



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 6 (54), июнь 2009 г.

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

БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода –
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	29
ОБЗОР ПРЕССЫ	45
ИНТЕРВЬЮ	81
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	92
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	96

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

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

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

РЕКЛАМА В БЮЛЛЕТЕНЕ КЛУБА

Уважаемые читатели!

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

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

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



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

подробности
на
стр. **95**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Правительство подготовило госгарантии в объеме 16 млрд руб. для текущей деятельности предприятий ОПК — Христенко	3	"Оборонпром" подал в ФАС заявку на покупку 75 % ММП Чернышева	10
Россия заинтересована в расширении географии поставок самолетов Су-34 — Медведев	3	НПО "Сатурн" представляет на МВМС-2008 двигатели и газотурбинные агрегаты для кораблей ВМФ России	11
Цели и задачи "Стратегии развития авиапрома" по-прежнему актуальны	4	В Перми состоялось годовое общее собрание акционеров ОАО "Пермский моторный завод"	11
Ташкентский авиазавод войдет в ОАК не ранее 2011 года	4	Пермский моторный завод рассчитывает построить до 2015 года 505 авиадвигателей семейства ПС-90А	11
Уральский завод гражданской авиации планирует в третьем квартале частично перейти на сокращенный график	4	ОДК сконцентрировала у себя контрольные пакеты двигателестроительных активов — Христенко	12
Грызлов: дебют SSI100 в Ле Бурже означает возвращение РФ на авиарынок	5	Сотрудничество между Россией и Украиной в области двигателестроения продолжает развиваться	12
Портфель заказов компаний "Сухой" и "МиГ" составляет 8 млрд долларов	5	К 2020 году до 40 проц. продукции отечественного авиадвигателестроения планируется поставлять на внешний рынок	13
ОКБ "Сухого" одобрило привлечение кредитов Межпромбанка на 1 млрд рублей и ВТБ на \$ 75 млн	5	"ВСМПО-Ависма" поставит детали для европейских спутников	13
Христенко: Реализация проекта создания самолета МС-21 движется успешно	6	Руководство корпорации "ВСМПО-Ависма" готовится к новым кадровым "чисткам" на предприятии и ужесточает требования к персоналу	13
Путин дал поручение правительству подготовить крупное совещание по авиастроению	6	Американский журнал распространил на салоне Ле Бурже результаты исследования рынка военных самолетов агентства APMC-TACC	14
ОАК и Росавиа до 2010 года могут заключить контракт	6	ОАО "Казанский вертолетный завод" приняло участие в выставке Paris Air Show 2009	14
План российского экспорта вооружений в 2009 году составляет 8 млрд долл. — ФСВТС	6	"Казанское авиационное предприятие" получило сертификат на ТО вертолетов Bell	14
В. Субботин: Мы находимся в графике	7	Российско-китайская кооперация в авиапроме	15
Франция и Россия развивают сотрудничество в области гиперзвуковых летательных аппаратов	7	У ВАСО обновилось правление	15
Минобороны РФ надеется еще в этом году поднять в воздух самолет пятого поколения	7	Полярники будут применять БЛА "Элерон-3"	15
"Иркут" планирует начать поставки самолета МС-21 в 2016 г.	8	Потерять наработки авиационного отделения завода им. Хруничева недопустимо	16
Компания "Сухой" увеличит долю гражданской продукции в общем объеме производства	8	Производители авиаприборов объединятся в рамках "Ростехнологий"	16
Российские компании заключили в Ле Бурже контракты на сумму 3 млрд долл.	8	Министр промышленности РФ посетил цеха сборки Су-34 и отсеков фюзеляжей Sukhoi Superjet 100	17
Минпромторг РФ предлагает увеличить госзаказ и финансирование авиапрома	9	Россия приступает к освоению израильских беспилотников	17
Круговая оборонка	9	Улан-Удэнский авиазавод признан самым динамично развивающимся экспортером 2008 года в авиастроении	17
Выделенные правительством средства для "Сатурна" будут доведены через допэмиссию акций "Оборонпрома" и самого предприятия — Христенко	10	Уральский авиационный завод войдет в вертолетостроительный холдинг	18
Рыбинские двигателестроители определены головными по производству газотурбинных энергообъектов	10		

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за июнь 2009 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОДГОТОВИЛО ГОСГАРАНТИИ В ОБЪЕМЕ 16 МЛРД РУБ. ДЛЯ ТЕКУЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК — ХРИСТЕНКО

Правительство подготовило госгарантии в объеме 16 млрд руб. для текущей деятельности предприятий ОПК. "16 млрд руб. — это объем гарантий, которые сегодня подготовлены с внесением изменений в законодательство, и эти меры могут быть реализованы для текущей деятельности предприятий оборонно-промышленного комплекса", — сказал сегодня министр промышленности и торговли РФ Виктор Христенко в ходе рабочей встречи с премьер-мини-

стром Владимиром Путиным. Христенко также отметил, что подготовлены "решения и по предоставлению 1,6 млрд руб. в качестве субсидий на проценты под текущую деятельность для предприятий двигателестроения и в ближайшее время они также будут профинансированы".

*источник: АРМС-ТАСС
18.06.09*

РОССИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАНА В РАСШИРЕНИИ ГЕОГРАФИИ ПОСТАВОК САМОЛЕТОВ СУ-34 — МЕДВЕДЕВ

Россия заинтересована в расширении географии поставок самолетов Су-34 и ближайшим соседям, и в другие страны, сообщил Президент РФ Дмитрий Медведев в интервью китайским журналистам.

Журналисты спросили президента о его полете за штурвалом Су-34 в начале этого года. Медведев рассказал, что смог убедиться в том, какой потенциал есть у российских самолетов. "Хочу вам сказать откровенно, я все прочувствовал на себе, поэтому убедился в том, что это реально очень хорошая техника", — признался он.

"Любой руководитель государства является верховным главнокомандующим, и он должен просто, что называется, на собственной шкуре прочувствовать все, что, собственно, испытывают люди, которые служат в армии: это и перегрузки, и другие сложности, с которыми сталкивается любой человек, кото-

рый посвятил свою жизнь служению в вооруженных силах", — сказал Медведев. "Поэтому полет на самолете — это в каком-то смысле мое желание почувствовать себя в том же состоянии, в котором пребывают наши летчики, когда с большими перегрузками они выполняют довольно сложные, иногда боевые, задания", — пояснил он.

"Это нужно просто для того, чтобы более качественно выполнять свою работу; я доволен тем, что я это сделал, — отметил Медведев. — Помимо всего прочего, это еще интересно — посмотреть на свою страну, на свою землю с высоты такого бреющего полета на истребителе-бомбардировщике".

*источник: АРМС-ТАСС
15.06.09*

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ "СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВИАПРОМА" ПО-ПРЕЖНЕМУ АКТУАЛЬНЫ

На совещании под председательством первого заместителя Председателя Правительства РФ Игоря Шувалова в г. Иркутске обсуждались перспективы развития российского авиастроения.

Глава Минпромторга России Виктор Христенко сообщил, что в связи с экономическим кризисом в авиастроении есть трудности. Сказывается влияние различных аспектов. Компании-перевозчики, пострадавшие из-за падения товаро- и пассажиропотока, вынуждены корректировать портфели закупок. Трудности вызывает дороговизна "длинных" кредитных денег. "Застарелые" финансовые проблемы отражаются на сегодняшнем состоянии предприятий.

По его словам, в рамках антикризисных мер Правительство Российской Федерации выделило 30 млрд рублей для финансовой поддержки предприятий авиационной промышленности. Министр также подчеркнул, что до конца июня будет завершен анализ деятельности всех авиапредприятий России. "В условиях кризисных явлений требуется перегруппировка сил в авиастроении", — сказал он.

Виктор Христенко подчеркнул, что "Стратегия развития авиационной промышленности России" не потеряла своей актуальности ни на уровне поставлен-

ных целей, ни на уровне решаемых задач. Реализация перспективных проектов остается важнейшим приоритетом. Перед гражданским авиастроением по-прежнему стоит задача увеличить долю российских гражданских самолетов на мировом рынке с нынешнего 1 до 10 % к 2020 году. Одним из приоритетных проектов он назвал новый региональный самолет "Сухой Суперджет 100". Прорывным проектом в долгосрочной перспективе, по словам министра, должен стать также новый ближне-среднемагистральный самолет МС-21. Основной производственной площадкой для создания этого самолета является предприятие "Иркут" (Иркутский авиационный завод). "Объем финансирования этого проекта в 2010 году составит 5 млрд рублей", — уточнил глава Минпромторга России, добавив, что МС-21 планируется вывести на глобальный рынок к 2016–2017 гг. Он отметил, что при создании МС-21 будет использован целый спектр новых технологий, в частности композиционное крыло, над которым уже начата работа. В текущем году на разработку крыла будет направлен 1 млрд рублей.

*источник: организация «Минпромторговли»
16.06.09*

ТАШКЕНТСКИЙ АВИАЗАВОД ВОЙДЕТ В ОАК НЕ РАНЕЕ 2011 ГОДА

Вопрос о вхождении Ташкентского авиапроизводственного объединения им. Чкалова (ТАПО) в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) отложено как минимум до 2011 года, сообщил на пресс-конференции в Ле Бурже президент ОАК Алексей Федоров. "Переговоров о вхождении ТАПО не ведется никаких. Ташкент предложил отложить вопрос до 2011 года. Исходя из этого мы корректируем планы производства турбовинтовых самолетов, самолетов для региональной авиации", — добавил он.

В собственности РФ находится 91,34 % акций корпорации. В ОАО "ОАК" входят: ОАО "Авиацион-

ная 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: газета «Гудок»
15.06.09*

УРАЛЬСКИЙ ЗАВОД ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПЛАНИРУЕТ В ТРЕТЬЕМ КВАРТАЛЕ ЧАСТИЧНО ПЕРЕЙТИ НА СОКРАЩЕННЫЙ ГРАФИК

ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА) в третьем квартале текущего года намерен перевести часть сотрудников на сокращенную рабочую неделю. Как сообщили Накануне.RU в свердловском министерстве экономики и труда, такие планы связаны с ожидаемым в третьем квартале снижением прибыли предприятия. По данным министерства, сотрудников, которых завод рассчитывает перевести на сокращенный график, в общественных работах он задействовать не планирует. В то же время, отмечают в министерстве, у предприятия есть возможности задействовать иные резервы для снижения издержек, помимо уменьшения рабочего времени. Так, УЗГА включен в реестр предприятий регионального значения, однако до сих пор завод воздерживается от мер государственной поддержки, так и не представив

требуемый пакет документов. Кроме того, предприятие не предпринимало действий для снижения налога на землю, который после кадастровой оценки для завода увеличился на 13 млн рублей.

Областные власти предложили руководству предприятия обратить внимание на обозначенные резервы для снижения издержек, а также на возможность организации общественных работ. Кроме того, министерству по управлению государственным имуществом дано поручение найти вместе с администрацией Екатеринбурга компромиссное решение по снижению ставок земельного налога для этого важного производства.

*источник: сайт «Накануне.Ру»
08.06.09*

ГРЫЗЛОВ: ДЕБЮТ SSJ100 В ЛЕ БУРЖЕ ОЗНАЧАЕТ ВОЗВРАЩЕНИЕ РФ НА АВИАРЫНОК

Появление на Международном авиационно-космическом салоне в пригороде Парижа Ле Бурже самолета нового класса Sukhoi Superjet 100 означает, что Россия возвращается на рынок гражданской авиации в качестве полноправного самостоятельного производителя, считает спикер Госдумы Борис Грызлов.

"И не просто возвращается, а выпускает современный, полностью конкурентоспособный самолет. Это качественный прорыв и для авиапрома, и для всего инновационного сектора нашей экономики", — сказал он в беседе с журналистами во вторник и добавил, что благодаря этому проекту многие высокотехнологичные предприятия будут загружены заказами минимум на два десятилетия.

Грызлов напомнил, что самолет создавался при активной поддержке государства. "Даже в нынешних, отнюдь не простых условиях найдена возможность изыскать "Гражданским самолетам Сухого" 6,8 миллиарда рублей на реализацию проекта", — сказал он. Теперь, по его мнению, зрители в Ле Бурже, а с ними и весь мир, могут видеть, что эти инвестиции были результативными. Российский самолет, отметил спикер, уже получает высокую оценку — это

видно по тем контрактам, о которых было заявлено практически сразу после дебюта Sukhoi Superjet 100 на салоне. По словам Грызлова, речь идет о намерении зарубежных компаний приобрести уже несколько десятков самолетов.

"Учитывая, что по проекту с нами работали коллеги из многих стран, мы можем говорить, что SSJ — это позитивный пример сотрудничества в рамках единой Европы", — сказал председатель палаты.

Ближнемагистральный пассажирский самолет Sukhoi Superjet 100 разработан компанией "Гражданские самолеты Сухого" совместно с Boeing и рассчитан на перевозку до 98 пассажиров на расстояние до 4,4 тыс. километров. Первый Superjet 100 был представлен публике 26 сентября 2007 года на заводе в Комсомольске-на-Амуре. Там же 19 мая 2008 года он успешно совершил первый полет.

На сегодня общий портфель твердых заказов на Sukhoi Superjet 100 составляет 122 машины.

*источник: РИА «Новости»
16.06.09*

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ КОМПАНИЙ "СУХОЙ" И "МИГ" СОСТАВЛЯЕТ 8 МЛРД ДОЛЛАРОВ

Портфель заказов компаний "Сухой" и "МиГ" составляет 8 млрд долл., сообщил на пресс-конференции в ходе выставки "Париж эйршоу — 2009" генеральный директор этих двух компаний Михаил Погосян. "Две компании имеют суммарный портфель заказов в 8 млрд долл. Их доля в мировом экспорте истребителей превышает 20 проц. и составляет порядка 40 проц. от общего объема российского военного экспорта", — сообщил Погосян. По его оценке, две компании "имеют хорошие перспективы и в связи с начавшимся перевооружением ВВС России".

