правом временного (беспошлинного) ввоза в РФ гражданских самолетов вместимостью от 51 до 300 кресел.

Речь идет о лизинговых "дочках" ОАК — АО "Ильюшин Финанс Ко" и "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК), сообщил представитель ОАК.

Письмо президента ОАК Алексея Федорова было направлено на имя заместителя директора департамента авиационной промышленности Минпромторга РФ Валерия Воскобойникова в начале декабря 2008 года. Как говорится в письме, имеющемся в распоряжении Интерфакса, предложения ОАК о механизме покрытия потребностей российских авиакомпаний за счет временного ввоза иностранных самолетов лизинговыми компаниями ОАК и таможенно-тарифного регулирования при таких поставках подготовлены в соответствии с протоколом совещания у Председателя Правительства РФ Владимира Путина от 9 сентября 2008 года. В своих предложениях ОАК настаивает на консолидации процесса беспошлинного ввоза воздушных судов иностранного производства под контролем дочерних лизинговых компаний холдинга. По мнению руководства корпорации, это позволит "обеспечить эффективное взаимодействие российских производителей самолетов и их эксплуатантов".

Режим беспошлинного ввоза ОАК предлагает внедрить несколькими способами. В первом варианте предлагается дочерним лизинговым компаниям ОАК предоставить льготу в виде освобождения от депонирования суммы таможенной пошлины и НДС, уплачиваемого в связи с перемещением товаров через таможенную границу. В свою очередь, лизинговые компании ОАК будут передавать самолеты в аренду (операционный лизинг) российским авиаперевозчикам. Льготу по пошлинам и НДС предлагается

применять при заключении с РФ инвестиционного соглашения. В соглашении должны быть прописаны следующие условия: наличие заключенных у лизинговой компании договоров на финансовый лизинг отечественных самолетов (аналогичный класс и аналогичные сроки поставки), а также наличие заключенных лизинговой компанией договоров с ОАК на приобретение отечественного самолета аналогичного класса со сроками поставки, совпадающими со сроками действия освобождения от пошлин и НДС.

В ОАК отмечают, что для реализации такого механизма необходимо принятие постановления Правительства РФ и внесение изменения в статью 211 Таможенного кодекса (ТК), которая в текущей редакции прямо запрещает передачу в пользование другому лицу товаров, находящихся в режиме временного (беспошлинного) ввоза.

Второй вариант, как говорится в письме, был предложен министром экономического развития Эльвирой Набиуллиной 24 октября 2008 года в ходе одного из совещаний. Дочерним лизинговым компаниям ОАК предоставляются 100%-ные субсидии из федерального бюджета на возмещение затрат по уплате таможенной пошлины и НДС. Для реализации механизма, так же как и в предыдущем случае, необходимо изменение статьи 211 ТК. При этом в ОАК отмечают, что такой вариант является менее предпочтительным из-за удорожания схемы для авиакомпании, поскольку становятся необходимы дополнительные расходы на кредитование уплаченной пошлины. "Кроме того, в цену лизингового платежа будут включены риски неполучения или несвоевременного получения субсидии", — говорится в письме.

Сейчас ввозная пошлина на гражданские самолеты вместимостью от 51 до 300 кресел составляет 20 %. Пошлина на ввоз импортных самолетов вместимостью более 300 кресел составляет 0 %. Импортная пошлина на ввоз самолетов вместимостью до 50 кресел с 14 марта составит 0 %.

источник: газета «Гудок»
20.01.09

ПОДАРКИ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Российским ВВС в наступившем году обещают новые самолет и вертолет.

Летный образец самолета пятого поколения Россия получит к 12 августа 2009 года, то есть к очередному Дню Военно-воздушных сил. В этом же году самолет поднимется в воздух. Об этом на последнем в прошлом году расширенном заседании Государственной комиссии в Летно-испытательном центре компании "Вертолеты России" на аэродроме Чкаловский сообщил главнокомандующий ВВС генерал-полковник Александр Зелин (он председатель Госкомиссии). До этого о своей уверенности в том, что новинка непременно поднимется в воздух, главком ВВС доложил руководству Военно-промышленной комиссии (ВПК) при правительстве страны. По оценке генерала Зелина, "работа над самолетом идет по плану, все задачи выполняются". В наступившем году планируется получить первые три машины, которые находятся в состоянии сборки в разной степени готовности. Никаких причин невыполнения плана по созданию самолета пятого поколения — ни в финансировании, ни в способности промышленности, ни в организации работ, по мнению генерала Зелина, нет. Военные эксперты его оптимизм не разделяют.

Главком впервые сообщил и о том, что Военно-воздушные силы разрабатывают также вертолет пятого поколения. Тут предстоят работы, аналогичные созданию самолета пятого поколения. Новый вертолетный комплекс будет способен работать по аэродромным целям, скрытно подходя к ним, над лесистой местностью, в условиях мегаполисов, где есть затруднения в ликвидации террористических групп.

Государственная комиссия уже подписала акты о завершении испытаний новейших российских вертолетов: боевых Ми-28Н "Ночной охотник", Ка-52 "Аллигатор" и учебно-тренировочного "Ансат-У". "Аллигатор" (усовершенствованная двухместная модификация серийного ударного вертолета Ка-50 "Черная акула") прошел первый этап госиспытаний. Правительство приняло решение о выпуске установочной партии этих машин. Ка-52 планируют использовать в подразделениях спецназначения российской армии. "Аллигатор" способен управлять группой вертолетов, выполняя роль "мозгового центра". А вот производство Ка-50 "Черная акула" завершается.

"Ночной охотник" станет основным ударным вертолетом ВВС России. Он предназначен для круглосуточного ведения боевых действий и поражения наземных, надводных и воздушных целей, постановки минных заграждений, оказания огневой поддержки сухопутным войскам. Вертолет оборудован тепловизионным и ТВ-каналом наблюдения, лазерным дальномером, системами навигации по спутнику и по физическим полям Земли. Помимо пушки, вертолет может использовать противотанковые ракеты, ракеты класса "воздух — воздух", бомбы и другое оружие. Максимальная боевая нагрузка — 2300 кг.

Ми-28Н по огневой мощи и боевой защищенности не имеет равных в мировом вертолетостроении, говорят военные летчики. Высокие летно-технические характеристики позволяют эффективно использовать вертолет в любых климатических условиях и при любом рельефе местности. При создании Ми-28Н учтены последние требования по снижению радиолокационной, акустической и визуальной заметности. Летные и пилотажные характеристики позволяют вести на Ми-28Н маневренный воздушный бой. Его пилотирование доступно летчикам даже средней квалификации. На этом вертолете применяются боеприпасы, средства связи и управления, горюче-смазочные материалы, совместимые с используемыми в Сухопутных войсках. Ми-28Н прост в обслуживании и надежен в эксплуатации. У него высокая живучесть и выживаемость экипажа в условиях активного огневого противодействия.

Вертолет "Ансат-У" станет основной учебной машиной ВВС. Теперь предстоит принятие их на вооружение ВВС. Разработка Ми-28Н и Ка-52 началась еще в СССР. Доводка их не раз останавливалась и заново возобновлялась. И вот сегодня к серийному производству новых винтокрылых машин все готово. Разработанный конструкторами Московского вертолетного завода им. М. Л. Миля боевой Ми-28Н производится в ОАО "Роствертол" в Ростове-на-Дону. Ка-52 разработан в ОАО "Камов", а производится будет Арсеньевской авиационной компанией "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина в Приморском крае. Собственно, серийное производство уже началось в конце октября 2008 года. Разработанные на Казанском вертолетном заводе "Ансат-У" готовы к серийному производству на этом предприятии.

Проблемой могут стать двигатели для новых вертолетов. Российские производители оценивают состояние отечественного авиадвигателестроения как критическое и обеспокоены активизацией на российском рынке иностранных разработчиков. "В стране отсутствует полномасштабное серийное производство вертолетных двигателей", — сказал представитель ОАО "Вертолеты России", дочерней компании корпорации "Оборонпром", управляющей вертолетными активами. Вертолетостроители считают: для налаживания производства качественных двигателей необходимо активное участие государства. Конкурировать с перспективными зарубежными аналогами станет возможно только с реализацией комплексной программы создания научно-технического задела и отработки "прорывных" технологий по элементам, узлам и системам вертолетных двигателей следующего поколения, считают в управляющей компании.

Между тем, Военно-воздушные силы России по поручению президента приступили к модернизации вертолета Ми-28Н и созданию нового Ми-28НМ. Проект тактико-технического задания на опытно-конструкторскую работу по модернизации прошел предварительное согласование в Главном командовании

ВВС России. Возможности по модернизации парка вертолетов семейства "Ми" еще далеко не исчерпаны, считают в ВВС.

Вооруженные силы России в ближайшие четыре года должны получить 100 новых боевых и учебных вертолетов. Это позволит повысить боевой потенциал армейской авиации в 2,5–3 раза, особенно за счет ведения боевых действий днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях, как на равнине, так и в горной местности. Первыми Ми-28Н получат подразделения армейской авиации самого "горячего", Северо-Кавказского, военного округа. В мае 2009 года можно будет увидеть новые вертолеты над Красной площадью во время парада в честь Дня Победы.

Касаясь больной темы — перспектив реперодичности армейской авиации, Александр Зелин выразил надежду, что "вывода ее из состава ВВС в Сухопутные войска не будет". "Передача армейской авиации в состав Сухопутных войск, я считаю, пока преждевременна", — сказал главком ВВС. — У нас сложилась хорошая практика взаимодействия вертолетных подразделений с армейскими частями, которая подтверждает правильность ранее принятых решений". До 2015 года планируется завершить перевооружение всего состава армейской авиации, и главком не исключил в будущем такой передачи. Но в рамках формирования нового облика Вооруженных сил этого не произойдет. Напомним, что начальник Генштаба Николай Макаров на встрече с военными атташе 12 декабря прошлого года в Военной академии Генерального штаба сказал, что место армейской авиации — именно в Сухопутных войсках.

Сегодня российский оборонно-промышленный комплекс готов поставить новые вертолеты не только собственной армии, но и в другие страны, заявил генеральный директор компании "Вертолеты России" Андрей Шибитов. Директор "Роствертола" Борис Слюсарь сообщил, что Венесуэла намерена приобрести партию "Ночных охотников". Первые вертолеты будут

поставлены в эту страну в наступившем году. Всего же сегодня имеются 12 заявок из-за рубежа. "Мы в состоянии удовлетворить потребности всех зарубежных заказчиков в поставках этих вертолетов, наш экспортный потенциал позволяет это сделать", — сказал глава "Вертолетов России".

Вполне возможно, что из-за задержек в создании Италией ударного вертолета для Турции и после неудачных переговоров с США о приобретении для сухопутных сил Анкары штурмовых вертолетов "Кобра" и "Супер-Кобра" турецкая сторона приобретет российский ударный вертолет. Во всяком случае турецкая газета "Ватан" сообщила, что Турция намерена приобрести у России 32 подержанных боевых Ми-28 за 1 млрд долл. Но пока Россия не получала заявок от Турции.

Смелые заявления главкома Зелина о поступлении в ВВС машин пятого поколения уже в 2009 году эксперты встретили скептически. По их мнению, речь скорее всего идет о Су-37, Су-47 или улучшенных самолетах четвертого поколения, которые имеются в единичных экземплярах. Но о пятом поколении говорить рано — между испытанием и принятием на вооружение проходит значительно большее время, нежели указал главком ВВС. Многие становятся ясно, если сравнить отражающие радиолокационный сигнал поверхности самолетов: у наших Су-34 — 22 кв. метра, у американских F-22 Raptor — 0,003 кв. метра.

Опять же не очень понятно, как слова главкома ВВС сочетаются с подписанным в самом конце прошлого года соглашением между российской ОАК и индийской "Хиндустан Аэронотикс Лимитед" (ХАЛ) о разработке истребителя пятого поколения. Ведь по этому контракту Россия и Индия только будут разрабатывать две версии самолета.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: «Время новостей»
12.01.09*

АВИАСТРОИТЕЛИ ИСПЫТЫВАЮТ ТЕРПЕНИЕ ВЛАДИМИРА ПУТИНА

Вопреки воле российского премьера Владимира Путина запущен процесс слияния РСК "МиГ" и АХК "Сухой".

Как передает корреспондент "Нового региона", первым шагом для осуществления этих планов стало январское назначение главы фирмы "Сухой" Михаила Погосяна гендиректором РСК "МиГ", оказавшейся в тяжелой финансовой ситуации. По мнению экспертов, "МиГ" нужен Погосяну из-за хронических срывов "Сухим" графиков по разработке и созданию российского истребителя пятого поколения — ПАК ФА.

Первая попытка объединить конкурирующие друг с другом фирмы "МиГ" и "Сухой" была предпринята еще в 2000 году — вскоре после назначения Михаила Погосяна главой АВПК "Сухой". Тогда, как передает корреспондент "Нового региона", первый зампред Правительства РФ Юрий Маслюков, который курировал отечественный авиапром, предложил

объединить обе фирмы. "МиГ" как самостоятельный производитель встретил эту идею в штыки. Тем не менее перед своей отставкой Маслюков успел подписать распоряжение о назначении руководителя ОКБ "Сухой" Николая Никитина главой фирмы "МиГ". Однако в тот раз "МиГу" удалось отстоять свою независимость — против слияния компаний лично выступил новый Президент РФ Владимир Путин.

Очередной шаг в попытке объединения "Сухого" и "МиГа" предпринят в настоящее время. О том, что Михаил Погосян возглавит РСК "МиГ", начали говорить еще в декабре 2008 года, но официальное назначение состоялось лишь 11 января. На посту главы "МиГа" г-н Погосян сменил Анатолия Белова (также когда-то работавшего на фирму "Сухой" в должности замгендиректора. — прим. "НР"). Но сегодня ситуация кардинально изменилась и слияние двух фирм вполне реально, если, конечно, Владимир Путин вновь не

скажет своего веского слова.

Между тем хроническое отставание России от ведущих авиадержав мира, уже начавших принимать на вооружение истребители пятого поколения (F/A-22 Raptor, F-35 — США, Eurofighter Typhoon — страны ЕС), ведет к тому, что она стремительно теряет статус державы, внедряющей передовые авиаразработки. Более того, в программе по созданию "Перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации" (ПАК ФА. — "НР"), конкурс на создание которого в 2002 году выиграл АВПК "Сухой", уже наметилось многолетнее отставание от графика.

Если изначально заявлялось, что ПАК ФА полетит в 2006 году, то затем этот срок был отодвинут на середину 2008 года. Однако уже в сентябре 2008 года замглавы Минпромторга РФ Юрий Борисов сообщил, что первый полет российского самолета 5 поколения состоится в 2009 году. "Самолет пятого поколения будет. 2009 год — первый полет. Он в очень хорошем состоянии, в Комсомольске-на-Амуре уже вышли на результат. Это самолет с новым двигателем, с хорошей авионикой", — сказал он. Вслед за ним этот срок озвучил и главком ВВС Александр Зелин.

Между тем столь сильное отставание АХК "Сухой" от графика по созданию ПАК ФА даже поставило в неудобное положение российского премьера Владимира Путина. В ходе декабрьской прямой линии глава правительства был вынужден заявить, что истребите-

лей пятого поколения нет не только в России, но и нигде в мире, хотя хорошо известно, что они уже приняты на вооружение ВВС США. Все, что на сегодняшний день известно о ходе строительства ПАК ФА, — что центроплан изделия производится в Комсомольском-на-Амуре производственном объединении, входящем в АХК "Сухой".

Стоит отметить, что о начавшемся слиянии РСК "МиГ" и АХК "Сухой" свидетельствует и недавнее заявление главы ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Алексея Федорова. По его словам, Михаил Погосян сохраняет посты гендиректора АХК "Сухой" и 1-го вице-президента ОАК по координации программ, а его работа в должности гендиректора "МиГ" будет направлена на формирование в рамках ОАК бизнес-единицы "Боевая авиация".

Так или иначе, но истребитель пятого поколения будет принят на вооружение ВВС России еще очень нескоро. Пока наиболее реальным вариантом перевооружения российских истребительных частей выглядит оснащение "алжирскими" МиГ-29 СМТ и совершающим первые полеты истребителем поколения "4++" Су-35, который начнет производиться серийно не ранее 2010–2011 годов.

*источник: «Новый регион»
19.01.09*

ЧЕРНЫЙ ДЕНЬ "ЧЕРНОЙ АКУЛЫ"

В России прекращено серийное производство уникального ударного вертолета.

Накануне Нового года произошло два важных события в жизни российской фронтовой авиации. Сначала главком ВВС генерал-полковник Александр Зелин заявил, что по итогам заседания государственной комиссии, рассмотревшей результаты испытаний новейших отечественных боевых вертолетов, на вооружение Военно-воздушных сил будут приняты две машины — Ми-28Н "Ночной охотник" и Ка-52 "Аллигатор" — улучшенная версия знаменитой "вертушки" Ка-50 "Черная акула". А генеральный директор Дальневосточного авиационного завода "Прогресс", где собирают и "Акулу", и "Аллигатора", объявил о прекращении серийного производства Ка-50. Вертолет, о котором лет 20 назад был снят даже приключенческий художественный фильм, видимо, прекращает свое существование и останется только в нескольких экземплярах. По сведениям "НГ", в 334-м Центре боевой подготовки и переучивания летного состава армейской авиации в Торжке сейчас находится восемь таких машин и еще пять недостроенных — на самом заводе в дальневосточном городе Арсеньеве. Но теперь их сборка вряд ли будет завершена.

Судьба "Черной акулы", которая вызвала фурор на международных авиасалонах, проявила себя в боях в Афганистане и Чечне, оказалась предрешенной. Хотя она еще в 1984 году выиграла закрытый кон-

курс, объявленный ЦК КПСС и Советом Министров СССР на замещение порядком выработавшего себя в ходе афганской войны ударного вертолета Ми-24. "Акула" действительно превосходила своего предшественника по всем тактико-техническим характеристикам. По мощи оружия, способности летать днем и ночью в любую погоду, решать самые разнообразные боевые задачи — от разведки противника до нанесения ему сокрушительных ударов по бронетехнике и живой силе сверхзвуковыми противотанковыми управляемыми и неуправляемыми ракетами, скорострельными пушками. Кроме того, Ка-50 мог, как истребитель, сражаться с другими вертолетами. У него впервые во фронтовой авиации стояло даже катапультное кресло. А главное — "Акула" имела соосное расположение винтов, регулирующих ее подъем и направление движения, и одного пилота, который выполнял обязанности летчика, штурмана и оператора огневых средств.

Эта уникальная особенность — пилот, выполняющий массу обязанностей, — сыграла с "Акулой" роковую роль. Командование фронтовой авиации не принимало данной концепции. Всегда на вертолетах, что на отечественных, что на зарубежных, говорили генералы, функции летчика и штурмана-оператора были разъединены. И аргумент генерального конструктора Ка-50 Сергея Михеева, что в истребителе летчик решает задачи один за всех, не принимался. Одно дело истребитель, которого часто выводят на цель с земли, утверждали его оппоненты, а другое — верто-

лет, который должен сам искать себе "добычу". И хотя в начале 90-х годов прошлого века "Черная акула" была даже принята на вооружение, ее противники сделали все, чтобы она не появилась в войсках. Им помог и известный обвал с выделением финансовых средств на производство боевой техники. Ка-50 осталась только для авиасалонов и для новых бесконечных испытаний.

Наконец ее создатели все-таки пошли, что называется, на попятный. Надо было спасать конструкторское бюро Камова, да и завод, где делали "Акулу". Они создали машину по той же соосной схеме, но уже с двумя пилотами. Она стала называться Ка-52 "Аллигатор". Новая "вертушка" умеет все то же самое, что и ее предшественница, но, кроме того, приобрела возможность быть командирской — осуществлять координацию действий ударной вертолетной группировки, искать и распределять между ними обнаруженные и вновь выявленные цели, поражать бронированную и небронированную технику противника. Штурман-

испытатель 929-го Государственного летно-испытательного центра, что расположен в городе Ахтубинске Астраханской области, полковник Владимир Томилин сказал "НГ", что Ка-52 особенно ценен при проведении операций в горах. "Аллигатор" обладает повышенным потолком полета и редкостными маневренными качествами. Кроме того, может успешно дополнить несколько звеньев Ми-28Н, создав боевой комплекс, способный решать любые задачи. И только он может висеть на одном месте около 12 часов подряд, освещая местность на многие километры вокруг.

Поставка первых Ка-52 "Аллигатор" запланирована на 2009 год. Всего до 2012 года, как стало известно "НГ", планируется закупить 12 этих машин. Хотя, по словам генерала Зелина, в ближайшие четыре года в ВВС должно прийти до 100 вертолетов.

Виктор ЛИТОВКИН

*источник: «Независимая газета»
12.01.09*

BOEING ОПЕРЕДИЛ "ИЛЬЮШИН"

Индия предпочла американские самолеты российским.

Министерство обороны Индии подписало с американской корпорацией Boeing контракт на закупку восьми самолетов базовой патрульной авиации P-8I на общую сумму \$ 2,1 млрд. Это самая крупная оружейная сделка за всю историю военно-технического сотрудничества между Индией и США. По оценкам экспертов, этот контракт — опасный прецедент для России, главного поставщика вооружения и военной техники на индийский рынок.

P-8I — модификация многоцелевого морского самолета P-8A Poseidon, созданного на базе гражданского авиалайнера Boeing 737. Вооружен торпедами, глубинными бомбами и противокорабельными ракетами Harpoon. P-8I должны будут заменить восемь дальних противолодочных самолетов Ту-142М советского производства, которые сейчас находятся на вооружении ВМС Индии.

По данным индийской газеты The Times of India, соглашение было подписано 1 января 2009 года, но Минобороны Индии пока официально его не подтверждает. Стоит отметить, что в тендере на поставку таких самолетов большого радиуса действия, объявленном ВМС Индии в 2005 году, помимо Boeing, Lockheed Martin и других крупных авиастроительных компаний участвовал и межгосударственный авиационный комплекс "Ильюшин", который в итоге сошел с дистанции.

В 2007 году МАК "Ильюшин" уже потерпел в Индии неудачу. Тогда индийская сторона отказалась принимать модернизированные противолодочные самолеты Ил-38SD с новой поисково-прицельной системой "Морской змей" и приостановила оплату по контракту в \$ 150 млн. Во время испытаний в Баренцевом море эта система не смогла засечь подлодку на необходимом расстоянии. По мнению директора

Центра анализа стратегий и технологий Руслана Пухова, "такие провалы серьезно подрывают российские позиции и способствуют проникновению американцев на стратегически важный для России индийский оружейный рынок".

В начале прошлого года Индия подписала контракт стоимостью \$ 962 млн на приобретение шести американских транспортных самолетов C-130J Super Hercules для своих сил специального назначения. Индийцы купили американские самолеты из-за задержки с реализацией российско-индийского проекта по созданию среднего транспортного самолета МТА, в котором с российской стороны участвовал МАК "Ильюшин". По мнению господина Пухова, подобные ошибки и просчеты раздражают индийцев и серьезно снижают российские шансы на успех в тендере на поставку ВВС Индии 126 многоцелевых истребителей. Стоимость контракта — примерно \$ 9 млрд. От России в тендере участвует РСК "МиГ" с многоцелевым истребителем МиГ-35.

"Несмотря на подобные тревожные сигналы, позиции российских оружейников в Индии очень сильны", — считает научный сотрудник Института стран Азии и Африки Петр Топычканов, поскольку "у России здесь много долгосрочных контрактов". Но Индия все больше стремится диверсифицировать свои военно-технические поставки. По мнению эксперта, ситуация с новым американо-индийским контрактом должна стать дополнительным стимулом для перехода от поставок российским ВПК в Индию "военного железа" к сотрудничеству в области высоких технологий, на что нацелена индийская сторона.

Иван КОНОВАЛОВ

*источник: «Коммерсантъ»
12.01.09*

ОДИНОКИЙ "ХИЩНИК"

Самый дорогой истребитель в мире может оказаться невостребованным.

В 2008 году многоцелевой истребитель пятого поколения F-22 Raptor ("Хищник"), без сомнения, заслужил звание одного из самых обсуждаемых оборонных проектов не только в американских, но и в мировых СМИ. Но тон многих публикаций был уже не благоговейно-восторженным, а, скорее, пессимистичным — будущее самого дорогого истребителя в истории авиации фактически оказалось под угрозой. Новой администрации Белого дома теперь предстоит нелегкое решение: продолжать тратить чрезмерные средства на закупку F-22 или же попросту похоронить амбициозный проект.

БЕСЦЕННОЕ ЭХО ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ

F-22 Raptor можно назвать одним из последних детищ гонки вооружений между СССР и США, которая продолжалась на протяжении десятилетий и фактически завершилась лишь в начале 1990-х годов. Менее чем за десятилетие до этого в США была принята программа Advanced Tactical Fighter ("Усовершенствованный тактический истребитель"), согласно которой американские авиастроители должны были создать боевую машину, способную обеспечить ВВС США существенные преимущества над разрабатывавшимися в СССР истребителями четвертого поколения типа Су-27.

Заказ на разработку новейших самолетов получили два конкурирующих альянса американских производителей военной техники и вооружения — Lockheed Martin/Boeing/General Dynamics и Northrop/McDonnell Douglas. Испытания образцов завершились в не самое лучшее время — в 1991 году. Варшавского договора к тому времени уже фактически не существовало, а спустя несколько месяцев распался и сам Советский Союз. В итоге, несмотря на победу образца YF-22 альянса Lockheed Martin, обещанного контракта на поставку 750 самолетов производители так и не получили.

При всех своих несомненных качествах — скорости, скрытности, высокой маневренности, многие из которых до сих пор остаются недостижимыми для конкурентов, самолет имел и существенный недостаток — высокую стоимость. Так, сама программа по созданию машины, получившей громкое прозвище "невидимка", обошлась американским налогоплательщикам в сумму, превышающую 60 миллиардов долларов. Эти средства сравнимы с нынешними годовыми оборонными бюджетами России и Китая.

Насчет стоимости производства одной машины так и вовсе чуть ли не легенды ходят, хотя точной суммы не может назвать никто. По данным некоторых СМИ, один F-22 обходится примерно в 150 миллионов долларов. Однако с учетом затрат на разработку и прочих факторов стоимость каждого из заказанных американскими ВВС самолетов превышает 300 мил-

лионов. С увеличением поставок их себестоимость, впрочем, может снизиться.

ЗАПОЗДАЛАЯ ЭКОНОМИЯ

F-22 Raptor — один из немногих оборонных проектов, создававшихся в США, что называется, "только для себя". Конечно, можно предположить, что покупке такой дорогостоящей авиационной техники могли бы позволить себе лишь самые богатые государства, однако экспорт истребителей запрещен американскими федеральными законами совсем по иной причине — из-за опасений утечки уникальных технологий, использующихся при его изготовлении.

Экспортной альтернативой "Хищнику" в перспективе должен стать еще один новейший истребитель пятого поколения — Joint Strike Fighter, или F-35 Lightning II, разработкой которого также занимается корпорация Lockheed Martin. Проект Joint Strike Fighter финансируется многими государствами, хотя основным его спонсором также являются США.

Этот самолет унаследовал многие технологии, использовавшиеся при разработке F-22, однако стоимость одной машины почти в два раза меньше. И в нынешней нелегкой финансовой ситуации в глазах потенциальных покупателей это делает F-35 весьма привлекательной альтернативой по сравнению с предшественником.

На сегодняшний день, по данным СМИ, на вооружении ВВС США состоят 127 истребителей F-22 Raptor и еще около 60 должны быть поставлены американской армии в ближайшие годы. В мае 2008 года американский Сенат утвердил оборонный бюджет на 2009 год, который предусматривал выделение средств на 20 дополнительных самолетов F-22. Однако в ноябре 2008 года руководство Пентагона решило сэкономить, сократив запланированную к покупке партию с 20 до 4 единиц.

Решение о приобретении 16 и более самолетов отложено до прихода новой администрации Белого дома. Ей же предстоит определиться с дальнейшей судьбой самолета. Причем утверждавшие военный бюджет сенаторы заблаговременно позаботились и о самом радикальном варианте, выделив средства, которые, вероятно, могут понадобиться для закрытия производства F-22. Впрочем, нынешний и он же будущий глава Пентагона Роберт Гейтс, который уже сообщил о своих намерениях пересмотреть политику закупки и разработки вооружения для армии США, заявил в феврале 2008 года, что не возражает против снятия запрета на продажу F-22. Но для этого американским конгрессменам придется внести изменения в законодательство.

НИ СЕБЕ НИ ЛЮДЯМ

Потенциальные покупатели, пускай и немногочисленные, у самого дорогого истребителя в мире есть. Однако если американские законодатели будут мед-

лить с этим решением, Lockheed Martin со товарищи рискует потерять их, равно как и самого "Хищника".

Наиболее вероятным претендентом на покупку F-22 остается Япония, которая уже не один год пытается добиться у американского руководства разрешения на их продажу. Правда, судя по недавним сообщениям СМИ, сомнения в перспективах этой сделки у Токио все же есть.

Так, в конце декабря 2008 года японское издание Daily Yomiuri сообщило со ссылкой на официального представителя военного ведомства страны, что Япония готова отказаться от покупки F-22 и теперь рассматривает другие варианты, среди которых есть и F-35. Мотивировалось это решение тем, что администрация Барака Обамы наверняка ограничит или даже полностью приостановит производство F-22, поэтому дальнейшие переговоры о покупке этих истребителей не имеют смысла.

Правда, спустя несколько дней министерство обороны Японии опровергло эту информацию, о чем сообщило военное издание Jane's. Официальный представитель военного ведомства страны заявил, что ситуация не изменилась, однако намерения японских военных остались прежними.

Еще одним вероятным покупателем "Хищников" до недавнего времени оставалась Австралия. В 2004 году командующий ВВС этой страны Ангус Хьюстон заявил, что "F-22 станет самым выдающимся из когда-либо построенных истребителей". Некоторые австралийские политики и военные аналитики настаивали на том, что Канберра должна закупить не F-35, а именно F-22, поскольку, в отличие от перспективного Joint Strike Fighter, это уже состоявшийся, испытанный и прекрасно зарекомендовавший себя самолет.

В 2006 году австралийское правительство поддержало эту инициативу, однако позже от этих намерений отказалось. В числе причин были названы не только цена и отказ американцев снять запрет на продажу, но и некоторые не устраивавшие австралийцев боевые качества истребителей.

Дискуссии по этому поводу в Австралии, как говорят, еще окончательно не закончены. Однако в начале декабря 2008 года командующий ВВС страны заявил о решении остановить выбор на F-35, которые, по его мнению, превосходят стоящие на вооружении соседних стран истребители производства российской компании "Сухой". Он также подчеркнул, что в перспективе F-35 "станет лучшим многоцелевым истребителем в мире, он обладает самой совершенной защитой и радиолокационным оборудованием". А если учесть, что австралийцы намереваются закупить не менее 100 истребителей Joint Strike Fighter, нужда в F-22 попросту отпадет сама собой.

Намерение купить F-22 высказывал и один из ближайших союзников США — Израиль. Хотя и для этой страны американские законодатели, продлившие действие запрета на экспорт истребителей в 2006 году, исключение пока не сделали. Но если израильтянам и удастся добиться разрешения на продажу "Хищников", это вряд ли позволит проекту долгое время оставаться на плаву: 24 истребителя — слишком незначительная партия по сравнению с той, которую изначально планировал приобрести Пентагон.

Искать потенциальных покупателей среди других государств американским производителям теперь также проблематично. Большинство заказчиков уже

выбрало в качестве перспективного истребителя F-35. К тому же конкуренцию F-22 вполне могут составить истребители европейских и российских производителей, которые, быть может, в чем-то уступают "Хищнику", но и стоят значительно меньше.

ТРУДНОЕ РЕШЕНИЕ

Если верить американским СМИ, судьба одного из самых неоднозначных и амбициозных проектов американской авиастроительной промышленности должна решиться уже в ближайшие несколько месяцев. И поставить точку в этой затянувшейся истории предстоит новому президенту США.

Решение действительно будет непростым. Барак Обама, что называется, предстоит выбрать лучшее из двух зол: полностью закрыть проект, лишив работы и разгар финансового кризиса тысячи американцев и оставив без прибыли крупнейшие корпорации, или же продолжить тратить колоссальные средства на их закупку в далеко не лучшие для экономики США времена.

Конечно, Сенат может разрешить экспорт истребителей даже в том случае, если Пентагон откажется от их дальнейшей закупки. Но ситуация получится парадоксальная: истребитель разрабатывался для американской армии, в итоге ограничившейся сравнительно небольшой партией из соображений экономики, а теперь производителям предложат вооружать самолетами F-22 другие страны. Причем как раз в то время, когда окупить затраты становится почти нереально: некоторые потенциальные покупатели уже потеряли к ним интерес, а новых найти будет непросто из-за возрастающей конкуренции на рынке.

Как следствие, даже в таком случае "Хищник" может оказаться невостребованным и своими, и чужими.

Андрей ФЕДОРОВ

источник: LENTA.RU
11.01.09

НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

Автор книги — Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель России, член Клуба авиастроителей Владимир Николаевич Кондауров.

Цена книги 420 руб. (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015, Москва, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (495) 685-19-30, 685-26-30; e-mail: info@as-club.ru

ПРОСТА ЛИ ФОРМУЛА НАДЕЖНОСТИ?

Принято считать, что наиболее дорогим для производителя продукции является период ее продвижения на рынок. Впрочем, по данным шведской компании IFS, в современных условиях 70–80 % затрат приходится на послепродажный этап жизненного цикла изделия.

Проблем и нерешенных вопросов в этой области по-прежнему достаточно, но и эффективных подходов немало, что подтвердила ежегодная конференция-авиафорум "Интегрированная логистическая поддержка авиационной техники: разработка, опыт реализации, МТО".

"НАУКОЕМКИМ ИЗДЕЛИЯМ — НАУКОЕМКУЮ СИСТЕМУ ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ!"

Так выразил в своем докладе позицию Российской самолетостроительной корпорации (РСК) "МиГ" заместитель начальника департамента послепродажного обслуживания (ППО) Анатолий Шаламов. "Сейчас идут работы по созданию интегрированных систем поддержки по требованиям инозаказчиков для военных изделий, — отметил он. — Чтобы обеспечить минимум эксплуатационных затрат при соблюдении заданных свойств, необходимо привлечь интеллектуальные инновационные разработки высокого уровня". В современной авиации эти процессы осуществляются с применением IT- и CALS-технологий, компьютеризированных баз данных и соответствующих программных продуктов.

По словам А. Шаламова, на сегодняшний день существует четыре основные задачи, требующие применения наукоемких подходов. Во-первых, создание конкурентоспособного изделия, наилучшего по стоимости и удобству эксплуатации. Во-вторых, формирование структуры послепродажного обслуживания с аналогичными характеристиками услуг. В-третьих, необходимо обоснование системы оптимального управления потоками ресурсов при заданных ограничениях. И, наконец, планирование инженерно-технического обеспечения эксплуатации изделий в условиях мирного и военного времени.

Первый вопрос специалисты РСК "МиГ" предлагают решать путем создания комплексной модели, увязывающей эксплуатационно-технические, летно-технические, тактические и стоимостные характеристики воздушных судов. Критерием их рыночного потенциала при этом может являться выражение, числитель которого представляет собой функцию от коэффициента технической готовности, коэффициентов использования и боевой готовности авиатехники. Знаменатель отражает стоимость ее технической эксплуатации с учетом длительности временного интервала. Нужна

математическая модель изделия, отражающая связь между критериями оптимизации и эксплуатационно-техническими характеристиками. В привязке к временному интервалу это позволяет сформировать целый набор данных, и специалисты могут оценить, как будет меняться коэффициент рыночного потенциала изделия. Кроме того, рыночный потенциал ВС оценивается с учетом продолжительности ремонта и времени наработки на отказ. Также формируется блок данных, позволяющих увидеть, насколько совершенное изделие в эксплуатационном отношении. В итоге можно построить диаграмму чувствительности коэффициента рыночного потенциала по отношению к различным эксплуатационно-техническим характеристикам. "Наибольшую роль здесь играет наработка на отказ. Вот направление совершенствования уже на стадиях проектирования", — отмечает А. Шаламов.

Следующая задача возникает в процессе создания системы управления потоками ресурсов. Речь идет, в первую очередь, о запасных частях, от которых в немалой степени зависит стоимость обслуживания ВС. "Планы-графики учебно-боевой подготовки, простои на плановых видах обслуживания и ремонтов, включая капитальный ремонт, — все это надо учитывать для того, чтобы минимизировать количество запчастей при заданном коэффициенте технической готовности самолетного парка", — поясняет А. Шаламов. Одним из средств оптимального планирования потребностей и поставок ресурсов при заданном уровне исправности в РСК "МиГ" считают виртуальную комплексную модель "Эксплуатация — обслуживание — ремонт — склад". С ее помощью при заданном уровне технической готовности можно разработать конкретные рекомендации по периодичности поставок и количеству запчастей по каждой номенклатуре изделий.

Как средство планирования инженерно-авиационного обеспечения для применения интеллектуальной поддержки в условиях боевых действий на основе соответствующей математической теории моделирования создан специальный программный комплекс. Его возможности — прогноз парка ВС, планирование потребных ресурсов с использованием данных о количестве боевых вылетов, потенциальных потерях и, в среднем, ремонтов авиатехники. Все это позволяет заранее рассчитать объем запчастей, топлива и авиационных средств поражения для выполнения поставленной боевой задачи. Практический опыт, конкретные предложения и рекомендации для специалистов изложены в книге А. Шаламова "Интегрированная логистическая поддержка наукоемкой продукции".

ЛЕСТНИЦА В НЕБО

Об особенностях организации сервисного обслуживания самолетов российского производства за рубежом рассказал руководитель дирекции послепродажного обслуживания ОАО "ОАК — Транспорт-

ные самолеты" Александр Барабушка. В марте 2008 г. в Москве состоялась конференция по интегрированной логистической поддержке (ИЛП) с участием специалистов профильных западных фирм, представивших свои подходы по совершенствованию эксплуатации авиатехники. "Лестница в небо" — название одного из них. Он традиционно состоит из трех этапов. Первый — поставка самолета заказчику без дальнейшей поддержки его в эксплуатации. Второй — принятие на себя обязательств по поставкам запчастей. Третий — обеспечение заданного коэффициента исправности парка. По третьему этапу имеет реальный опыт работы РСК "МиГ". В одной из стран уже несколько лет находятся в эксплуатации 10 самолетов производства этого предприятия с коэффициентом исправности 75 %. Корпорация обеспечивает обслуживание и ремонт ВС и силовых установок при условии предоставления времени на восстановление ВС в течение четырех дней, не идущих в счет невыполнения обязательств по контракту перед заказчиком. Другой пример связан с поставкой ТАНТК им. Г. М. Бериева в лизинг двух Бе-200С. Согласно условиям контракта, заключенного с заказчиком, специалисты ТАНТК обязаны обеспечить технически возможность вылета этих самолетов с 8.00 до 20.00 с понедельника по пятницу. Для устранения неисправностей и ремонта поставщикам остаются только два выходных дня. В случае невыполнения условий контракта — штрафные санкции.

Что же хочет инозаказчик? "Прежде всего — исправность ВС, — поясняет А. Барабушка. — Превышение установленного показателя он готов оплатить сверх установленной контрактом суммы".

В современных условиях это невозможно осуществить без применения информационных технологий. С помощью специальной компьютерной программы формируется эксплуатационная модель самолета, отличающаяся от его базовой ИТ-модели меньшим количеством составляющих. При ее создании учитываются три основных критерия: паспортизируемые агрегаты, агрегаты, на которые есть ссылки в руководстве по технической эксплуатации, и те, что имеют ресурс меньше назначенного ресурса самолета. Модель позволяет прогнозировать "отход" ВС на периодические формы обслуживания, заранее планировать замену агрегатов с ограниченным ресурсом, контролировать сроки поставок и потоки запчастей, отслеживать наработку на отказ всего спектра элементов эксплуатации. В базе данных также ведется учет технологических карт с указанием всех видов выполненных работ. Стоимость эксплуатации также имеет математическую модель. В целом для организации эффективной системы ППО авиатехники, по мнению представителя ТС ОАК, в ближайшее время необходимо решить четыре основные задачи. Организовать обмен мнениями и устойчивую взаимосвязь с эксплуатантами. На основе полученных материалов разработать методические указания по совершенствованию системы абонентского технического обслуживания или достижению заданных характеристик надежности ВС. Разработать и внести соответствующие изменения в таможенный кодекс (чем сейчас и занимается ОАК) для упрощения задач поставки запчастей, так как "сроки являются критичными для выполнения условий эксплуатации авиатехники по заданным характеристикам". И, наконец, надо внедрить программную систему ППО, по сути дела, ИЛП.

В ГЛОБАЛЬНОМ МАСШТАБЕ

Не секрет, что вопросы оптимизации работы с поставщиками весьма актуальны для предприятий ОАК. В их числе называют низкие качество и надежность покупных комплектующих изделий (ПКИ), неприемлемые сроки и срывы поставок. Отмечается высокая по сравнению с зарубежными аналогами стоимость ПКИ. Все это дополняется тенденцией постепенной ликвидации части поставщиков.

Для решения этих проблем специалистами ОАК разработана "Программа развития поставщиков основных компонентов и комплектующих изделий для отечественной авиационной техники". Анализ взаимодействия ОАК с поставщиками показал, что последние тоже испытывают трудности. Это, например, нерегулярность платежей и выпуска ВС. Бывают случаи отказа от выкупа заказанной ранее продукции. Вкупе с дефицитом производственных мощностей, есть проблемы с элементной базой, сырьем и технологиями.

"Программа развития поставщиков" ОАК включает в себя долгосрочные и среднесрочные цели. Достижение первых предполагает развитие поставщиков как системы управления отношениями с поставщиками, позволяющей эффективно приобретать на рынке конкурентоспособную продукцию, получая преференции по сравнению с конкурентами в цене, качестве, сроках и иных условиях. В 2009–2010 гг. для этого предлагается консолидировать закупки, проводить переговоры и заключать от имени ОАК соглашения о сотрудничестве с ключевыми поставщиками. То же касается проведения демополизации поставщиков, поиска альтернативных решений. Согласно программе ОАК, будут разработаны и внедрены системы аттестации поставщиков.

Анализируя случаи невыполнения обязательств по контрактам в рамках гособоронзаказа, эксперты выявили ряд причин, к этому приводящих. Например, "ножницы" в стоимости. То есть несоответствие цен на ВС, фиксированных на весь период госконтракта, в условиях постоянного повышения стоимости комплектующих. Кроме того, у исполнителей пока существует возможность отказа от выполнения поставок в рамках ГОЗа.

Наблюдаются случаи закрытия и репрофилирования производств. В связи с этим стратегические цели программы предполагают определенные изменения в нормативно-правовой базе. В частности, приведение в соответствие законодательства по ГОЗ в части ценообразования и выполнения контрактных обязательств, уточнение функций военной приемки. К долгосрочным задачам специалисты ОАК относят и развитие межотраслевого взаимодействия по отдельным технологиям и производствам, например с ГК "Ростехнологии", ОДК, "Росатомом", "Роскосмосом", другими интегрированными структурами.

Среднесрочные цели программный документ ОАК определяет как обеспечение приемлемого уровня цен, качества, объемов для программы производства ВС. В ближайшие два года для их реализации планируется оптимизировать взаимодействие с проблемными и ключевыми поставщиками с целью достижения приемлемого уровня цен и объемов поставок ПКИ. Также необходимо разработать типовые формы соглашений, провести демополизацию по самым проблемным позициям. Кроме того,

планируется постоянно проводить оценку цен, качества и рисков, будет создана система мониторинга деятельности ключевых поставщиков через участие, например, в капитале и структуре управления.

Совместно с антимонопольной службой ОАК разработает методики контроля поставщиков по видам продукции и схемы работы с монополистами. Уже определяется типовая процедура антикризисного управления для ключевых поставщиков при возникновении риска прекращения выпуска продукции.

Для оптимизации закупок планируется создание единого оператора, единой базы ПКИ и материалов.

Ольга ПОСПЕЛОВА

источник: AVIAPORT.RU
11.01.09

ЧТО СТОИТ ВО ГЛАВЕ УГЛА ОТНОШЕНИЯ К СВЕРХМАНЕВРЕННОСТИ САМОЛЕТА

Конечная цель разработчиков истребителей 5-го поколения — обеспечение эффективности боевой системы в целом.

Причиной написания настоящей статьи стало появление в одном из корпоративных авиационных изданий публикации под заголовком "Сверхманевренность — не трюкачество, а эффективное боевое средство истребителя" и за подписью некоего Вячеслава Володина. Автор этих строк не имел никакого отношения к данному материалу, но тем не менее именно в его адрес поступили обращения от ряда специалистов по поводу некоторых поднятых моим "тезкой и однофамильцем" вопросов. Причина проявленного интереса очевидна. В последние годы сверхманевренность является одной из дискуссионных тем общего обсуждения перспектив развития боевой авиации. В связи с чем и мне показалось возможным затронуть на страницах "НВО" некоторые проблемы, обозначенные в статье моего "двойника".

В СВЕТЕ ДИАЛЕКТИКИ РАЗВИТИЯ БОЕВОЙ АВИАЦИИ

Вопросом, безусловно заслуживающим внимания, является высказанное в упомянутой публикации "однофамильца" автора положение о повышении маневренности истребителей как проявлении общей диалектики развития боевой авиации. При этом в качестве движущего момента этой тенденции упомянутого "переоценка вклада маневренности в эффективность истребителей по итогам войны во Вьетнаме", а общая картина этой стороны развития боевой авиации представлена как: "Истребители 3-го поколения — ограниченная маневренность, истребители 4-го поколения — высокая маневренность, истребители 5-го поколения — очень высокая маневренность".

Можно было бы и не обращать внимания на этот тезис, если бы его существование ограничивалось рамками статьи. Однако следует признать, что мысль об обязательном росте маневренных возможностей истребителей при переходе от одного поколения этих самолетов к другому давно и весьма устойчиво присутствует в сознании отечественных авиационных специалистов, чему есть немало примеров помимо процитированного выше мнения. В определенном смысле эта мысль стала одним из положений отечествен-

ного подхода к формированию облика перспективных боевых самолетов.

Нет смысла спорить с тем, что уроки Вьетнамской войны стимулировали повышение требований к маневренности разрабатываемых истребителей. Это нашло свое отражение в техническом облике истребителей 4-го поколения, разработка которых началась вскоре после завершения войны во Вьетнаме. Это отразилось определенным образом и на самой методологии проектирования истребителей. Так, при создании истребителя F-15 Eagle американцами впервые был использован комплексный критерий маневренности ССР, основанный на статистической зависимости вероятности победы истребителя в ближнем воздушном бою от основных показателей его маневренности. Этот критерий позволил свести оценку комплекса маневренных свойств истребителя к рассмотрению одной конкретной величины, что обеспечило качественную наглядность и количественную однозначность проводимых сравнительных оценок боевых самолетов.

Использование критерия ССР для сравнительной оценки возможностей ведения ближнего воздушного боя на средних высотах показывает, что для самолетов 4-го поколения его величина находится в пределах от 60–100 (для самолетов не очень высокой маневренности типа F/A-18C, Mirage-2000-5 и др.) до 160–220 (для высокоманевренных истребителей F-16C, МиГ-29 и др.). Если первый диапазон величин ССР можно считать определенным "наследством" от требований к маневренности боевых самолетов предыдущего поколения, то второй диапазон — это показатель того уровня маневренности, о достижении которого самолетами 4-го поколения можно говорить в плане демонстрации диалектического развития боевой авиации.

Подобная характеристика может быть дана и боевым самолетам 5-го поколения. Правда, здесь пока приходится говорить не о достигнутом состоянии нарождающейся боевой авиации нового поколения, а о формировании этого состояния. Расчеты критерия ССР, проведенные в свое время для сравнительной оценки конкурировавших друг с другом проектов американского и отечественного истребителей 5-го поколения, известных как Y/F-22 и "МФИ", дали значения ССР на уровне 250–310.

Казалось бы, рост налицо — маневренные возможности в ближнем воздушном бою у истребителей

5-го поколения в среднем в полтора раза выше, чем у истребителей 4-го поколения. Но это была оценка опытных образцов истребителей, технический облик которых в то время еще не сложился окончательно.

Трудно сказать, какой была бы рассматриваемая характеристика уровня маневренных возможностей у отечественного "МФИ", будь создание этого самолета доведено до полной реализации. Но американский F-22 Raptor, в который со временем превратится Y/F-22, существенно "откатился" от первоначально планировавшегося уровня своих возможностей. Судя по расчетным оценкам, величина ССР для серийного истребителя F-22, принятого на вооружение, составляет около 180. А для ударного истребителя F-35, ставшего в США вторым боевым самолетом 5-го поколения, расчетная оценка ССР составляет всего 100–120, в зависимости от варианта истребителя. Так что о продолжении роста маневренных возможностей истребителей при переходе от 4-го к 5-му поколению этих самолетов говорить не приходится.

Стоит ли удивляться такому "недиалектическому" развитию боевой авиации? Конечно же, нет. Прежде всего потому, что Вьетнамская война, итоги которой в упомянутой публикации "однофамильца" автора приняты в качестве движущего момента в дальнейшем развитии боевой авиации, была в мировой истории отнюдь не последней. Были и другие войны, были другие итоги, также оказавшие влияние на развитие боевой авиации.

И, если говорить о диалектике развития авиации, автор не может не вспомнить принадлежащее А. Н. Туполеву высказывание: "Самолет без крыла изменяемой стреловидности станет со временем таким же атавизмом, как самолет с неубирающимся шасси". Это было сказано почти полвека назад, когда технология изменения стреловидности крыла в полете, сулящая необычайный рост летно-технических возможностей, увлекла воображение всех авиационных специалистов. Казалось, что именно это новое свойство выражает на том историческом этапе диалектику развития авиации. Но дальнейший ход истории все расставил по своим местам. И сегодня никто не удивляется самолетам, не имеющим изменяемой стреловидности крыла.

НОВОЕ СВОЙСТВО. НО ЧЕГО?

Заметим, что речь о маневренности шла выше в ее традиционном понимании, то есть как способности самолета изменять вектор скорости по величине и направлению. В отличие от этого, сверхманевренность включает в себя способность управления не только вектором скорости, но и поворотом продольной оси самолета вокруг центра масс. Очевидно, что такую динамику полета критерием ССР не оценить, а значит, естественным является рассмотрение сверхманевренности не как особо высокого уровня обычной маневренности, а как некоторого нового свойства. Вопрос только в том, свойством чего является сверхманевренность.

Упомянутая выше публикация "Сверхманевренность — не трюкачество, а эффективное боевое свойство истребителя" даже по самой постановке вопроса является примером принятого у нас понимания сверхманевренности как свойства боевого самолета. При этом, правда, дается оговорка, что "использование

режимов сверхманевренности в ближнем воздушном бою может дать положительный эффект только при условии согласования летных характеристик и возможностей оборудования и вооружения, применяемого на истребителе". При более детальном рассмотрении этого вопроса в отечественных публикациях по сверхманевренности в поле зрения может попадать и летчик самолета, демонстрирующего режим сверхманевренного полета. Однако проявляемое к летчику внимание у нас обычно ограничивается констатацией того, что "важным является автоматизация режимов сверхманевренности и решение целого ряда эргономических вопросов".

На фоне подобных констатаций общего характера обращают на себя внимание некоторые зарубежные материалы по сверхманевренности. Если у нас основные результаты работ по сверхманевренности в конце 80-х годов прошлого века имели летно-демонстрационный характер, то у американцев это было методическое осмысление практической реализуемости сверхманевренности и возможностей ее боевого применения.

На нашу программу летных исследований, подготовившую демонстрацию в мае 1989 года на выставке в Ле Бурже сверхманевренных режимов полета самолета Су-27, американцы ответили своим комплексом экспериментальных исследований, одним из интегральных итогов которых стала, в частности, появившаяся в 1990 году работа А. Скоу "Маневренность как составляющая общего совершенства самолета". В ней была обоснована необходимость отойти от сложившегося понимания сверхманевренности как некоего синонима боевого совершенства самолета. Было предложено использовать вместо этого понятие общей динамичности боевой системы и ее частных проявлений, а именно:

- динамичность самолета — возможность самолета легко и точно маневрировать с изменением его положения относительно направления полета;
- динамичность оборудования — возможность систем, обеспечивающих летчику осведомленность о полетной ситуации и управление самолетом и оружием, быстро изменять свое функционирование, адаптируя пилота к среде процессов управления;
- динамичность оружия — возможность соответствующих систем быстро реализовывать применение оружия в ответ на изменения боевой обстановки;
- боевая динамичность — способность боевой системы в целом адаптироваться к полетной ситуации и быстро реагировать на ее изменения для максимизации эффективности выполнения боевой задачи.

При этом в понятие боевой системы помимо чисто технических ее компонентов был включен и летчик. И эффективность выполнения боевой задачи стала рассматриваться не только как результат боевой динамичности, объединяющей в себе три частных проявления этого свойства боевой системы, но и как результат деятельности самого летчика. Последнее было дополнено обязательным принятием во внимание следующих факторов:

- объективные психофизиологические возможности человека;
- профессиональный отбор летного состава;
- летная подготовка.

Таким образом, во главу угла самого отношения к сверхманевренности у американцев была поставлена

конечная цель — обеспечение эффективности боевой системы в целом. А оценка этого свойства была принята не как характеристика частной динамичности боевой системы по самолету, а с учетом возможностей летчика, то есть как характеристика системы "летчик — самолет".

Можно считать, что в развернувшемся между нами и американцами с конца 1980-х годов соревновании в области сверхманевренности демонстрационно-рекламное первенство полностью осталось на нашей стороне. На ставшую уже традиционной для международных авиационных выставок демонстрацию режимов сверхманевренности самолетами семейства Су-27, а теперь уже и МиГ-29, американцы ответили "невнятными" заверениями в печати по поводу реализации сверхманевренности на истребителе 5-го поколения F-22.

Сверхманевренные режимы полета (или, как говорят американские специалисты, динамичность) F-22 были продемонстрированы на публике почти двадцать лет спустя после первого кульминационного исполнения "Кобры Пугачева" на выставке в Ле Бурже. Сначала это было сделано для узкого круга американских журналистов на авиабазе ВВС США Тиндел в 2006 году, а затем — на выставке в Ле Бурже в 2008 году — для широкой авиационной аудитории.

Правда, уже в 1999 году на 5-м международном симпозиуме "Новые авиационные технологии XXI века", прошедшем в ЦАГИ в рамках авиационной выставки МАКС-99, полковником ВВС США В. Албери был сделан обстоятельный доклад, освещающий результаты летных исследований сверхманевренности, проведенных с использованием экспериментального самолета X-31, и вообще проливающий свет на концептуальное отношение американцев к сверхманевренности.

Но научный доклад о сверхманевренности не вызвал тогда у участников выставки такого же интереса, как демонстрация самой сверхманевренности в небе над Жуковским. А повод для интереса был, и немалый, поскольку американский специалист представил основные методические положения по сверхманевренности, принятые в США. Одно из них состоит в том, что сверхманевренность в ее практическом понимании — это действительно качественно новое свойство, но не самого самолета, а системы "летчик — самолет". И в конечном счете именно от летчика зависит, получит ли динамичность самолета свое отражение в сверхманевренности или нет. А это зависит от упомянутых выше психофизиологических возможностей человека, профессионального отбора летного состава и летной подготовки летчиков.

В отечественной практике разговор о так называемых "человеческих факторах" в последние годы заходит довольно часто, но только при обсуждении безопасности полетов. По данным Ассоциации авиационно-космической, морской, экстремальной и экологической медицины, "человеческие факторы" являются причиной катастроф и летных происшествий в авиации в 70 % случаев. И конкретной причиной этого, как правило, всегда оказывается слабая подготовка летчиков.

Вопрос на эту тему как-то не возникает при обсуждении проблем сверхманевренности. Считается как бы само собой разумеющимся, что летчик — это некая "константа" в структуре современных авиационных

боевых систем. В упомянутой выше публикации "однофамильца" автора это далее нашло свое выражение в особом положении, что "в условиях ограничений, диктуемых психофизиологическими возможностями летчика, возможности истребителей по ведению воздушного боя выровнялись, а результат боя, близкий к ничейному, стал закономерностью".

Можно согласиться с тем, что по своим психофизиологическим возможностям, определяемым объективными психофизиологическими возможностями человека и используемой технологией профессионального отбора, все летчики одинаковы. Но остается еще их летная подготовка, качество которой во многом (очень во многом!) зависит от той летной практики, которую имеют летчики. Сопоставляя официальные данные по этому вопросу, можно констатировать, что среднегодовой налет летчиков истребительной авиации российских ВВС существенно вырос в последние годы. От величины 15 часов, которая имела место в 2001 году, он поднялся до 40 часов в 2006 году с ожидаемым затем ростом до 80 часов в 2008 году и выходом в перспективе на уровень 100–120 часов.

Не вдаваясь в подробности этого вопроса, отметим, что в последние годы в истребительной авиации ВВС Китая среднегодовой налет летчиков, по имеющимся зарубежным оценкам, составлял более 100 часов, а в истребительной авиации ВВС Южной Кореи этот показатель находился в последние годы на уровне 140 часов. Что же касается наших ближайших конкурентов в освоении сверхманевренности, американцев, то в порядке информации к размышлению заметим, что среднегодовой налет летчиков истребительной авиации ВВС США составлял в последние годы порядка 300 часов. Надо полагать, что как минимум такой величиной данного показателя оценивается и летная подготовка летчиков тех боевых эскадрилий, которые полностью укомплектованы сегодня поступившими на вооружение истребителями 5-го поколения F-22 Raptor.

ТЕХНИЧЕСКАЯ РЕАЛИЗУЕМОСТЬ И ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Возникшее у нас при обсуждении вопросов сверхманевренности понятие ее функциональной эффективности прочно связано с летными возможностями самолета, то есть, выражаясь терминологией американских специалистов, с его динамичностью. При этом "за кадром" остается функциональная эффективность других составляющих авиационной боевой системы. А ведь некоторые проявления функциональной эффективности этих составляющих ничуть не меньше эффективности, демонстрируемой самим сверхманевренным самолетом.