По словам Погосяна, текущими программами для корпорации "Сухой" является строительство фронтовых бомбардировщиков Су-34, истребителей Су-27СМ, Су-30МК, модернизация истребителей Су-27, бомбардировщиков Су-24, штурмовиков Су-25. В корпорации ведется работа над новым истребителем Су-35 поколения "4+", а также разработка перспективного авиационного комплекса пятого поколения.

*источник: АРМС-ТАСС
16.06.09*

ОКБ "СУХОГО" ОДОБРИЛО ПРИВЛЕЧЕНИЕ КРЕДИТОВ МЕЖПРОМБАНКА НА 1 МЛРД РУБЛЕЙ И ВТБ НА \$ 75 МЛН

Акционеры ОАО "ОКБ Сухого" на годовом собрании на прошлой неделе одобрили привлечение кредита Международного промышленного банка на 1 млрд рублей, говорится в сообщении компании.

Средства будут привлечены сроком до 3 лет по ставке, не превышающей 20 %. В качестве залогового обеспечения ОКБ готово передать свои права на получение денежных средств от выполнения конструкторских работ, они не должны превысить 1,6 млрд рублей.

Акционеры также одобрили сделку с ВТБ, которая может быть совершена в будущем, по привлечению до \$ 75 млн. Средства могут быть привлечены сроком не более чем на 3 года со ставкой 15–20 % годовых. Компания привлекает средства для финансирования текущей деятельности, а также рефинансирования задолженностей. Дивиденды за 2008 год решено выплатить в размере 722 рублей на акцию. В

целом на выплату средств ОКБ направит 68,6 млн рублей. По итогам 2007 года дивиденды составили 448 рублей на акцию, в общей сложности было выплачено 42,6 млн рублей.

Уставный капитал АО разделен на 95 тыс. 16 обыкновенных акций номиналом 3 тыс. рублей.

ОАО "ОКБ Сухого" на 50 % плюс одна акция принадлежит АХК "Сухой", которая, в свою очередь, на 99,6 % — государственному ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК).

АХК "Сухой" — производитель и разработчик боевой авиатехники под маркой "Су". Кроме того, входящее в АХК ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) реализует программу производства регионального самолета Sukhoi Superjet 100.

*источник: газета «Гудок»
11.06.09*

ХРИСТЕНКО: РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА СОЗДАНИЯ САМОЛЕТА МС-21 ДВИЖЕТСЯ УСПЕШНО

Реализация проекта создания нового пассажирского самолета МС-21 движется достаточно успешно, заявил министр промышленности и торговли РФ Виктор Христенко. По его словам, "это прорывной продукт, который в 2016–2017 годах должен выйти на глобальный рынок и быть эффективнее на 15 % всех существующих на сегодня предложений".

К 2015 году МС-21 должен прийти на смену Ту-154 и семейству Ту-204.

В прошлом году, сказал министр, был закончен авиапроект, в нынешнем прошел тендер и подписан контракт стоимостью около 1,5 млрд рублей на разработку эскизного проекта, а на 2010 год финансирование данного самолета превысит сумму в 5 млрд рублей. Реализация этого проекта, считает Христенко,

— "это создание целого набора новых технологий, в том числе так называемого черного крыла, или композитного крыла. Тендер по нему проведен, победителем стала Объединенная авиастроительная корпорация". В условиях непростых финансовых обстоятельств все ресурсы на ближайшее время имеются, они сконцентрированы и мы их точно будем придерживать", — подчеркнул министр. В целом, сказал Христенко, "по гражданскому самолетостроению планируется выход на глобальный рынок с 1 % сегодня на уровень 10 % к 2020 году и на решение такой амбициозной задачи у нас есть шансы", сообщает ИТАР-ТАСС.

*источник: газета «Взгляд»
16.06.09*

ПУТИН ДАЛ ПОРУЧЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПОДГОТОВИТЬ КРУПНОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО АВИАСТРОЕНИЮ

Премьер-министр РФ Владимир Путин дал поручение правительству подготовить "крупное совещание по авиастроению". Об этом сообщил сегодня на совещании в Иркутске первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов. Шувалов посетил также Иркутский авиационный завод — филиал научно-производственной корпорации "Иркут", входящей в Объединенную авиастроительную корпорацию. На этом предприятии, по словам первого вице-преьера, "произошла технологическая модернизация, и это показательно".

На предстоящем совещании по авиастроению, отметил первый вице-премьер правительства, будут

рассмотрены такие вопросы: "как будет работать отечественный авиапром, как будет в ближайшие годы меняться наш авиационный парк". Поставлена задача, подчеркнул он, "покупать первоклассную и надежную технику у российских заводов".

"Мы должны понимать все сложности, с которыми сталкивается сегодня самолетостроение. Таких сложностей много, но вместе с тем существует определенная программа. Это хорошая программа развития отрасли", — отметил Шувалов.

*источник: газета «Гудок»
15.06.09*

ОАК И РОСАВИА ДО 2010 ГОДА МОГУТ ЗАКЛЮЧИТЬ КОНТРАКТ

Объединенная авиастроительная корпорация и авиакомпания "Росавиа" могут заключить реальный контракт на поставку самолетов до конца года, считает министр промышленности и торговли РФ Виктор Христенко. Как сообщает РИА "Новости", отвечая на вопрос, стоит ли ждать заключения договора до конца этого года, министр ответил: "Думаю, да".

"Думаю, в данном случае время требуется не только ОАК, но и Росавиа, поскольку в сегодняшней ситуации кризиса авиаперевозчики столкнулись с не меньшими, а на самом деле с большими проблемами и сложностями. Это касается и сжатия рынка по транспортным услугам, и пассажироперевозок, и

грузоперевозок, с естественным процессом ускоренной консолидации активов в этой отрасли", — сказал Христенко журналистам в среду.

Министр отметил, что консолидация активов в авиационной отрасли его "несказанно радует, поскольку именно консолидированные крупные компании реально способны работать с авиапроизводителями в длинных контрактных отношениях и нести ответственно свои обязательства перед поставщиками".

*источник: газета «Взгляд»
24.06.09*

ПЛАН РОССИЙСКОГО ЭКСПОРТА ОРУЖИЙ В 2009 ГОДУ СОСТАВЛЯЕТ 8 МЛРД ДОЛЛ. — ФСВТС

План российского экспорта вооружений в 2009 г. составляет 8 млрд долл., сообщил журналистам заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Александр Фомин. "Надеюсь, что этот план будет выполнен", — отметил он. А. Фомин подчеркнул, что по итогам 2008 г. около 50 проц. российского экспорта

вооружений составила авиационная техника. В связи с этим он отметил, что примерно такая же доля экспорта авиации сохранится и в 2009 г.

*источник: АРМС-ТАСС
15.06.09*

В. СУББОТИН: МЫ НАХОДИМСЯ В ГРАФИКЕ

Работы по сертификации и производству самолета Sukhoi Superjet 100 идут в соответствии с принятым графиком, сообщил во вторник на пресс-конференции в ходе 48-го Международного авиасалона в Ле Бурже (Франция) президент ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) Виктор Субботин. "Мы находимся сегодня в графике и надеемся осуществить свои цели", — сказал он.

В программе самолета Superjet 100 происходит двойственный процесс: с одной стороны, машина проходит сертификационные испытания, с другой — начато серийное производство. "Мы выполнили более половины полетов на больших углах атаки, закончили испытания на флаттер, совершили перелет из Комсомольска-на-Амуре в Жуковский, испытали самолет в условиях обледенения", — отметил Виктор Субботин. Испытания самолета в условиях высокогорья и повышенных температур планируется провести в Армении, затем провести испытания машины в условиях низких температур. Завершит программу широкий спектр испытаний в Италии, сказал президент ГСС. Сегодня в программе сертификационных

испытаний задействованы две машины: 001 и 003 (именно этот самолет демонстрируется на авиасалоне в Ле Бурже). Самолеты 002 и 006 пройдут наземные испытания, в том числе и ресурсные, что позволит обеспечить ввод самолета в эксплуатацию. "На выходе" машина 004, первый самолет, который будет оснащен штатным пассажирским оборудованием. Самолет 005 находится на стадии окончательной сборки. В цехе окончательной сборки также идет монтаж систем на первом серийном самолете, сообщил Виктор Субботин. Отвечая на вопрос "АвиаПорта", он отметил, что в ближайшее время состоится конференция поставщиков, где ГСС доведет до них производственные планы и обсудит проблемные вопросы с каждым поставщиком. "Отношения достаточно сложные, но работа очень плодотворная. Результат этой работы сегодня перед вами", — сказал президент ГСС. Работу поставщиков можно оценить положительно, добавил он.

*источник: AVIAPORT.RU
17.06.09*

ФРАНЦИЯ И РОССИЯ РАЗВИВАЮТ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ГИПЕРЗВУКОВЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

Франция и Россия развивают сотрудничество в области гиперзвуковых летательных аппаратов с гиперзвуковыми прямоточными воздушно-реактивными двигателями (ЛА с ГПВРД). Очередным шагом в этом направлении стало подписание на 48-м аэрокосмическом салоне "Париж эйршоу — 2009" в Ле Бурже соглашения о проектировании, изготовлении и летных испытаниях двухрежимного ГПВРД, способного обеспечить полет в диапазоне чисел Маха, превышающих скорость звука в 4–8 раз. На основе этого двигателя в дальнейшем будет возможно создание перспективных ЛА с ГПВРД военного и гражданского назначения. Как стало известно корр. АРМС-ТАСС на салоне, в программе принимают участие французские фирмы MBDA, ONERA, Gattefin, а также "Рособоронэкспорт" и Машиностроительное конструкторское бюро "Радуга" из подмосковной Дубны, входящее в корпорацию "Тактическое ракетное вооружение". Аппарат будет иметь длину 4,2 метра, а установленный в нем ГПВРД будет работать на смеси метана и водорода. Сам аппарат будет спроектирован MBDA и ONERA, а построит его фирма Gattefin.

Российская сторона обеспечит проведение летных испытаний на одном из полигонов ВВС, а также запуск ЛА с самолета-носителя, в качестве которого будет применяться стратегический бомбардировщик

Ту-22МЗ ("Бэкфайр" по классификации НАТО). В качестве разгонщика для французского ЛА будет применяться специальный аппарат, создаваемый на основе ракеты К-22 МКБ "Радуга". Аэродинамические испытания проведет ЦАГИ имени Жуковского, а Летно-исследовательский институт имени Громова выделит самолет-лабораторию Ил-76ЛЛ, который обеспечит прием и запись телеметрической информации в процессе испытаний.

Четыре летных испытания планируется провести в России с 2013 по 2015 год.

Экспериментальный аппарат с ГПВРД будет запущен с самолета-носителя Ту-22МЗ, поднимется до высоты 30–40 км с помощью разгонщика и затем после его отделения будет совершать в течение 30–40 секунд автономный полет при числе $M = 8$, передавая телеметрическую информацию на борт самолета Ил-76ЛЛ. Как полагают эксперты, достижение франко-русского соглашения о сотрудничестве в области гиперзвуковых ЛА связано с обеспокоенностью Европы о том, что США ведут активные исследования в этой области и могут стать лидером в создании гиперзвуковых ЛА в ближайшей перспективе.

*источник: АРМС-ТАСС
18.06.09*

МИНОБОРОНЫ РФ НАДЕЕТСЯ ЕЩЕ В ЭТОМ ГОДУ ПОДНЯТЬ В ВОЗДУХ САМОЛЕТ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Боевой самолет пятого поколения будет поднят в воздух до конца года, сообщил в среду на пресс-конференции замминистра обороны по вооружению РФ Владимир Поповкин. "Он (самолет пятого поколения) должен оторваться от земли первый раз в этом году", — сказал В. Поповкин. "У нас оснований говорить о том, что сроки будут сдвигаться, нет", — сказал замми-

нистра обороны. В. Поповкин отметил, что в этом самолете будет много новых элементов. "Сам планер — это будет самолет пятого поколения. Двигатель будет 4+ + +", — сказал он.

*источник: газета «Гудок»
17.06.09*

"ИРКУТ" ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ ПОСТАВКИ САМОЛЕТА МС-21 В 2016 Г.

Корпорация "Иркут" планирует начать поставки самолета МС-21 заказчикам в 2016 г., сообщил на пресс-конференции в ходе 48-го Международного авиасалона в Ле Бурже президент корпорации "Иркут" Олег Демченко.

"В 2015 г. МС-21 должен получить российский сертификат типа, а в 2016 г. — европейский. С этого же года планируется начать поставки заказчикам", — сказал он. В настоящее время объявлены тендеры на поставку двигателей, авионики и агрегатов самолета МС-21. "Получены заявки, тендерный комитет начал их рассмотрение, в августе 2009 г. будут объявлены первые победители, а к концу года планируется выбрать основных поставщиков", — сообщил О. Демченко. Одним из условий тендеров для иностранных участников является то, что они должны найти себе российского партнера. При этом взаимоотношения могут быть самыми разными — от совместного предприятия до работы по субподряду. "Никто из иностранцев не отказался участвовать в тендере на таких условиях", — отметил О. Демченко.

При разработке проекта МС-21 обобщены предложения 42 авиакомпаний. В 2010 г. планируется подписать "мягкие" контракты с авиакомпаниями. "Это будет очень тяжело. Авиакомпания должны в нас поверить. То, что мы способны сделать конкурентоспособный самолет, сомнений нет, а вот сможем ли мы обеспечить его обслуживание на протяжении всего жизненного цикла?" — сказал глава корпорации.

Отвечая на вопрос "АвиаПорта", президент корпорации "Иркут" отметил, что по программе МС-21 в области обеспечения послепродажного обслуживания идут переговоры с компанией Lufthansa Technics. Вероятно, контракт с этой компанией будет заключен без проведения тендера.

"МС-21 — главная программа не только для корпорации "Иркут", но и для всего авиапрома, для государства", — добавил О. Демченко.