Характерным примером является решение проблемы защиты истребителя от атак противника в задней полусфере. Суть проблемы очевидна. Она связана с реализацией всенаправленной защиты истребителя, включая и всенаправленность целеуказания, выдаваемого обзорно-прицельной системой, и всенаправленность применения оружия ближнего воздушного боя.

Очевидны и альтернативы в решении проблемы. Это либо обеспечение динамичности интерфейсных систем и вооружения боевого самолета, либо обеспе-

чение динамичности самого самолета. Последний из этих вариантов, связанный с распространенным у нас понятием сверхманевренности самолета, получил "постоянную прописку" в отечественной практике. И именно на него делается ставка в решении проблемы защиты истребителя в задней полусфере. Как утверждается в упомянутой публикации "однофамильца" автора настоящей статьи, "расширение эксплуатационного диапазона высот и скоростей полета происходит в сторону уменьшения минимальной скорости полета, вплоть до отрицательных значений (полет истребителя вперед хвостом)". И это не какое-то единичное мнение специалиста.

Можно вспомнить по этому поводу давний эпизод, относящийся к периоду интенсивных работ по программе "МФИ". Необходимость согласования какого-то вопроса привела тогда автора в кабинет Л. М. Шкадова, только что оставившего пост заместителя министра авиационной промышленности СССР и полностью погрузившегося в руководство работами, проводимыми в ЦАГИ по перспективам авиации. Вместо согласования вопроса пришлось получить указание: "Бросьте вы заниматься второстепенными вопросами. Выясните, сколько секунд необходимо для проведения всего цикла действий по прицеливанию и применению оружия, поскольку явно удастся довернуть "Кобру" до 180 градусов".

Нельзя, конечно, утверждать, что все эти годы отечественные специалисты были заиклены на идее полета истребителя "вперед хвостом". Рассматривался и альтернативный вариант, предполагающий реализацию всенаправленного применения оружия за счет создания соответствующих систем оборудования и вооружения истребителя. Однако при этом априори считалось, что "идея создания всенаправленной информационной системы и всенаправленной ракеты малой дальности требуют существенного увеличения оборудования самолета и энерговооруженности ракеты", в то время как "режим сверхманевренности позволит за несколько секунд выполнить прицеливание при любом взаимном направлении истребителя и обнаруженного противника".

Техническая реализация всенаправленного применения оружия за счет придания бортовому оборудованию и вооружению истребителя необходимой динамичности действительно требует преодоления определенных трудностей. Но это почему-то не испугало американских разработчиков новых боевых самолетов. При создании истребителей 5-го поколения F-22 и F-35 особое внимание было уделено обеспечению так называемой ситуационной осведомленности пилота самолета. Эта характеристика представляет собой оценку той динамичности интерфейсных систем, которая была "придумана" американцами, чтобы расставить по своим местам все то, что в конечном счете определяет боевую динамичность авиационной боевой системы в целом.

Наиболее высокой динамичность интерфейсных систем представляется сегодня на истребителе F-35. Так же как и на истребителе F-22, информационная система имеет здесь всенаправленное действие. Но помимо ставших уже традиционными радиотехнических, тепловых и радиолокационных датчиков в ситуационной осведомленности летчика здесь принимает еще участие и тепловизионная система DAS. Основанная на специальных технологиях и математи-

ческих методах обработки изобразительной информации, эта система позволяет летчику F-35 увидеть внешнюю визуальную обстановку в любом направлении от самолета.

Для того чтобы увидеть, что происходит в нижней полусфере, летчику не надо совершать каких-то сверхманевренных кульбитов. Он может просто посмотреть себе под ноги и, нажав соответствующую кнопку, увидеть на смотровом щитке своего шлема все, что происходит под самолетом. Причем увидеть не только днем, но и ночью. Ведь датчики системы DAS, установленные в разных местах на поверхности самолета, представляют собой миниатюрные тепловизионные станции, работающие при любой освещенности. И определенное увеличение массы бортового оборудования, так пугающее некоторых сторонников сверхманевренного решения вопроса функциональной эффективности истребителя, разработчиков F-35 не смутило.

Не смутило их и возрастание потребной энерговооруженности ракеты ближнего воздушного боя. Судя по всему, "цена вопроса" и здесь не столь велика. Во всяком случае, такие западные образцы ракет малой дальности, как ASRAAM, AIM-9X и Piton-5, уже объявлены их разработчиками всеракурсными, то есть допускающими их пуск из обычного стартового положения в заднюю полусферу с захватом цели уже в ходе полета. И такая техническая реализация динамичности оружия в целях повышения боевой динамичности авиационной системы вооружения в целом кажется в западной практике делом уже решенным. Не случайно на последнем саммите "Авиационное вооружение – 2008", проходившем в Лондоне, в ходе выступлений западных специалистов все чаще стал звучать термин "Удар через плечо" (Shut over shoulder). И создается впечатление, что это их уже апробированный ответ на нашу сверхманевренную идею "Полет хвостом вперед".

ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Не хотелось бы создать впечатления отрицательного отношения автора настоящей статьи к сверхманевренности боевого самолета и пропаганде концепций и технических решений, принятых у наших потенциальных противников и конкурентов – американцев. Автор полностью разделяет точку зрения, выраженную в заголовке публикации "Сверхманевренность – не трюкачество, а эффективное боевое свойство истребителя", принадлежащей перу его "однофамильца". Но все дело в отношении к сверхманевренности самих разработчиков авиационной техники. Недостаточно глубокое понимание всех аспектов этого проблемного вопроса перспективного развития боевой авиации может привести к тому, что из эффективного боевого свойства истребителя сверхманевренность действительно превратится в трюкачество, не только летное, но и научное.

Вячеслав ВОЛОДИН

источник:
«Независимое военное обозрение»
16.01.09

НУЖНЫ ЛИ НАМ "ДВИГАТЕЛИ ПРОГРЕССА"?

Конец года — традиционное время подведения итогов работы промышленных предприятий, анализа выполненного за намеченный период, результатов совместной деятельности с партнерами, учета недостатков и достижений, построения планов на будущее. Вслед за авиационными предприятиями результаты своей деятельности за минувшие 12 месяцев обсудили авиадвигатели и производители агрегатов.

МКС — XXVII

В Центральном институте авиационного моторостроения (ЦИАМ) 12 декабря 2008 г. состоялось XXVII заседание Межгосударственного координационного совета (МКС) по сотрудничеству России и Украины в области авиационного двигателестроения. Два государства в рамках межправительственного соглашения давно совместно работают в этой сфере по ряду основных для авиапромов обеих стран проектов, в том числе и перспективных.

В мероприятии приняли участие президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" Виктор Чуйко, руководитель ФГУП "ЦИАМ им. П. И. Баранова" Владимир Скибин, председатель совета директоров ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев, генеральные директоры ФГУП "УНПП "Молния" Евгений Распопов, ОАО "Омскагрегат" Дмитрий Шишкин, представители ФГУП "ММПП "Салют", ОАО "УМПО", ЗМКБ "Прогресс", "Омского МКБ", подмосковного НПП "Аэросила", АНТК им. О. К. Антонова, начальник отдела развития и функционирования авиационной промышленности Минпромполитики Украины Валерий Иванов, замглавы департамента авиационной промышленности Минпромторговли РФ Анатолий Пересыпкин.

Участники МКС подробно обсудили накопившиеся проблемы и согласовали планы дальнейшего сотрудничества. В числе основных были подняты вопросы научно-технического обеспечения совместных российско-украинских разработок. В своем докладе глава ЦИАМ В. Скибин рассказал об основных направлениях работы в соответствии с межправительственными соглашениями и последних достижениях института в этой области. В частности, речь шла о двигателях Д-436, Д-36, Д-27, АИ-222-25, ТВ3-117ВМА-СБМ1В. По его словам, новые технологические возможности позволили существенно улучшить характеристики силовых установок.

В настоящее время ЦИАМ в кооперации с "Мотор Сич" занимается созданием современных лопаток с улучшенными характеристиками для двигателей семейства Д-36, и уже в январе-феврале 2009 г. институт планирует представить по ним эксперимен-

тальные результаты. Еще одно направление совместной деятельности ЦИАМ — с украинским ЗМКБ "Ивченко-Прогресс" по вспомогательному двигателю АИ-450-МС для самолетов Ан-148. Создана новая ступень компрессора газогенератора АИ-450, выполнены работы по центробежному компрессору.

Отдельно руководитель ЦИАМ отметил необходимость оценки возможностей продолжения работ по винто-вентиляторному двигателю Д-27, первоначально проводившихся в рамках заключенного с украинской стороны договора по созданию силовой установки для Ан-70. Прежде всего это касается снижения уровня шума, не удовлетворявшего прежде требованиям III главы ИКАО.

"Сегодня я могу сказать, — сообщил В. Скибин, — что мы исследовали эту двухрядную систему и увидели, что даже несмотря на относительно небольшую частоту вращения за счет биротативности там возникла мощная ударная волна. И второй ряд работал в самых плохих условиях. А шум — это интегральная оценка аэродинамики, ее совершенства". По его словам, эта проблема может быть устранена и характеристики силовой установки по шумам можно привести в соответствие требованиям уже IV главы ИКАО.

"К сожалению, работы в этой области пришлось приостановить в связи с отсутствием соответствующего решения на государственном уровне. Но все технические и интеллектуальные возможности для этого есть", — подчеркнул В. Скибин.

Специалистами ЦИАМ предложены различные варианты лопастей Д-27, получены результаты по увеличению тяги силовой установки с одновременным снижением шума до 4 дБ. Сам двигатель, по мнению главы ЦИАМ, имеет неплохие перспективы: "Д-27 — это один из самых "красивых" двигателей, созданных в СССР. Он ближе к пятому уровню, пятому поколению. Ажурной конструкции. Конечно, надо поправить несогласования осевой центробежной части, но сегодня при современных методиках расчета эту работу мы можем сделать, и двигатель станет еще лучше", — полагает он.

В. Чуйко со своей стороны отметил значительный вклад института в развитие межгосударственной российско-украинской кооперации, предложив использовать отработанные алгоритмы взаимоотношений в реализации будущих проектов, связанных с разработкой, улучшением характеристик и запуском в серийное производство новых модификаций двигателей.

Отдельное внимание на МКС было уделено выполнению поставленных задач по доводке, готовности к государственным испытаниям и подготовке к серийному производству двигателя Д-27 и его модификаций. Необходимость ускорения этих работ, равно как и намерение назначить Госкомиссию заказчика по двигателю Д-27, зафиксированы в итоговом протоколе заседания.

СЛОЖНАЯ СУДЬБА АН-70

Долгое время судьба кооперационной программы двух государств по созданию Ан-70 была под вопросом, во многом по причине политической нестабильности в Украине, ведущей к увеличению рисков инвестирования проекта, и, кроме того, отсутствия заказов на этот самолет со стороны российских ВВС. Ведь, как известно, новый "транспортник" не был включен в госпрограмму вооружения при утверждении этого документа несколько лет назад. Несмотря на заявленные разработчиками возможности использования Ан-70 на неподготовленных аэродромах и укороченных ВПП, официально названные тогда причины — нецелесообразность дублирования программы по развитию семейства Ил-76 в условиях ограниченных финансовых ресурсов и нежелание России попадать в зависимость от поставок комплектующих и запчастей для Ан-70 из Украины в будущем. Теперь многое изменилось и, по официальной информации источника в Минобороны России, работы по Ан-70 уже включены в госзаказ, в бюджете военного ведомства предусмотрено их финансирование, то есть, совместное развитие проекта будет продолжено.

С украинской стороны, как прокомментировал один из представителей руководства авиапромышленности этой страны, по финансовой составляющей программы Ан-70 тоже были некоторые проблемы. В частности, часть денег, направленных на развитие проекта создания силовой установки для этого самолета, по его словам, попросту исчезла в неизвестном направлении, и соответствующим компетентным структурам пришлось проводить расследование по данному факту с привлечением к процессу Минобороны Украины. Поэтому три новых мотора Д-27, которые было намечено изготовить еще в 2008 г. в кооперации ММП "Салют" — ЗМКБ "Прогресс" — "Мотор Сич" для прохождения государственных испытаний двигателя, теперь, возможно, будут сделаны только в 2009 г.

Для прохождения испытаний самого Ан-70, по словам генерального конструктора АНТК им. О. К. Антонова Виктора Ищука, необходимо осуществить еще около 500 полетов, а в состоянии, в котором находится самолет сегодня, реально можно выполнить лишь около 60. Кроме необходимости установки на Ан-70 модернизированных комплексов бортового оборудования, требуют улучшений также его двигатели и винты. "В 2009 г. ресурс всего заканчивается, мы планировали снимать с крыла двигатель и модернизировать. За это время в Ступино нам должны сделать модернизированный винт. Тогда испытания самолета продолжатся", — пояснил он.

Как дополнил генеральный конструктор, надо полностью модернизировать весь борт, поскольку он настолько устарел, что уже не отвечает задачам существующей программы. В 2008 г. АНТК совместно с разработчиками проведены совещания по каждой из систем, включая БРЭО (бортовое радиоэлектронное оборудование) и механизацию. "С каждым из генеральных конструкторов подписан этап модернизации с тем, чтобы в 2009 г. выйти на "борт" с этим оборудованием. Мы понимаем, что финансирования никакого нет. Все на этапе технических заданий", — подчеркнул В. Ишук. Несмотря на прогнозы экспертов о большом потенциальном спросе на Ан-70Т, на новый

"транспортник" де-факто есть только два твердых заказа от Украины, которые постепенно выполняются. Со стороны России по этому вопросу создана специальная комиссия, проведен ряд заседаний, результаты будут известны позднее. Что касается мнения Минобороны России, по информации его официального представителя П. Гута, модернизация борта Ан-70 с российскими военными уже согласована. По этому самолету создана межправительственная рабочая группа, проведено пять заседаний. На совещании в августе 2008 г. по предложению российской стороны рассмотрен проект протокола о внесении изменений в отношении первоначального — от 1993 г. — документа с Украиной по созданию Ан-70 с двигателями Д-27. В том числе появился пункт-статья, где поднимается вопрос об интеллектуальной собственности, в частности по базовой документации, что, как подчеркивают в МО РФ, очень важно для заказчика с российской стороны.

Очевидно, что вопрос необходимости форсирования работ по двигателю Д-27 находится сегодня в центре внимания авиастроителей, как украинских, так и российских. Что касается обеспечения их научно-технического сопровождения, на заседании МКС было принято решение обратиться в Департамент авиационной промышленности с просьбой об ускорении оформления очередного межправительственного соглашения между двумя странами в области авиадвигателестроения.

РАЗВИТИЕ Д-27

Как отметил главный конструктор ЗМКБ "Прогресс" Игорь Кравченко, на базе Д-27 уже разработано предложение по созданию двигателя АИ-727-10 в классе тяги 10–11 тонн. Готовность этой силовой установки составляет 70 %, и она может быть установлена, например, "на крыло" Ту-334 вместимостью 130 пассажирских мест. В этом случае самолет составит серьезную конкуренцию продукции Bombardier, которую в данный момент только планируют продвигать на рынок. "Сейчас идет перестройка всей мировой авиации на новое поколение двигателей: от удельного расхода топлива около 0,58–0,6 кг/кгс*ч к удельным расходам порядка 0,51–0,54 кг/кгс*ч. Д-27 может быть прекрасной платформой для двигателя в классе тяги 10–15 тонн. Он позволяет иметь отличную экономику, удельный расход топлива — на уровне около 0,53 кг/кгс*ч", — пояснил И. Кравченко. Ту-334-200, по его словам, достаточно оснастить двумя АИ-727-10 тягой 10,5 тонны каждый. ЦИАМ подтверждает, что все характеристики АИ-727-10 реальны, удельный расход проработан, специалисты института выразили готовность к участию в разработке широкохордного малооборотного вентилятора и осевого компрессора с большим КПД, то есть тех узлов, которые планируются улучшить уже в этом году. Для доведения этих моторов до ГСИ потребуется, по расчетам экспертов, два-три года, создание же нового двигателя займет не менее 7-8 лет.

"Д-27 — симбиоз отечественных достижений в этой области. В настоящее время это одна из немногих технологий в мире, где Украина вместе с Россией находятся на самых передовых позициях, — считает И. Кравченко. — Ничего подобного пока в мире нет, и, я думаю, в ближайшие 5–10 лет вряд ли появится. Хотя

за рубежом уже пишут, что эта тема очень перспективна и они будут ей заниматься. Мы сейчас имеем лидирующее положение, опережаем минимум на 7 лет ведущие западные фирмы, и максимальная экономичность возможна только с этим двигателем". При этом проект даже больше российский, чем украинский. Ведь 53,8 % стоимости от каждого проданного двигателя будет принадлежать России, несмотря на то что основным его разработчиком считается ЗМКБ "Прогресс". По подсчетам экономистов, для завершения госиспытаний Д-27 сегодня необходимо инвестировать около \$ 35,5 млн. Для сравнения: на Западе на аналогичный процесс обычно тратится до 10 млрд евро.

Большой объем работ по Д-27 проведен ЗМКБ "Прогресс" совместно с ММПП "Салют", УМПО и ОМКБ. Конструктивный профиль двигателя полностью определен, решены вопросы по аэродинамической устойчивости, в целом мотор подготовлен к прохождению государственных испытаний. Финансирование проекта будет продолжено. В 2009 г. планируется изготовить три двигателя Д-27 в уже сложившейся кооперации "Салют" — "Прогресс" — "Мотор Сич", затем завершить ОКР, а в 2011 г. провести его госиспытания. "Это вполне реальные сроки, которые совпадают со сроками завершения ОКР по самолету Ан-70. Все кооперанты, которые с нами работают, подтвердили, что свои обязательства они выполняют", — подчеркнул И. Кравченко.

Д-27 можно устанавливать не только на Ан-70 и его модификации, хотя, по данным маркетинговых исследований, проведенных специалистами МО Украины, в связи с явными "пробуксовками" в последнее время европейской программы А400М количество заказов на Ан-70 может значительно возрасти. ЗМКБ "Прогресс" сотрудничает с ТАНТК им. Г. М. Бериева, прорабатывая возможность оснащения Д-27 поисково-спасательных самолетов-амфибий Бе-42 (А-40/42). По мнению экспертов, это позволит в 1,5-2 раза увеличить время барражирования и дальность полета этих воздушных судов. При модернизации стратегических бомбардировщиков Ту-95 двигатели НК-12 могут быть заменены Д-27, имеющими значительное преимущество в тяге. Радиус действия Ту-95, по прогнозам специалистов, при этом увеличится примерно на 15 %. В случае установки вертолетного варианта Д-127 на модернизированный вертолет Ми-26 он также приобретает значительно лучшие характеристики. "Мы разговаривали с КБ Миля. Если поставить этот двигатель на Ми-26, то он приобретает новые свойства, на порядок выше. По высотности — до 4000 м", — отмечает представитель ЗМКБ "Прогресс". Возможности вертолета значительно возрастают, что особенно важно при его эксплуатации в странах и регионах с жарким климатом: Китае, Средней Азии, Латинской Америке. Для сравнения: Д-136 для Ми-26 имеет мощность 11 400 л. с. и сохраняет ее при температурах до +15 град С. Д-27 — 14 500 л. с., температурный диапазон, в котором сохраняется эта тяга, составляет от -25 град С до +20 град С. Иными словами, возможности увеличения спроса на эти моторы имеют вполне реальное основание. "Тем более что у нас полностью решена кооперация с "Салютом". "Салют" может быть поставщиком моторов с российской стороны. Никакой зависимости от Украины", — отметил И. Кравченко.

ФГУП "ММПП "Салют", действительно, сделало много по совершенствованию узлов Д-27, улучшению его характеристик. Главный инженер предприятия Валерий Поклад отметил, что, по существу, двигатель принадлежит к 5-му поколению и вполне может стать базой по созданию семейства моторов для перспективных самолетов и вертолетов, а также для силовых установок наземного и морского применения. Кроме того, Д-27 всерьез рассматривают как основу двигателя, разрабатываемого для перспективного ближне-среднемагистрального самолета МС-21. В кооперации с ЦИАМ и ЗМКБ "Прогресс" специалисты "Салюта" проводят на Д-27 работы по созданию редукторов для привода вентиляторов сверхвысокой двухконтурности открытых и закрытых схем двигателей. "У нас есть конкретные обязательства, по которым мы делаем детали для двигателя Д-27, — рассказал В. Поклад, — планируем отдать очередной комплект в I квартале 2009 г. Прорабатывается контракт на изготовление еще 3-4 запасных комплектов деталей". Для изготовления узлов Д-27 "Салютом" в основном за счет средств из прибыли предприятия проведена необходимая подготовка производства на перспективу. Совместно с "Прогрессом" продолжают работы по созданию редуктора двигателя Д-27 для низкошумного и высокоэффективного винто-вентилятора, планируемого в дальнейшем к производству на "Салюте". Его назначенный ресурс составляет 24 000 часов, КПД равен 99,8 %. "Перспективная схема Д-27 с приводом вентилятор-редуктор имеет право на существование и будет осуществлена, — уверен В. Поклад. — Создан серьезный технологический задел. На "Салюте" есть программы, специалисты нашего предприятия и "Мотор Сич" работают по снижению шума и напряженности. Уже сделана не одна редакция редуктора для Д-27, и с каждым разом надежность выше и работоспособность его возрастает".

Модернизированный двигатель 727М с тягой 13,5 тонны и редукторным приводом вентилятора будет отличаться высокой экономичностью и низким уровнем шума. Говоря о современных технологиях, "Салют" располагает опытом по изготовлению и химико-термической обработке высокоточных высоконагруженных зубчатых колес. В работах по Д-27 применяются современные информационные технологии, используются программные комплексы, позволяющие рассчитать напряжение "на зубе" и глубины их залегания в соответствии с теми данными, которые дают конструкторы. Сравнение теоретических разработок "Салюта", реализованных в программе AS Gears, и экспериментальных данных, полученных в ГП "Ивченко-Прогресс", показало хорошую сходимости результатов расчета и экспериментов, что в будущем позволит экономить средства для разработки новых высоконагруженных редукторов.

ЗАЧЕМ ПЛАТИТЬ БОЛЬШЕ?

В числе особо важных вопросов, по предложению руководителя ОАО "Мотор Сич" Вячеслава Богуслаева, участники МКС обсудили направления экономической стратегии поведения участников рынка в условиях кризиса и ограничения финансовых возможностей. Были представлены результаты работы основных агрегатостроительных ОКБ и предприятий, оценены пути решения проблем, связанных с устране-

нием разницы в ресурсных показателях, межремонтных и назначенных, двигателей и агрегатов для них. Как отметил В. Богуслаев, последнее сегодня наблюдается очень часто, что негативно отражается на эксплуатации двигателей, в том числе это относится к Д-18 и Д-436. Более низкий ресурс агрегатов приводит к простою вполне работоспособных "машин" в связи с необходимостью почти полной разборки моторов для устранения отслуживших агрегатов. "Что касается ремонтнопригодных агрегатов, мы сделали предложение просить всех разработчиков и изготовителей поднять данные по межремонтному ресурсу в соответствии с межремонтным ресурсом двигателей. Агрегатам же, которые не ремонтируются, надо обеспечить ресурс, равный хотя бы трехкратному межремонтному", — подчеркнул он.

Кроме того, несмотря на снижение цен на металлы для авиационных сплавов, стоимость основных ПКИ и материалов от поставщика, равно как и авиационных масел, по-прежнему продолжает расти. Ситуацию, по мнению большинства специалистов-моторостроителей, необходимо срочно менять. "Вышла утвержденная концепция по управлению ресурсами в агрегаторостроении. Много сделано в последнее время в нашем научном центре ЦИАМ, в самих ОКБ агрегаторостроения России, но тем не менее у нас есть трудности при ремонте двигателей, — подчеркнул глава "Мотор Сич". — У двигателя — одни показатели, и мы в эти рамки укладываемся по требованию заказчика, а по агрегатам ситуация иная. Цены на агрегаты растут в среднем на 24–30 %. Чемпионы по росту цен Уфа — 27 %, Санкт-Петербург — 27 %, Ступино — 23 %. При прогнозах Минэкономразвития за прошлый год в 17 %".

В нынешней ситуации все это сильно бьет по заказчикам, с которыми работает "Мотор Сич" по ремонту и изготовлению новых моторов. Денег у них сейчас попросту нет, и увеличение цен более чем на 15 % на сегодняшний день неприемлемо. Из российских же производителей агрегатов этот стоимостной "порог" удалось удержать немногим, если не единицам, в частности ОАО "Омскагрегат". В итоге и российские, и украинские производители авиадвигателей вынуждены искать альтернативных поставщиков за рубежом. "Мотор Сич" теперь предпочитает закупать более 200 наименований материалов в Европе. По словам В. Богуслаева, они и дешевле, и лучше: "Я патриот России, патриот Украины, но не могу брать плохое и ставить на двигатели. Не могу следовать философии: "Пусть плохое, но свое". Вместе с разработчиками двигателей я отвечаю за конечный продукт. Франция, где мы берем 80 наименований из 200, пять лет не поднимает цены. При проектировании самолета Ан-70 уже было понятно, что надо брать разъемы и провода, хорошо защищенные от наводки, и при изготовлении последних двигателей на самолет Ан-140, ТВ3-117, мы приобретали иностранные комплектующие".

По словам большинства авиадвигателестроителей, сегодня становится крайне невыгодно ориентироваться на приобретение отдельных отечественных комплектующих для силовых установок, так как их цена при относительно худших технических характеристиках неоправданно завышена. Тем более что именно руководители серийных моторостроительных предприятий несут полную ответственность за каче-

ство силовых установок, устанавливаемых на крыло воздушных судов, а это не только летно-технические характеристики, хорошо понятные специалистам, но и, что самое важное, безопасность пассажиров. В. Богуслаев привел пример по опыту закупки температурных датчиков. Такая продукция, выпускаемая российским предприятием в Казани, имеет ресурс около 24 000 часов, цена ее составляет \$ 613, а датчики, закупаемые "Мотор Сич" во Франции, с ресурсом до 50 000 часов, стоят \$ 705. Отечественный "сгорает" при +270 град. С, импортный — при +500 град. С стабильно работает. "Чтобы поменять датчик внутри, мне надо "разварить" весь мотор, — говорит руководитель "Мотор Сич", — а значит, я не только эту цену должен оплатить, но и взять с заказчика за ремонт двигателя".

Другими словами, производителям моторов в выборе поставщиков становится уже совсем не до дилеммы "свой или чужой". Ведь это вовсе не та ситуация, когда "незачем платить больше, если не видно разницы". А самое главное, никто не может объяснить точно, почему именно так происходит. Технологии-то ведь остались прежними, да и себестоимость изготовления комплектующих и агрегатов, вроде бы, тоже должна снизиться. Поэтому основными условиями для закупок отечественных агрегатов сегодня становятся конкурентоспособные цена и ресурс. "Я думаю, что нам всем в конце концов должно быть ясно, — подвел черту дискуссии В. Чуйко, — и должно прийти то, что постепенно агрегаты будут находить там, где они лучше и дешевле. Хотя я понимаю, что датчики еще можно найти, а вот сложнейшие агрегаты, такие как топливный регулятор или насос, — уже трудно. Нефть упала в цене, металл тоже, а стоимость агрегатов по-прежнему растет. И эта "бочка" катится к тому, что агрегатные и моторные заводы просто развалятся".

Проблема несоответствия цены и качества изделий, а также их недостаточный ресурс должны стать темой отдельного обсуждения руководителей агрегатных заводов, разработчиков и серийных производителей двигателей. С такой инициативой, поддержанной участниками совещания, выступили В. Богуслаев и В. Чуйко. Кроме того, президент АССАД призвал представителей агрегатных предприятий внимательнее отнестись к запросам моторостроителей и поработать над улучшением ресурсных показателей своих изделий.

ЕВРОПА ВРЯД ЛИ НАМ ПОМОЖЕТ

По мнению специалистов ЦИАМ, исследующих международный опыт в области создания авиадвигателей для самолетов следующего поколения, на сегодняшний день ниша двигателей для узкофюзеляжных самолетов в России по-прежнему остается неприкрытой. И это очень важно, особенно с учетом необходимости обеспечения силовыми установками парка самолетов, планируемых к выпуску предприятиями ОАК. Практически отсутствуют современные моторы классов тяги 10–15 тонн. Срочно необходимы новые двигатели для семейства ближне-среднемагистральных самолетов. Это относится, например, к МС-21 и совместному российско-индийскому проекту по созданию транспортного самолета МТС (МТА). За рубежом массово эксплуатируются двигатели семейств CFM-56 и V-2500. Ежегодно производится более 1000 этих моторов и поступает около 2000 зака-

зов на них. Разрабатываемый же в России двигатель такого класса, для того чтобы быть конкурентоспособным, должен быть заметно лучше зарубежных аналогов. ЦИАМ совместно с ЦАГИ и профильными российскими ОКБ разработаны требования для конкурентоспособных двигателей на ближнюю и дальнюю перспективу. Но для осуществления всех намеченных планов необходимо наличие соответствующих базовых конструкционных материалов, покрытий, ЗПК, технологий изготовления лопаточных машин, камер, трансмиссий, сопел, мотогондол. Любой проект, как известно, начинается с его основы — материалов. Эксперты отмечают, что в России с этим сегодня существует ряд проблем. Например, в двигателе SaM146 отечественных материалов практически нет, что во многом объясняется отсутствием опыта по созданию банка данных их конструкционной прочности. В мировой практике для каждого сертифицированного материала изготавливают и испытывают не менее 700 образцов. Это примерно двухлетний объем работы и несколько миллионов долларов затрат. У нас же пока, за недостатком средств, таких возможностей нет, а данные, полученные "в пробирке", не позволяют полноценно испытывать образцы материалов на малоциклоусталость, трещиностойкость и т. д.