*источник: AVIAPORT.RU
16.06.09*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" УВЕЛИЧИТ ДОЛЮ ГРАЖДАНСКОЙ ПРОДУКЦИИ В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ ПРОИЗВОДСТВА

Доля гражданских самолетов в общем объеме производства компании "Сухой" в перспективе сравняется с военной авиатехникой, заявил журналистам на авиационно-космическом салоне Paris Air Show 2009 в Ле Бурже генеральный директор компании "Сухой" и РСК "МиГ" Михаил Погосян.

"Мы считаем, что бизнес наш будет развиваться в направлении 40 % — военные самолеты, 40 % — гражданские и 20 % — сервисные услуги", — сказал М. Погосян. Он отметил, что сегодня практически вся продукция "Сухого" — военного назначения. Исключе-

ние составляет региональный самолет "Сухой Суперджет 100", мировая премьера которого состоялась в Ле Бурже. По словам М. Погосяна, компании "Сухой" предстоит "существенно увеличить объем услуг, связанных с послепродажным обслуживанием той техники, которая предлагается компанией на рынок". "Говоря о сервисе, мы считаем стратегической задачей расширение спектра услуг", — сказал он.

*источник: газета «Гудок»
16.06.09*

РОССИЙСКИЕ КОМПАНИИ ЗАКЛЮЧИЛИ В ЛЕ БУРЖЕ КОНТРАКТЫ НА СУММУ 3 МЛРД ДОЛЛ.

Российские компании на салоне "Париж эйршоу — 2009" в Ле Бурже заключили контракты на сумму 3 млрд долл. В частности, в ходе авиасалона, который начал работу 15 июня, заключен твердый контракт между ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) и лизинговой компанией "Авиализинг" на поставку 24 самолетов "Сухой Суперджет 100". Стоимость контракта превышает 715 млн долл. Контракт закрепляет договоренности между компаниями, достигнутые в прошлом году на авиасалоне в Фарнборо. Согласно контракту, самолеты должны быть поставлены заказчику с 2011 по 2013 год.

Участники салона отмечают, что это один из немногих твердых контрактов на поставку авиатехники, который заключен на нынешнем салоне.

В "Авиализинге" не раскрывают авиакомпании, которым позднее будут переданы эти самолеты. Однако, как сообщалось ранее, не исключено, что самолеты будут переданы авиакомпании "ЮТэйр", которая сейчас выбирает новые реактивные региональные самолеты. Кроме того, в ходе салона было достигнуто соглашение о намерениях по поставке 30 самолетов

"Сухой Суперджет 100" венгерской авиакомпании "Малев" на сумму более 1 млрд долл. Соглашение было заключено между "Малев" и "Суперджет интернэшнл" (СП ГСС и итальянской "Алениа аэронаутика"). Первый самолет "Малев" должна получить в 2011 г.

Также на салоне лизинговая компания "Ильюшин Финанс", Объединенная авиастроительная корпорация и авиакомпания правительства Москвы "Атлант-Союз" подписали меморандум о взаимопонимании на поставку в финансовый лизинг 30 региональных самолетов Ан-148 и 15 среднемагистральных Ту-204СМ. Как ожидается, твердый контракт должен быть заключен до 1 сентября 2009 г. Общая сумма контракта оценивается в 1,2 млрд долл. Как отметил гендиректор "Атлант-Союза" Евгений Бачурин, объем аванса за эти самолеты составляет около 5 проц. от суммы контракта. Ан-148 будут поставлены заказчику в течение трех лет начиная с 2010 г., а Ту-204СМ — в течение двух лет начиная с 2011 г.

*источник: АРМС-ТАСС
17.06.09*

МИНПРОМТОРГ РФ ПРЕДЛАГАЕТ УВЕЛИЧИТЬ ГОСЗАКАЗ И ФИНАНСИРОВАНИЕ АВИАПРОМА

Министерство промышленности и торговли РФ планирует внести предложения в правительство об увеличении госзаказа на авиационную технику и финансирования по проектам SSJ100 и MC-21, сообщил глава министерства Виктор Христенко журналистам в Новосибирске в среду. Министр отметил, что общим итогом рабочей поездки по авиационным предприятиям России станет актуализация параметров федеральной целевой программы авиационной, проектов в авиационной и их финансирования.

"Уточнить, возможно, объемы и направления антикризисных мер. В этой связи совершенно очевидно, что к тем решениям в области авиационной, которые за последнее время приняты, а это крупные решения в рамках антикризисных программ по целому ряду производственных активов на общую сумму порядка 25 млрд рублей, мы будем готовить свои предложения дополнительно по ряду вливаний", — сказал он. "Мы предполагаем выйти с предложениями по уточнению параметров государственного заказа на авиационную технику на этот год — по увеличению и по некоторым дополнительным мерам по поддержке наших ключевых проектов. В первую очередь по гражданским проектам — дополнительные объемы финансирования по программе Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100) и по программе MC-21", — сказал В. Христенко. По его словам, министерство планирует направить на завершение работ, связанных с SSJ100, 3,5–3,6 млрд рублей.

"Это средства, которые дополнительно требуются на завершение опытно-конструкторских работ, на отработку и доведение до конца эксплуатационных процедур, это то, что финансировалось за счет бюджетных средств", — сказал гендиректор АО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) Михаил Погосян, отметив, что работы должны быть завершены в

течение этого года. По словам В. Христенко, средства, но в чуть меньшем объеме, будут направлены также на проект MC-21. "Потребуются средства на подготовку производства на "Иркуте" — там пока ресурс меньше, поскольку мы находимся на этапе эскизного проекта самолета", — сказал он. Сейчас портфель твердых заказов программы SSJ100 составляет 122 самолета. Ранее М. Погосян сообщал журналистам, что совместно с компанией SuperJet International (СП с Alenia Aeronautica) ГСС планирует нарастить количество заказов на SSJ100 в 2009 году до 150 штук.

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

Проект Sukhoi Superjet 100 ГСС реализует в партнерстве с несколькими иностранными компаниями. Предполагается, что семейство SSJ100 будет состоять из трех базовых машин, рассчитанных на перевозку от 75 до 95 человек.

MC-21 — основной перспективный проект Объединенной авиастроительной корпорации. Семейство включает 3 самолета: MC-21-200 на 150 мест, MC-21-300 на 180 мест и MC-21-400 на 210 мест. Первый полет самолета MC-21 запланирован на 2014 год, его сертификацию в РФ предполагается завершить в 2015 году, по международным стандартам — в 2016 году. Предполагается, что MC-21 придет на смену Ту-154. В разработке семейства MC-21, помимо "Иркута" (входит в ОАК), участвуют ОКБ им. Яковлева, ТАНТК им. Бериева, конструкторское бюро Иркутского авиазавода, компания "Сухой" (входит в ОАК).

*источник: газета «Гудок»
24.06.09*

КРУГОВАЯ ОБОРОНКА

Корпорация "Оборонпром" добилась контроля над Уральским заводом гражданской авиации (УЗГА). Так она намерена решить проблему с сервисным обслуживанием вертолетных двигателей, выпускаемых на ее заводах.

По словам пресс-секретаря "Оборонпрома" Ильи Якушева, корпорации удалось приобрести чуть более 50 % акций УЗГА, которые ранее принадлежали гендиректору Анатолию Падерову и коммерческому директору Владимиру Яхлакову. Сумма сделки не раскрывается. Оценочно стоимость 100 % акций предприятия не превышает 40–50 млн долларов. Сделка позволила ввести в совет директоров УЗГА семь представителей "Оборонпрома" и назначить нового генерального директора Вадима Бадеху, ранее занимавшего пост заместителя гендиректора Вертолетно-сервисной компании (ВСК), дочерней "Оборонпрому". Новый руководитель займется вопросами повышения качества работ на предприятии, а к концу года представит программу модернизации производства. Интересно, что первые попытки купить УЗГА "Оборонпром" предпринимал еще в

2005 году, но договориться с собственниками не удалось. Необходимость покупки завода в корпорации объясняют намерением выстроить вертикально интегрированную структуру холдинга "Вертолеты России". Сервисное обслуживание всегда было слабым звеном входящих в него предприятий, а УЗГА — практически монополист на российском рынке ремонта вертолетных двигателей и редукторов.

"Оборонпром" продолжит консолидацию акций завода. Его представители уже ведут переговоры о покупке бумаг у другого крупного совладельца УЗГА — холдинга AVS Group (Екатеринбург). В его собственности находится 13,5 % акций, 30 % — в доверительном управлении. Не исключено, что сделка будет завершена уже в скором времени, так как УЗГА для AVS Group — непрофильный актив. Кроме того, во время избрания нового совета директоров завода представители AVS Group проголосовали в интересах "Оборонпрома".

*источник: журнал «Эксперт — Урал»
22.06.09*

ВЫДЕЛЕННЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СРЕДСТВА ДЛЯ "САТУРНА" БУДУТ ДОВЕДЕНЫ ЧЕРЕЗ ДОПЭМИССИЮ АКЦИЙ "ОБОРОНПРОМА" И САМОГО ПРЕДПРИЯТИЯ — ХРИСТЕНКО

Правительство РФ выделяет 5,2 млрд руб. на программы НПО "Сатурн". Соответствующее распоряжение подписал сегодня премьер-министр Владимир Путин. Об этом он сообщил на рабочей встрече с министром промышленности и торговли РФ Виктором Христенко.

Премьер поинтересовался у министра, каким образом выделенные деньги будут доведены до предприятия. "Механизмов доведения здесь много", — ответил Христенко. "Физическое доведение будет идти через дополнительную эмиссию акций "Оборонпрома" (машиностроительная группа, дочерняя структура ГЛ "Ростехнологии"), которую выкупит Российская Федерация и которая следом будет предоставлена предприятию "Сатурн", — пояснил он. — Точно так же, как дополнительная эмиссия акций НПО "Сатурн". "В общем, технология хоть и не быстрая, но эти деньги начнут работать с момента подписания распоряжения, поскольку банкам это открывает ясную, понятную, абсолютно обеспеченную картину работы, в том числе "Сатурна", — заверил он.

Министр особо подчеркнул, что "само решение по этому поводу открывает путь для нормализации работы с банками, потому что банки понимают, что эти средства есть и уже можно нормально выстраивать всю конструкцию".

РЫБИНСКИЕ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛИ ОПРЕДЕЛЕНА ГОЛОВНЫМИ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ГАЗОТУРБИНЫХ ЭНЕРГООБЪЕКТОВ

Компания "Сатурн — Газовые турбины" (г. Рыбинск) определена в России головным предприятием по производству газотурбинных энергообъектов, сообщил на пресс-конференции генеральный директор компании Игорь Юдин.

"Руководство Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК) определило рыбинскую компанию "Сатурн — Газовые турбины" генеральным подрядчиком по разработке, изготовлению, монтажу и послепродажному сервисному обслуживанию газоперекачивающих комплексов и газотурбинных электростанций, — сказал Юдин. — При этом в качестве основы газотурбинных комплексов теперь будет использоваться продукция не только научно-производственного объединения "Сатурн", но и других предприятий, входящих в состав ОДК, в частности производителей самарского и пермского "кустов".

По его словам, с целью расширения номенклатуры выпускаемой продукции рыбинские машиностроители планируют в ближайшее время "максимально развить взаимовыгодные кооперационные связи с

В свою очередь глава правительства напомнил, что в конце прошлого года правительство приняло ряд решений "по поддержке организаций оборонно-промышленного комплекса и стратегических предприятий, выполняющих ряд важнейших программ, среди которых и НПО "Сатурн". Христенко, со своей стороны, отметил, что НПО "Сатурн" — "один из серьезных элементов всей двигателестроительной отрасли. Он отметил, что именно это предприятие принимает участие в проекте "Суперджет 100".

Путин добавил, что у предприятия есть также и "вторая важная компонента — это Су-35, комплекс фронтовой авиации". "И тот и другой элементы, которые там отрабатываются, сегодня в значительной степени определяют облик новых машин — гражданской и военной", — согласился министр. По его словам, "этот опыт — и международного сотрудничества, и самостоятельных разработок нового двигателя — для нового гражданского самолета весьма ценен".

Сегодняшнее решение о финансировании программ "Сатурна", по мнению министра, — "один из элементов большой системы действий", предпринимаемых кабинетом министров в этой сфере.

*источник: АРМС-ТАСС
18.06.09*

другими предприятиями ОДК". В частности, они касаются работ по созданию и серийному производству установок мощностью 16 и 25 МВт.

"Сатурн — Газовые турбины" совместно с ОДК разрабатывает масштабную инвестиционную программу для проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, серийного выпуска новых видов продукции, реконструкции и технологического развития компании. "Ее объем превышает 200 млрд руб. до 2019 года", — подчеркнул Юдин.

В настоящее время "Сатурн — Газовые турбины" является комплексным поставщиком наземного энергетического оборудования мощностью от 2,5 до 110 МВт для "Газпрома", энергогенерирующих компаний, предприятий ЖКХ, муниципальных объединений.

В течение последних шести лет машиностроители из Рыбинска ввели в эксплуатацию около ста объектов суммарной мощностью более 800 МВт.

*источник: АРМС-ТАСС
24.06.09*

"ОБОРОНПРОМ" ПОДАЛ В ФАС ЗАЯВКУ НА ПОКУПКУ 75 % ММП ЧЕРНЫШЕВА

Многопрофильная промышленно-инвестиционная группа "Оборонпром" подала в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) заявку на покупку до 75 % акций московского ММП имени Чернышева, говорится в сообщении, размещенном на сайте ФАС. Государство владеет контрольным (50 % плюс одна

акция) пакетом этого производителя двигателей для истребителей и докапитализирует его в виде покупки допэмиссии, передает РИА "Новости".

*источник: газета «Взгляд»
03.06.09*

НПО "САТУРН" ПРЕДСТАВЛЯЕТ НА МВМС-2008 ДВИГАТЕЛИ И ГАЗОТУРБИНЫЕ АГРЕГАТЫ ДЛЯ КОРАБЛЕЙ ВМФ РОССИИ

НПО "Сатурн" представляет на открывшемся в Санкт-Петербурге Международном военно-морском салоне "МВМС-2009" корабельный газотурбинный двигатель М70ФРУ, который прошел госиспытания в 2008 году, и концептуальные разработки газотурбинных агрегатов на основе ГТД М70ФРУ и М75РУ для кораблей ВМФ России. В выставке рыбинское предприятие участвует совместно с ЗАО "Турборус".

Как сообщил АРМС-ТАСС заместитель генерального директора по промышленным и морским ГТД НПО "Сатурн" Александр Данилюк, "Сатурн" является единственным в России производителем газотурбинных двигателей для ВМФ РФ и вправе ожидать новых контрактов на разработку газотурбинных агрегатов. Их постройка планируется на базе современных ГТД М70ФРУ и М75РУ. К 2013 году планируется завершение строительства стенда для испытания морских газотурбинных агрегатов в рамках целевой программы импортозамещения.

"У нас прекрасные перспективы на этом рынке", — сказал Данилюк. "В ходе салона важно посмотреть, что стало с отраслью в период кризиса, какие ожидаются объемы финансирования на ближайшие два года", — отметил он.

М70ФРУ максимальной мощностью 14 000 л. с. является базовым высокоэкономичным автоматизированным корабельным ГТД 4-го поколения и 2-м российским корабельным газотурбинным двигателем разработки НПО "Сатурн". Завершение в октябре 2008 года государственных испытаний ГТД М70ФРУ стало очередным этапом создания в ОАО "НПО "Сатурн" российской базы морского газотурбостроения. В ноябре 2006 года "Сатурн" завершил госиспытания 1-го российского морского газотурбинного двигателя М75РУ максимальной мощностью 7000 л. с. М75РУ и М70ФРУ принадлежат к семейству двигателей, созданных на базе единого унифицированного газогенератора.

В советское время головным разработчиком и производителем "морских" двигателей являлось НПП "Зоря-Машпроект" (Украина). В 2001 году Главкомат Военно-морского флота РФ утвердил "Концепцию создания и применения газотурбинных двигателей и агрегатов надводных кораблей ВМФ" и возложил на НПО "Сатурн" функции комплексного поставщика.

*источник: АРМС-ТАСС
24.06.09*

В ПЕРМИ СОСТОЯЛОСЬ ГОДОВОЕ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ ОАО "ПЕРМСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД"

22 июня состоялось годовое общее собрание акционеров ОАО "Пермский моторный завод". Явка на собрание составила 96,65 % от общего числа голосующих акций. Собрание утвердило годовой отчет общества, распределение прибыли в размере 103 722 000 рублей, в том числе 21 000 000 рублей на выплату дивидендов.

Объем продаж в 2008 году составил 10 622 млн рублей. План продаж выполнен на 97 %. Темп роста объемов продаж к 2007 году составил 124 %, или 2079 млн рублей. Собрание утвердило аудитором общества ООО "Научно-технический центр аудита

предприятий ВПК". Избран новый состав совета директоров общества из 9 человек, в том числе 7 представителей ОАО "ОПК "Оборонпром" (А. Г. Реус, Д. Ю. Леликов, В. П. Лапотко, Г. Б. Кирпичев, П. М. Осин, А. К. Пономарев, В. А. Сатюков), 2 представителя "Юнайтед технолоджиз корпорейшн" (Е. В. Александрова, С. В. Фефелова), также новый состав ревизионной комиссии в количестве трех человек.

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
22.06.09*

ПЕРМСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД РАССЧИТЫВАЕТ ПОСТРОИТЬ ДО 2015 ГОДА 505 АВИАДВИГАТЕЛЕЙ СЕМЕЙСТВА ПС-90А

Пермский моторный завод (ПМЗ) рассчитывает до 2015 года построить в общей сложности 505 авиадвигателей при ежегодном объеме выпуска 100 единиц. Об этом сегодня на конференции, посвященной 75-летию Пермского моторостроительного комплекса, сообщил управляющий директор ПМЗ Михаил Дическул. По его словам, в настоящее время твердый портфель заказов завода составляет 97 двигателей на общую сумму около 13,3 млрд руб. на трехлетний период. На производство еще 126 моторов есть заявка, не подтвержденная пока контрактами. В 2008 году объем поставок ПМЗ составил 9,3 млрд руб. Планы на 2009 год составляли 13 млрд руб., однако из-за кризиса в них могут быть внесены коррективы.

Как отметил Дическул, в 2008 году Пермский моторный завод поставил 92 новых двигателя ПС-90А (в 1981 году — 1198 двигателей разных модификаций). В 2009 году ПМЗ рассчитывает поставить 37

двигателей ПС-90А и 55 газотурбинных установок. В настоящее время на 73 эксплуатируемых самолетах стоит в общей сложности 267 двигателей ПС-90А производства ПМЗ, которые налетали 2 млн часов. Это 22 самолета Ил-96, 28 — Ту-204, 15 — Ту-214 и 8 — Ил-76. Сектор гражданской авиации, который ПМЗ сегодня занимает среди дальнемагистральных самолетов, эксплуатируемых на российском рынке, составляет 11 %, среднемагистральных — 5 %. Остальную нишу занимают самолеты производства Boeing и Airbus. В перспективе ПМЗ надеется освоить производство двигателя пятого поколения ПС-14. С этой целью на предприятии реализуется программа инвестиций, объем которых составляет 9 млрд руб. в рамках ФЦП и 6 млрд руб. — из собственных средств предприятия.

*источник: АРМС-ТАСС
12.06.09*

ОДК СКОНЦЕНТРИРОВАЛА У СЕБЯ КОНТРОЛЬНЫЕ ПАКЕТЫ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНЫХ АКТИВОВ — ХРИСТЕНКО

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) и объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" сконцентрировали у себя контрольные пакеты всех основных двигателестроительных активов.

Об этом сообщил сегодня министр промышленности и торговли РФ Виктор Христенко в ходе рабочей встречи с премьер-министром Владимиром Путиным. Христенко напомнил, что "в феврале этого года правительство России передало все свои пакеты акций в предприятиях этой отрасли, а в мае РСК "МиГ" передала свои двигателестроительные активы "Оборонпрому" и, соответственно, двигателестроительной корпорации".

"За этот же период "Оборонпром" самостоятельно приобрел целый ряд ключевых активов в этой отрасли", — продолжил министр. "На сегодняшний день можно сказать, что контрольные пакеты всех основных двигателестроительных активов "Оборонпром" и ОДК сумели сконцентрировать у себя", — подчеркнул он.

Христенко считает, что "прошедшие полгода — после того как правительство обратилось к большой и серьезной теме по развитию газотурбинного двигателестроения в России — были определяющими" для этой отрасли. Так, отметил он, в конце прошлого года была утверждена "Стратегия развития российского газотурбинного двигателестроения до 2025 года", задачами и целью которой является "развитие двигателей для военной авиации, гражданской авиации и для индустриального использования, в первую оче-

редь для энергетических газотурбинных установок". К 2015 году, согласно "Стратегии", объемы производства должны быть увеличены в 2 раза, а к 2025 году — в 4 раза. При этом, если к 2015 году эти показатели должны быть достигнуты благодаря двукратному увеличению производительности труда, то к 2025 году, как сказал Христенко, "мы должны поднять производительность труда в отрасли в 6–8 раз".

"Я говорю "должны", потому что конкурентоспособность в этой отрасли для нас чрезвычайно важна, поскольку мы ставим задачи в вертолетостроении с сегодняшних 10 проц., которые мы обеспечиваем своими двигателями, достичь 70-процентного уровня конкурентоспособности, а в самолетостроении — при существенном увеличении объемов производства самолетов — сохранить уровень конкурентоспособности по обеспечению российскими двигателями в 90 проц.", — подчеркнул министр.

"И точно так же уверенно мы должны занять нишу энергетических установок, что требует существенных ресурсов", — добавил он.

Группа "Оборонпром" — дочерняя структура ГК "Ростехнологии" — является также головной управляющей компанией вертолетостроительной интегрированной структуры "Вертолеты России", которая объединяет все вертолетостроительные предприятия страны.

*источник: АРМС-ТАСС
18.06.09*

СОТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ РОССИЕЙ И УКРАИНОЙ В ОБЛАСТИ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ ПРОДОЛЖАЕТ РАЗВИВАТЬСЯ

Сотрудничество между Россией и Украиной в области авиационного двигателестроения продолжает развиваться, работы по совместной деятельности предприятий согласованы, сообщил "АвиаПорту" президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко.

По его словам, в последнее время активизировались работы по совместному созданию и совершенствованию авиационных двигателей, прежде всего разработанных и построенных на Украине запорожским "кустом" авиадвигателестроения — запорожским предприятием ОАО "Мотор Сич" и конструкторским бюро "Прогресс" (ЗМКБ "Прогресс").

В. Чуйко напомнил, что на состоявшемся 2 июня текущего года очередном 28-м заседании российско-украинского Межгосударственного координационного совета (МКС) обсуждались рабочие вопросы совместного российско-украинского сотрудничества в авиастроении. Принятые решения подписаны заместителем министра промышленности и торговли РФ (Минпромторг) и первым заместителем министра промышленной политики Украины.

"Кроме того, важным фактором продолжающегося сотрудничества двух стран в авиастроении является выход постановления Правительства РФ, которым было поручено Минпромторгу подписать протокол № 4 к базовому соглашению — межправитель-

ственному соглашению (МПС) 1997 года", — подчеркнул глава АССАД. По его словам, в протоколе сформулирован перечень ряда совместных работ, согласованных между Россией и Украиной.

Следует отметить и тот факт, что глава ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев огласил предложения по протоколу № 5 к базовому соглашению по совместным работам между Россией и Украиной", — сказал В. Чуйко. Несколько ранее глава ОАО "Мотор Сич" пояснил, что МПС каждый год продлевается дополнительным протоколом. В протокол № 5 занесены и согласованы основные направления по агрегатам нового поколения, тем, которые сейчас проектируются в России (это в основном агрегаты для вертолетов).

Отвечая на вопрос "АвиаПорта" о подготовке к предстоящему в августе текущего года очередному Международному авиационно-космическому салону (МАКС-2009) в подмосковном городе Жуковском, В. Чуйко сказал, что такая работа, безусловно, ведется. Предприятия авиационного двигателестроения, входящие в состав АССАД, займут примерно половину павильона в выставочном комплексе.

*источник: AVIAPORT.RU
22.06.09*

К 2020 ГОДУ ДО 40 ПРОЦ. ПРОДУКЦИИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТАВЛЯТЬ НА ВНЕШНИЙ РЫНОК

К 2020 году до 40 проц. продукции отечественного авиадвигателестроения планируется поставлять на внешний рынок, сообщил на конференции по случаю 75-летнего юбилея Пермского моторостроительного комплекса генеральный директор холдинга "Оборонпром" Андрей Реус.

"Одна из задач Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК) — ориентация на глобальный рынок и кооперация с технологическими лидерами на региональном уровне, включая Китай, Индию, Ближний Восток, страны СНГ. Мы ставим цель

к 2020 году довести поставки на внешний рынок до 40 проц. в общем объеме продаж корпорации", — сказал Реус. По его словам, этот показатель включает продукцию непосредственно ОДК без учета самолетов, оснащенных двигателями корпорации.

Как отметил Реус, ОДК планирует в течение этого периода занять место в пятерке мировых лидеров авиадвигателестроения.

*источник: АРМС-ТАСС
11.06.09*

"ВСМПО-АВИСМА" ПОСТАВИТ ДЕТАЛИ ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКИХ СПУТНИКОВ

17 июня 2009 года на международном авиасалоне в Ле Бурже ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" подписало долгосрочный контракт с EADS-Astrium — ведущей аэрокосмической компанией Европы. Как сообщили "УралИнформБюро" в пресс-службе "ВСМПО-Ависмы", в документе обговорены условия поставок титановых штамповок, которые используются в конструкциях телекоммуникационных спутников. Подробности договора стороны не раскрывают.

Всего за время выставки, продолжавшейся с 15 по 21 июня, представители уральской корпорации провели более сотни переговоров с заказчиками: Boeing, Rolls-Royce, Goodrich, MTU, Perryman, Dassault, а также Eurocopter, Bohler, TMX Aerospace, Messier-Bugatti,

Aeromet International, Airbus, Ratier Figeac, SAFRAN, Hermith и другими. На данный момент "ВСМПО-Ависма" имеет более 350 заказчиков в 48 странах мира, обеспечивая до 40 % всех потребностей в титане компании Boeing, 60 % — концерна EADS, 100 % — компании Embraer, 95 % — BF Goodrich. В 2008 г. иностранные покупатели титановой продукции обеспечили основной приток выручки компании: Boeing — 15,3 %, Uniti — 10,7 %, Airbus — 8,7 %, Goodrich — 5 %, Snecma — 4,3 %, Embraer — 3 %, Rolls-Royce — 2,2 %, Messier Dowty — 2,1 %. Со всеми ими подписаны или оформляются долгосрочные (на 5–12 лет) соглашения.

*источник: сайт «УралИнформБюро»
22.06.09*

РУКОВОДСТВО КОРПОРАЦИИ "ВСМПО-АВИСМА" ГОТОВИТСЯ К НОВЫМ КАДРОВЫМ "ЧИСТКАМ" НА ПРЕДПРИЯТИИ И УЖЕСТОЧАЕТ ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРСОНАЛУ

Крупнейший в мире производитель титана корпорация "ВСМПО-Ависма" решил на более жесткую кадровую "чистку". После того как завершилось массовое увольнение пенсионеров, получивших вместе с трудовой книжкой сумму в 12 окладов, руководство выпустило приказ о введении нового штатного расписания, которое сопровождалось приложением "Положение об оптимизации численности".

Как пояснил в интервью корпоративной газете "Новатор" генеральный директор Евгений Романов, в компании может быть произведено сокращение кадров, осуществлен переход части коллектива на две третьих от заработной платы до увеличения объемов производства, введение сокращенной рабочей недели или перевод "лишних" людей из производственных подразделений во вспомогательные, где есть работа. Однако, по словам г-на Романова, волноваться трудовому коллективу не стоит.