Ведущие зарубежные производители, работая над созданием двигателей для нового поколения самолетов, одновременно предлагают свои разработки для МС-21, и небезосновательно. Известно, что Pratt & Whitney усиленно работает над редуторным двигателем, Rolls-Royce имеет серьезный задел по двухвальным и трехвальным моторам. General Electric и Snesta занимаются как двигателем традиционной схемы, так и мотором с биротативным вентилятором.

Исследуются схемы с открытым ротором, не новые, но вызывающие интерес специалистов из-за высокой экономии топлива. Еще одно направление — по повышению эффективности термодинамического цикла — в Европе в рамках специальной программы развивают ведущие двигателестроительные фирмы. Рассматриваются различные схемы газогенераторов с регенерацией, промежуточным охлаждением, активным управлением течением, теплообменником в системе охлаждения турбины. Есть наработки по применению распределенных силовых установок, исследованию схемы с одним газогенератором, приводящим несколько вентиляторов, когда достигается увеличение диаметра двигателя и степени двухконтурности — одного из основных параметров, определяющих его экономичность.

Каким путем пойдут отечественные авиадвигателестроители при создании силовых установок нового поколения? Ясно, что сегодня это зависит не только от их интеллектуальных способностей, наличия перспективных разработок и современных технологий, но и во многом от финансовых возможностей, своевременной координации действий и государственной поддержки в этом направлении. Только при соблюдении всех этих условий можно рассуждать, нужен ли нашей стране свой собственный авиапром.

Ольга ПОСПЕЛОВА

*источник: AVIAPORT.RU
23.01.09*

А ВЫ ЛЕТАЛИ НА "КУРНОСОМ"?

КАК ЗОВУТ?

Во время показа вертолетов по случаю завершения работы государственной комиссии по рассмотрению итогов совместных испытаний Ми-28Н, Ка-52 и "Ансат-У" и состояния серийного производства первое, что бросилось в глаза: на боевых машинах летчики и техники — отдельно, а на транспортной "восьмерке" — вместе. Спрашиваю технарей: а как зовут Ми-28 на стоянке? Никак! Странно, не правда ли, прошло столько времени, сменилась не одна команда испытателей, а имени нет! Ни имени, ни прозвища. Значит, не полюбили. До тех пор, пока на стоянке не полюбят, — ничего не будет. Чтобы полюбили, одного громкого слогана мало. "Ночной охотник" — это для рекламы, а в жизни? Каков он, Ми-28Н, в деле?

ПРОЗВИЩЕ ЗАСЛУЖИТЬ, ЗАРАБОТАТЬ НУЖНО

Вспомните, как трудно Ми-24 добивался превращения из "Горбатого" в "Крокодила". Не выпускались стойки шасси, помпировали двигатели, "не хватало"

ноги, терялись блистера, разваливались "Аишки" (АИ-9 — вспомогательная силовая установка). Но, несмотря ни на что, в далеких 80-х технари "жили" в грузовых кабинах Ми-24 от заправки до заправки по кругу или по маршруту. Но самое волнительное — полигон, самому услышать этот ожидаемый и все равно неожиданный и неповторимый звук выстрела, на себе почувствовать отдачу, увидеть огонь и дым, понять разницу между "тыкающимися" в песок "карандашами" (С-5) и вбивающими в цель, словно "гвозди", С-8, "вихляющими" из стороны в сторону ПТУРами, неотвратимо подбирающимися к жертве "фонтанчиками" очередями пулеметов или сухими, "немного-словными" ударами пушки. Особый шик — пуск УР "В-В"... Как это, быть может, ни странно прозвучит, грузовая кабина на Ми-24, кроме всего прочего, стала своего рода объединяющим элементом.

В авиации всегда и везде работают вместе. Во время Великой Отечественной войны истребители в одноместных кабинах вывозили своих технарей из окружения, поэтому-то они и боготворили свои "Ласточки". У вертолетчиков, в отличие от истребителей,

никогда не было разделения на летчиков и технарей. Сплочение проходило через бесконечное боевое крещение, потери друзей, преодоление себя и руки помощи, которые протягивались, когда казалось, что уже никто не поможет. Признание на стоянке вертолету заслужить трудно. Только жизнь может показать, насколько "задачи испытаний решены и цели достигнуты". У вертолетчиков во все времена взаимоотношения с вертолетом были особые. По тому, как они смотрят, трогают вертолет, сразу понимаешь, как любят свой борт. Для них это живое существо, с которым они разговаривают на службе, а уволившись, вспоминают и хранят фотографии вместе с фотографиями родных и близких. Борт — это член семьи, на встречу с которым приводят жен, детей, друзей, передавая это ощущение прикосновения и сопричастности из поколения в поколение. Прозвище или имя — это отражение личностного отношения.

Выбор имени — трудное дело. Это всегда проблема. Помните, в мультике: "Как яхту назовешь, так она и поплывет". А вертолет — как назовешь, так и полетит. В Штатах индейские названия вертолетов — сложная, продолжительная процедура (о ней как-нибудь в другой раз). Французы любят называть свои вертолеты именами животных. У нас прозвища, как в детстве во дворе, такие разные, но удивительно точные. Попробуйте угадать, кто "Полосатый", а кто — "Зеленый", "Сарай" или "Белый лебедь"...

ПОЛЕТАТЬ НА "АПАЧЕ"

Отсутствие имени — отсутствие причастности. Несправедливо, что люди, которые 10–20 лет круглые сутки трудятся, чтобы вертолеты всегда возвращались домой, живут рассказами пилотов, а сами ни минуты не поднимались в небо. Даже американцы в Ираке поняли значение полетов технарей на боевых вертолетах. Если после завершения предполетной подготовки вертолетов Black Hawk и Chinook наземная команда может прыгнуть на борт и в полете посмотреть на мир через открытые двери, створки или рампу, на боевых Apache, когда завершается подготовка, наземный состав вскинет руку в прощальном приветствии экипажу и возвращается в ангар. Все изменилось в прошлом году, когда командиры экипажей 1-го боевого батальона 227-го авиаполка 1-й ВДВ посадили на передние кресла Apache технарей для проведения демонстрационных полетов, предоставив уникальный шанс полетать на Apache. В отличие от транспортных вертолетов, у боевых машин нет грузовой кабины, лишь два кресла пилотов, расположенных друг за другом. Перед вылетом небольшой инструктаж, как работают органы управления в полете, индикация информации на экранах, и вперед. В ходе демонстрационного полета невозможно показать все, на что способен вертолет, но даже небольшой полет, как глоток кислорода, потрясает видавших виды технарей. Многих, например, удивило отсутствие шума в кабине во время полета... Раньше инженерно-технический состав Apache никогда не летал на своих вертолетах, теперь — это событие всей жизни. Американское командование считает, что демонстрационные полеты имеют огромное значение, не только моральное, но и техническое. Для того чтобы лучше понять, почувствовать, чего стоит та или иная машина, необходимо хотя бы "оторвать" колеса от земли, еще

лучше — сделать круг над аэродромом. Только в воздухе летно-технические характеристики (параметры работы двигателей, уровень вибраций и шума, эффективность рулевого управления) становятся ближе. Кстати, у нас в Афгане, да и не только в Афгане, инженерно-технический состав летал в передней кабине "двадцатьчетверок".

КУРНОСЫЙ

Но вернемся к нашим Ми-28. Вертолет не может быть без прозвища. Пробую придумать свое имя. Первое, что пришло в голову, когда смотрю на черную вздернутую кнопку носа, — "Курносый"! Почему курносый? Не знаю. Смотрю на него — курносый, и все. "Курносый" — быть может, счастливый. Я очень хочу, чтобы он был счастливым. Ми-28 переживет "детские" болезни. У него будет еще много прозвищ, никто и не вспомнит о "курносом". Другое дело, что сегодня уже нельзя десятками лет доводить технику. Время летит стремительно. Скорость технического прогресса увеличивается. Да и мы становимся все больше бесчувственными "роботами". Но не любить самолеты и вертолеты нельзя. Так уж устроен авиационный мир, где до трагической ошибки всего лишь только один шаг, одно неловкое движение, все зависит от атмосферы коллектива. И чем теснее человеческие отношения, тем счастливее судьба вертолета. Одна из причин гибели "Акул", на мой взгляд, это "отрыв" от земли. Любовь к авиации — земная. Только "земная любовь" способна вовремя остановить от прометчивого шага и придаст силы горящую машину посадить... А что, летаем на "курносых"!

Наталья АВТУШКО

источник: AVIAPORT.RU
20.01.09



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

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

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

"СОКОЛЫ" ПО-КИЕВСКИ

Украина намерена начать совместное производство самолетов с Китаем.

19 декабря министр обороны Украины Юрий Ехануров объявил об очередном намерении "встряхнуть" заметно пришедшую в упадок за последние полтора десятилетия оборонную промышленность страны. На этот раз Киев планирует наладить совместное производство учебно-боевых самолетов с Китаем, где недавно побывал руководитель военного ведомства Украины. В качестве перспективного китайско-украинского проекта он назвал L-15 Haig, который в западной прессе обычно именуют как L-15 Falcon ("Сокол") или JL-15.

Проект L-15 изначально трудно назвать сугубо китайским. Производители этой страны, как известно, давно прославились способностями копировать чужую продукцию, нередко создавая не менее успешные и гораздо более дешевые образцы. Оборонная промышленность в последнее время стала еще одной сферой, где китайские производители смогли добиться определенных успехов. И можно не сомневаться, что в будущем они смогут составить серьезную конкуренцию ведущим российским, американским и европейским разработчикам на рынках некоторых стран.

Учебно-тренировочный самолет L-15 Haig был создан китайской компанией Hongdu Aviation Industry Corporation, как официально объявлено, при консультационном участии российского ОКБ им А. С. Яковлева. Однако, как сразу же заметили пытливые военные аналитики, в значительной степени он стал копией учебно-боевого самолета Як-130 — одного из новых и успешных проектов ОКБ, получивших поддержку военного ведомства РФ. Дизайн обоих самолетов фактически идентичен, хотя китайский образец немного больше и тяжелее своего российского прототипа.

Российскому Як-130 прочат неплохие перспективы как на внутреннем, так и на зарубежном рынке. В настоящее время произведено лишь несколько прототипов этого самолета, а его войсковые испытания ВВС РФ запланированы на 2009 год. Всего российская авиация планирует закупить более 60 самолетов, поставки которых, как сообщали ранее некоторые СМИ, должны начаться в 2009 году.

Всего же, по некоторым данным, потребность ВВС России в подобных самолетах составляет около 250 единиц, тогда как на мировом рынке теоретически возможно будет реализовать около 2500 самолетов типа Як-130. В основном они будут позиционироваться в качестве учебно-тренировочных комплексов для освоения истребителей Су-30МК. Однако технические возможности самолетов позволяют применять их и в качестве боевых машин, а также для обучения пилотов многих других современных боевых самолетов, включая зарубежные образцы.

Потенциальные и реальные заказчики на Як-130 уже есть. Так, партию из 16 самолетов заказал Алжир, а Малайзия рассматривает этот самолет в рамках тендера, где также участвуют британский Hawk и итальянский AerMacchi.

Впрочем, китайский конкурент, разработать который с помощью российского ОКБ удалось куда быстрее, у Як-130 уже фактически есть. Причем, как сообщают разработчики, самолет можно будет использовать для подготовки пилотов российских истребителей Су-27 и Су-30, стоящих на вооружении многих стран, а также китайских J-10 и J-11.

К созданию китайского самолета уже приложили руку не только российские, но и украинские специалисты — машина комплектуется двигателями ДВ-2, разработанными запорожским машиностроительным конструкторским бюро "Прогресс" и словацкой фирмой Povazska Bystrica. Изначально он создавался для чешских учебно-тренировочных самолетов L-59 Super Albatros — одной из новейших модификаций весьма популярного в мире учебного самолета L-39 Albatros.

Последующие образцы, как предполагается, получат двигатели чисто украинской разработки. И, кстати, если вспомнить про аналогии, именно турбореактивными двухконтурными двигателями АИ-222-25 КБ "Прогресс" комплектуются и российские самолеты Як-130. Несмотря на это скромное участие, сегодня сложно даже предположить, как именно видит господин Ехануров перспективы украинско-китайского сотрудничества. За последние годы он прославился многими громкими, хотя и чересчур фантастическими проектами вроде украинских корветов или так и не состоявшегося ремонта подводной лодки "Запорожье". Так что, по опыту, воспринимать всерьез очередные громкие заявления министра стоит не всегда.

Не исключено, что дело так и ограничится производством двигателей для китайских самолетов, во многом удачно скопированных с российских "Яков". Хотя в таком случае громких заявлений по поводу "совместного производства" делать и не стоило — предположить, что серийные "Соколы" будут комплектоваться именно двигателями конструкторского бюро "Прогресс", можно было и раньше. А значит, заявление украинского министра — не более чем пропагандистский ход.

Можно также предположить, что на украинских заводах наладят сборку самолетов китайской разработки. В таком случае для Украины это будет большим прорывом — военным авиастроением эта страна уже давно не славится, а украинские предприятия теперь производят лишь комплектующие (преимущественно все те же двигатели) для военной авиации и до сих пор сильно зависят от зарубежных партнеров. Хотя потенциал для того, чтобы наладить собственное производство, у Киева наверняка есть.

Так, по данным Национального института украинско-российских отношений, к авиационной промышленности Украины относятся около 40 предприятий. На авиацию работают около 30 предприятий, которые производят отдельные комплектующие. Когда-то, по данным аналитиков, заводами Украины ежегодно изготовлялось около 350 самолетов. Однако сегодня для них практически нет заказов от военных. Новыми самостоятельными разработками в сфере военной

авиации в 1990-е годы отличилось лишь конструкторское бюро имени Антонова. Правда, один из новейших образцов, военно-транспортный самолет Ан-70, первый полет которого состоялся в 1994 году, так и не смог прорваться на мировой рынок. В свое время крупную партию Ан-70 планировали заказать ВВС России, однако впоследствии отказались от них из-за высокой стоимости. Кроме этого, на Украине размещены более 10 авиаремонтных заводов, способных обслуживать все типы самолетов и вертолетов производства бывшего СССР. Их технологические возможности, по словам Юрия Еханурова, сейчас как раз и изучаются в контексте предстоящего украинско-китайского производства самолетов. Но в таком случае выглядит немного странным, что Китаю такая форма сотрудничества будет выгодной. Рабочих рук, равно как и производственных мощностей, у Пекина тоже более чем достаточно. А стоимость сборки самолетов на территории Китая, в силу небольшой финансовой притязательности рабочей силы, наверняка будет меньше.

Впрочем, намерения украинского министра обороны хоть как-то оживить авиационную промышленность страны в любом случае похвальны. Даже если производство одного-единственного учебно-боевого самолета изменить положение "оборонки" не сможет, это серьезный шаг для украинских властей, сумевших фактически развалить некогда весьма мощный оборонно-промышленный комплекс своей страны.

Другой вопрос — как скажется это на российских проектах вроде Як-130. Пускай сама Москва закупать китайские (или китайско-украинские) самолеты уж точно не будет, а вот некоторые зарубежные партнеры, на вооружении которых стоит боевая авиатехника производства РФ, вполне могут польститься на невысокую стоимость китайских самолетов.

Андрей ФЕДОРОВ

*источник: LENTA.RU
20.01.09*

БЕСПИЛОТНЫЕ СМОТРИНЫ

Сегодня в столичном Центральном выставочном комплексе "Экспоцентр" начали работу третий Московский международный форум и выставка "Беспилотные многоцелевые комплексы" (UVS — TECH 2009).

Мероприятие, проводимое ежегодно в Москве под патронажем Торгово-промышленной палаты России, стало авторитетной площадкой для демонстрации достижений предприятий — разработчиков и изготовителей беспилотников. Главные цели выставки — содействие продвижению продукции и технологий российских предприятий на внутренний и внешний рынки, расширение и укрепление межрегионального и международного делового сотрудничества.

Основными тематическими направлениями нынешней выставки определены беспилотные летательные аппараты самолетного и вертолетного типов, беспилотные воздухоплавательные комплексы, а также беспилотные наземные, надводные и подводные комплексы. Не забыли организаторы выставки про конструкционные материалы беспилотных комплексов, системы управления, ориентации, навигации, наблюдения, связи для обеспечения эксплуатации беспилотных многоцелевых комплексов и, конечно же, системы обработки информации, полученной с использованием беспилотных комплексов. В рамках выставки пройдет форум, на котором состоятся презентации проектов, демонстрации новых разработок, которые могут заинтересовать потенциальных заказчиков.

В общем, специалисты получают прекрасную возможность для обмена опытом, обсуждения стратегии, путей развития и потребностей гражданских отраслей в выполнении работ и предоставлении услуг в области создания и использования беспилотных комплексов. Все это, по мнению организаторов UVS — TECH 2009, позволит скоординировать дальнейшее развитие бес-

пилотной тематики и привлечь инвестиции для реализации перспективных проектов.

Авторитет выставки растет год от года. По сообщению пресс-службы ФС ВТС, в нынешних мероприятиях планируют принять участие 45 компаний, в том числе и зарубежные. Отличительной чертой нынешнего смотра беспилотной техники станет демонстрация продукции как гражданского, так и военного назначения. Московский международный форум и выставка "Беспилотные многоцелевые комплексы — 2009" включены в перечень международных выставок, на которых разрешен показ продукции военного назначения. Это позволило российским предприятиям — ЭНИКС (г. Казань), Концерн "Вега" (г. Москва), НИИ "Кулон" (г. Москва), КБ "Луч" (г. Рыбинск), Государственный рязанский приборный завод (г. Рязань), Московский научно-производственный комплекс "Авионика" — продемонстрировать 15 экспонатов, в том числе 5 натуральных образцов продукции военного назначения. Сегодня происходит интенсивное развитие беспилотной техники. Отечественные разработчики авиационных комплексов для успешного создания продукции, отвечающей требованиям потенциальных покупателей, должны находиться на передовых рубежах науки и конструкторской мысли. При этом успех в перспективных разработках невозможен без сотрудничества с иностранными партнерами. Готовы ли зарубежные компании к такому взаимодействию? Ответ был дан еще на первых двух выставках. Участвовавшие в них представители корпораций, израильской Israel Aerospace Industries Ltd. (IAI) и британской SELEX Sensors and Airborne Systems, не единожды заявляли о своем стремлении к сотрудничеству с нашими разработчиками, производителями беспилотной техники и комплексов к ней. Их привлекает российский рынок.

Юрий АВДЕЕВ

*источник: «Красная звезда»
27.01.09*

AIRBUS ПРИГОТОВИЛСЯ К "УЖАСНОМУ"

Авиастроение достойно встречает кризис.

Европейский авиастроительный концерн Airbus в 2008 году по количеству поставленных заказчикам самолетов опередил своего американского конкурента — компанию Boeing — и побил свой собственный рекорд предыдущего года. Тем не менее глава Airbus Томас Эндерс назвал 2008 год ужасным и предупредил, что наступивший 2009-й тоже будет ужасным.

Г-н Эндерс, правда, употребил этот пугающий термин, говоря о положении клиентов авиастроительной промышленности. Он напомнил, что для авиакомпаний по всему миру первая половина 2008 года оказалась трудной из-за очень высоких цен на топливо, а вторая — из-за начавшегося глобального экономического кризиса. В текущем году, как ожидает г-н Эндерс, спрос на авиаперевозки резко сократится. Соответственно упадет и спрос на новые самолеты со стороны авиакомпаний.

Airbus уже почувствовал это по состоянию собственного портфеля заказов. Согласно годовому отчету, который концерн опубликовал вчера, за 2008 год этот портфель увеличился на 777 твердых заказов общей стоимостью 100 млрд долл. в каталожных ценах. Результат в компании считают очень удачным, подчеркивая, что он соответствует 54 % от общего количества самолетов вместимостью от 100 кресел, заказанных во всем мире за прошлый год. Общий объем портфеля заказов Airbus таким образом достиг 3715 самолетов.

Однако в 2007 году прирост заказов Airbus составил 1341 самолет (на 157,1 млрд долл.). То есть результат 2008 года и в деньгах, и в количестве машин более чем на 40 % хуже. Правда, показатели исполнения заказов оказались в прошлом году рекордными. При-

чем уже не первый раз подряд. Количество переданных клиентам самолетов у Airbus непрерывно растет с 2002 года. В 2008-м заказчики получили 483 новых воздушных судна европейского производства, в т. ч. 386 самолетов семейства A320, 85 A330/A340 и 12 A380. Это на 30 самолетов (6,6 %) больше объема поставок 2007 года. Своего главного мирового конкурента, американский Boeing, Airbus опередил на 108 самолетов. 2008 год вообще выдался для Boeing еще более неудачным, чем для мирового авиастроения в целом. На американского гиганта свалились две специфические напасти: отставание по срокам проектирования нового лайнера Boeing 787 и полуторамесячная забастовка персонала сборочных заводов в сентябре — октябре. Годовой план поставок у Boeing изначально был меньше, чем у европейского конкурента, — 441 самолет. Но в итоге американская компания не смогла выполнить и его, отправив заказчикам только 375 машин.

Впрочем, реально глядя на вещи, руководство Airbus признает, что в 2009 году и европейским авиастроителям не побить новых рекордов по заказам и поставкам. "2009-й не будет годом увеличения объемов, — говорится в пресс-релизе, выпущенном вчера концерном, — приоритетными целями Airbus будут своевременность поставок и обеспечение качества". "К счастью, многое было сделано нами за последнее время, чтобы подготовиться к экономической турбулентности, и мы будем готовы полностью адаптироваться к любым изменяющимся обстоятельствам", — пообещал концерн.

Михаил КУКУШКИН

источник: «Время новостей»
16.01.09

КРИЗИС ДОКАТИЛСЯ ДО АМЕРИКАНСКОЙ "ОБОРОНКИ"

Финансовый кризис докатился до американского оборонного сектора: 22 января компания Lockheed Martin снизила свой прогноз прибыли на 2009 год во второй раз за последние месяцы, а компания Northrop Grumman предупредила, что покажет убытки в отчете за 2008 год из-за списания \$ 3,4 млрд, связанного с приобретениями, сообщает Financial Times.

Крупнейшая в мире оборонная компания Lockheed понизила годовой прогноз прибыли до \$ 7,05–7,25 на акцию по сравнению с \$ 7,65–7,90 на акцию, прогнози-

ровавшимися в октябре. Нынешний прогноз компании значительно ниже ожиданий аналитиков, предсказывающих прибыль около \$ 7,85 на акцию. Изменение прогноза отражает необходимость пополнить пенсионный фонд компании, пострадавший от финансового кризиса. Lockheed заявила, что дополнительные отчисления в пенсионный фонд могут составить \$ 470 млн, тогда как в октябре компания прогнозировала, что дополнительные отчисления достигнут лишь \$ 60 млн.

Третья крупнейшая в США оборонная компания, Northrop, объявила, что падение фондовой биржи заставило ее в четвертом квартале списать \$ 3–3,4 млрд со стоимости компаний, приобретенных в 2001–2002 годах, которые в настоящее время входят в ее

судостроительное и космическое подразделения. Годовой отчет Northrop будет опубликован 3 февраля. Аналитики отмечают, что, возможно, Northrop тоже придется корректировать пенсионный фонд.

В дополнение к финансовым проблемам сектора, в оборонной отрасли США есть опасения, что президент Барак Обама (Barack Obama) захочет снизить военные расходы. Lockheed развернула масштабную кампанию по пропаганде истребителя F-22 Raptor, и это наводит на мысль, что компанию тревожит возможность закрытия этого проекта.

Однако администрация Обамы вскоре после инаугурации опубликовала заявление с подтверждением его обещания инвестировать в оборону. Обама заявил, что США необходимо сохранить "военно-воздушные

мощности, не имеющие себе равных", и это дает основания полагать, что планируется сохранить программы Lockheed по созданию истребителей F-22 и F-35.

Несмотря на мрачные прогнозы, Lockheed 22 января опубликовала результаты четвертого квартала, превосходящие ожидания аналитиков. Прибыль компании составила \$ 823 млн, или \$ 2,05 на акцию, что выше \$ 799 млн, или \$ 1,89 на акцию, в аналогичный период прошлого года. Аналитики прогнозировали прибыль на уровне \$ 1,91 на акцию. Продажи в четвертом квартале достигли \$ 11,1 млрд по сравнению с \$ 10,8 млрд в аналогичный период 2007 года.

источник: K2Kapital
23.01.09

ОСОБОЕ ПОРУЧЕНИЕ

"ОАК — Гражданские самолеты" возглавит Валерий Безверхний.

Объединенная авиастроительная корпорация определилась с тем, кому доверить кураторство гражданских проектов. Главой дивизиона "ОАК — Гражданские самолеты" назначен исполнительный вице-президент ОАК Валерий Безверхний, который некоторое время продолжит выполнять функции главного финансиста корпорации.

По словам Валерия Безверхнего, решение о его назначении директором ООО "Управляющая компания "ОАК — Гражданские самолеты" уже принято, официального назначения "можно ожидать в течение двух-трех недель". По его словам, он оставит за собой функции главного финансиста корпорации, пока "структура ОАК не претерпит изменения с целью концентрации ресурсов". Ранее гендиректором ООО "Управляющая компания "ОАК — Гражданские самолеты" был президент, председатель правления ОАК Алексей Федоров. Однако функции по управлению подразделением исполнял заместитель гендиректора по управлению программами "Управляющая компания "ОАК — Гражданские самолеты" Сергей Гальперин, который не так давно для более глубокого изучения производства гражданских самолетов был переведен на должность вице-президента ОАО "Туполев".

Назначение Алексея Федорова на должность главы подразделения по гражданской авиации было компромиссом, так как ранее занять эту должность предлагалось главе лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Александру Рубцову. "От должности главы дивизиона гражданской авиации я отказался сам, так как считаю, что сделаю на своей работе больше, нежели в должности вице-президента. На сегодняшний день у нас есть заказы более чем на 100 самолетов, которые будут произведены в ближайшие четыре года", — говорил ранее Александр Рубцов РБК daily.

Глава ИФК слышал о назначении Валерия Безверхнего. "Мы положительно относимся к данному назначению, так как на этой должности надо заниматься не столько производственными проблемами, сколько финансовыми. Сейчас предприятия переживают не

лучшие времена и находятся в стадии обновления производственных мощностей. Опыт Валерия Безверхнего как финансиста в такой работе будет востребован", — отметил Александр Рубцов.

Традиционно российское гражданское самолетостроение славится своей мелкосерийностью. В 2008 году заказчиком было передано шесть самолетов семейства Ту-204, среди которых четыре Ту-204-100, для авиакомпании "Авиалинии 400" (торговая марка Red Wings) и два Ту-204-300 — для "Владивосток Авиа". Также китайской Air China Cargo был передан грузовой Ту-204-100CE. Готовятся к передаче лайнеры для Cubana de Aviacion и авиакомпании "Аэрофлот-Карго".

"Сейчас главная проблема — удержать планку той господдержки, на которую вышли в последние несколько лет. Сейчас авиакомпании перестали покупать самолеты, господдержка может тоже прекратиться", — считает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. По его словам, сейчас необходимо ввести в эксплуатацию SSJ, модернизировать Ту-204 и создать MC-21.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета RBC Daily
16.01.09

ГАЗЕТА О МОТОРАХ И ЛЮДЯХ

ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

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

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

НЕБО ДЛЯ "АЛЛИГАТОРА"

Начинается обновление парка боевых вертолетов.

В 2009 году на вооружение строевых частей армейской авиации начнет поступать новый ударный вертолет круглосуточного действия Ми-28Н. 26 декабря 2008 года прошло завершающее заседание госкомиссии, рассмотревшей итоги совместных государственных испытаний вертолетов Ми-28Н, Ка-52 и "Ансат-У".

На заседании было принято решение принять на вооружение Ми-28Н, продолжить испытания Ка-52 и выпустить установочную партию этих машин, а также принять на вооружение учебно-тренировочный вертолет первоначальной подготовки "Ансат-У".

И "Ночной охотник" Ми-28Н, и "Аллигатор" Ка-52 имеют длительную историю разработки, уходящую корнями в 70-е годы XX века. Своевременному принятию на вооружение этих винтокрылых машин воспрепятствовал развал Советского Союза и системный кризис 90-х. Поэтому перевооружение армейской авиации, являющейся в современных условиях одним из основных средств авиационной поддержки Сухопутных войск, начинается только теперь.