"У нас есть естественное движение кадров: кто-то собирается переехать в другой город, кто-то решит уволиться и заняться бизнесом, кто-то будет достигать пенсионного возраста и увольняться в связи с выходом на пенсию. К слову, мы сейчас прорабатываем вопрос, чтобы и для тех, кто только-только подошел к пенсии, действовало Положение о выплатах, которыми воспользовались их предшественники нынешней весной. Таким образом, рабочие места будут освобождаться по разным жизненным обстоя-

тельствам, — говорит Евгений Романов. — При этом мы будем очень ограниченно принимать людей со стороны, но активно перераспределять сотрудников внутри предприятия, чтобы максимально использовать всю оставшуюся численность подразделений. Делать это придется. В сравнении с предыдущими периодами производительность труда у нас очень сильно упала. И защищая интересы всего коллектива, интересы акционеров, а интересы эти, безусловно, совпадают, нам нужно сделать все, чтобы сократить штатную численность. Сократить, но, извините за термин, "не резать по живым людям", ни в коем случае не искалечить человеческие судьбы. Поэтому те, кто может и хочет работать в корпорации, будут работать. Но коллективу следует понять: руководство компании будет занимать жесткую и нетерпимую позицию в отношении тех, кто нарушает трудовую дисциплину, производственную дисциплину. С ними мы однозначно будем расставаться. У руководства корпорации есть моральное право ужесточить требования к сотрудникам с учетом того, что мы отвергаем предложения сократить персонал, сократить рабочую неделю либо вывести часть коллектива в вынужденные административные отпуска. На мой взгляд, мы можем добиться большей эффективности, используя явления естественного движения персонала".

*источник: сайт «НЭП 08»
22.06.09*

АМЕРИКАНСКИЙ ЖУРНАЛ РАСПРОСТРАНИЛ НА САЛОНЕ ЛЕ БУРЖЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ РЫНКА ВОЕННЫХ САМОЛЕТОВ АГЕНТСТВА АРМС-ТАСС

Авторитетный американский журнал "Авиэйшн интернэшнл ньюс" распространил сегодня на салоне Ле Бурже результаты исследования рынка военных самолетов агентства АРМС-ТАСС. В своем ежедневном выставочном издании со ссылкой на российское агентство журнал сообщил о результатах анализа мирового рынка многоцелевых истребителей на ближнесрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективу.

В частности, пишет американское издание со ссылкой на АРМС-ТАСС, Россия сохранит в 2009–2010 гг. свои позиции на мировом рынке авиационной техники. В 2009 году будет завершён контракт на поставку ВМС Индии 16 истребителей МиГ-29К/КУБ на сумму 700 млн долл. В ближайшее время ожидается перевод опциона на поставку еще 29 ед. МиГ-29К/КУБ в твердый заказ. Индонезии в 2009–2010 гг. будут поставлены 3 Су-27СКМ (сумма заказа – около 150 млн долл.). Алжиру в 2009 г. должна быть поставлена последняя партия в количестве 10 истребителей Су-30МКА из общего заказа в 28 машин (сумма заказа – 1,5 млрд долл.). Россия рассчитывает на подписание контракта на поставку в Алжир дополнительных Су-30МКА. С Индией продолжается программа лицензионного производства 140 Су-30МКИ. По этому контракту в 2009–2013 гг. должно быть произ-

ведено 98 машин (42 уже собрано). По прямой поставке по контракту от 2007 г. на 40 машин ВВС Индии будут переданы в 2009–2010 гг. оставшиеся 34 Су-30МКИ.

В целом, по данным АРМС-ТАСС, в период 2004–2013 гг. Россия занимает второе место в рейтинге поставщиков новых истребителей (555 машин на сумму 21,86 млрд долл.) с достаточно стабильным пакетом заказов: в первый 5-летний период (2004–2008 гг.) было экспортировано 263 самолета стоимостью 9,236 млрд долл., во второй пятилетке (2009–2013 гг.) портфель заказов составляет 292 новых машины на сумму более 12,32 млрд долл.

По оценкам российских экспертов, за счет стабильно растущего пакета заказов Россия существенно укрепит свои позиции в 2009–2013 гг. и займет лидирующее место на мировом рынке по количеству поставленных машин. Даже в случае выигрыша американских самолетов в большинстве проводимых сейчас тендеров (этот вакантный рынок оценивается в период 2009–2013 гг. в 200 машин), США с очень малой долей вероятности смогут обойти российских поставщиков по количеству поставленных истребителей.

*источник: АРМС-ТАСС
17.06.09*

ОАО "КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД" ПРИНЯЛО УЧАСТИЕ В ВЫСТАВКЕ PARIS AIR SHOW 2009

С 15 по 21 июня в пригороде Парижа на аэродроме в Ле Бурже прошел юбилейный 100-й авиакосмический салон Paris Air Show 2009. ОАО "Казанский вертолетный завод", участвующее в этой выставке с 1993 года, традиционно принимало участие и в этот раз. В этом году число участников салона достигло рекордной отметки – около 2 тысяч заявок из 48 стран. Выставку посетило почти 300 тысяч гостей. На авиасалоне были представлены около 150 гражданских и военных воздушных судов, в том числе боевые самолеты, вертолеты, бизнес-самолеты и крупнейшие в мире лайнеры. В этом году ОАО "Казанский вертолетный завод" участвовало в выставке в составе холдинга "Вертолеты России", в составе единой вертолетной российской экспозиции, организатором которой была государственная корпорация "Российские технологии". Казанский вертолетный завод представил широкой публике вертолеты "Ансат", Ми-17, Ми-17В5, Ми-38. Большое внимание к серийным и перспективным вертолетам Казанского вертолетного завода было отмечено со стороны представителей иностранных

заказчиков и со стороны Министерства обороны РФ. Представители Министерства промышленности и энергетики России, корпораций "Оборонпром" и "Оборонэкспорт" по достоинству оценили продукцию ОАО "КВЗ" и перспективы развития завода.

Многочисленные встречи и переговоры с иностранными партнерами, которые на данный момент обеспечивают более 80 % сбыта, с поставщиками и эксплуатантами подтвердили живой интерес зарубежных заказчиков к казанским вертолетам. На данный момент Казанский вертолетный завод продолжает реализацию контрактов с заказчиками на поставку новой техники, оказание услуг, ремонт и поставку запчастей. В дальнейшем ОАО "Казанский вертолетный завод" в рамках холдинга "Вертолеты России" планирует придерживаться той же стратегии сотрудничества с традиционными клиентами и расширять рынки сбыта собственной продукции.

*источник: компания «ОАО "Казанский вертолетный завод"»
22.06.09*

"КАЗАНСКОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ" ПОЛУЧИЛО СЕРТИФИКАТ НА ТО ВЕРТОЛЕТОВ BELL

"Казанское авиационное предприятие" получило сертификат на выполнение технического обслуживания (ТО) вертолетов Bell, говорится в сообщении Jet Transfer, представляющей интересы американской компании Bell Helicopter.

"Теперь техническое обслуживание вертолетов марки Bell в России будет иметь официальный харак-

тер. До этого времени обслуживание производилось в соответствии с требованиями авиационных властей РФ, но без официальной поддержки Bell Helicopter", – отмечается в сообщении.

*источник: AVIAPORT.RU
22.06.09*

РОССИЙСКО-КИТАЙСКАЯ КООПЕРАЦИЯ В АВИАПРОМЕ

В Минпромторге России состоялось четвертое заседание российско-китайской подкомиссии по сотрудничеству в области гражданской авиации и гражданского авиастроения.

В рамках заседания подкомиссии сопредседатели обеих сторон — заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров и заместитель министра промышленности и информатизации КНР Мяо Вэй — обсудили результаты работы подкомиссии за период, прошедший с третьего заседания. Сопредседатели заслушали отчеты руководителей рабочих групп подкомиссии и обменялись мнениями по основным вопросам развития авиационной отрасли в России и Китае. В частности, с российской стороны отчет группы по гражданскому самолетостроению представил президент ОАО "ОАК" Алексей Федоров, по гражданскому вертолетостроению — генеральный директор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов, по гражданскому двигателестроению — генеральный директор Центрального института авиационного моторостроения Владимир Скибин, по науке, технологии и материаловедению — А. Пухов, по сотрудничеству в области летной годности — руководитель Авиационного регистра МАК Владимир Беспалов. Стороны также проинформировали друг друга о процессах реорганизации, прохо-

дящих в авиационной отрасли России и Китая, ходе реализации проектов в области гражданского авиастроения и о мерах, предпринимаемых правительствами обеих стран по поддержке отрасли, и отметили наличие возможностей в углублении взаимовыгодного сотрудничества в данной области. "Подтверждая ранее сделанные российской стороной предложения, мы вновь предлагаем китайской стороне предметно рассмотреть возможность организации на паритетной основе сотрудничества России и Китая по масштабным, значимым проектам гражданского авиастроения и выход на мировой рынок с совместным продуктом", — заявил замминистра промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.

Также в ходе заседания подкомиссии было отмечено, что сотрудничество между ОКБ им. А. С. Яковлева и корпорацией "Хунду" по созданию гражданского учебно-тренировочного самолета для первоначальной подготовки пилотов "Кадет/Соколенок" успешно развивается. Выполнен эскизный проект самолета, развернуты работы по разработке рабочей конструкторской документации.

*источник: организация «Минпромторговли»
13.06.09*

У ВАСО ОБНОВИЛОСЬ ПРАВЛЕНИЕ

Совет директоров ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) сформировал новое правление в составе восьми человек. Его председателем остался Виталий Зубарев — гендиректор ВАСО. Кроме того, из прошлого состава в правление вошли Денис Малюгин, директор предприятия по экономике и финансам, и Николай Тарасов, начальник юридического управления. Из новичков в исполнительном органе — заместитель главного конструктора ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина" Сергей Буюков, начальник отдела инве-

стиционного планирования ВАСО Александр Быков, главный бухгалтер общества Денис Салов, заместитель главного инженера ВАСО Александр Ткачев и помощник гендиректора по кадровой политике Иван Григоров.

Правление ежегодно утверждается советом директоров после годового собрания акционеров, договоры с членами правления заключаются на один год.

*источник: газета «Коммерсант — Воронеж»
19.06.09*

ПОЛЯРНИКИ БУДУТ ПРИМЕНЯТЬ БЛА "ЭЛЕРОН-3"

Полярники закупили один комплекс беспилотно-го летательного аппарата (БЛА) "Элерон-3", сообщил "АвиаПорту" главный конструктор по направлению казанского ЗАО "Эникс" Ильдар Якупов.

По его словам, в прошлом году полярники взяли в аренду комплекс с БЛА "Элерон-3" и испытали его на дрейфующей станции "Северный полюс-35" (СП-35). "После успешных испытаний был закуплен один комплекс с БЛА "Элерон-3", который также отработал на другой станции, СП-36, и вскоре будет работать там снова", — уточнил главный конструктор.

По его данным, согласно перспективным планам полярных исследований, должны последовать и новые заказы на БЛА. "Полярные условия накладывают новые требования к БЛА — аппараты должны работать в условиях полярной ночи, для чего применены световые маяки, но есть и чисто инфракрасный

вариант", — отметил собеседник. По его сведениям, БЛА "Элерон-3" осматривает ледовую обстановку в радиусе до 15 км.

Как сообщил ранее гендиректор ЗАО "Эникс" Валерий Побежимов, имеется порядка семи модификаций "Элерон-3". Масса полезной нагрузки составляет от 200 до 600 граммов. Полезная нагрузка — отечественная и зарубежная, в зависимости от требований заказчика. В Арктическом и Антарктическом НИИ Росгидромета сообщили, что в прошлом году было выполнено восемь вылетов БЛА "Элерон-3" в различных режимах, отработана методика проведения ледовой разведки, выяснены источники помех при приеме видеосигнала.

*источник: AVIAPORT.RU
22.06.09*

ПОТЕРЯТЬ НАРАБОТКИ АВИАЦИОННОГО ОТДЕЛЕНИЯ ЗАВОДА ИМ. ХРУНИЧЕВА НЕДОПУСТИМО

Приказ генерального директора Государственного космического научно-производственного центра им. Хруничева (ГКНПЦ им. Хруничева) Владимира Нестерова упраздняет авиационный научно-производственный комплекс и дирекцию программ по авиационной тематике на ГКНПЦ. Таким образом, прекращается деятельность конструкторского бюро под руководством Евгения Грунина, создавшего за почти 20 лет своего существования большое количество самолетов авиации общего пользования, проектов самолетов различного назначения, экранопланов и других летательных аппаратов. "АвиаПорт" обратился за комментарием к сложившейся ситуации к Евгению Грунину.

Прекращение деятельности Авиационного научно-производственного комплекса на ГКНПЦ им. Хруничева является тяжелым ударом для всего небольшого коллектива специалистов самой высокой квалификации. "Абсолютно недопустимо потерять огромный научно-технический задел в области малой авиации. У нас в стране не так много коллективов и специалистов, имеющих за плечами огромнейший опыт разработки, постройки и испытаний самолетов легкого типа многоцелевого назначения, — считает Е. Грунин. — В настоящее время не представляется возможным полностью вывезти и сохранить весь научно-технический задел конструкторского бюро — это тысячи чертежей, документов, разработок. Все это может быть безвозвратно потеряно".

Он подчеркнул, что для сохранения коллектива и наработанного задела предпринят ряд мер — направлены письма в высокие инстанции: президенту республики Саха-Якутия Вячеславу Штырову, который в свою очередь написал письмо на имя заместителя Председателя Правительства РФ Сергея Иванова, в котором обратил внимание и на работы КБ Е. Грунина.

"Авиационный научно-производственный комплекс" (АНПК) был структурным подразделением ГКНПЦ им. Хруничева. В состав этого подразделения входили ООО "Опытное авиационное конструктор-

ское бюро" и небольшая опытная производственная база, которая занималась претворением в жизнь разработок ОАКБ. Здесь производились опытные экземпляры, а серийное производство передавалось на серийные авиационные заводы.