Надо отметить, что новый импульс затянувшемуся процессу создания новых боевых вертолетов был дан после создания в 2004 году вертолетостроительного холдинга в составе корпорации "Оборонпром".

В соответствии с ранее принятыми решениями Ми-28Н станет основным боевым вертолетом армейской авиации, а Ка-52, обладающий повышенными возможностями по воздушной разведке и высокоточному целеуказанию, станет вертолетом "специального назначения", предназначенным для поддержки действий групп армейского спецназа. В ходе следующего этапа госиспытаний Ка-52 будет опробован и обновленный вариант БРЭО для этой машины, вклю-

чающий в себя систему обнаружения целей в телевизионном и тепловизионном каналах, а также тепловизионный канал, предназначенный для наведения на цель управляемых ракет, перенесенные с крыши кабины экипажа в ее носовую часть.

Как заявил в ходе заседания госкомиссии ее председатель, главком ВВС РФ генерал-полковник Александр Зелин, армейская авиация будет получать новую технику подразделениями — в течение 2009–2011 годов в войска поступят две эскадрильи Ми-28Н (обычно эскадрилья ударных вертолетов состоит из 12–14 машин). Всего в ближайшие четыре года планируется поставить в строевые части более 100 новых вертолетов. Первыми "Ночных охотников" начнут получать вертолетчики Северо-Кавказского военного округа.

В отличие от Ми-28Н и Ка-52 "Ансат-У" — это полностью постсоветская разработка. Создание машины началось в КБ Казанского вертолетного завода в 1993 году. Этот вертолет имеет силовую установку в составе двух двигателей, что значительно повышает его безопасность как учебной машины. А примененная в конструкции "Ансата-У" цифровая комплексная электрическая система дистанционного управления позволяет моделировать полет практически на любом типе винтокрылой машины. "Ансат-У" заменит в Сызранском высшем военном авиационном училище летчиков устаревшие вертолеты Ми-2.

На предприятиях отрасли все готово для выполнения госзаказа на новые вертолеты. "Роствертол" приступил к серийному производству Ми-28Н еще в 2004 г. В конце октября 2008 г. серийную сборку Ка-52 начала Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина. Всего в течение 2008 г. в Арсеньеве изготовили два Ка-52, сейчас еще три машины находятся на этапе окончательной сборки. На Казанском вертолетном заводе серия "Ансатов" стартовала в 2005 г., заказчиком, в том числе и зарубежным, уже поставлено 10 машин.

Как отметил по завершении заседания госкомиссии генеральный директор компании "Вертолеты России" Андрей Шибитов, возможности заводов позволяют удовлетворить потребности как отечественных, так и зарубежных заказчиков. А они активно интересуются новыми российскими вертолетами. По словам Андрея Шибитова, на сегодняшний день имеются порядка 12 заявок на поставку вертолетов Ми-28Н в зарубежные страны, среди которых и Венесуэла.

Наглядным доказательством обновления парка вертолетов армейской авиации ВВС РФ станет очередная парад Победы: планируется, что первые строевые Ми-28Н появятся в небе над Красной площадью 9 мая 2009 года.

Илья КЕДРОВ

источник: «Военно-промышленный курьер»
14.01.09



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ –

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

WWW.KSAN.RU

РЕЗУЛЬТАТЫ BOEING В 2008 Г.

Компания Boeing [NYSE: BA] обнародовала результаты продаж своих гражданских самолетов за 2008 год — 662 подтвержденных заказа, общий портфель заказов — свыше 3700 самолетов.

Boeing 737 Next Generation сохранил за собой статус самого продаваемого семейства самолетов компании — 484 заказа от авиакомпаний со всех регионов мира. Темпы продаж нового 787 Dreamliner также остались на достаточно высоком уровне — 93 заказа, в основном от авиакомпаний ближневосточного региона.

На широкофюзеляжный Boeing 777 было получено 54 заказа от авиакомпаний из Европы, Ближнего Востока, Северной Америки и Азии. На 767-300ER (увеличенной дальности) получено 28 заказов, а на 747-8 Intercontinental — 3.

В 2008 году компания поставила 375 самолетов в самые разные регионы мира: 290 737-х (включая 6 Boeing Business Jet), 14 747-х, 10 767-х и 61 777-й. Темпы поставок пришлось скорректировать с учетом последних забастовки, которая привела к остановке производства на заводах Boeing на несколько недель.

В прошедшем году Boeing выпустил на рынок первый самолет Boeing 777 грузовой версии — 777 Freighter и начал летные испытания по этой программе. Кроме того, была завершена сборка первого P-8A Poseidon, модификации 737 NG, разработанной по заказу ВМФ США. В июне был поставлен первый 767-й, конвертированный из пассажирской версии в грузовую. Всего в 2008 г. было конвертировано еще 25 таких самолетов. Наконец, были успешно завершены испытания основных элементов конструкции и систем 787 Dreamliner.

В 2008 году подразделение Boeing Commercial Airplanes отметило несколько "юбилеев": поставку 700-го

Boeing 777 и 5000-й заказ на Boeing 737 NG. В прошлом году также отмечалась сороковая годовщина выкатки 747-го и поставка 1400-го самолета этого знаменитого семейства. Была начата агрегатная сборка нового 747-8. Подразделение административных самолетов компании Boeing Business Jets поставило первый BBJ 3, который представляет собой новую, увеличенную версию 737-900ER NG.

Другие важные события Boeing Commercial Airplanes в 2008 году:

— Совместная работа с ведущими мировыми авиакомпаниями над проведением демонстрационных полетов с использованием экономичного биотоплива и передовых технологий управления воздушным движением, которая еще раз подтвердила ведущую роль компании в области охраны окружающей среды.

— Семь заводов подразделения успешно прошли сертификацию на соответствие стандарту экологической безопасности ISO 14001: Рэнтон, Обурн и Фредериксон в шт. Вашингтон; Солт-Лейк-Сити, шт. Юта; Виннипег, Канада; Бэнкстоун и Фишерменс Бенд, Австралия.

— Увеличение коэффициента эффективности поддержки заказчиков с 96 % в 2007 до 97,2 % в 2008 году по обработке более чем 10 000 срочных заявок, полученных оперативным центром, работающим 7 дней в неделю в круглосуточном режиме.

— Совместная работа с правительственными и отраслевыми организациями над успешным выполнением 10-летнего плана, направленного на снижение показателя аварийности в гражданской авиации США на 80 %.

*Источник: Boeing
10.01.09*

ИСТРЕБИТЕЛЬ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Разработка истребителя пятого поколения для ВВС России и его перспективы уже несколько лет являются одной из самых обсуждаемых военных тем. Новый самолет, разрабатываемый по программе ПАК ФА (Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации), должен заменить в составе ВВС истребители четвертого поколения — Су-27 и МиГ-29. Недавнее заявление Сергея Иванова о необходимости ускорить разработку проекта привлекло к перспективной машине повышенное внимание.

Работы над проектами машин следующего поколения были начаты еще в СССР в 80-е годы. К середине

90-х годов ОКБ Микояна создало проект 1.44, а ОКБ Сухого — проект С.37. Проект С.37 изначально не предполагался в качестве боевой машины, создаваясь с целью отработки ряда технологий, а новый "МиГ" мог бы пойти в серию, но из-за отсутствия финансирования разработка проекта так и не была закончена.

К концу 90-х годов стало ясно, что существующие проекты постепенно морально устаревают и их доводка с последующим запуском в серию привела бы к тому, что ВВС с опозданием больше чем на 10 лет получат истребитель, заведомо уступающий F-22, разработка которого завершалась к этому времени. В итоге в начале нового десятилетия было принято решение о разработке принципиально новой машины. Свои варианты предложили все "истребительные" КБ России — Сухого, Микояна и Яковлева. В итоге КБ Сухого стало головным разработчиком машины, которая, по имею-

шейся информации, получила фирменный индекс Т-50. С самого начала назывались разные сроки первого полета нового истребителя и принятия его на вооружение. В итоге даты первого полета свелись к диапазону 2008–2010 гг., а в конце 2008 года главком ВВС объявил, что самолет будет поднят в воздух в августе 2009 года. До этого, летом 2008 года, было объявлено об утверждении проекта самолета и отправке чертежей опытной машины на Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение (КнААПО). Считается, что в Комсомольске будет осуществляться и серийное производство этих машин. В настоящее время на заводе строятся три опытных экземпляра истребителя, которые будут использоваться для испытаний. Ожидается, что испытания продолжатся 5–6 лет и в серию машина пойдет не раньше 2015 года.

Подробной информации о характеристиках Т-50 до сих пор не сообщалось, но исходя из имеющихся отрывочных сведений о его силовой установке (известно, что на опытные и первые серийные машины будут устанавливаться созданные НПО "Сатурн" двигатели 117, разработанные на основе семейства АЛ-31) можно сказать, что это будет истребитель тяжелого класса — со взлетным весом свыше 30 тонн, примерно соответствующий по своим размерам самолету Су-27. Также сообщается, что бортовую РЛС для Т-50 разрабатывает НИИ приборостроения имени Тихомирова, где создана РЛС "Ирбис" для "промежуточного" самолета Су-35БМ. Судя по всему, радар и система управления огнем новой машины будут со-

даны на основе систем, которые пройдут испытание на "тридцать пятом". Практически ничего неизвестно о внешнем виде самолета. Наиболее распространенная точка зрения сводится к тому, что он будет очень похож на F-22, но насколько эта информация соответствует действительности, непонятно.

В результате в настоящее время можно лишь предполагать, что будет представлять собой новая машина, отталкиваясь от известных пунктов технического задания, в соответствии с которыми она должна будет иметь крейсерскую сверхзвуковую скорость, сверхманевренность, внутреннее размещение вооружения и значительно сниженную по сравнению с самолетами четвертого поколения заметность в радио- и ИК-диапазоне.

Однако "пятое поколение" — это не только сам по себе истребитель, это комплекс средств, обеспечивающий новый уровень боевых возможностей ВВС. Он включает в себя вооружение, радиоэлектронное оборудование, наземные и воздушные системы обеспечения и управления действиями ВВС. Разработки в этих сферах также ведутся — но с различным успехом и разными темпами. Но они критически важны для успеха всей программы. Без всего этого новый истребитель останется просто очень дорогой игрушкой, неспособной поднять боевые возможности ВВС.

Илья КРАМНИК

*источник: РИА «Новости»
22.01.09*

ВВС ПОЛУЧАТ САМОЛЕТ ДЛЯ ПРЕЗИДЕНТА

Озвучены планы по поставкам новых машин в российские Военно-воздушные силы.

В четверг помощник главкома ВВС РФ озвучил сведения о том, какими самолетами пополнится российская боевая авиация в текущем году. Однако почти сразу сообщения информагентств на эту тему были аннулированы. Попытавшись разобраться в интриге, газета "Взгляд" обнаружила возможные причины скандала вокруг "алжирского контракта", а также сведения о том, когда будут готовы спецсамолеты для высшего руководства страны.

Парк боевых самолетов ВВС РФ пополнится в 2009 году новыми самолетами, сообщили в четверг информагентства со ссылкой на помощника главкома ВВС полковника Владимира Дрика. Несмотря на то что озвученные им сведения о количестве самолетов вполне совпадают с данными из других открытых источников, сообщения агентств затем были аннулированы по просьбе службы информации и общественных связей ВВС РФ.

Возможно, причиной отзыва сообщения была неполнота или преждевременность сообщенной Дриком информации.

Как уже сообщалось ранее со ссылкой на других официальных лиц, включая главкома ВВС, передача

российским Военно-воздушным силам партии истребителей МиГ-29СМТ, возвращенных Алжиром, — вопрос решенный. С тех пор как "Взгляд" и другие СМИ сообщили об этом, появились некоторые подробности. Так, по сведениям газеты "Взгляд", алжирцев не устроил один из элементов оснащения истребителя — так называемые блоки предельных команд БПК-38. Как выяснило расследование, предпринятое УФСБ Нижегородской области, эти детали проходили по документам как новые, однако следствие полагает, что они были собраны из старых запчастей, выпущенных еще в 1993–1995-х годах. В том, что завод "Сокол" закупил некачественные детали, обвинили двух сотрудников предприятия, а именно заместителя гендиректора Евгения Бодикова и начальника отдела Анатолия Жильцова, и гендиректора предприятия-поставщика "Авиатехносервис" Владимира Борисова. По мнению следствия, эти люди знали о происхождении поставляемых блоков, намеренно ввели в заблуждение руководство авиастроительного завода, а затем получили выплаченные за детали 10,19 миллиона рублей.

Кроме того, на момент принятия решения о закупке "алжирских" "МиГов" для отечественных ВВС из 28 самолетов, предназначенных на экспорт, полностью комплектными были лишь 16 машин, ранее переданных заказчику. Работы по оставшимся 12 самолетам

были заморожены, как только алжирская сторона прекратила выплаты по сделке. Степень их готовности достоверно неизвестна. Возможно, отсюда и расплывчатая цифра "более десяти" в сообщении Дрика. Есть и некоторая неопределенность со сроками передачи: прежде экспортные машины должны быть приведены к российским стандартам.

Тем не менее стало известно, куда будут направлены реэкспортные машины: согласно сообщению службы информации и общественных связей ВВС, МиГ-29СМТ будут переданы в состав Центра боевого применения и переучивания летного состава в Липецке. Однако ситуация с МиГ-29 в российских ВВС сложилась сегодня непростая, после того как 5 декабря 2008 года в Забайкальском крае разбился один из истребителей, после чего все полеты самолетов этого типа были запрещены. По неофициальным сведениям, причиной катастрофы стали усталостные разрушения в хвостовой части планера, в районе килей. Признаки усталостных разрушений были обнаружены при осмотре и других МиГ-29, особенно ранних выпусков. По тем же сведениям, ОКБ "МиГ" ведет сейчас интенсивную работу по поиску решения. Какие-либо выводы делать пока рано, однако аналогичные проблемы периодически возникают во всех странах (например, с истребителями F-15 в США, о чем "Взгляд" в свое время сообщал), и, как правило, решения находятся.

Нет ничего необычного и в озвученных цифрах по закупкам модернизированных штурмовиков Су-25СМ. Ежегодно с 2006 года ФГУП "121-й ордена Трудового Красного знамени авиационный ремонтный завод" МО РФ (121 АРЗ) осуществляет модернизацию нескольких самолетов: в 2006 году их было 6, с 2007 – 6 (7 с учетом учебно-боевой "спарки"), планом на истекший год предусматривалась модернизация 8 самолетов. Так что 9–10 модернизированных машин в 2009 году представляется вполне реальной цифрой.

Кроме того, согласно ранее поступившей информации, в 2009 году планируется передать ВВС один или два новейших фронтовых бомбардировщика Су-34. Первые три самолета, которые проходят сейчас этап войсковых испытаний, являются фактически

предсерийными самолетами, доведенными до уровня требований ВВС. Они предназначены для "лидерной эксплуатации". Ожидающиеся бомбардировщики представляют собой уже серийные самолеты, производство которых разворачивается сейчас в Комсомольске-на-Амуре.

Возможно, ВВС получат также воздушные командные пункты Ту-214ОН ("Особого назначения"). Под этим обозначением скрываются 6 заказанных в 2005 году на Казанском авиационном производственном объединении (КАПО) самолетов различных модификаций, предназначенных для обеспечения нормального функционирования высшего государственного руководства в "особый период". В настоящее время эти функции выполняют четыре машины типа Ил-80 (Ил-86ВКП) 8-й авиадивизии особого назначения в Чкаловском.

Как сообщается, самолеты строятся по заказу Управления делами Президента РФ. Полный комплект включает в себя два самолета-ретранслятора Ту-214СР, два летающих пункта управления Ту-214ПУ и два Ту-214СУС, предназначенных для использования в качестве самолетных узлов связи. Эти машины отличаются друг от друга составом размещенного на борту оборудования. Один Ту-214СР на минувшей неделе уже получил сертификат летной годности, однако спецаппаратура на нем еще не испытывалась. Второй, однотипный, согласно пресс-релизу КАПО, 10 декабря 2008 передан на летно-испытательную станцию. Передача машин заказчику намечена на весну 2009-го, однако когда дело касается сложной электроники, которой набиты "спецборты", сроки могут заметно "гулять". По плану все 6 машин должны быть сданы заказчику в течение года, однако начавшийся кризис и сложная ситуация на казанском авиазаводе, испытывающем дефицит квалифицированных кадров, могут отодвинуть сроки сдачи.

Геннадий НЕЧАЕВ

*источник: «Взгляд»
23.01.09*

ВОЗДУШНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК

Летающие автомобили становятся реальностью.

В этом году начнутся официальные продажи двухместной "летающей тарелки", оснащенной подушками безопасности. О необычной новинке, которая должна появиться в продаже, сообщила американская компания Moller International (Сакраменто, штат Калифорния).

Летающий автомобиль сможет парить над землей с максимальной скоростью 160 км/ч. Четыре аппарата уже готовы, а в ближайшие несколько месяцев будет построено еще как минимум сорок экземпляров.

Преимущество двухместного аппарата заключается в том, что бензин ему не нужен. Его надо заправлять

смесью этанола и воды. Представители компании-производителя заверяют, что никакой специальной подготовки для полета на "летающей тарелке" не требуется – управлять ею очень просто. Сама фирма называет новинку "внедорожником", поскольку это транспортное средство может парить над любой поверхностью: землей, водой, снегом или болотом. Правда, высота полета – три метра (специальная электроника не позволит устройству подняться выше).

Разработчики обещают и полную безопасность перелетов на таком аппарате, поскольку тарелка оснащена сразу несколькими двигателями, которые работают независимо друг от друга и не могут отказать все сразу. Более того, летательный аппарат оснащен

подушками безопасности. К тому же в компании называют на его экологичность — он не производит вредных выбросов в атмосферу. По предварительным данным, цена аппарата составит как минимум \$ 90 тыс. Стоит отметить, что основатель Moller International Пол Моллер начал разрабатывать летающие машины более 40 лет назад. Первый прототип сегодняшней "летающей тарелки" был построен в 1962–1964 годах.

Между тем российские специалисты называют проект близким к фантастике. "Люди очень часто обращаются к нам с похожими новаторскими предложениями, но мы пока не занимаемся такими разработками, — пояснил "Гудку" эксперт Института космических исследований Юрий Зайцев. — К тому же не очень понятно предназначение такой тарелки". Собственно, именно в этом и заключается главный

вопрос: где на ней передвигаться? "Поскольку тарелка может летать только на трехметровой высоте, то использовать в городе ее невозможно. Это же высота первых этажей! — заявил "Гудку" специалист по космической электронике доктор физико-математических наук Максим Литвак. — К тому же безопасность этого летающего автомобиля вызывает много вопросов. Если на высоте врезаться на огромной скорости в какое-либо препятствие — например, в один из рекламных щитов, которыми изобилуют современные города, — то никакие подушки не помогут".

И все же: внимание — на старт!

Михаил БЕЛЫЙ

источник: газета «Гудок»
26.01.09

КРИЗИС В ПОМОЩЬ

Швейцарская Liebherr инвестирует 200 млн евро в строительство своего первого в России завода по производству авиакomплекующих. Для Нижегородской области предприятие Liebherr под Держинском — один из крупнейших инвестпроектов.

Совладелец швейцарского концерна Вилли Либхерр и нижегородский губернатор Валерий Шанцев 19 января заложат капсулу в ознаменование начала строительства завода Liebherr в поселке Пыра. Производство компонентов строительной техники, комплектующих для авиапрома, сборка башенных кранов и землеройных машин расположатся на участке в 120 га, сообщили "Ведомостям" в пресс-службе губернатора.

СРАВНИТЬ С LIEBHERR

Группа "ГАЗ" в 2006–2008 гг. инвестировала около 7 млрд руб. в проект Volga Siber. В 2006 г. ГАЗ выкупил у Chrysler оборудование завода вместе с лицензией на автомобиль Chrysler Sebring и летом 2008 г. начал серийно выпускать на базе Sebring новый автомобиль.

Около 7 млрд руб. до 2011 г. планировали вложить "Сибур холдинг" и бельгийская Solvay в создание производства поливинилхлорида на Кстовском нефтехимическом заводе в Нижегородской области, в том числе в необходимую для этого реконструкцию установки по выпуску этиленпропилена ЭП-300.

Группа Liebherr: производитель строительного, авиационного оборудования и бытовой техники. Владельцы управляющей компании Liebherr Int. (Швейцария) — семья Либхерр (100 %, данные компании). Оборот в 2008 г. — 8,3 млрд евро (данные компании).

Общая стоимость проекта — 200 млн евро (8 млрд руб.), будет создано 600 рабочих мест. Областной бюджет, по данным нижегородского правительства, потратил 53 млн руб. на подведение к участку коммуникаций.

Это один из крупнейших инвестиционных проектов и для самой компании, и для Нижегородской области. Вся инвестпрограмма Liebherr в 2007 г. стоила 546 млн евро (итоги 2008 г. не подведены).

Компанию "Либхерр — Нижний Новгород" по производству компонентов строительной техники Liebherr организовала в 2006 г. А в 2007 г. для производства гидравлических компонентов для гражданских самолетов компания создала СП "Либхерр аэроспейс — Нижний Новгород" с нижегородским "Гидромашем". Начальный объем производства — 2500 авиакomпонентов в год. Председатель совета директоров "Гидромаша" Владимир Лузянин ранее говорил, что СП также будет выпускать комплектующие для будущего SuperJet 100.

Продукция нового завода пойдет на предприятия Liebherr Aergospace в Германии и Франции.

Все производства сосредоточатся на одной площадке. Цеха металлоконструкций для землеройных машин и сборки башенных кранов, а также авиаоборудования планируется построить до осени 2010 г., сказали в пресс-службе Liebherr.

Размещение производства в рублевой зоне оправданно из-за снижения курса рубля, кроме того, из-за кризиса в машиностроении можно недорого получить квалифицированные кадры, говорит руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. По его мнению, производство в России нужно Liebherr как дополнительный аргумент для участия в конкурсах на поставку оборудования для создаваемых российских самолетов (МС-21, в перспективе также широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета).

Ольга МОРОЗОВА,
Екатерина ЧИЧУРИНА

источник: «Ведомости — Нижний Новгород»
19.01.09

DREAMLINER СТАНОВИТСЯ БЫЛЬЮ

СП Boeing и "ВСМПО-Ависма" начнет работу в феврале-марте.

Совместное предприятие крупнейшего в мире производителя титана "ВСМПО-Ависма" и американской самолетостроительной корпорации Boeing приступит к работе в конце первого квартала 2009 года. Как заявил в конце минувшей недели глава госкорпорации "Ростехнологии" Сергей Чемезов, предприятие может начать работать уже в феврале-марте.

СП "Урал Боинг Мануфэктуринг", расположенное в городе Верхняя Салда Свердловской области, с общим объемом инвестиций \$ 70 млн было учреждено в 2007 году на паритетных началах и должно было приступить к работе по черновой механической обработке титановых изделий для программы Boeing 787 Dreamliner еще в конце 2008 года. Однако из-за проблем, вызванных финансовым кризисом, открытие предприятия было перенесено на 2009 год.

По словам исполнительного и финансового директора корпорации Александра Романова, после завершения в феврале-марте пуско-наладочных работ СП намеревается получить первую продукцию уже в мае 2009 года. К 2010 году "Урал Боинг Мануфэктуринг" сможет выйти на полную проектную мощность, а в дальнейшем производственные мощности предполагается значительно расширить. На предприятии будет вестись только черновая механическая обработка изделий для нового лайнера. Окончательно изделия будут обрабатываться на

предприятиях Boeing, а также субподрядчиками корпорации. Напомним, что поставки лайнеров Boeing 787 Dreamliner заказчикам сильно задерживаются и выпуск самолетов уже несколько раз переносился. Сейчас Boeing отстает от графика поставок лайнеров уже на два года.

Еще в ноябре прошлого года стало известно об очередном переносе даты первого испытательного полета нового самолета Boeing 787 Dreamliner и, соответственно, о задержках поставок лайнеров заказчикам. Это была уже четвертая задержка в графике поставок Boeing. Причиной последнего переноса стала забастовка механиков компании, продолжавшаяся почти два месяца. До этого испытания откладывали из-за дефицита запчастей и проблем с отладкой новых производственных и логистических процессов. Изначально первый полет был запланирован на лето 2007 года. Сейчас точная дата испытательного полета пока не определена. Вероятно, Dreamliner поднимется в воздух в феврале-марте следующего года. Таким образом, начало поставок новых самолетов ожидается не ранее второго квартала 2010 года.

Екатерина СОРОКОВАЯ

*источник: «Газета»
19.01.09*

"АЛЛИГАТОР" НА ТРОИХ

Зарубежные потребители заинтересовались новейшим российским вертолетом.

13 января генеральный директор Арсеньевской авиационной компании "Прогресс" Юрий Денисенко сообщил журналистам, что Россия уже получила заявки на поставку боевых вертолетов Ка-52 "Аллигатор" от трех иностранных государств. Какие именно страны заинтересовались новейшей российской оборонной продукцией, пока держится в тайне. Об этом обещали сообщить после подписания контрактов. Но сейчас уже точно можно сказать: экспортные перспективы у "Аллигатора" есть. При всех своих боевых качествах российская техника отличается еще и конкурентными ценами.

Двухместная командирская машина армейской авиации Ка-52, разработанная фирмой "Камов", как считают эксперты, по критерию "эффективность — стоимость" оставляет далеко позади многих своих сопер-

ников. А его цена, которая, по некоторым данным, составляет около 20 миллионов долларов, весьма привлекательна для покупателей.

Для сравнения, стоимость ударного вертолета Eurocopter Tiger составляет около 38–48 миллионов долларов. Южноафриканский Denel AH-2 Rooivalk обойдется покупателю где-то в 40 миллионов. Теоретически, составить конкуренцию российскому вертолету по соотношению "цена — качество" мог бы американский RAH-66 Comanche, разработанный совместно компаниями Boeing Helicopters и Sikorsky Aircraft. Его стоимость, по данным на 1995 год, составляла бы около 13 миллионов долларов.

Правда, доллар с тех пор существенно обесценился, а, соответственно, изменилась бы и цена. К тому же сам Comanche так и не поступил на вооружение даже американской армии. В феврале 2004 года военное ведомство США прекратило финансирование программы, предпочтя модернизацию уже стоящих на вооружении разведывательных вертолетов.

Помимо этого, в Ираке и Афганистане возросла роль беспилотных летательных аппаратов, которые в значительной степени взяли на себя функции, некогда принадлежавшие вертолетам этого класса.

Программа создания вертолетов Comanche обошлась Пентагону почти в 7 миллиардов долларов. Всего же было построено две таких машины. Сейчас они выставлены на показ в качестве музейных экспонатов. Однако новые технологии, которые были применены при создании RAH-66, американские военные пообещали использовать в интересах модернизации стоящих на вооружении вертолетов Apache.

Сложно сказать, пытались ли военные эксперты каким-то образом моделировать действия RAH-66 и Ka-52 в боевой обстановке и сравнивать их качества, но в любом случае за них это сделали создатели компьютерных игр. В июне 2000 года был анонсирован игровой симулятор Enemy Engaged: RAH-66 Comanche Versus Ka-52 Hokum (наименование Ka-52 "Аллигатор" по классификации НАТО), который позволил геймерам сравнить американскую и российскую машины.

Виртуальные боевые действия разворачивались в регионах Ближнего Востока и Тайваня, а помимо основных героев в качестве боевых машин можно было выбрать, к примеру, американский AH-64 Apache или еще советский вертолет Ми-28. Интересно, что, по отзывам критиков, игра получилась не обычной "стрелялкой", а серьезным симулятором, требующим определенных навыков и сосредоточенности. Правда, бешеной популярности, сравнимой с другими эпохальными играми, Enemy Engaged так и не получила.

Интерес производителей компьютерных игр к "команчам" и "аллигаторам" понять нетрудно: эти машины не только могли бы стать достойными соперниками на поле боя и рынке вооружений, но и оказались одними из самых ярких образцов вертолетостроения своей эпохи. Возможности российской машины, теперь фактически оставшейся в одиночестве, действительно впечатляют.

"Аллигатор", как утверждают эксперты, был на 85 процентов разработан на базе своего предшественника — Ka-50 "Черная акула". Правда, в свое время ходили слухи, что последний будет ориентирован исключительно на внутренний рынок, в то время как Ka-52 пойдет только на экспорт.

Правда ли то, что по определенным причинам "Аллигатор" утратил свой исключительно экспортный статус, теперь уже сказать сложно. Хотя, как говорят, Ka-50 был признан не совсем удачной машиной. И не исключено, что дело именно в этом. В частности, ложкой дегтя в бочке меда стало нестандартное решение конструкторов создать вертолет такого класса, рассчитанный на одного пилота. Роль оператора оружия по принципу одноместного самолета-истребителя в нем выполняет автоматизированный бортовой комплекс. Модернизированный Ka-52 рассчитан уже на двоих пилотов, как это и принято у других производителей. Благодаря этому он также может выполнять функцию учебно-тренировочной машины.

И, судя по всему, производитель теперь уже окончательно признал, что с появлением "Аллигаторов" нужда в "Черных акулах" попросту отпала. 5 января 2009 года Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" объявила о прекращении их серийного произ-

водства. Немногочисленные оставшиеся машины будут переданы российскому Минобороны. А все остальное будет использовано для производства куда более перспективных Ka-52.

Действительно, "Аллигатор" по сравнению с предшественником получился более удачным. Например, Ka-52 имеет идентичное управление с двух рабочих мест, из-за чего оба пилота при необходимости могут взять на себя управление вертолетом и оружием. У него также появилось больше возможностей в ночном бою — вертолет способен работать в группе, в постоянном контакте с наземными командными пунктами. По уровню бронирования кабины экипажа, как утверждают эксперты, Ka-52 не имеет аналогов в мире.

Несмотря на то что официально "Аллигатор" позиционируется как командирская машина армейской авиации, области его применения чрезвычайно универсальны. В частности, вертолет может выполнять задачи по уничтожению танков противника, борьбе с медленно летящими воздушными целями, ведения разведки и поддержки сухопутных войск. Кроме этого, он способен существенно повысить эффективность групповых действий боевых вертолетов, выполняя роль "мозгового центра", который устанавливает и распределяет цели для всей боевой группы.

По уровню вооружения российский вертолет превосходит большинство существующих ныне аналогов и сравним разве что с американским AH-64 Apache. В его арсенале противотанковые управляемые ракеты "Вихрь", способные поражать бронетехнику на расстоянии до 10 километров, 30-миллиметровая автоматическая пушка 2A42, управляемые ракеты "воздух — воздух" "Игла", а также неуправляемые типа С-8.

Летные качества также впечатляют. В частности, машина способна вести сосредоточенный огонь по точечной цели, одновременно перемещаясь по азимуту относительно противника. Это затрудняет прицеливание по вертолету. Ka-52 также может с большой скоростью перемещаться боком и назад, меняя направления движения буквально за несколько секунд, а также в течение долгого времени "висеть" на одном месте. К тому же он имеет более высокие боевые возможности при работе ночью и в сложных метеословиях, чем Ka-50.

Конструкторы также позаботились и о безопасности летчиков. На вертолете установлена система аварийной эвакуации, которая обеспечивает спасение двух членов экипажа практически во всех возможных в бою ситуациях. На Ka-52 установлены два катапультных кресла К-37 и система отстрела лопастей винтов.

Несмотря на очевидные экспортные перспективы Ka-52, судя по всему, в первую очередь эти вертолеты получит российская боевая авиация. Так, согласно озвученным недавно планам, в ближайшие годы военное ведомство РФ планирует поставить в воинские части около 100 новых вертолетов, что позволит повысить потенциал армейской авиации в 2,5–3 раза. Партия "Аллигаторов" будет одной из самых значительных — около 30 единиц.

Андрей ФЕДОРОВ

источник: LENTA.RU
15.01.09

ИНТЕРВЬЮ

"ДАВАЙТЕ РЕШИМ ЗЕМНЫЕ ВОПРОСЫ, А ПОТОМ ЗАЙМЕМСЯ ЭКЗОТИКОЙ"

Что происходит с беспилотными летательными аппаратами в России.

Тема беспилотных летательных аппаратов (БЛА) становится все более популярной и даже модной. Это перспективное направление развития техники в мире, что подтверждают многие специалисты. Сегодня более 40 стран применяют примерно 100 модификаций беспилотников. Рынок беспилотной техники оценивается миллиардами долларов и продолжает расти. В ближайшее десятилетие, по прогнозам экспертов, мировые ежегодные расходы на разработку и производство БЛА возрастут с нынешних 2,7 млрд до 8,3 млрд долл. в 2016 году. Общая сумма затрат на БЛА в ближайшее десятилетие оценивается примерно в 55 млрд долл., из которых 16 млрд — непосредственно на закупку аппаратов.

Согласно материалам Европейской конференции по БЛА, в мире разработано более 600 типов таких аппаратов, из них на долю России приходится только 25. Каково будущее этого направления развития техники в нашей стране, сможет ли Россия занять достойное место среди мировых фирм, занимающихся БЛА? На эти и другие вопросы обозревателя "Времени новостей" Николая Пороскова ответил директор программ по комплексам с беспилотными летательными аппаратами ОАО "Концерн "Вега", основного подрядчика Министерства обороны России, контр-адмирал запаса Аркадий Сыроежко.

— Сегодня в России более десятка фирм и предприятий занимается разработкой и производством комплексов с БЛА. Тем не менее Министерство обороны РФ собирается закупать беспилотники у Израиля. Логично ли это?

— Право любого потребителя — покупать то, что ему необходимо, и там, где он пожелает. Но это и ответственность за принятое решение. Действительно, сегодня в России много крупных и мелких предприятий, фирм, которые занимаются разработкой и производством комплексов с БЛА и их отдельных элементов. Часть предприятий работает в рамках государственного оборонного заказа, другая — в инициативном порядке предлагает свою продукцию отечественным и зарубежным потребителям. Отечественные разработчики доказали, что способны выходить на рынок с продукцией, которая удовлетворяет заказчика, а по критерию "эффективность — стоимость" не хуже зарубежных аналогов.

— Есть ли резон ликвидировать ненужную конкуренцию и объединить усилия отечественных разработчиков и производителей БЛА? Например, создав очерединую холдинг?

— Интеграция в сфере производства беспилотников идет. В наш концерн включены НИИ "Кулон" и КБ "Луч", которые прежде дублировали друг друга. Объединение позволило унифицировать технические решения, сформировать единую техническую политику. В рамках "Концерна "Вега" создан совет главных конструкторов по комплексам с БЛА. В нем представлены основные разработчики: "Вега", ОАК, "Вертолеты России", "Кулон", "Луч", РСК "МиГ", АХК "Сухой", ОАО "Туполев", "Камов", "Миль", "Иркут", "Топаз", "Сокол", НИИ ТП и многие другие. Всего в совете около 60 человек, включая представителей силовых структур. Генеральный конструктор "беспилотного направления", он же генеральный директор — генеральный конструктор "Концерна "Вега", — Владимир Степанович Верба. Одна из задач совета — формирование кооперации отечественных производителей, которые составят реальную конкуренцию зарубежным коллегам. Итоги прошедшего года вселяют уверенность в том, что мы сможем выдержать такую конкуренцию. Свидетельство этому — Объединенная экспозиция "Веги", концерна "Алмаз-Антей", Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и "Вертолетов России" на третьем московском международном форуме "Беспилотные многоцелевые комплексы", который открывается 27 января.

— Может быть, всех производителей беспилотных аппаратов не стоит тянуть в будущий холдинг — продукция ведь очень разнородная?

— Никто никого ни в какой холдинг не тянет. Просто умный руководитель должен понимать, что в нынешних условиях выжить может лишь структура, интегрированная в общий процесс создания современной беспилотной техники. При всей кажущейся разнородности беспилотной техники комплексы с БЛА должны создаваться на базе унифицированных летающих платформ различных классов со сменной полезной нагрузкой. Если конкретно, газоанализатор для МЧС, тепловизор для желающих летать ночью, фотоаппарат для картографирования, пеленгатор для радиотехнической разведки, телекамера для получения информации в реальном масштабе времени, ретранслятор, аппаратура радиоэлектронной борьбы, ударные средства. Наземная же часть должна быть унифицированной.

— Довольно часто и не без оснований говорят, что российская оборонная промышленность все еще держится во многом благодаря заделу, созданному в СССР. Какими БЛА владел Советский Союз?

— В СССР был достигнут высокий уровень развития и использования беспилотной техники, в этой области мы были в мировых лидерах. В вооруженных силах

было более 30 частей и подразделений, оснащенных комплексами с БЛА. Большое количество отечественных беспилотных комплексов было поставлено за рубеж. Конечно, это была техника 80-х годов прошлого века, но отдельные ее образцы продолжают свою службу и сегодня. К сожалению, после распада Союза развитие отечественной беспилотной техники замедлилось.

— Начальник Главного управления боевой подготовки генерал Владимир Шаманов прилюдно заявил, что отечественная промышленность пока не готова поставить российской армии беспилотные летательные аппараты. В то же время Минобороны России в рамках программы вооружения до 2015 года заказало несколько десятков БЛА нового поколения типа "Типчак" у вашей "Веги". Нет ли тут противоречия?

— Неплохо бы уточнить, о каких беспилотных летательных аппаратах идет речь. Если это комплексы с БЛА, предусмотренные государственной программой вооружения, то они создаются и закупаются, в том числе и продукция нашего концерна. И не только комплексы "Типчак". Кроме того, дополнительно идет незапланированная поставка беспилотной техники вне рамок программы вооружения. Так что с задачами промышленность справляется, иногда привлекая собственные средства. Мы готовы удовлетворять и новые потребности военных. Так что противоречий нет.

— Первая серия БЛА "Типчак" выполнена в варианте разведчика. Следующий этап, видимо, создание ударного беспилотника. Какое вооружение планируете на нем поставить?

— Первая серия "Типчака" — не разведчик, а специализированный комплекс для ракетных войск и артиллерии. Другими словами, корректировщик артиллерийского огня. Ударная же нагрузка на "Типчак" вряд ли будет поставлена, его перспектива — повышенная эффективность за счет модернизации, оснащения другой полезной нагрузкой, превращение в полноценного многофункционального разведчика в своем классе. Концерном предусмотрено создание других перспективных беспилотных комплексов, в том числе в разведывательно-ударном варианте.

— Командование сухопутных войск ожидает, что "Типчак" позволит обеспечить разведанными ударными комплексами высокоточного оружия, в частности "Искандер".

— Вместе с другими средствами разведки беспилотные комплексы могут обеспечить применение отдельных видов высокоточного оружия. По дальности применения "Типчак" для "Искандера" неэффективен. "Типчак" может определять координаты целей для других средств поражения, а при наличии лазерной подсветки — наводить корректируемые снаряды типа "Краснополь". Для обеспечения "Искандера", вообще для решения широкого круга задач предназначен следующий перспективный комплекс с БЛА, который находится на завершающей стадии создания и в ближайшее время выйдет на государственные испытания.

— Когда появится "в железе" мобильный вариант "Типчака" на автомобилях типа "Тигр"?

— Есть несколько вариантов комплекса "Типчак", в том числе и на "Тигре". Вариант на четырех автомобилях существует реально, "в железе", и серийно поставляется Министерству обороны, другие — в различной степени готовности. Комплектация любого

беспилотного комплекса зависит от задач, которые он должен решать. Если ставится задача обеспечения длительного, до 30 суток, ведения автономных боевых действий, то беспилотный комплекс должен перевозить не только самого себя, но и боевой расчет, средства технического обеспечения, ремонтный комплект, топливо для летательных аппаратов и многое другое. На одной же машине можно перевезти один-два БЛА. Тем не менее при наличии заказа на облегченный вариант "Типчака" он может быть создан в кратчайшие сроки.

— В России высказываются предложения нейтрализовать системы ПРО США с помощью станций помех на беспилотных летательных аппаратах. Как Вы относитесь к такой перспективе?

— Теоретически это возможно и технически реализуемо. Но от замысла до развертывания подобных систем пройдет длительное время и потребуются большие затраты. Только целесообразно ли это и кто даст деньги? И кто оценил критерий "эффективность — стоимость"? Да и задачи надо решать последовательно — сначала оснастить войска существующими беспилотными комплексами, затем двигаться дальше. Американцы, кстати, действуют так же — к 2010 году намерены закупить более 10 тыс. беспилотных летательных аппаратов типа "Райвен" для оснащения тактического звена (взвод — рота — батальон). Так что давайте решим земные вопросы, а потом займемся экзотикой.

— И еще о ПРО. В Европе в качестве одного из вариантов системы перехвата баллистических ракет на активном участке траектории рассматривается оснащение беспилотников гиперзвуковыми управляемыми ракетами класса "воздух — воздух". Насколько реалистичен такой вариант для России?

— Таких гиперзвуковых ракет пока не существует.

— По словам главкома ВВС генерала Александра Зелина, Военно-воздушные силы к 2011 году ожидают поступления на вооружение беспилотных летательных аппаратов, созданных на цифровых технологиях. Что это означает?

— "Типчак", "Строй-ПД" и другие современные малогабаритные комплексы созданы как раз на базе цифровых технологий.

— Не так давно США организовали трансатлантический перелет беспилотного летательного аппарата "Глобал Хок" с авиабазы в штате Мэриленд в Юго-Западную Азию за 19 часов. Способна ли на такое Россия?

— Аппарат этот действительно уникальный, его вес — более 12 т, на его создание затрачены десятки миллиардов долларов. Но применение подобной техники требует в том числе обеспечения безопасности воздушного пространства. Американцам, чтобы организовать перелет, пришлось несколько месяцев его готовить. Известен случай, когда в аэропорту Кабула беспилотник едва не столкнулся с "Боингом". Обеспечение безопасности полетов БЛА в гражданском воздушном пространстве — большая проблема, в том числе для России. У нас в стране были попытки создать аппарат, подобный "Глобал Хоку", был создан научно-технический задел, но по разным, в том числе финансовым, причинам работа приостановлена. Тем не менее БЛА этого класса нам очень нужен. И мы надеемся, что это будет отражено в новой программе вооружения.

— При производстве российских беспилотников,

как я слышал, приходится частично закупать элементную базу аппаратуры. Однако есть опасность ее загробления или вовсе отключения в период боевых действий. Как тут быть?

— Комплексов с БЛА полностью из отечественных комплектующих мы в ближайшее время не создадим. Это результат развала СССР, безвозвратной утраты многих технологий, для восстановления которых требуются колоссальные затраты. По большому счету сегодня ни одно государство не создает современные вооружения, опираясь только на собственные силы. Многие страны широко используют чьи-то достижения науки и техники — это признанная мировая практика. В нашем случае возможна кооперация с зарубежными фирмами под нашим контролем, тогда "жучки" в аппаратуре станут невозможными. Использование зарубежных комплектующих в настоящее время разрешено, но на определенных условиях. Это, безусловно, способствует дальнейшему развитию отечественных комплексов с БЛА.

— Среди части серьезных ученых из Академии военных наук существует парадоксальное, на мой взгляд, предположение о том, что рассуждения о 5-м и 6-м поколениях военной авиации — всего лишь отвлекающий путь, а реальный путь развития — беспилотные летательные аппараты. Хотелось бы услышать Ваше мнение на этот счет.

— Не думаю, что возможна полная замена пилотируемой авиации. Использование беспилотной техники — не альтернатива, а скорее дополнение. Беспилотные системы позволяют решать задачи, когда использование пилотируемой авиации ограничено или невозможно — в условиях противодействия противника, в зоне заражения и так далее. Например, США ставят задачу иметь к 2015 году 30 % беспилотных аппаратов, остальное — пилотируемая авиация.

— В каком состоянии сегодня нормативно-правовая база по вопросам сертификации БЛА, их летной годности, соблюдения норм безопасности, лицензирования? Как интегрировать беспилотные авиационные комплексы в Единую систему управления воздушным движением?

— Состояние отечественной нормативной правовой базы создания и применения беспилотных комплексов, увы, не способствует их развитию. Существующие документы устарели и стали серьезным тормозом. Длительная разработка беспилотных комплексов ведет к их моральному устареванию еще на этапе создания. Работа по совершенствованию нормативной правовой базы проводится, но ожидать быстрого ее завершения не приходится. По существующим правилам все беспилотники, включая мини-БЛА, создаются так же, как и пилотируемые самолеты. А по ним что "Типчак", что Ту-160 или Ту-204 равны. То есть для допуска БЛА к полетам необходимо выполнить все требования и процедуры сертификации, присущие пилотируемой авиации. Пока не будет нормальных правил создания и применения беспилотников, наш потребитель не получит современной беспилотной техники.

— Мы обсуждали в основном вопросы использования беспилотных комплексов в военных целях. А есть ли у беспилотников перспективы в гражданском секторе?

— Беспилотные комплексы — продукция двойного назначения, имеющая большой потенциал использования в гражданском секторе экономики, прежде всего в топливно-энергетическом комплексе. Концерн "Вега" разработал концепцию инвестиционного проекта "Создание системы оказания специализированных услуг для предприятий ТЭК с использованием комплексов с БЛА". Его реализация позволит решить задачу информационного обеспечения отраслей ТЭК. Концерн имеет необходимую базу для оказания услуг отраслям ТЭК с использованием комплексов с БЛА. Результаты этой работы можно увидеть на третьем московском международном форуме "Беспилотные многоцелевые комплексы".

Николай ПОРОСКОВ

*источник: «Время новостей»
27.01.09*



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **85**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

ROLLS-ROYCE ПОСТРОИТ ТУРБИНУ НА ОСНОВЕ НОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ

Одноступенчатая сверхзвуковая турбина высокого давления проходит тесты в Германском авиакосмическом центре в Гёттингене. Заказчиком испытаний выступает компания Rolls-Royce.

Турбина высокого давления, которая сейчас проходит этап тестирования, будет использована для создания моторов частных реактивных самолетов. По данным немецких ученых, экспериментальный стенд центра - единственная площадка такого рода, которая позволяет произвести необходимые замеры параметров потока для расчета баланса между стоимостью и эффективностью новой турбины.

В процессе подготовки к испытаниям ученые должны убедиться в том, что роторы турбины выдержат действующее на них давление при максимальной скорости, в 37 000 раз превышающее силу земного притяжения. Во время испытаний при помощи сенсоров будут произведены измерения давления, температуры и других аэродинамических характеристик турбины. Ожидается, что новая турбина высокого давления позволит сократить потребление энер-

гии и выбросы углекислого газа, а также снизит эксплуатационные расходы. По словам доктора Рёле (Rohle), представителя авиакосмического центра, "разработка этой турбины является существенным практическим вкладом в защиту окружающей среды и в то же время обеспечивает занятость высококвалифицированной рабочей силы как в целом в Германии, так и в регионе Гёттингена в частности".

Проект получил финансирование в размере 2,5 млн евро в рамках программы авиакосмических исследований германского Федерального министерства экономики и технологий. В 2007 году турбина уже прошла ряд испытаний и тестов, вторая серия тестов поможет определить ее окончательную конструкцию. На основании предшествующего сотрудничества компании Rolls-Royce удалось договориться о контракте, предусматривающем создание мотора на базе новой турбинной технологии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.engineer.co.uk
20.01.09*

TOGNUM ПРОДОЛЖАЕТ РАСШИРЕНИЕ

Компания Tognum объявила о приобретении части испанской компании Casli S.A. со штаб-квартирой в Мадриде, бывшего дистрибьютора MTU и Detroit Diesel в Испании. Дистрибьюторский бизнес подвергнется слиянию с недавно открытым филиалом Tognum, компанией MTU Iberica.

Данное приобретение стало первым шагом на пути реализации планов по увеличению присутствия на испанском рынке. По словам представителя компании, группа Tognum последовательно реализует шаги по достижению своих целей на важных и растущих рынках. Кроме того, предпринимаются меры по

усилению присутствия компании на рынке соседней Португалии.

Приобретение компании Casli предоставит Tognum доступ к конечным клиентам промышленного оборудования оригинальных производителей, а также их к эксплуатантам, особенно в области морской энергетики, местного производства энергии и силовых установок промышленного применения, а также откроет для компании новые рыночные ниши, к примеру бизнес по постройке газовых электростанций комбинированного типа.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
05.01.09*

CAPSTONE: ПЕРВЫЕ C1000 МОЩНОСТЬЮ БОЛЕЕ 1 МВ

Компания Capstone Turbine Corporation объявила о поставке своего первого продукта серии C1000 мощностью около 1 МВ.

Микротурбинная тепловая электростанция будет установлена в Испании. Заказчиком является испанская группа компаний ANTEX, специализирующаяся на производстве синтетических нитей. Ранее ANTEX осуществила установку системы комбинированного производства тепловой и электрической энергии на базе поршневого двигателя, работающего на тяжелом топливе. Система Capstone C1000 будет работать на сжиженном природном газе.

ANTEX будет использовать электроэнергию и тепло отработанных газов для производства пара и горячей воды для своих промышленных нужд. Проект также должен продемонстрировать преимущества новой системы C1000, такие как мобильность, надежность, эффективность при частичной нагрузке и меньшее количество выбросов в окружающую среду, по сравнению с обычными поршневыми двигателями.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
05.01.09*

GE ПРОДОЛЖАЕТ СОТРУДНИЧЕСТВО С АМЕРИКАНСКИМ ВОЕННЫМ ФЛОТОМ

По сообщению компании GE Marine, Военно-морской флот США произвел модернизацию примерно 50 морских газовых турбин на основе авиационного двигателя типа LM2500, снабдив их новыми устройствами по регулированию расхода топлива.

Турбины LM2500 используются на крейсерах класса CG-47 Ticonderoga и эскадренных миноносцах класса DDG-51 Arleigh Burke.

Прибор DFC оснащен самыми современными цифровыми системами контроля для газовых турбин

типа LM производства GE и является стандартным дополнением к новым моторам серий LM2500 и LM2500+. Предыдущее поколение турбин было оснащено гидравлической контрольной системой. Новые газовые турбины LM2500 и LM2500+, поставляемые компанией американскому военно-морскому флоту, в том числе для программы "Мэкин айленд" по постройке 8 десантных вертолетоносцев, также оснащены новой системой.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com/marine
13.01.09*

ГЕРМАНСКАЯ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ПРОГРАММА KW21 ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Германская научная инициатива "KW21 – Электростанции 21 века", в рамках которой разработано уже 50 проектов, с 1 января 2009 года продлена на 4 года. Программа осуществляется федеральными землями Германии Баварией и Баден-Вюртембергом. В центре исследований находятся методы создания более эффективных, дешевых и надежных электростанций 21 века.

Во второй фазе программы Бавария инвестирует в проект 3 млн евро, запланированные в земельной программе сохранения климата до 2020 года. Донорами программы являются земельное министерство науки, исследований и искусства и министерство хозяйства и инфраструктуры. Размер совокупного финансирования программы до 2012 года, включая взносы представителей промышленности, составит 12,1 млн евро.

Большой интерес предприятий из сферы энергетической промышленности и эксплуатации электростанций к проектам программы KW21 проявляется в том числе и в полномасштабном сотрудничестве. Компании ALSTOM, Clariant, EnBW, E.ON, ESYTEC, MAN AG, Martin, MTU Aero Engines, Siemens, UTP и

Voith-Siemens Hydro-Power не только вкладывают в программу практический опыт своих специалистов, но и предоставляют финансовую помощь в размере 50 % от общих расходов, приходящихся на реализацию проектов в исследовательских лабораториях.

KW21 является одной из крупнейших исследовательских инициатив в области энергетики в Германии, в ее проектах задействовано 23 исследовательские группы и 11 промышленных предприятий. Ученые, принимающие участие в программе, трудятся в университетах Байройта, Нюрнберга, Карлсруэ, Штуттгарта, в техническом университете Мюнхена и в германском авиакосмическом центре в Штуттгарте.

Разрабатываемые проекты нацелены на экономичное и экологически безопасное использование различных видов топлива для производства электроэнергии. Направления по разработке парогенераторов, паровых турбин, динамике жидкостей и газовых турбин специализируются на создании основных компонентов современных электростанций. Направление энергетического хозяйства занимается исследованиями в области рыночных и макроэкономических аспектов аффилированных проектов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.bayfor.de
20.01.09*

ROLLS-ROYCE: МОТОРЫ TRENT ДЛЯ ВЕНГРИИ

Rolls-Royce осуществит поставку двух газовых турбин типа Trent 60 для новой электростанции вблизи Будапешта.

После выполнения контракта количество электростанций в Центральной и Восточной Европе, использующих турбины этой модификации, возрастет до 18-ти. Последний заказ из Венгрии предусматривает поставку двухтопливных газовых турбин Trent 60 WLE для установки в рамках контракта между английской компанией Centrax и венгерской Bakonyi Kombi ciklus Erőműépítő és Fejlesztő Kft (BKCE).

Турбины будут установлены на действующей станции Баконьи к западу от Будапешта, вблизи

озера Балатон. В настоящее время электростанция производит 40-60 МВ электроэнергии, используя в качестве горючего смесь из угля и топлива на основе биомассы. Два газовых мотора Trent обеспечат дополнительные 116 МВ электроэнергии для подачи в региональную сеть. Запуск в коммерческую эксплуатацию намечен на 2010 год. По словам представителя Rolls-Royce, установки также улучшат стабильность электросети за счет подачи энергии в моменты пиковых нагрузок.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
15.01.09*

SIEMENS: СОЛНЕЧНАЯ ЭНЕРГИЯ ДЛЯ КАЛИФОРНИИ

Первая коммерческая солнечная электростанция башенного типа в США будет оснащена паровой турбиной Siemens.

Компания BrightSource Energy построит установку в калифорнийской пустыне Мохава, где находится знаменитая Долина смерти. Температура воздуха в этой местности летом достигает 45 °С. Технологии для солярной энергетики являются важной составной частью "зеленого" проектного портфолио Siemens, обеспечившего концерну в 2008 году оборот в 19 млрд евро.

В рамках совместной реализации калифорнийского проекта Siemens осуществит поставку паротурбинной установки мощностью 123 МВ. Электростанция будет запущена в эксплуатацию в конце 2011 года и будет обеспечивать электричеством 35 000 домохозяйств. Промышленная паровая турбина типа SST-900 с промежуточным перегревом пара специально приспособлена экспертами компании к использованию в солярной электростанции.

Электростанция будет оснащена большим количеством специальных зеркал, собирающих солнеч-

ный свет и фокусирующих его на приемнике, расположенном на вершине башни. Здесь же солнечная энергия преобразовывается в водяной пар. Затем пар, температура которого составляет 550 °С, под большим давлением поступает в турбину и приводит ее в движение; охлажденный пар возвращается обратно в котел, где снова нагревается и проходит через турбину низкого давления. Так называемый промежуточный перегрев позволяет увеличивать эффективность работы станции в различных условиях. Кроме того, турбину можно гибко приспосабливать к изменению нагрузки и быстро запускать.

Компания Siemens является мировым лидером по производству паровых турбин для солярно-термальных электростанций и уже получила более 50 заказов на специально подготовленные турбины мощностью от 1,5 до 123 МВ, в том числе на промышленную паровую турбину мощностью 19 МВ для электростанции башенного типа Солар-Трес в Испании.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
19.01.09*

ГАЗОВЫЕ КОМПРЕССОРЫ ROLLS-ROYCE ДЛЯ ИНДИИ

Rolls-Royce объявила о подписании контракта стоимостью около 130 млн долларов с индийской компанией Gas Authority India (GAIL) на поставку шести газотурбинных компрессорных систем типа RB211-GT61.

Использование компрессоров RB211-GT61 позволит увеличить газовый поток до 56 млн кубометров в день и станет очередным этапом расширения национальной газовой сети, которую создает компания GAIL.

Три газоконпрессорных установки будут использоваться в Виджапуре и Джхабуа, каждая из

них также будет поддерживать гидравлику газопровода, компенсируя потерю давления, происходящую на магистрали. Rolls-Royce осуществит производство промышленных турбин RB211 на своем заводе в Монреале (Канада). Центробежные газовые компрессоры будут построены на фабрике в Огайо, США. Сборка готовых газотурбинных установок также пройдет в штате Огайо. Поставка всех шести установок запланирована на первый квартал 2010 года.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
15.01.09*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2009 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

ТРАНСФЕР ТЕХНОЛОГИЙ КАК ПРОЦЕСС МЕЖКУЛЬТУРНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

До недавнего времени сведения и документы по проблеме заимствования СССР научно-технического опыта Германии в области авиации и ракетной техники путем вывоза большого количества специалистов, оборудования и самих объектов техники тщательно скрывались. В мемуарах и воспоминаниях ветеранов аэрокосмической науки и техники иногда делались определенные намеки на роль и место немецких ученых в деле создания передовых образцов ракет, но более подробная информация, как правило, по вполне определенным политическим причинам была за рамками этих публикаций.

На предприятиях в СССР, где работали немецкие специалисты, практически вся техническая документация и, самое главное, делопроизводство было засекречено и после завершения работ большая часть их была уничтожена. Архивные документы по данной тематике также оставались закрытыми, хотя за последние годы ситуация стала заметно меняться. Отдельные документы, касающиеся перемещения специалистов, все же стали доступны исследователям, в первую очередь следует отметить публикации документов Ю. Л. Дьякова и Т. С. Бушуевой, а также издание документов из Российского государственного военного архива. Весьма полезными оказались и публикации наиболее полного корпуса архивных документов, освещающих пребывание пленных военнопленных на территории СССР в период 1939–1956 гг. Среди немецких изданий в первую очередь следует отметить сборники документов, касающихся научно-технической политики в период 1919–1930 гг.

Восстановление картины этого процесса на основе оставшихся документов, воспоминаний участников событий, сопоставлений явилось весьма сложной задачей.

После практически годичного периода изучения и освоения немецкой реактивной техники советскими специалистами в Германии, проводившегося с мая 1945 по апрель 1946 г., было принято решение о перемещении немецких специалистов для работы на авиационных предприятиях в СССР.