На АНПК работало в разное время от порядка 60–80 человек до 150–200 человек и более, так как, кроме того, бралось на временную работу много специалистов по совместительству.

Фирма известна с 90-х годов прошлого столетия под названиями АО "Аэропрогресс", а впоследствии — АО "РОКС-АЭРО". Самыми известными разработками КБ под руководством Е. Грунина являются самолет Т-101 "Грач", "рожденный" не вовремя — в первой половине 90-х годов, но запущенный в серию на Московском авиазаводе в количестве 50 машин, так и не достроенных, и самолет Т-411, успешно продемонстрировавшийся за рубежом, запущенный в производство на том же авиазаводе в количестве 15 машин, но также не достроенных.

Одной из новых разработок авиационного научно-производственного комплекса, дирекции программ по авиационной тематике ГКНПЦ им. Хруничева и ЗАО "Авиатехника" стал легкий многоцелевой восьмиместный самолет АТ-3, работы над которым активно велись до недавнего времени. Самолет оснащен ТВД чешского производства М601В и построен на арендованных площадях в Луховицах. В настоящее время собирается второй летный экземпляр самолета АТ-3. Также проводится поиск инвесторов и потенциальных покупателей самолета АТ-3.

"С помощью ЗАО "Авиатехника" была реализована разработка самолета АТ-3 и построен первый летный экземпляр, который совершил первый полет в последних числах прошлого года", — сказал Е. Грунин. Испытательные полеты АТ-3 продолжаются, на нем летают Виктор Заболоцкий и Борис Килазьев.

источник: AVIAPORT.RU
15.06.09

ПРОИЗВОДИТЕЛИ АВИАПРИБОРОВ ОБЪЕДИНЯТСЯ В РАМКАХ "РОСТЕХНОЛОГИЙ"

Процесс создания единой авиаприборостроительной корпорации завершится в течение года, заявил президент концерна "Авионика" Гиви Джанджгава. "При создании госкорпорации "Ростехнологии" многие компании, занимающиеся авионикой, приняли решение в нее войти или просто передали в нее пакеты акций. Смысл был в том, чтобы собраться всем вместе, быть не раздробленными, а проводить единую политику, иметь общую кооперацию", — заявил Джанджгава на выставке Paris Air Show 2009, которая в воскресенье завершает свою работу.

Он напомнил, что в Ассоциацию авиаприборостроителей в рамках "Ростехнологий" вошли, в частности, концерн "Авионика", "Авиаприбор-холдинг", "Аэрокосмическое оборудование", а также другие предприятия, в том числе государственные, которым предстоит акционирование.

"Этот процесс акционирования пройдет, акции всех предприятий соберутся в единой управляющей компании, и тогда будет окончательно реализована структура авиационной приборостроительной корпорации", — отметил Джанджгава. По его словам, этот процесс может занять чуть больше года.

"Объединение в рамках "Ростехнологий" удобно еще и тем, что там есть "Рособоронэкспорт". То есть, говоря другими словами, между рынком и производителем сокращается некоторое расстояние, нет посредников, лишних чиновничьих звеньев", — добавил президент "Авионики".

источник: сайт «Вести.Ru»
21.06.09

МИНИСТР ПРОМЫШЛЕННОСТИ РФ ПОСЕТИЛ ЦЕХА СБОРКИ СУ-34 И ОТСЕКОВ ФЮЗЕЛЯЖЕЙ SUKHOI SUPERJET 100

Министр промышленности и торговли Российской Федерации Виктор Христенко посетил сегодня входящее в холдинг "Сухой" Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова (НАПО). Здесь он ознакомился с итогами работы предприятия в 2008 году и планами на 2009–2011 гг., а также посетил цеха, где производится серийная сборка новейших фронтовых бомбардировщиков Су-34 и отсеков фюзеляжей среднемагистральных пассажирских самолетов Sukhoi Superjet 100. Было продемонстрировано современное оборудование, установленное в ходе выполнения компанией "Сухой" программы технического перевооружения завода. Руководители предприятия рассказали о производственной системе НАПО и использовании Leap-технологий, позволяющих повысить эффективность производства и его планирования на базе использования современных методик, оптимизировать процесс закупки оборудования, минимизировать трудовые и временные затраты. Высокому гостю и сопровождаю-

щим его лицам также был показан новый кадровый центр объединения. Завтра, 25 июня, возглавляемая В. Христенко делегация, в состав которой входят руководители Объединенной авиастроительной корпорации, посетит другой завод холдинга "Сухой" – Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина (КНААПО).

Основанное в 1931 г. НАПО им. В. П. Чкалова – одно из крупнейших предприятий России по производству авиатехники. За время существования завода было выпущено около 29 тыс. самолетов различных типов. Сегодня здесь производятся фронтовые бомбардировщики Су-34, проводится ремонт и модернизация фронтового бомбардировщика Су-24М. НАПО участвует в приоритетных программах холдинга по производству самолетов Sukhoi Superjet 100 и созданию истребителя пятого поколения.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
24.06.09*

РОССИЯ ПРИСТУПАЕТ К ОСВОЕНИЮ ИЗРАИЛЬСКИХ БЕСПИЛОТНИКОВ

Вчера стали известны подробности российско-израильской сделки по беспилотным летательным аппаратам ("Ъ" писал об этом 7 апреля). Министерство обороны России закупило в Израиле 12 беспилотников. Общая сумма контракта – 53 млн руб. Об этом РИА "Новости" сообщил заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству РФ Вячеслав Дзиркалн. Беспилотники еще не получены, так как контракт с израильской госкомпанией Israel Aerospace Industries (IAI) подписан недавно. По данным "Ъ", из 12 законтрактованных БПЛА – 2 среднетяжелого класса Searcher Mk II (взлетная масса – 426 кг, радиус действия – 250 км) и 10 легких переносных комплексов мини-БПЛА Bird-Eye 400 (масса – 5 кг, дальность – 10 км).

Как отметил в беседе с "Ъ" главный редактор профильного интернет-портала "Беспилотная авиация" Денис Федутинов, беспилотники подобного класса – неплохой базовый комплект для начального осво-

ения этой техники Вооруженными силами РФ, но в перспективе необходим переход к более крупным и сложным системам, например Heron (максимальная взлетная масса – 1,1 т, радиус действия – 1 тыс. км) той же израильской компании IAI. Разработки в области беспилотной авиации ведутся в России несколькими компаниями, но отставание от зарубежных аналогов, по мнению господина Федутинова, пока слишком велико.

Как заявил "Ъ" источник в Минобороны, нельзя исключать также и диверсификации в области закупки БПЛА. Во всяком случае, на недавнем авиасалоне в Ле Бурже начальник генерального штаба ВС РФ генерал армии Николай Макаров ознакомился с беспилотниками французского, австрийского и итальянского производства.

*источник: газета «Коммерсантъ»
23.06.09*

УЛАН-УДЭНСКИЙ АВИАЗАВОД ПРИЗНАН САМЫМ ДИНАМИЧНО РАЗВИВАЮЩИМСЯ ЭКСПОРТЕРОМ 2008 ГОДА В АВИАСТРОЕНИИ

Улан-Удэнский авиационный завод (У-УАЗ) признан "самым динамично развивающимся экспортером 2008 года в отрасли авиастроения". Как сообщили сегодня в пресс-службе предприятия, такую оценку завод получил по итогам конкурса "Лучший российский экспортер 2008 года", проводившегося Министерством промышленности и торговли РФ.

"В 2008 году доля экспортных поставок У-УАЗ составила 54 % от общего объема поставленной авиатехники. Выручка от реализации экспортной продукции превысила 5 млрд рублей.

Завод экспортировал вертолеты в страны Восточной Европы, СНГ, Латинской Америки, Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии", – рассказал собеседник агентства. У-УАЗ успешно осваивает меж-

дународные рынки с начала 90-х годов, поставляя заказчикам многоцелевые вертолеты Ми-171 в различных вариантах. Совместно с ФГУП "Рособоронэкспорт" предприятие также экспортирует военно-транспортный вертолет Ми-171Ш с управляемым и неуправляемым ракетным вооружением, который пользуется высоким спросом на мировом рынке.

География потребителей продукции авиастроителей Бурятии представлена более 30 странами мира. Вертолет Ми-171 сертифицирован в Словакии, Китае, Южной Корее, Бразилии. В 2008 году список стран, сертифицировавших Ми-171, пополнился Монголией.

*источник: газета «Гудок»
15.06.09*

УРАЛЬСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД ВОЙДЕТ В ВЕРТОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ХОЛДИНГ

Вертолетостроительная корпорация "Оборонпром", дочерняя структура "Ростехнологий", выкупила контрольный пакет акций ОАО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА, Свердловская область), после модернизации уральское предприятие войдет в холдинг "Вертолеты России", пишет во вторник газета "Коммерсантъ".

На годовом собрании акционеров УЗГА 10 июня был переизбран совет директоров компании, в который вошли представители ОПК "Оборонпром". Из девяти мест они получили семь, ссылается издание на представителя предприятия Александра Плотникова.

"Контрольный пакет акций завода еще до 10 июня выкупило ОАО "Вертолетно-сервисная компания" (ВСК, 100%-ная "дочка" "Оборонпрома") у акционеров предприятия, которое и выступило инициатором собрания. А на внеочередном собрании акционеров 10 июня генеральным директором предприятия назначен Вадим Бадеха, ранее занимавший пост заместителя гендиректора ВСК", — сказал Плотников газете.

Он отметил, что и AVS Group, в собственности которого находится 13 % акций и еще около 30 % — в доверительном управлении, проголосовал в интересах "Оборонпрома".

Параметры сделки неизвестны. Пресс-секретарь "Оборонпрома" Илья Якушев сообщил "Коммерсанту", что в настоящее время в собственности госкомпании находится "чуть более 50 %" акций УЗГА. Ранее отраслевые аналитики, исходя из объемов производства екатеринбургского предприятия, оценивали 100 % акций УЗГА максимум в 40–45 миллионов долларов. Якушев объяснил необходимость покупки УЗГА намерением руководства "Оборонпрома" выстроить вертикально интегрированную структуру своего вертолетного холдинга. "У нас есть предприятия, которые

делают вертолетные двигатели, но слабым звеном было сервисное обслуживание. А УЗГА — одно из крупнейших предприятий, которое выполняло ремонтные работы наших двигателей. Но качество его услуг в последнее время вызывало нарекания и были опасения, что в результате спрос на наши двигатели может упасть", — говорит он на страницах издания. По его словам, на первом этапе новый гендиректор УЗГА займется вопросами повышению качества выполнения работ на предприятии, а к концу года новый собственник представит на совете директоров программу по модернизации производства. В дальнейшем планируется включить уральское предприятие в состав холдинга "Вертолеты России".

Для этого "Оборонпром" намерен консолидировать свыше 90 % акций екатеринбургского завода и сейчас ведет переговоры по покупке пакета акций, которые контролирует AVS-Group, ссылается "Коммерсантъ" на источника, знакомого с планами госкорпорации. Руководитель пресс-службы AVS-Group Татьяна Брызгалова факт переговоров газете подтвердила. Издание отмечает, что официально "Оборонпром" пытается получить контроль над УЗГА с 2006 года. Госхолдинг тогда предлагал за 75 % акций предприятия 10 миллионов долларов, но собственники посчитали цену заниженной в пять раз.

ОАО "Уральский завод гражданской авиации" является правопреемником 404-го завода гражданской авиации. Специализируется на ремонте авиадвигателей ТВ2-117А/АГ, ТВ3-117, редукторов ВР-8А, ВР-14, ВР-24. Занимает до 80 % рынка по ремонту двигателей вертолетов.

источник: газета «Гудок»
16.06.09

ПРОГРАММА КОНВЕРТАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ А320 В ГРУЗОВЫЕ БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ НА МОЩНОСТЯХ ФИРМЫ МЯСИЩЕВА В ЖУКОВСКОМ

Программа конвертации пассажирских самолетов А320 в грузовые будет выполняться на мощностях фирмы Мясищева в подмосковном Жуковском. Об этом сообщил сегодня на пресс-конференции в рамках салона "Париж эйршоу — 2009" президент корпорации "Иркут" Олег Демченко.

Говоря о программе конвертации А320, Демченко сообщил, что "мы сделали совместное предприятие, все работы идут по графику, в июле мы запускаем производство первых деталей в Иркутске". "Хочу успокоить западных журналистов — "Иркут" сертифицирован по всем европейским нормам", — заметил он.

Демченко сообщил, что сама конвертация лайнеров будет производиться на мощностях завода Мясищева в Жуковском. "В этом году 100 проц. акций фирмы Мясищева будет переданы "Иркуту", — сообщил Демченко, — конвертация самолетов будет производиться в Жуковском".

Говоря о причинах переноса производства самолетов Бе-200 из Иркутска в Таганрог, Демченко сказал, что "мы были вынуждены передать производство в Таганрог, так как в Иркутске будет налажено производство МС-21". "Стапели по сборке Бе-200 уже смон-

тированы в Таганроге. Крыло будут делать в Иркутске", — сообщил он.

Касаясь МС-21, Демченко отметил, что "секвестирования этой программы не будет. Мы объявили тендер основных поставщиков авионики, двигателя. Получили все заявки. Тендерная комиссия завершает их рассмотрение. В августе мы объявим двух победителей тендера и до конца 2009 года выберем основных поставщиков. Это будут российские и иностранные компании", — сообщил президент "Иркута".

По словам Демченко, сроки реализации программы МС-21 очень жесткие: "В 2015 году мы должны получить российский сертификат, год спустя — европейский и начать новые программы. В 2010 году мы должны подписать первые "мягкие" контракты с авиакомпаниями, которые должны в нас поверить". "Мы рассчитываем на четыре года раньше вывести наш самолет на рынок по сравнению с аналогичными самолетами новых поколений "Эрбаса" и "Боинга", — отметил Демченко.

источник: АРМС-ТАСС
15.06.09

КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" В ЭТОМ ГОДУ ЗАВЕРШИТ ПОСТАВКУ ПАРТИИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30МКА В АЛЖИР

Корпорация "Иркут" в текущем году завершит поставку истребителей Су-30МКА в Алжир, сообщил на пресс-конференции на "Париж эйршоу — 2009" президент корпорации "Иркут" Олег Демченко.

Говоря о военных программах корпорации "Иркут", он отметил, что "ее основным продуктом является истребитель Су-30МК и его модификации". "Мы завершаем поставку 18 машин для Малайзии. В этом году завершим поставку в Алжир. Продолжаем поставку комплектов в Индию, — сообщил Демченко. — Начались переговоры по глубокой модернизации

уже поставленных самолетов. Прежде всего речь идет о постановке на платформу Су-30МК крылатой сверхзвуковой ракеты "БраМос".

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

*источник: АРМС-ТАСС
15.06.09*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" НАМЕРЕНА К 2012 ГОДУ ПРОИЗВЕСТИ 70 САМОЛЕТОВ "СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ 100"

Компания "Сухой" намерена к 2012 году выйти на уровень производства 70 самолетов "Сухой Суперджет 100", сообщил на пресс-конференции на Международном аэрокосмическом салоне "Париж эйршоу — 2009" в Ле Бурже гендиректор компаний "Сухой" и "МиГ" Михаил Погосян. "Мы нацелены на реализацию стратегии устойчивого развития нашего бизнеса как в военном, так и в гражданском сегменте", — отметил он.

Говоря об особенностях проходящего авиасалона, он отметил, что "здесь мы впервые представляем "Сухой Суперджет 100", впервые здесь выступают вместе компании "Сухой" и "МиГ". Касаясь

перспектив развития двух компаний, Погосян отметил, что они будут стремиться, чтобы 40 проц. продукции составляли военные самолеты, 40 проц. — гражданские самолеты, 20 проц. — услуги на обслуживание. "Наша стратегическая задача — повысить качество послепродажного обслуживания", — отметил он. Говоря о планах корпорации, Погосян сообщил, что "по "Сухой Суперджет 100" мы хотим к 2012 году выйти к производству 70 самолетов в год и завоевать 20 проц. рынка в этом классе".

*источник: АРМС-ТАСС
15.06.09*

В ПРОШЛОМ ГОДУ КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" ПРИНЕСЛА ТРЕТЬ ВЫРУЧКИ ОАК

Корпорация "Иркут" в прошлом году принесла треть выручки Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Об этом сообщил сегодня на пресс-конференции на салоне "Париж эйршоу — 2009" в Ле Бурже президент ОАК, председатель совета директоров "Иркута" Алексей Федоров.

"Иркут" — одна из ключевых компаний ОАК. В 2008 году она принесла треть всей выручки корпорации. Прибыль "Иркута" составила 1,25 млрд долл., портфель заказов — 3,8 млрд долл., — сообщил Федоров. Президент корпорации "Иркут" Олег Демченко в свою очередь сообщил, что "выручка корпо-

рации за последние годы увеличивалась на 15 проц. ежегодно, гарантийный портфель заказов обеспечен до 2014 года, дальше — идут переговоры".

По словам Федорова, в настоящее время "Иркут" реализует несколько проектов, среди них проект ближне-среднемагистрального гражданского авиалайнера МС-21 — "один из самых амбициозных в ОАК, призванный заменить российские Ту-154 и Ту-204, а также зарубежные А320 и "Боинг-737".

*источник: АРМС-ТАСС
15.06.09*

ЛАЙНЕР SUKHOI SUPERJET 100 СТАНЕТ ВМЕСТИТЕЛЬНЕЕ

Региональный самолет Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) в перспективе сможет перевозить до 110—115 пассажиров. Такое заявление сделал генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян на авиасалоне в Ле Бурже, сообщает агентство "Интерфакс".

По словам Погосяна, в этой размерности SSJ100 получит возможность "существовать и развиваться на рынке параллельно с лайнерами Boeing и Airbus".

SSJ100 является последней разработкой российского авиастроения и первым гражданским лайнером, разработанным в России со времен СССР. Он будет производиться в двух вариантах: на 78 и 98 мест. Первый полет лайнер совершил 19 мая 2008

года. Новый российский самолет также стал единственным экспонатом из России на авиасалоне в Ле Бурже. Остальные российские авиапроизводители привезли в Ле Бурже только настольные макеты своей продукции.

15 июня в рамках авиасалона венгерская авиакомпания Malev объявила о покупке 30 SSJ100, хотя ранее российские СМИ сообщали, что российская сторона рассчитывала продать на Ле Бурже только 20 лайнеров.

*источник: LENTA.RU
16.06.09*

ОАК ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ СП С ИНОСТРАННЫМ ПАРТНЕРОМ ПО ПРОДВИЖЕНИЮ МС-21

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) планирует создать СП с иностранным партнером по продвижению за рубежом самолетов МС-21, сообщил журналистам глава корпорации "Иркут" Олег Демченко в Ле Бурже.

"Мы ищем партнера. Это точно будут не Airbus и Boeing, они в этом не заинтересованы", — сказал он. "Иркут" выступает главным исполнителем в проекте создания самолета.

Подобное СП, которое занимается продажами самолетов на зарубежных рынках, в настоящее время имеет АХК "Сухой" с итальянской Alenia. О. Демченко также сообщил, что к концу августа ОАК выберет производителя двигателей для МС-21. "К МАКСу мы планируем подвести итоги тендера по двигателям", — пообещал он.

В разработке семейства МС-21, помимо "Иркута" (входит в ОАК), участвуют ОКБ им. Яковлева, ТАНТК им. Бериева, конструкторское бюро Иркутского авиазавода, компания "Сухой" (входит в ОАК).

МС-21 — основной перспективный проект Объединенной авиастроительной корпорации. Семейство включает 3 самолета: МС-21-200, рассчитанный на 150 мест, МС-21-300 на 180 мест и МС-21-400 на 210 мест.

Первый полет самолета МС-21 запланирован на 2014 год, его сертификацию в РФ предполагается завершить в 2015 году, по международным стандартам — в 2016 году. Предполагается, что МС-21 придет на смену Ту-154.

*источник: газета «Гудок»
16.06.09*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" НЕ ИСПЫТЫВАЕТ ПРОБЛЕМ С ФИНАНСИРОВАНИЕМ ПРОГРАММ ПО САМОЛЕТАМ СУ-34 И SUPERJET 100 — ПОГОСЯН

Компания "Сухой" оптимистично оценивает перспективы увеличения заказов на свою продукцию, сообщил в Новосибирске глава компании Михаил Погосян. Говоря о производстве истребителей-бомбардировщиков Су-34 и гражданских самолетов Sukhoi Superjet 100, Погосян отметил, что "финансирования для успешной реализации крупных программ достаточно, у нас есть хорошие перспективы для увеличения заказов". "Разворачивая серийное производство, мы, безусловно, планируем получить экспортные

контракты по самолету Су-34. Superjet 100 — это тоже программа не только для внутренних заказчиков, но и для мирового рынка", — отметил глава компании.

По словам Погосяна, мировой финансовый кризис не застал корпорацию врасплох. "Мы неплохо подготавливались к кризису, у нас есть продукция, которая востребована заказчиками", — сказал он.

*источник: АРМС-ТАСС
24.06.09*

НА ИРКУТСКОМ АВИАЗАВОДЕ СОЗДАНО 600 НОВЫХ РАБОЧИХ МЕСТ

Новые рабочие места созданы на Иркутском авиационном заводе. Как сообщил по итогам рабочей поездки на завод первый заместитель Председателя Правительства РФ Игорь Шувалов, на предприятии создано 600 вакансий, улучшается производительность труда, растет выручка.

Генеральный директор Иркутского авиационного завода Александр Вепрев ознакомил гостей с основным производством и рассказал о планах предприятия, в частности о реализации проекта создания нового самолета МС-21. Игорь Шувалов оценил завод как "хорошее предприятие, оснащенное высокотехнологичным

оборудованием, хорошим портфелем заказов".

Вопросы авиастроения, экологии и промышленности Иркутской области были рассмотрены сегодня в ходе рабочего совещания с участием министра промышленности и торговли РФ Виктора Христенко, губернатора Иркутской области Дмитрия Мезенцева, представителей федеральных структур, бизнеса, науки, региональной исполнительной и законодательной власти и органов местного самоуправления.

*источник: ИА «Телеинформ»
16.06.09*

УМПО РАЗМЕСТИЛО ОБЛИГАЦИИ

ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) завершило размещение облигаций третьей серии на 3 млрд руб. Компания полностью разместила весь объем выпуска, который состоит из трех миллионов облигаций номиналом 1 тыс. руб. каждая. "Крупных сделок и сделок, в совершении которых имелась заинтересованность (УМПО. — "Ъ"), в процессе размещения совершено не было", — отмечает компания.

УМПО начало размещение третьей серии облигаций 18 июня. Выпуск размещался по открытой под-

писке по номиналу. Поручителем выступает ЗАО "Уфа-Газ-Авиа". Ставку первого купона компания установила в размере 18 % годовых. Ей равна ставка второго купона. Срок выплат по ним наступит, соответственно, 17 декабря 2009 года и 17 июня 2010 года. Сейчас в обращении находятся трехлетние облигации УМПО второй серии на 4 млрд руб.

*источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
20.06.09*

РЫНОЧНАЯ КАПИТАЛИЗАЦИЯ "ВСМПО-АВИСМЫ" ВЫРОСЛА ПОЧТИ НА ТРЕТЬ

В июне рыночная капитализация корпорации "ВСМПО-Ависма" возросла на 39 % по сравнению с мартом. По мнению отраслевых наблюдателей, это связано с ростом цен на металлы, в частности на титан, обусловленным возобновлением спроса со стороны основных мировых игроков аэрокосмической отрасли. Как сообщила корреспонденту "Урал-Полит.Ру" аналитик по металлургии ИК "Атон" Ольга Митрофанова, причиной роста капитализации стал заключенный с Airbus контракт на поставку титана. "Это означает, что корпорация на 20 лет будет обеспечена заказами, поэтому стоимость акций с апреля достаточно динамично растет", — отметила эксперт.

Ситуация роста спроса на мировых биржах металлов положительно сказалась на котировках

представителей этого сектора, пишет "Российская газета". Кроме того, "ВСМПО-Ависма" готовится к открытию совместного предприятия с Boeing по обработке деталей самолетов, что также оказало влияние на динамику роста стоимости ценных бумаг титановой корпорации.

Напомним, по данным РТС, "ВСМПО-Ависма" вошла в список лидеров повышения стоимости ценных бумаг в мае. Цена обыкновенных акций титановой корпорации на конец мая составила \$ 56, а ее изменение за месяц составило +51,35 %.

*источник: сайт «УралПолит.Ру»
19.06.09*

ЭМЗ ИМ. МЯСИЩЕВА ВОЙДЕТ В СОСТАВ НПК "ИРКУТ"

Экспериментальный машиностроительный завод имени Мясищева (ЭМЗ им. Мясищева) войдет в состав ОАО "Научно-промышленная корпорация "Иркут", сообщил в понедельник на пресс-конференции на авиасалоне в Ле Бурже президент корпорации Олег Демченко.

"В этом году заканчивается акционирование (ФГУП "ЭМЗ им. Мясищева". — АвиаПорт) и 100 % акций предприятия будут переданы "Иркуту", — сказал он. О. Демченко также отметил, что в рамках проекта с корпорацией Airbus создано совместное предприятие, которое будет осуществлять конвертацию самолетов Airbus A320 и A321 в грузовой вариант. Конвертация будет осуществляться на мощностях ЭМЗ им. Мясищева, расположенных в подмосковном Жуковском, в то время как комплектующие для выполнения этих работ будут изготавливаться "Иркутом".

"Все работы (по проекту конвертации самолетов семейства А320. — АвиаПорт) идут по графику, в

июле 2009 года будут выпущены первые детали", — дополнил президент корпорации.

Ранее сообщалось, что Правительство РФ преобразует ФГУП "Экспериментальный машиностроительный завод имени В. М. Мясищева" в ОАО, 100 % акций которого находятся в федеральной собственности. В дальнейшем 100 % акций предприятия будут внесены в качестве вклада РФ в уставный капитал ОАК в порядке оплаты Российской Федерацией размещаемых дополнительных акций в связи с увеличением его уставного капитала. Соответствующее распоряжение от 22 апреля № 547-р подписал премьер-министр РФ Владимир Путин, а Росимуществу и Минпромторгу России поручено в 9-месячный срок обеспечить выполнение мероприятий, предусмотренных распоряжением.

*источник: AVIAPORT.RU
15.06.09*

РОССИЯ ПРОДАСТ ВЬЕТНАМУ ПАРТИЮ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30МК2

Россия и Вьетнам начнут осенью 2009 г. переговоры о продаже в эту азиатскую страну очередной партии истребителей Су-30МК2. В январе Россия и Вьетнам подписали первое соглашение о продаже восьми Су-30МК2 стоимостью \$ 500 млн. Вьетнам купит у России партию истребителей Су-30МК2, сообщил РИА "Новости" 19 июня первый заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому

сотрудничеству (ФСВТС) Александр Фомин в рамках проведения авиасалона в Ле Бурже. "Осенью мы начнем практические консультации по опциону на поставку во Вьетнам следующей партии этих самолетов", — сказал господин Фомин, не уточнив их количество.

*источник: газета «Коммерсантъ»
19.06.09*

САЗ ВЫПЛАЧИВАЕТ ОЧЕРЕДНУЮ "ПОРЦИЮ" ЗАРПЛАТ

У работников Саратовского авиационного завода праздник — на сегодня запланирована выдача задержанной заработной платы в размере 1,5 млн рублей. Отметим, что за минувшую неделю работники САЗ уже получили 4,5 млн рублей. Кроме авиазавода, задолженности по заработной плате выдавались на ООО "Балаковский завод запасных деталей" — 2,2 млн рублей, ОАО "Энгельсский завод фильтров" — 841

тыс. рублей. Также в соответствии с графиком полностью погашена задолженность на ФГУП "Саратовский завод приборных устройств" в сумме 6,1 млн рублей, сообщает региональное министерство промышленности и энергетики.