Согласно приказу министра авиационной промышленности СССР № 228сс от 19 апреля 1946 г. все работы в Германии должны были быть завершены в

октябре 1946 г., а специалисты перевезены в СССР на предприятия МАПа.

ОКБ в Германии должны были быть перебазированы на следующие предприятия в СССР: самолетное ОКБ из г. Дессау и самолетное ОКБ из г. Галле — на завод № 458 в пос. Подберезье Калининской области, недалеко от Москвы; двигательные ОКБ из г. Дессау и из г. Штасфурт — на завод № 145 в пос. Управленческий Куйбышевской области, недалеко от г. Куйбышева; конструкторская группа по дизелям ОКБ-1 — на завод № 500 в Тушино (Москва). Первоначально планировалась перевозка ОКБ-4 на завод № 458, но впоследствии план был пересмотрен и ОКБ было переведено в пос. Управленческий на завод № 145.

Заместителем министра внутренних дел СССР И. А. Серовым совместно с М. М. Лукиным был разработан план мероприятий по перевозке из Германии в СССР инженерно-технического состава, рабочих и их семей, а также всего необходимого материального имущества, в т. ч. бытового, находящегося на этих заводах. Решением Совета Министров ряд германских опытных авиационных заводов переводится в Советский Союз для продолжения своей деятельности. В связи с окончанием работ в ОКБ в Германии и перебазированием ОКБ в СССР Совет Министров принял специальное решение по демонтажу предприятий: завод "Юнкерс" — в Дессау, завод "Зибель" — в Галле, завод "Аскания" — в Берлине и завод "БМВ" — в Штасфурте.

Принятие специального решения правительства по перечисленным заводам было необходимо в силу того, что демонтаж, а также доставку в СССР надо было провести в весьма краткие сроки, дав тем самым возможность быстро смонтировать их на месте и пустить в эксплуатацию. По всем ОКБ в Германии необходимо было вывезти в СССР свыше 2750 единиц оборудования.

В приказе № 228сс были однозначно определены особенности депортации немецких специалистов и членов их семей. Процесс носил именно характер депортации, т. е. принудительного выселения, перемещения, проводимого в административном порядке, из мест постоянного жительства и поселения людей в новом месте с особым режимом проживания в другом государстве с ограничением свободы перемещения.

Данный процесс не следует смешивать с перемещением немцев-военнопленных на территорию СССР для строительных или других работ. Анализу этой проблемы посвящены отдельные работы, выполненные в конце 1990-х годов. Это была совершенно другая акция — и по форме организации, и по целям и

задачам. Никаких юридических документов, регламентирующих взаимоотношения со специалистами, естественно, оформлено не было. С лета 1946 г. началась работа над списками перевозимых специалистов и проверка их сотрудниками службы государственной безопасности. Приказ министра № 228сс носил гриф "совершенно секретно", поэтому практически до начала сентября никто из немецких специалистов не мог знать о готовящейся акции.

Имеются документы о том, что сами специалисты выходили с инициативой краткосрочной поездки в СССР для проведения доводочных, испытательных работ. О настроении людей, которые были вынуждены подчиниться приказу о переезде, можно судить по письму специалистов ОКБ-1: "Мы не можем перед своими женами и детьми, без чрезвычайно основательных на то причин, взять на себя ответственность за их переезд в СССР в условиях очень суровой русской зимы, к которой они не привыкли физически и к которой они не подготовлены в смысле наличия теплой одежды. Кроме того, следует учитывать и то обстоятельство, что в СССР они будут поставлены в совершенно необычные для них жилищные условия, весьма отличающиеся от тех, в которых они жили на родине. Кроме этих затруднений весьма существенными являются и те затруднения, которые, очевидно, будут иметь место в дороге, учитывая достаточно большое расстояние, зимние условия и наличие больных и пожилых людей, а также маленьких детей. Все это создает для переезжающих весьма серьезную опасность. В этой связи мы хотели бы указать на то обстоятельство, что в решении Потсдамской конференции, касающихся эвакуации немецкого населения из районов, отошедших к союзникам, рекомендуется не проводить эту эвакуацию в зимнее время, несмотря на то, что зима в Европе значительно более мягкая".

Немецкими инженерами и ведущими специалистами был поставлен ряд вопросов, на которые советское руководство не дало ответ ни в тот период, ни даже спустя несколько лет после переезда. Основной вопрос — это юридическое оформление, контракты на работу с каждым специалистом и рабочим (они так и не были заключены). Советская политическая система привыкла распоряжаться судьбами людей, в первую очередь своих собственных. Достаточно вспомнить спецтехотделы, организованные из взятых под стражу и просто из тюрем ведущих советских авиационных инженеров.

Кроме того, никто в руководстве не представлял, что делать с немецкими специалистами после завершения секретных работ в области авиационной техники. "Нормальным" для государства тоталитарного типа являлось бы их физическое уничтожение либо отстранение от работ и изоляция от закрытой технической деятельности на срок от 10 до 15 лет, в зависимости от степени осведомленности. Эти настроения обсуждаются во многих публикациях, мемуарах немецких специалистов, так как данный период стал поворотным в судьбе многих из них.

Хотя сроки переезда тщательно скрывались, массовый демонтаж оборудования скрыть не удалось и причины его также были понятны. На работы по заданиям советской авиационной промышленности, по состоянию на сентябрь 1946 г., в Германии было привлечено около 8000 человек. Весь состав работающих был подобран из квалифицированных инженерно-

технических работников и рабочих всех специальностей. Из этого количества, согласно решению правительства, в СССР должно было быть вывезено около 1500 человек. 22 октября на рассвете на железнодорожный вокзал в Дессау был подан эшелон, специальные бригады сотрудников внутренних войск на автомашинах объехали по адресам, где жили немецкие специалисты, погрузили вещи, забрали членов семей, и через несколько часов эшелон был уже в пути. Оперативность, с которой была проведена эта акция, и сегодня, по воспоминаниям специалистов и членов их семей, позволяет говорить о тщательности продуманной и проведенной операции.

Перевозка в СССР проводилась в специальных пассажирских эшелонах, кроме того, было выделено достаточно большое количество грузовых вагонов для погрузки личного имущества, так как разрешалось везти с собой багаж без ограничения веса. Некоторые специалисты везли в СССР даже громоздкие музыкальные инструменты, а также мебель. Перевозимых специалистов и членов их семей обеспечивали питанием в пути следования. Однако выход из вагонов на всем пути следования был запрещен и любая попытка сразу же пресекалась сопровождающей вооруженной охраной.

Первоначально планировалось перевезти 1400 специалистов, а вместе с семьями — около 3500 человек. Так, на завод № 1 (завод № 458 — "Московское море") — 250 инженеров и конструкторов, 350 членов их семей, 260 рабочих, 400 членов их семей; на завод № 2 (завод № 145 — пос. Красная Глинка) — 400 инженеров и конструкторов, 600 членов их семей, 440 рабочих, 650 членов их семей; на завод № 500 — 10 инженеров и конструкторов, 25 членов их семей, 40 рабочих, 75 членов их семей. Одновременно с переездом начались работы по демонтажу производственной, испытательной и лабораторной баз ОКБ. О грандиозных масштабах этого мероприятия можно судить по соответствующим документам.

Работа предприятий МАПа в Германии после переезда специалистов на работу в СССР должна была быть продолжена, но уже по скорректированным планам. После переезда в СССР немецкие специалисты на авиационных предприятиях создавали новейшие образцы техники: на заводе № 1 (458) в Подберезье разрабатывались бомбардировщики "ЕF-131", "140", "150", самолет-разведчик "140P" и "150P", истребители "ЕF-126", "346" и "468". На опытном заводе № 2 в пос. Управленческий проводились работы по мотокомпрессорному воздушно-реактивному двигателю "032", по турбореактивным двигателям "012" и "028", по сверхмощному турбовинтовому реактивному двигателю и аппаратуре автоматического самолетовождения. На заводе № 16 в Казани специалисты были заняты опытным строительством, испытаниями и доводкой турбореактивных двигателей "РД-20" (советское обозначение немецкого двигателя "БМВ-003"), двигателей "РД-21" и "РД-80". Завод № 500 располагался в пос. Тушино, куда были перевезены немецкие специалисты во главе с главным конструктором авиационных дизелей Герлахом. Работа немецких специалистов на заводе № 456 была посвящена восстановлению и разработке более совершенного жидкостно-реактивного двигателя на базе немецкого двигателя ракеты "ФАУ-2".

С апреля 1946 г. на советских предприятиях

велись обширные работы по подготовке к приему немецких специалистов и членов их семей, и после переезда в ноябре — декабре 1946 г. проектные и производственные работы, начатые в Германии, продолжались вплоть до 1954 г.

На предприятиях были созданы новые типы реактивных самолетов, экспериментальные сверхзвуковые летающие лаборатории, новые схемы мощных форсированных двигателей и специальная аппаратура для автоматического самолетовождения. Все это представляет целый комплекс взаимосвязанных работ. В освоении СССР немецких технологий проявился особый, советский прием, советская специфика перенятия опыта. Некоторые авторы пытаются этот сложный этап представить как закономерный процесс, присущий любому победившему государству, распоряжающемуся собственностью побежденного. Однако это не совсем так. В первую очередь рассмотрим организационную структуру предприятий, в работе которых были использованы немецкие специалисты. Можно выделить четыре типа предприятий.

Первый тип характеризуется тем, что вся кадровая система предприятия была построена на принципе "дублирования" должностей. Так, на заводе № 1 в Подберезье во главе практически всех инженерно-конструкторских подразделений были поставлены немецкие специалисты, должности и рабочие места требовали высокой квалификации и были закреплены за немцами. Все заместители, помощники и, естественно, ученики рабочих были русскими. Главным конструктором ОКБ-1 был назначен Бааде, а его заместителем — Обрубов, главным конструктором ОКБ-2 — Рессинг, заместителем — Березняк. При данной системе предполагалось, что немецкие специалисты передадут свой опыт, а русские освоят и после "выведения" немцев из производственной деятельности на заводе останется нормально функционирующая производственная структура из русских специалистов.

Второй тип предприятий — это в основном завод № 2. Он отличался тем, что практически все должности были заняты немецкими специалистами и переход к структуре, характерной для первого типа, должен был начаться лишь спустя 3-4 года. В процессе выполнения заданий специалисты, работавшие на предприятиях первого и второго типов, обменивались с русскими коллегами информацией, выезжали на совместные испытания техники, встречались с работниками ЦАГИ, ЦИАМ и других институтов, с работниками самолетных и двигательных конструкторских бюро. Одним словом, они не были информационно изолированы.

Третий тип предприятий — это те предприятия, где специалисты постоянно работали и выполняли отдельные задания, находясь в полной информационной изоляции, кроме того, решавшие подобные задачи советские специалисты практически не знали о деталях работы немцев. Такой подход был характерен для немецких специалистов, занятых в области ракетной техники.

Четвертый тип — заводы, на которых немецкие специалисты были в незначительном количестве, отдельными группами и выполняли специальные задания по доводке авиационной и ракетной техники — это заводы № 456 и № 500.

Советская номенклатура понимала, что эффективность насилия в творческом процессе ограничена,

и пыталась стимулировать немецких специалистов достаточно высокой, по условиям того времени, зарплатой. В соответствии с распоряжением Совета Министров от 9 декабря 1946 г. немецким специалистам, работавшим на предприятиях МАПа, была предусмотрена следующая система оплаты (пример завода № 2): по 7000 руб. — 2 оклада; по 6000 руб. — 4 оклада; по 5000 руб. — 20 окладов; по 4000 руб. — 30 окладов; по 3500 руб. — 30 окладов; по 3000 руб. — 45 окладов; по 2500 руб. — 89 окладов; по 2250 руб. — 90 окладов; по 2000 руб. — 110 окладов; по 1750 руб. — 90 окладов; по 1500 руб. — 90 окладов; по 1250 руб. — 45 окладов. Остальным категориям — рабочим низкой квалификации, служащим, ученикам — оплата труда производилась по существовавшим в то время тарифным расценкам.

На основании анализа работы предприятий по годовым отчетам, представлявшимся в министерство, и служебной переписке можно сделать вывод о том, что с самого начала отношение к немецким специалистам во всех эшелонах власти было как к "инородным телам", которые рано или поздно, но должны быть ликвидированы и заменены собственными квалифицированными кадрами. Советское государство было построено на исключительности его новой общности людей — советского народа. Здесь содержалось главное отличие от политики других государств в деле заимствования технологий.

Использование немецких специалистов рассматривалось как временная мера. В рамках этой политики предусматривалось и создание государственной системы подготовки технических кадров.

Начальным звеном этой системы стал принцип подготовки специалистов на базе изучения новейшей трофейной немецкой техники. В постановлении Государственного Комитета Оборона о мероприятиях по изучению и освоению немецкой реактивной техники в пункте 11 было отмечено: "Обязать Наркомавиапром — т. Шахурина, Наркомбоеприпасов — т. Ванникова, Наркомсудпром — т. Носенко, Наркомвооружения — т. Устинова и Наркомэлектропром — т. Кабанова для подготовки специалистов по реактивной технике создать в своих высших учебных заведениях специальности по реактивной технике". Уже в 1945 г. в высших технических учебных заведениях начали организовываться соответствующие специальности и кафедры.

В Московском авиационном институте (МАИ), в Куйбышевском авиационном институте (КуАИ) и в других вузах подготовка специалистов по реактивной технике была начата с оснащения лабораторий в первую очередь немецкой техникой, ее препарирования и подготовки к учебному процессу. Изучая сегодня учебники по конструкции самолетов и двигателей периода 1950-х и даже 1960-х годов, можно увидеть образцы немецкой авиационной и ракетной техники. До настоящего времени в лабораториях МАИ и КуАИ хранятся части от немецких самолетов и двигателей, на которых проводится учебный процесс. Правда, сегодня они используются исключительно как образцы исторических конструкций. Таким образом, вузовская программа подготовки кадров также базировалась на изучении немецкой реактивной техники, и эта тенденция сохранялась свыше 20 лет. Реконструируя сегодня процесс подготовки специалистов авиационного профиля (начиная с 1940-х годов) и сопоставляя его с современным, мы видим, что черты, характер-

ные для системы профессиональной подготовки, остались практически все без изменений.

Исследуя процессы заимствования немецкого опыта, отметим сложность, неопределенность, и самое главное — практическую несовместимость инженерного психологического климата немецких и советских специалистов. Из года в год осуществлялось насыщение авиационной промышленности выпускниками вузов, техникумов и училищ. Так, например, весь первый выпуск моторного факультета Куйбышевского авиационного института в 1947 г. был направлен на работу на опытный завод № 2. Быстрое пополнение кадров привело к вытеснению немецких специалистов с руководящих должностей, с ключевых ответственных постов, и, как следствие, резко обострились отношения на заводе.

Для выяснения поведенческой линии депортированной технической интеллигенции Германии в СССР остановимся на социально-бытовых условиях специалистов, проживавших в пос. Подберезье. Для немецких специалистов и членов их семей в поселке был выделен каменный жилой массив. Дома были двух-, трех- и четырехэтажные. Были также построены финские дома в сосновом бору, которые можно видеть и сегодня. Для обслуживания немецких специалистов на заводе были организованы специальная столовая и буфет, а в городе — магазин. Еще в Германии были заготовлены столовая и чайная посуда, столовые и чайные приборы, ковры, мебель для заводских столовых и для кабинетов главных конструкторов, столовое и постельное белье, ванны, колонки для ванн, холодильные шкафы и другие предметы. Как на производстве, так и в быту отношения между немецкими и советскими специалистами первоначально строились на основе взаимного уважения, хотя конфликтные ситуации между русскими и немцами были не редким явлением.

В Подберезье в тот период слой образованных людей был невелик, так как исторически в крае основным видом занятий было кустарное производство — сапожное дело, а также ремесла — скорняжное, шорное, валяльное. Техническая интеллигенция появилась с пуском авиационного завода перед войной. Как восприняли люди появление немцев в 1946 г., для которых они должны были освободить часть домов, а на заводе создать специальную столовую, магазин в городе и обслуживать специальными пайками?

В первые годы для них немцы отождествлялись с фашистами, которых год назад победоносно разбила Советская Армия. Пытаясь воссоздать отношение советской технической интеллигенции, мы провели опрос среди людей, работавших в то время на заводе, беседовали с ветеранами труда, в том числе с бывшими руководителями. Первое, что поразило, — нежелание беседовать на эту тему (боялись разглашения бывшей "государственной тайны города" и последствий этого) и второе — это убеждение в правильности всего, что делало в тот период правительство победившей страны "во благо советского общества". Было уже воспитано не одно поколение, у которого не было сомнения в правильности распоряжений властей. Люди есть люди, несмотря на свои политические убеждения: уклад домашнего быта, совместный труд над одними проблемами так или иначе сближал людей. До настоящего времени некоторые из русских

и немецких коллег обмениваются письмами.

Отношение немецких и советских специалистов к труду было различно: прилежное выполнение немцами своих служебных обязанностей в течение рабочего дня в сознании всего советского персонала дискриминировало с нежеланием и просто отказом немцев явиться на испытание техники после рабочего дня без предварительно оговоренной оплаты или какой-либо компенсации в другой форме. Ввиду того, что для советского производства "трудовой подвиг" считался нормой, соответствующее отношение немецких специалистов часто рассматривалось как демарш, умышленный срыв работы по планам правительства и вызывало кризисные производственные отношения. Для ликвидации подобных ситуаций проводилась работа по политической обработке "спецконтингента". 14 июля 1947 г. ЦК ВКП(б) принял постановление "О политической и культурной работе среди немецких специалистов, работающих в СССР". С этого момента целый ряд политинструкторов был направлен на предприятия со "спецконтингентом" для организации контроля идеологической работы. На основании докладных записок заместителю министра авиационной промышленности по кадрам о политической и культурно-массовой работе на предприятиях со "спецконтингентом" и членами их семей можно реконструировать технологию политической обработки. Исследователя неоднократно поражала в документах, которые носили гриф "секретно", та скрупулезность указания количества человек, которые приняли участие в том или ином вечере самодеятельности или просмотре кинофильма и т. д. В этом проявлялся особый характер власти.

В 1948 г. начался кризис всей программы, проводимой с участием немецких специалистов. Начало кризиса было связано с принятием в СССР государственной программы по свертыванию авиационного опытного производства вообще. Сокращение коснулось не только немецких разработок, но и большинства советских опытных конструкторских бюро, которые были закрыты, а люди и техника — переведены на другие предприятия.

В 1948 г. по указанию Особого управления МАП началась разработка схемы реорганизации заводов в 1949 г., с учетом назначения завода для опытного производства, исходя из принципов жесткого режима экономии и максимального сокращения накладных расходов. В 1949—1951 гг. стало ясно, что экспериментальная тематика, в частности завода № 1 и других немецких ОКБ, не имеет перспектив. Приказом министра авиационной промышленности Хруничева № 1010 от 12 октября 1951 г. на Опытном заводе № 1 было организовано уже новое ОКБ, которое в дальнейшем стало крупнейшим авиационным предприятием — МКБ "Радуга". Начальником ОКБ был назначен заместитель Рессинга А. И. Березняк. С этого периода начинаются перемещения специалистов на другие предприятия, чаще всего без учета их прежней специальности. Так, группа двигателистов и прибористов с завода № 1 и с завода № 16 была переведена в Куйбышев. Падение интереса к опытным работам немцев проявилось в сокращении уровня финансирования, недопоставках комплектующих узлов и деталей, задержке с испытаниями, в переброске кадров с одного завода на другой. С 1948 по 1954 г. наблюдался период психологического кризиса среди немецких

специалистов и членов их семей, который был вызван неопределенностью их дальнейшей судьбы. Проблема усугубилась тем, что в 1949 г. были провозглашены два новых германских государства. Нерешенные юридические вопросы перемещения немцев в СССР и их статус стали самыми главными проблемами. 22 августа 1953 г. в Москве было подписано Коммюнике и протокол между ГДР и СССР о прекращении взимания германских репараций.

С 1953 по 1954 г. проводились мероприятия по возвращению немецких специалистов в Германию. К этому времени многие предприятия, на которых работали немцы, уже перешли на выпуск другой продукции оборонного характера и нахождение "посторонних" на заводах, с точки зрения советской администрации, было крайне нежелательно.

В этот заключительный, весьма сложный в психологическом плане для всей немецкой колонии период проявилась характерная черта специалистов, их воля к выживанию и отстаиванию своих профессиональных и личных интересов. Группа специалистов, переброшенных из пос. Подберезье и Управленческий в Савелово (рядом с г. Кимры), в инициативном порядке начала работу над проектом пассажирского реактивного самолета. Проект самолета "152" разрабатывался на базе модификации бомбардировщика "150" под немецкие двигатели, созданные еще в пос. Управленческом. (После возвращения немецких специалистов в Германию этот самолет был построен, однако судьба его оказалась трагична, как и судьба всей авиационной науки и промышленности ГДР.) Говоря о социальной значимости техники для немецких специалистов, необходимо отметить, что техника помогала им восстанавливать духовную гармонию, утраченную в реальности. Создавая слаженную, гармонично построенную систему, работающую без сбоев, "как часы", люди получали наслаждение, творческое удовлетворение от осознания и созерцания функционирующей по законам материального мира искусственно ими построенной системы.

Профессиональная деятельность была одной из форм приспособления исследуемой нами группы людей к политическим условиям, но не единственной. Немецкие специалисты пытались активно бороться за свои права. С момента перевода немецких специалистов на работу в СССР они с определенной периодичностью писали коллективные письма руководству заводов, на которых они работали, министру авиационной промышленности, министру внутренних дел, министру иностранных дел и даже Верховному главнокомандующему И. Сталину с просьбой дать ответы на вопросы, связанные с их судьбой и условиями пребывания в СССР.

Однако ответов не последовало. Видя безрезультатность подобных шагов, специалисты выбирали другой путь: включали свои "политические" проблемы в научно-техническую документацию, которая должна была проходить по заводским и министерским инстанциям. Работы были выполнены соответствующим образом, хотя, как это выяснилось позднее, двигатель "012" не был записан в тематический план опытного завода № 2. Также и информация о правах немецких специалистов в общем является недостаточной. В качестве примера указываю на то, что вопреки данному нам объяснению о порядке отпусков немецких специалистов соответствующие совет-

ские законы на них не применяются. Руководство ОКБ-1 само по себе не в состоянии выяснить эти вопросы. Также и во многих случаях не было возможности удовлетворительно решать жилищные проблемы немецких специалистов, так как из обещанных министром МАП в марте 47 г. 100 финских домиков для расширения жилплощади были предоставлены лишь около дюжины для этих целей..." — сообщалось в отчете ОКБ-1.

Но результатов не последовало. Немецкие специалисты пытались всячески обратить на себя внимание общественности, например посылали поздравительные телеграммы новому правительству Германии, поздравления в посольства по случаю праздников и т. д., однако данный ход службой безопасности был разгадан и расценен как демарш, о чем свидетельствуют рапорты и указания начальников секретных служб руководителям заводов о принятии соответствующих мер.

Последняя группа немецких авиационных специалистов и членов их семей была отправлена в Германию в 1954 г. О том, как сложилась их судьба, какие проблемы пришлось решать, нашли ли они свое место в возрождающейся авиапромышленности ГДР, написано несколько публицистических работ, однако специального исследования данного периода деятельности специалистов не проводилось. Государственная программа по перенятию опыта изживала себя. Каковы же результаты этой программы?

Что касается организационно-технической стороны в освоении немецкой технологии, то в этом вопросе был достигнут существенный прогресс:

Из Германии был осуществлен вывоз практически всего ценного, работоспособного промышленного, технологического и лабораторного оборудования.

Работа по изучению и освоению немецкой реактивной техники — реактивных самолетов, реактивных газотурбинных двигателей, авиационных жидкостных реактивных двигателей и самолетов-снарядов — была закончена успешно, некоторые образцы авиационных двигателей были освоены в серийном производстве практически без изменений.

Были созданы новые научно-исследовательские институты, конструкторские бюро по направлениям перспективных работ, начатых еще в Германии. Первыми заданиями этих организаций было изучение немецких опытных образцов вооружения.

В системе советского высшего технического образования были приняты новые программы подготовки инженеров на базе изучения трофейной реактивной техники.

Но можно ли на этом основании утверждать, что были переняты опыт немецких специалистов, их подход к решению сложных технических проблем, организационные формы работы творческого коллектива, выполняющего сложную, комплексную задачу, планирование рабочего дня, формы стимулирования труда и самоорганизации? И наконец, были ли приобретены трудовые навыки, характерные для немецкой организации труда, как на производстве, так и в конструкторской деятельности?

На основании комплексного многопланового исследования, базирующегося на документах по отчетной деятельности заводов, технических описаниях конкретных изделий, переписке администрации, касающейся работы немецких специалистов, анализе

документов мемуарного характера, беседах с ветеранами заводов, социологических исследованиях, можно сделать вывод о том, что в целом государственная программа по перенятию опыта, носителем которой были немецкие специалисты, не имела значительных реальных результатов.

Вывоз оборудования с немецких предприятий носил тотальный и планомерный характер, списки станков, приборов испытательных стендов, технологической оснастки и т. д. тщательно выверялись; весь станочный парк отбраковывался и распределялся по конкретным предприятиям, которые заранее уведомлялись о поставках. Промышленная база в СССР расширилась существенным образом. Это требовало обученных специалистов, число которых измерялось тысячами, а их-то в СССР не было.

Решение было найдено, как казалось, самое простое: для освоения промышленного производства вместе со станками и оборудованием (как приложение к технике, дополнительные "винтики") должны быть вывезены и люди, которые будут на них работать до тех пор, пока в СССР не подготовят соответствующих специалистов. Такой же подход имел место и в исследовательской и проектно-конструкторской работе.

По отношению к существующим советским проектно-конструкторским организациям сложилась неординарная ситуация — это была конкурентная борьба за выживание (финансовое и техническое). Исход подобной конкуренции был предопределен с самого начала этой программы, поэтому и отношение даже среднего звена руководства к немецкому опыту было исключительно как к барьеру, который необходимо преодолеть, создав более совершенные объекты техники.

Итак, можно сделать вывод о том, что в процессе проведения в СССР операции по заимствованию научно-технического опыта Германии в области авиационной техники, проводившейся в период с 1945 по 1954 г., в явном виде проявились черты советской технократической системы, с одной стороны, попрания права человека, гуманитарные ценности, а с другой — не способной к эффективной деятельности по перемещению технологий и перенятию научно-технического опыта.

В целом техника и культура — не разные сущности, а некое единство, полное развитие которого невозможно без определенных условий свободы.

В связи с этими вопросами вполне очевидно возникают и вопросы сравнения достижений в США путем привлечения немецких специалистов. Известно, что планомерная акция, отчасти подобная исследуемой, имела место и в США, однако исследование этих процессов только начинается. В последние годы появилось несколько публикаций молодых историков Германии, которые приступили к изучению данных процессов.

Главный вопрос, на который пытаются ответить историки и политики: почему многие немецкие специалисты остались работать именно в США, а не переехали в 1950-х — 1960-х годах в крупные европейские аэрокосмические центры? Только на первый взгляд ответ кажется тривиальным, истинные причины лежат намного глубже и требуют обстоятельного исследования. Период холодной войны, формирование государственной научно-технической политики США и СССР в ее условиях — актуальная тема на сегодняшний день для обеих стран, о чем свидетельствуют соответствующие публикации. Характерной чертой существовавшего в тот период социально-экономического режима являлся его полный контроль над всеми сферами жизни общества.

Фундамент технократической науки и техники закладывается там и тогда, где и когда государство объявляет науку, как и культуру в целом, орудием идеологии и средством борьбы за власть; монополизирует все формы и средства научно-технической жизни страны; создает всеохватывающий аппарат контроля и управления наукой и техникой; из всего многообразия методологических подходов, существующих в данный момент в науке, выбирает один, наиболее отвечающий его целям (и всегда наиболее консервативный), и объявляет его официальным, единственным и общеобязательным; начинает и доводит до конца борьбу со всеми методологическими и методическими подходами и принципами, отличными от официальных, объявляя их реакционными; проводит образовательную и воспитательную работу на всех уровнях.

*КУВШИНОВ С. В.,
доцент кафедры "История науки и техники"
РГГУ, вице-президент Клуба авиастроителей
по образовательным проектам*



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**



Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

- повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;

- профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;

- поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.

Официальный web-сайт Клуба:

WWW.AS-CLUB.RU

ОБРАЩЕНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Уважаемые дамы и господа!

Клуб авиастроителей 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 (РГУ), Московский авиационный институт (МАИ), Лицей № 1550 города Москвы.

Многие региональные органы администрации уже сочли необходимым включиться в работу вместе с Клубом авиастроителей. В оргкомитет Олимпиады были направлены представители из Республики Башкортостан, Вологодской, Калужской, Орловской, Пензенской, Тамбовской и других областей РФ.

Наша Олимпиада — не разовое мероприятие. Участие в ней предполагает работу с молодежью в течение всего учебного года. Став участниками Олимпиады, подростки получают возможность общаться с людьми, посвятившими жизнь авиации и авиастроению. Мы считаем, что это и есть профессиональная ориентация подрастающего поколения на работу в российской промышленности. За пять лет в Олимпиаде приняли участие дети из 30 регионов России.

Сама технология проведения Олимпиады весьма демократична, проходит она в два тура. Первый тур Олимпиады проходит в сети Интернет, и от ребят не требуется ни документов, ни каких-либо разрешений, ни даже очного присутствия где-либо. Это позволяет принять участие в Олимпиаде всем ребятам независимо от склада их характера и географического местоположения.

Каждый желающий участвовать в Олимпиаде должен зарегистрироваться на сайте Олимпиады (www.olymp.as-club.ru), пройти тесты и представить реферат на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы рефератов опубликованы на сайте Олимпиады.

Рефераты, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения, где проходит рейтинговое голосование болельщиков в поддержку опубликованных рефератов.

Участники, не успевшие разместить на сайте свои рефераты до 16 января 2009 года, считаются выбывшими.

С 16 января до 15 февраля 2009 года с рефератами работает жюри. Участники, допущенные ко второму туру Олимпиады, считаются победителями первого тура, получают сертификаты победителей и приглашаются к участию во втором туре.

Каждый из участников второго тура вправе сам определить, работает он над своим докладом по теме первого тура или меняет ее. В случае выбора темы работы, не указанной в списке тем, опубликованном на сайте, участник должен согласовать ее с методической комиссией Олимпиады.

Второй тур проходит в форме очного Молодежного симпозиума, на котором участники выступают публично. Участник второго тура при подготовке доклада может получить консультации либо в центрах по подготовке к Олимпиаде, либо через сеть Интернет.

Все участники второго тура представляют организаторам Олимпиады тезисы своих докладов на Симпозиуме до 15 апреля 2009 года.

О дате и месте проведения Молодежного симпозиума оргкомитет сообщает участникам второго тура не позднее 1 апреля 2009 года путем размещения информации на сайте Олимпиады и направления индивидуальных писем электронной почтой по адресам, указанным при регистрации.

Оплата дорожных расходов и проживания для иногородних участников и сопровождающих лиц из расчета одно сопровождающее лицо на одного участника производится за счет средств спонсоров Олимпиады.

Молодежный симпозиум проходит в течение двух дней по определенной оргкомитетом программе.

Победителями Олимпиады считаются участники второго тура, чьи доклады на Симпозиуме заняли первое, второе и третье места. Победителям вручаются дипломы и подарки спонсоров, а также они получают приглашения стать членами Клуба авиастроителей. Весь ход Олимпиады и ее результаты освещаются на сайте Олимпиады в сети Интернет, а

также в средствах массовой информации.

Органы власти и государственные (муниципальные) организации (территориальная власть) могут принять участие в Олимпиаде, направив в оргкомитет Олимпиады своего представителя.

Территориальная власть по своему усмотрению организует работу на местах по пропаганде Олимпиады, привлечению подростков и молодежи из местных школ, техникумов, колледжей, училищ к участию в ней, публикацию итогов Олимпиады и пресс-релизов о ней в средствах массовой информации.

Клуб авиастроителей выражает надежду на то, что идея поиска молодежи, заинтересованной в изучении истории и поставившей своей задачей связать жизнь с будущим нашей промышленности, найдет отклик в сердцах многих людей.

Контактные телефоны:

+7 (495) 685-19-30,

+7 (495) 685-26-30



**СТАНОВИТЕСЬ СПОНСОРОМ
ОЛИМПИАДЫ,
ОБРАЩАЙТЕСЬ В КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!**

Телефон/факс: +7 (495) 685-19-30; 685-26-30

**САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU**

СПОНСОРЫ ШЕСТОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ



**ФГУП "Московское машиностроительное
производственное предприятие "САЛЮТ"
www.salut.ru**



**ЗАО "Московский станкостроительный
завод "САЛЮТ"
www.msz-salut.ru**



ОАО "Мичуринский завод "ПРОГРЕСС"



посвящается 100-летию со дня рождения М. Л. Миля

ШЕСТАЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет



**ШЕСТАЯ
ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И
ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ**

**ПРИЕМ ЗАЯВОК НА УЧАСТИЕ В
ОЛИМПИАДЕ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU**

СРОКИ ПРИЕМА ЗАЯВОК:
начало: 1 октября 2008 г.
окончание: 31 декабря 2008 г.

**ПЕРВЫЙ ТУР.
ТЕСТИРОВАНИЕ УЧАСТНИКОВ И
ПРИЕМ КОНКУРСНЫХ РАБОТ:**
до 15 января 2009 г.

**ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ ПЕРВОГО
ТУРА:**
до 15 февраля 2009 г.

**ВТОРОЙ ТУР.
МОЛОДЕЖНЫЙ СИМПОЗИУМ:**
апрель 2009 г.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:
Клуб 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
ООО "Союз машиностроителей России"

ПРИ СОДЕЙСТВИИ

Некоммерческой организации "Авиакосмофонд"
Департамента образования города Москвы
Департамента науки и промышленной политики города Москвы

БАЗОВЫЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана
Московский авиационный институт (университет)
Московский авиационно-технологический институт (университет) им. К. Э. Циолковского
Российский государственный гуманитарный университет
Московский институт открытого образования
Лицей № 1550, город Москва

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2009

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2008 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, 127015, Россия, г. Москва, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, тел. +7 (495) 685-19-30. Далее по тексту — Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим и дееспособным физическим лицам, являющимся резидентами Российской Федерации в соответствии с действующим законодательством.

Срок действия оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2009 года.

Предмет оферты: платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей в 2009 году. Далее по тексту — Бюллетень.

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей и подлежит платному распространению. Периодичность издания — ежемесячно.
2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 1 до 199 экземпляров) — 750 рублей (семьсот пятьдесят рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 200 до 499 экземпляров) — 500 рублей (пятьсот рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 500 экземпляров) — 250 рублей (двести пятьдесят рублей 00 копеек).
3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.
4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.
5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.
6. Фактом исполнения обязательств по данной оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.
7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

Порядок акцепта оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным вам способом: факсом +7 (495) 685-19-30, электронной почтой (info@as-club.ru, bull@as-club.ru) или обычным письмом (127015, Россия, г. Москва, Бутырская улица, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей).
2. В ответ на ваш заказ вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.
3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.



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

посвящается 110-летию со дня рождения Н. И. Шаурова

ЖИЗНЬ, ОТДАННАЯ АВИАЦИИ

В этом году исполняется сто десять лет со дня рождения испытателя авиационной техники и авторитетного историка отечественной авиации и воздухоплавания Николая Ивановича Шаурова (1899—1985 гг.). Свыше шестидесяти лет он отдал авиации, став непосредственным участником и свидетелем значимых событий становления, развития и применения отечественного воздушного флота. Это во многом сформировало широкий круг его научных интересов, особое место среди которых заняли исторические изыскания в области авиации и воздухоплавания.

О Николае Ивановиче Шаурове вспоминает его сын В. Н. Шауров.

От автора: в основу представляемого читателю материала легли не столько личные впечатления, сколько сведения, почерпнутые мной из воспоминаний отца, к написанию которых он обратился уже на склоне лет, а также сведения из различных документов — летной книжки отца, его трудов, отзывов сослуживцев.

ПУТЬ В АВИАЦИЮ

Жизненный путь отца был predetermined революционными событиями и изменениями, произошедшими в бурном XX веке в общественной жизни, науке и технике не только в России, но во всем мире. В своих воспоминаниях отец пишет: "...Когда я пошел в третий и четвертый классы подрабатывал репетиторством. А когда один из родственников открыл маленькую переплетную мастерскую, то стал часто бывать в ней, изучая работу мастеров и выполняя некоторые, поначалу несложные операции. Довольно скоро я научился сложным видам переплета дорогих и редких книг — с окраской обреза, кожаным корешком, золотым тиснением и т. д. Это дало мне возможность читать эти книги..."

Отца особенно увлекали книги по технике, которые часто приносил для переплета начальник чугуно-литейного завода, который, заметив технические пристрастия отца, познакомил его с заводом и предложил поработать на нем в летние каникулы. И здесь сказались с детства присущие отцу аккуратность, трудолюбие, упорство и настойчивость в достижении

цели. Вскорости он был допущен к наиболее ответственной работе — формовке и литью. "Я очень быстро освоил свою новую специальность, — пишет он, — и даже стал брать за отливку довольно сложных изделий, от которых отказывались старые формовщики-литейщики".

В это время в руки отца попадает книжка о том, как самому сделать летающую модель аэроплана.

"Я перечитывал ее много раз, — вспоминает отец, — изучал чертежи и рисунки и наконец решил строить модель. По ходу работы возникли, казалось бы, непреодолимые трудности — не было нужных материалов: бамбука, других пород дерева, специальной бумаги и клея и т. п. Но бамбук удалось заменить сосновыми лучинами, клей использовать столярный, а бумагу — писчую. Конечно, по этим причинам требуемых "летных характеристик" моя модель аэроплана показать не смогла, но ее полеты вызвали у меня большой интерес — мне захотелось больше знать об аэропланах, их полетах, моторах, авиаторах. Начались поиски редкой в наших местах литературы об авиации и воздухоплавании. И возникло и укрепилось решение — научиться строить аэропланы и летать на них. Так началось мое приобщение к авиации".

Революция 1917 года, гражданская война не могли не повлиять на жизнь и судьбу отца. Лихолетье гражданской войны не прошло мимо его семьи. В конце 1918 года в Ветлуге вспыхнул эсеровский мятеж, продолжавшийся чуть более недели. Отец, еще учившийся в школе, был мобилизован эсерами, но при оставлении ими города ему удалось бежать. В первые дни после подавления мятежа в городе прошли массовые аресты и расстрелы. В числе арестованных и расстрелянных без суда оказался и мой дед. Отец тоже был арестован, но, пробыв под арестом около трех недель, был без суда освобожден и смог продолжить учебу, теперь уже не в упраздненной гимназии, а в средней школе. К счастью, этот арест не имел для него негативных последствий.

Окончив в 1919 году школу, отец поступает на работу в Отдел народного образования Ветлуги в качестве инструктора по внешкольному образованию. Но его не оставляет мечта об авиации — в начале 1920 года, в День красного командира он подает заявление о поступлении на командные курсы Красной Армии в надежде попасть на летную специальность. Однако в приказном порядке отец был зачислен слушателем Технического отделения Высшей военной автобронетанковой школы в Москве. Тем не менее через год он добивается перевода в Высшую аэрофотограмметрическую школу Красного Воздушного Флота, став слушателем Аэронавигационного отделения. С этого времени начинается многолетняя, много-

гранная и плодотворная деятельность отца в области авиации. Записью о прибытии в школу 5 июля 1923 года открывается и его "личная книжка летно-подъемного состава ВВС РККА".

Есть все основания полагать, что учеба отца в Аэрофотограмметрической школе была успешной и ему удалось проявить свои высокие личные качества, в том числе и организаторские способности. Ведь не случайно вскоре после окончания в 1923 году школы он направляется на работу в акционерное общество "Добролет" (проброобраз современного "Аэрофлота") и назначается начальником авиационной станции в Нижнем Новгороде на первой в нашей стране пассажирской авиалинии Москва — Нижний Новгород. Это было очень ответственное назначение. Отец вспоминает: "Прибыв на место назначения, имея большие полномочия, деньги, обнаружил пустое поле со сторожкой. В ней, правда, был телефон для связи с Москвой. Вот и все. А ведь надо было привести в пригодное состояние "аэродром", устроить пристанище для пассажиров, установить связь с комитетом Нижегородской ярмарки, с местными властями, наладить рекламу, согласовать расписание полетов и т. д. Как мне тогда удалось решить все эти проблемы — сейчас удивляет. Перед открытием линии приехала комиссия "Добролета", проверила готовность аэродрома, всего прочего, похвалила и дала добро. Начались регулярные полеты на линии".

Участие в обеспечении регулярных полетов, постоянные контакты с летчиками подтолкнули отца к овладению летным мастерством. В 1924 году он проходит обучение пилотированию самолета и проводит в воздухе 100 часов. Так наконец осуществляется его давняя мечта летать.

НА СЛУЖБЕ В ВВС

Многолетняя служба отца в Военно-воздушных силах началась в 1925 году. Он выдерживает экзамен на звание военного летчика-наблюдателя и служит в этом звании в 44-ом Корпусном авиаотряде в г. Тифлисе (ныне Тбилиси). Но уже в начале 1926 года его отзывают в Москву и назначают помощником начальника отдела специальных служб Управления ВВС РККА по навигации — формирующимся ВВС страны остро нужны квалифицированные специалисты, и знания, полученные отцом в области аэронавигации, оказываются востребованными.

Не прошло и полугода работы в новом качестве, как в служебной карьере отца произошел знаменательный поворот, определивший его дальнейшую судьбу: он переводится в создающийся на основе Научно-опытного аэродрома ВВС, базировавшегося на Ходынском поле в Москве, Научно-испытательный институт ВВС РККА (впоследствии знаменитый Государственный Краснознаменный научно-исследовательский институт ВВС). Отец получает назначение в НИИ на должность летчика-наблюдателя отдела применения. С тех пор начинается его научная деятельность, посвященная решению многогранных проблем боевого применения авиации. И уже в 1928 году появляется первая из многих десятков выполненных им научно-исследовательских работ.

Организационные способности отца также не остаются без внимания руководства ВВС. В начале 30-х годов он возглавляет штаб испытательной авиа-

ционной бригады. С командиром бригады А. И. Залевским у него быстро сложились отношения взаимопонимания, сработанности, дружбы, которые явились залогом успешного решения стоящих перед бригадой задач. В частности, удалось безукоризненно провести сложное и ответственное перебазирование НИИ с аэродрома на Ходынском поле на вновь созданный подмосковный аэродром вблизи г. Щелково, теперь аэродром Чкаловский. Отец непосредственно участвует как в подготовке перелета, так и в обустройстве на новом месте базирования, в организации летной работы. Здесь, конечно же, неоценимым оказался опыт, приобретенный им при организации станции "Добролета" в Нижнем Новгороде.

Отец прослужил в НИИ ВВС на разных руководящих должностях, с перерывом на преподавание в Военно-воздушной академии им. Жуковского, вплоть до увольнения в запас в 1949 г. Он провел испытания 78 опытных самолетов, совершив при этом почти 1500 полетов и налетав более 1100 часов.

Большое впечатление производит количество и широта охвата научных исследований и практических разработок, выполненных отцом и опубликованных более чем в 70 статьях и 20 книгах, многочисленных брошюрах и методических пособиях. Здесь аэронаблюдение и аэрофотосъемка, тактика ВВС, бронирование самолетов, различные аспекты боевого применения авиации, в том числе против танков, развитие военной авиации, методика испытаний самолетов и их агрегатов и даже борьба с парашютными десантами. Многие исследования были проведены впервые, и их опубликованные в открытой печати результаты были перепечатаны иностранными изданиями, например работы о борьбе истребителей со скоростными бомбардировщиками и такими своеобразными аппаратами, как автожиры. Появление военной реактивной авиации не могло не повлиять на круг исследований отца. Уже в 1946 году выходят его работы по базированию и воздушному бою реактивных самолетов, в том числе с жидкостными ракетными двигателями, а в следующем году — книга "Боевое применение реактивных самолетов", в которых рассматриваются все основные аспекты этой проблемы. И здесь к работам отца применим термин "впервые".

Многие из работ отца были выполнены в его тесном взаимодействии с различными структурами и специалистами Вооруженных сил, предприятиями авиапромышленности, промышленности боеприпасов, вооружения, ЦАГИ, ЦИАМ, институтами АН СССР. В числе тех, с кем отцу приходилось встречаться и работать, — А. Н. Туполев, С. В. Ильюшин, А. С. Яковлев, Н. И. Камов, А. И. Микоян и другие авиаконструкторы, академики С. И. Вавилов, А. Ф. Иоффе, А. А. Лебедев, А. Е. Ферсман, военачальники М. Н. Тухачевский, Я. И. Алкснис, А. И. Залевский, П. И. Баранов и многие другие военные деятели.

ДЛЯ ФРОНТА, ДЛЯ ПОБЕДЫ

Не могу не остановиться на двух эпизодах биографии отца, которыми он по праву гордился. Речь идет о выполненных им в годы Великой Отечественной войны ответственных заданиях командования ВВС.

Начало войны застало отца в Свердловске в качестве преподавателя тактики в Военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского. В конце 1941 года он был

срочно вызван в Москву, где получил задание Военного Совета ВВС — составить наставление для штурмовой авиации по действию против танков и другой боевой техники противника с учетом боевого опыта штурмовых частей. Тщательный анализ отчетов боевых частей (не буду излагать его весьма интересных деталей, сохранившихся в воспоминаниях отца) показал, что действия штурмовиков Ил-2 с имевшимся вооружением и боеприпасами недостаточно эффективны. "Я пришел к выводу, — пишет отец, — о необходимости срочного проведения специальных полигонных испытаний с привлечением действующей штурмовой части, имеющей боевой опыт. Составил программу испытаний, где было предусмотрено использование реальной боевой техники противника, всех видов боеприпасов штурмовиков, участие специалистов по вооружению, боеприпасам, бронированию техники. В программе все было скрупулезно подсчитано и учтено". Но командование ВВС и конструктор Ил-2 С. В. Ильюшин посчитали, что программа очень сложна и вполне достаточно будет реальную технику заменить макетами, взять с завода пару самолетов и задействовать не строевых летчиков с фронта, а летчиков-испытателей. Понимая всю бесполезность "усеченных испытаний", отец отказался от участия в них, представляя при этом возможные негативные для себя последствия такой позиции. Однако принципиальность отца возымела свои действия, и буквально через день предложенная им программа была одобрена руководством ВВС, а отец был назначен руководителем испытаний.

Выражаясь современным языком, испытания носили четко выраженный системный характер. Отец пишет: "В результате проделанных работ были установлены уязвимые места всех типов используемых противником танков и другой бронетехники при их атаках с воздуха, отработаны наиболее целесообразные приемы атак и способы прицеливания при использовании пушек и бомб, определены требования к пушечному вооружению штурмовиков (прежде всего к их калибру) и боеприпасам, к специальным противотанковым бомбам... Испытания, которые закончились в середине 1942 года, привлекли большое внимание не только ВВС и наркомата авиапромышленности, но и наркоматов вооружения, боеприпасов, чьи руководители посетили полигон. Нами были разработаны инструкции для штурмовых частей и специальный кинофильм о том, как лучше действовать штурмовикам Ил-2 по танкам и другой боевой технике. С этим кинофильмом и с докладом об испытаниях и их результатах я побывал во многих штурмовых частях действующей армии".

Есть все основания полагать, что результаты работы отца были высоко оценены командованием ВВС. Уже в августе 1942 года отцу было приказано разработать и представить программу войсковых испытаний новых самолетов-бомбардировщиков Ту-2 в боевых условиях. Отец хорошо знал этот самолет, ему приходилось бывать в "шарашке" — Особом техническом бюро, где после ареста работал А. Н. Туполев и целый ряд других авиаконструкторов и где проектировали самолет. Тогда он еще не назывался Ту-2, а имел обозначение "103" (100 соответствовало аббревиатуре СпецТехОтдел, а цифра 3 означала номер КБ Туполева).

Программа испытаний была разработана под руководством отца и одобрена командованием ВВС,

а ему было приказано возглавить испытания. К осени 1942 года была сформирована группа самолетов Ту-2, которая в сентябре прибыла на Калининский фронт в 3-ю Воздушную армию для проведения войсковых испытаний.

Успешное проведение возглавляемых отцом войсковых испытаний, показавших высокие боевые возможности Ту-2 в условиях противодействия противника, его преимущества перед другими типами бомбардировщиков, дало основание командованию ВВС рекомендовать руководству авиапромышленности страны возобновить и ускорить серийное производство самолетов Ту-2. Самолет пошел в серию и по праву заслужил репутацию лучшего фронтового бомбардировщика Второй мировой войны.

За заслуги в период Великой Отечественной войны отец был награжден орденами Боевого Красного Знамени, Отечественной войны II степени и медалью "За победу над Германией". Его многолетняя плодотворная деятельность в НИИ ВВС отмечена орденами Ленина и многими медалями.

ИСТОРИК АВИАЦИИ

Первой большой работой отца, в которой он обращается к истории авиации, можно считать книгу "Развитие военных типов сухопутных самолетов", вышедшую в 1939 г. В ней история развития различных типов отечественных и зарубежных самолетов, их вооружения и бронирования начиная с 1910 г. рассматривается под углом зрения боевого применения авиации.

С 1950 года работа по истории отечественной авиации и воздухоплавания становится для отца основной. Его привлекает поиск, изучение и систематизация публикаций по авиации и воздухоплаванию во всем их многообразии. Ведь в совокупности документов, статей, книг с различных сторон и с различных позиций очень подробно освещается история развития авиации и воздухоплавания. Много времени отец проводит в библиотеках и архивах, и уже в 1956 г. в Государственном издательстве оборонной промышленности выходит в свет уникальный сборник документов и материалов "Воздухоплавание и авиация в России до 1907 г.", ответственным составителем которого он явился. В него вошло более 700 документов и литературных свидетельств, в которых нашли отражение основные, наиболее важные события из истории воздушного флота, его техники и научных исследований в области авиации и воздухоплавания. В большинстве своем эти документы до выхода в свет сборника были практически недоступны широкому читателю. В последующие годы отец продолжил работу в этом направлении, подготовив и опубликовав в трудах Института истории естествознания и техники АН СССР серию сборников документов, охватывающих период после 1907 г.

Самая значимая, многотрудная и не имеющая аналогов работа отца по истории отечественной авиации — это "Аннотированный библиографический указатель литературы о воздухоплавании и авиации, воздухоплавательной и авиационной технике и отечественном воздушном флоте, изданной на русском языке с 1783 по 1930 г.". Его подготовка, в процессе которой был проведен анализ буквально сотен тысяч источников, находящихся в различных хранилищах, заняла свыше 20 лет и была завершена в 1978 г.

Помню, что в нашей квартире стояло огромное количество коробок с карточками, содержащими сделанные бисерным почерком отца библиографические описания. Указатель, содержащий сведения о более чем 6500 произведениях печати, снабженный предметным и авторским указателями, получил высокую оценку ведущих предприятий авиапромышленности, архивов и библиотек, рекомендовавших его публикацию и отметивших поистине титанический труд автора. К сожалению, отцу так и не довелось при жизни увидеть свою самую главную работу изданной, о чем он мечтал. Только спустя 20 лет после его смерти, благодаря усилиям энтузиастов, заинтересованных в том, чтобы никто и ничто из истории отечественной авиации не было забыто, мечта отца воплотилась в жизнь. С применением современных информационных технологий выпущен диск, вместивший "Библиографический указатель" и "Сборник документов", которые теперь доступны всем, кто интересуется историей отечественной авиации.

НЕМНОГО ЛИЧНОГО

Все вышесказанное характеризует отца главным образом как профессионала высокой пробы. Каким же он был человеком и каким я его помню? Для меня очень ценно мнение его коллег. В посвященной 70-летию НИИ ВВС книге "Испытатели ВВС" ее автор так излагает это мнение: "Мягкий и требовательный, деликатный и мужественный... Любое начатое им дело всегда доводилось до конца. Этому во многом способствовали его богатая эрудиция и крепкая воля".

Отец был исключительно порядочным человеком. В весьма непростые времена 30-х, да и последующих годов, отец не позволил себе ничего, что могло бы повредить кому-то из коллег.

Я помню отца, как мне кажется, со второй половины 40-х годов, когда он еще служил в НИИ ВВС. Отец часто работал дома вечерами и в выходные дни, на его письменном столе лежали различные авиационные журналы, схемы полетов самолетов (конечно, несекретные, за этим отец следил строго и о своей работе дома практически ничего не рассказывал). Журналы я рассматривал, а схемы часто перерисовывал. Отец поощрял это увлечение и даже иногда брал меня с собой на аэродром, где в это время находилось много трофейных немецких самолетов различных типов. Довелось мне посидеть в кабине самолета, сейчас мне кажется, что это был У-2. Именно тогда зародилось мое увлечение авиацией, которому отец способствовал и которое привело меня в Московский авиационный институт.

Отца отличала большая педантичность и аккуратность во всем — в работе, в повседневной жизни. На его письменном столе всегда был идеальный порядок, в стакане стояли остро заточенные карандаши. Не помню случая, чтобы отец вышел из дома в плохо начищенной обуви. И, пожалуй, главное, о чем говорилось выше, — его настойчивость в решении поставленных перед ним задач, стремление получить результат наивысшего качества. Все это результат органичного слияния как проявившихся еще в юности черт характера, так и требований воинской службы.

Не скажу, чтобы он как-то специально требовал того же от меня, но, как говорится, пример заразителен. И вообще воспитывал он меня не чтением нравоучений и каким-то прессингом (не помню, чтобы

хоть раз он повысил на меня голос), а собственным примером и поощрением всяческих, довольно многочисленных увлечений, будь то рисование, чтение книг, авиамоделизм или фотография. И здесь я всегда мог рассчитывать на его совет или помощь.

Интересы отца отнюдь не ограничивались профессиональной сферой. Он, нигде специально не учась, неплохо рисовал. Сохранились его жанровые и пейзажные графические и акварельные рисунки. Он был заядлым книголюбом (как, впрочем, и все в нашей семье), и во многом его стараниями дома собралась довольно обширная библиотека. Писал и говорил отец хорошим литературным русским языком, что, в числе прочего, характеризует его внутреннюю культуру. В числе его любимых увлечений — "грибная охота", где с ним было трудно соревноваться, и рыбалка. Вообще отец очень любил нашу среднерусскую природу, и, имея сначала трофейную, а потом и отечественную "легковушку", мы с отцом часто колесили по Подмоскovie и ближайшим областям. Общепринято считать, что человека во многом характеризует отношение к животным. Так вот, у нас всегда были собаки, которых отец подбирал на улице, очень любил и пользовался их взаимной любовью.

Волевые качества отца ярко проявились в трудные, даже трагические для него времена, когда, будучи уже в преклонном возрасте, он стал стремительно слепнуть. Для него это был удар, ведь в это время он начал работать над своими воспоминаниями. Однако он попросил сделать специальный планшет и продолжал писать. К великому сожалению, большинство из этих записей практически не поддается прочтению. А ведь в них отец пытался отразить не только факты собственной жизни, но и многие интересные и значимые события, свидетелем которых он являлся...

В заключение хочется поблагодарить редакцию Бюллетеня Клуба авиастроителей за предоставленную возможность публикации этого материала.

*ЩАУРОВ В. Н.,
член Клуба авиастроителей,
кандидат технических наук*

источник: Клуб авиастроителей



Уважаемые члены Клуба!

Присылайте ваши материалы для новой рубрики Бюллетеня "О ветеранах авиастроения". Объем материалов — 3-4 печатных страницы.

**Электронная почта редакции:
tatjana@zen.ru**

ВЫСТАВКА HELIRUSSIA 2009

21–23 мая, Москва, МВЦ "Крокус Экспо"

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Второй год подряд МВЦ "Крокус Экспо" принимает в своих комфортабельных стенах Международную выставку вертолетной индустрии. На площади в 10 750 кв. м на HeliRussia 2009 будут представлены мировые достижения вертолетной индустрии во всех ее аспектах: от проектирования и производства до эксплуатации. В первой выставке приняли участие 129 компаний, из них 22 — из зарубежных стран: Великобритании, Италии, Германии, Франции, США, Швейцарии, Чехии, Украины и Беларуси. Были представлены для демонстрации 20 вертолетов, произведенных ОАО "МВЗ им. М. Л. Миля", ОАО "Камов", Казанским вертолетным заводом, Eurocopter, AgustaWestland, Bell Helicopter, Robinson, MD.

За три дня работы выставки ее посетило около 10 тыс. чел. В их числе видные политические и государственные деятели РФ и других государств, представители зарубежных военных ведомств, а также бизнесмены и любители вертолетного спорта.

К участию в выставке HeliRussia 2009 приглашаются:

- разработчики и производители вертолетов, вертолетных тренажеров, комплектующих изделий, салонов и спецоборудования для вертолетной техники;
- транспортные, лизинговые и страховые компании;
- владельцы, дилеры и эксплуатанты вертолетной техники;
- центры технического обслуживания и топливо-заправочные комплексы;
- организации, осуществляющие наземное обеспечение, радиолокационный контроль, обустройство вертолетных площадок;

— центры обучения кадров для вертолетной индустрии;

— прочие организации, осуществляющие различные виды деятельности в вертолетной индустрии.

HeliRussia 2009 предоставит ее экспонентам возможность показать свои достижения, изучить конъюнктуру рынка, установить новые контакты, инициировать совместные проекты, заключить выгодные контракты, дать новый импульс развитию международного сотрудничества в этой отрасли.

ОРГАНИЗАТОР

Ассоциация вертолетной индустрии

ТЕЛЕФОН ОРГКОМИТЕТА:

+7 (495) 643-11-93

ФАКС ОРГКОМИТЕТА:

+7 (495) 643-11-94

E-MAIL ОРГКОМИТЕТА:

INFO@HELIRUSSIA.RU

САЙТ МЕРОПРИЯТИЯ:

HTTP://WWW.HELIRUSSIA.RU



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"