*источник: сайт «Взгляд Инфо»
19.06.09*

"РОСТВЕРТОЛ" ПЕРЕДАЛ КИТАЮ ВТОРОЙ ВЕРТОЛЕТ МИ-26ТС

"Роствертол" в конце прошлой недели подписал приемо-сдаточный акт о передаче в Китай тяжелого вертолета Ми-26ТС — модификацию Ми-26Т, сертифицированную для Китая, сообщила пресс-служба предприятия.

Контракт на поставку этой машины китайской авиатранспортной компании "Циньдао геликоптерспешиа авиэйшн" был подписан в ноябре 2008 г. в ходе международной выставки "Эйр шоу Чайна — 2008". Стоимость сделки не раскрывается. Как уточнили ПРАЙМ-ТАСС в пресс-службе "Роствертола", вертолет в ближайшее время будет отправлен покупателю. В конце мая 2008 г. первый в Китае вертолет Ми-26ТС приобрела компания "Чайна флаинг Дрэгон спешиа авиэйшн". Первоначально, в 2007 г., этот Ми-26ТС передавался в лизинг на 3-летний период. Но по результатам его эксплуатации на тушении ряда крупных пожаров в китайских провинциях, а также перевозке крупногабаритных грузов и устранении последствий землетрясений "Чайна флаинг Дрэгон" выкупи-

ла этот вертолет, не дожидаясь окончания срока лизинга. Второй Ми-26ТС приобретается для аналогичных работ.

"Роствертол" серийно выпускает Ми-26Т, самый грузоподъемный вертолет в мире, с 1981 г. Всего предприятие произвело более 300 этих машин. В 1993 г. вертолет был сертифицирован для работы за границей и получил обозначение Ми-26ТС. В настоящее время Ми-26ТС, по оценке "Роствертола", пользуется устойчивым спросом на мировом рынке и эксплуатируется в десятках стран, в том числе в Китае, Венесуэле, Мексике, Греции и Судане.

Ми-26Т способен перевозить грузы массой до 20 т в грузовой кабине или на внешней подвеске. Использование вертолета Ми-26Т позволяет доставить груз к месту назначения и сохранить экологическое равновесие в природе.

*источник: АРМС-ТАСС
23.06.09*

ПЯТИЛЕТНИЙ КОНТРАКТ НА ПРОИЗВОДСТВО СУ-34 ОБЕСПЕЧИТ НАПО ИМ. ЧКАЛОВА УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ — ПОГОСЯН

Крупный долголетний заказ на производство истребителей-бомбардировщиков Су-34, который размещен на Новосибирском авиационном производственном объединении (НАПО) им. Чкалова, обеспечит предприятию устойчивое развитие, сообщил в Новосибирске глава компании "Сухой" Михаил Погосян.

"Пятилетний контракт на производство самолета Су-34, который мы в прошлом году подписали с НАПО, дает нам основания говорить о долгосрочном устойчивом развитии этого предприятия", — сказал Погосян. Он также отметил, что компания проводит политику диверсификации. Так, НАПО стало участником программы выпуска гражданских самолетов Sukhoi Superjet 100. Новосибирскому объединению поручено изготавливать носовой, хвостовой отсеки и кабину пилотов. Погосян отметил, что для выполнения контрактов по военным и гражданским самолетам НАПО заказало разработку новых технологий Сибирскому отделению Российской академии наук. "Думаю, что новосибирское объединение станет устойчивой точкой роста", — отметил Погосян.

Участвовавший во встрече с журналистами министр промышленности и торговли РФ Виктор Христенко подчеркнул, что руководство области "оказывает НАПО огромную поддержку". "При снижении до трех раз трудоемкости выполнения основных проек-

тов и повышении производительности труда в четыре раза, тем не менее, численность персонала не предполагается сокращать, поскольку одновременно идет существенное увеличение объемов производства", — сказал министр. Наоборот, наблюдается дефицит кадров. Поэтому администрация области реализует программу социальной поддержки авиастроителей. Для них строят общежития и обеспечивают жильем, из местного бюджета оплачивается их профессиональное обучение, в том числе в техническом университете. "Такое есть не везде", — констатировал Христенко. Министр и глава компании "Сухой" сегодня провели на НАПО совещание по вопросам выполнения новых заказов.

НАПО им. Чкалова — одно из крупных предприятий России по производству авиатехники. С 2002 года входит в состав холдинга "Сухой". Объединение выпускает истребители-бомбардировщики Су-34, производит ремонт и модернизацию фронтового бомбардировщика Су-24М, изготавливает отсеки для региональных пассажирских самолетов Sukhoi Superjet 100. Предприятие также участвует в программе по созданию истребителя пятого поколения.

*источник: АРМС-ТАСС
24.06.09*

ИФК РАССЧИТЫВАЕТ ДО КОНЦА ГОДА ПЕРЕДАТЬ ЗАКАЗЧИКАМ 15 САМОЛЕТОВ

"Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) планирует до конца года передать заказчикам 15 самолетов, сообщил журналистам в пятницу в рамках XIII Петербургского международного экономического форума глава компании Александр Рубцов.

"Мы готовы передать заказчикам до конца года 15 самолетов, в том числе пять Ту-204, четыре Ан-148 и

три Ил-96", — сказал он. По словам главы ИФК, первый Ан-148 в июле получит ГТК "Россия".

На авиасалоне в Ле Бурже в июне компания планирует заключить 2 контракта, добавил он.

*источник: ИА «Интерфакс»
05.06.09*

РОССИЯ ХОЧЕТ ВМЕСТЕ С УКРАИНОЙ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ САМОЛЕТЫ

Российские компании "Сухой" и "МиГ" готовы помочь Украине в модернизации и ремонте самолетов Су-27 и МиГ-29, это вопрос коммерческий, а не политический, заявил журналистам первый заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Александр Фомин.

"Что касается модернизации Су-27 и МиГ-29 на львовском и запорожском заводах, то наши компании "Сухой" и "МиГ" находятся в постоянном контакте с ними и мы, без сомнения, готовы к сотрудничеству", — сказал Фомин на авиасалоне в Ле Бурже, где он возглавляет российскую делегацию, сообщает ИА "Интерфакс — Украина".

Отвечая на вопрос, не будет ли модернизация авиатехники с помощью российских фирм сопро-

вождаться какими-либо политическими условиями, Фомин сказал: "Никаких политических довесков, условий Россия никогда не использовала и не имеет даже в виду".

По его словам, Россия открыта к сотрудничеству по всем направлениям в вопросах совместной модернизации, разработки, создания новой авиатехники. В то же время, отметил он, ФСВТС России считает неправильным, когда за рубежом советскую или российскую военную технику берутся модернизировать без участия оригинальных разработчиков.

*источник: сайт ForUm
17.06.09*

ВАСО РАЗВИВАЕТ НАПРАВЛЕНИЕ КОМПОЗИЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ

Фотографии первого воронежского Ан-148, сделанные 11 июня, когда машина проходила опрессовку на открытой площадке, дают представление о масштабах использования в его конструкции передовых конструкционных материалов (КМ). Доля агрегатов, выполненных из КМ, составляет порядка 12 % от массы пустого самолета.

Практически все материалы, использованные в конструкции Ан-148, — российские. Механизация крыла, включая интерцепторы, элерон и закрылки, выполнена из углепластика. Зализы в местах соединения крыла и фюзеляжа, а также носовой обтекатель и обтекатели шасси, элементы мотогондолы сделаны из стеклопластика.

При изготовлении деталей планера Ан-148 на ВАСО широко применяются новые, прогрессивные технологии. Элементы механизации крыла и оперения, в частности руль высоты и руль направления, — интегральные конструкции. Они изготавливаются в автоклаве за одно формование, в результате которого

сразу получают обе теоретические поверхности и внутренний силовой набор (нервюры).

В рамках развития производства КМ на ВАСО создан технологический комплекс, который объединил ранее самостоятельные структурные подразделения: цех изготовления изделия из полимерных композиционных материалов (ПКМ) и цех агрегатной сборки. В состав комплекса вошел конструкторско-технологический отдел, что позволяет автономно решать задачи, начиная от постановки на производство изделия из ПКМ до выпуска готовой продукции.

Идет процесс модернизации производства: приобретены и вводятся в действие машина для раскройки препрегов (предварительно пропитанная смолами стеклоткань) и лазерные проекторы. На очереди — пятикоординатный обрабатывающий центр.

*источник: компания «ОАК»
17.06.09*

ВЫПУСК БЛА "ЭЛЕРОН-3" В 2009 ГОДУ БУДЕТ НЕ НИЖЕ ПРОШЛОГО ГОДА

Объем выпуска беспилотных летательных аппаратов (БЛА) "Элерон-3" казанским ЗАО "Эникс" в 2009 году будет не ниже выпуска прошлого года, заявил "АвиаПорту" главный конструктор ЗАО "Эникс" по направлению БЛА Ильдар Якупов.

Он уточнил, что в прошлом году предприятие выпустило 10–11 комплексов с БЛА "Элерон-3". "На сегодня "Эникс" уже изготовил и поставил заказчикам шесть комплексов с БЛА "Элерон-3", — дополнил главный конструктор.

По его данным, комплексы приобретаются ответственными силовыми структурами и Авиалесоохраной. "В последнее время расширился круг потребителей комплексов с БЛА, но по "Элерону-3" и "Элерону-10" преобладают силовые структуры", — констатировал И. Якупов.

"Элерон-3" — малоразмерный БЛА с катапультным стартом при помощи резинового жгута. Время подготовки аппарата к старту из походного положе-

ния занимает 15 минут. Радиус действия составляет от 15 до 25 км (в фотоварианте) при продолжительности полета 90–120 минут. Высота полета — до 3000 м. В качестве силовой установки используется электродвигатель. Посадка осуществляется парашютным способом.

При максимальной взлетной массе 3,5 кг "Элерон-3" может нести до 0,5 кг полезной нагрузки. В ее состав может входить ТВ-камера, ИК-камера, фотокамера, ретранслятор, станции радиотехнической разведки и постановки помех.

"Элерон-3" может выполнять полеты в автономном режиме, в радиокомандном режиме, в режиме облета или многократного прохода над заданной точкой. Возврат к месту старта автоматический. Для навигации используются системы GPS и ГЛОНАСС.

*источник: AVIAPORT.RU
15.06.09*

ТУ-334 ИСПЫТЫВАЮТ ВРЕМЕНЕМ

Летные испытания нового пассажирского самолета Ту-334 прошли в подмосковном Жуковском, сообщает телеканал "Вести". Основной задачей тестов было уточнение параметров полета. По мнению разработчиков машины, лайнер намного превзойдет своих предшественников не только по уровню комфорта, но и по техническим показателям.

Ту-334 — уникальный в своем роде пассажирский лайнер КБ Туполева третьего поколения. Разрешительная документация на него была готова еще шесть лет назад. Но все это время он не приходит на смену Ту-134, а проходит очередные испытания: на производство нет средств, поэтому в КБ раз за разом доводят до совершенства то, что уже давно и так могло пойти в серию.

"Расширить эксплуатационные ограничения самолета, проверить навигационный комплекс, посмотреть, как он ходит по маршруту, проверить заход на посадку, резервное торможение — чтобы самолет быстро останавливался. В принципе, цели полета достигнуты во всех отношениях", — отмечает ведущий летчик-испытатель ОКБ им. А. Н. Туполева Андрей Солдатенков.

Тормозной путь Ту-334 во время испытаний составил около полутора сотен метров. Это означает,

что лайнер способен садиться на самые короткие полосы провинциальных аэродромов, а высокое расположение двигателей защищает их от потока мелких камней из-под колес. При этом самолет оснащен авионикой на высшем уровне.

"Все оборудование — отечественного производства. Один из огромных плюсов нашего самолета заключается в том, что он практически полностью — на 97 % — состоит из оборудования, которое является российским, выпускается российскими предприятиями", — подчеркивает главный конструктор самолета Ту-334 Игорь Калыгин.

Кабина лайнера третьего поколения внутри точно такая же, как и у Ту-214. Это сделано специально — чтобы пилотам, пересеживаясь за штурвал нового самолета, не приходилось переучиваться.

Конструкторы и летчики-испытатели заявляют, что самолет полностью готов к массовой эксплуатации. Для этого нужно около 2 млрд рублей стартового капитала и чуть больше года для запуска серийного производства.

*источник: ИА «РосБалт»
17.06.09*

ВАСО ВСКОРЕ НАЧНЕТ ПРОДАВАТЬ НОВЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ АН-148

В ближайшее время начнутся закупки нового регионального самолета Ан-148, производимого на Воронежском авиастроительном объединении (ВАСО), сообщил губернатор Воронежской области Алексей Гордеев.

"Региональный самолет Ан-148 практически поступил на производство и в этом году будет сдан, начнутся его закупки", — сказал А. Гордеев журналистам после встречи с премьер-министром РФ Владимиром Путиным. Он отметил, что "это будет новый долгосрочный контракт для ВАСО, который поддер-

жит крупнейшее авиационное предприятие области".

А. Гордеев также рассказал журналистам о том, что провел встречу с министром обороны РФ Анатолием Сердюковым по поводу ситуации на воронежских предприятиях ОПК. "Нас заверили, что объемы госзаказа на их продукцию в этом году будут не меньше, чем в 2008", — сказал А. Гордеев.

*источник: газета «Гудок»
17.06.09*

МОСКВА И ПАРИЖ ОБСУЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ ВЕРТОЛЕТА НА БАЗЕ МИ-26

Россия и Франция ведут переговоры о создании тяжелого вертолета на базе Ми-26 — самого грузоподъемного в мире, сообщил в понедельник перед началом работы авиакосмического салона в Ле Бурже первый заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) Александр Фомин. Он возглавляет российскую делегацию на авиасалоне.

В ноябре 2007 года на испытательной базе летного центра ВВС Франции в городе Истр состоялась демонстрация тяжелого транспортного вертолета Ми-26Т. Минобороны Франции выразило удовлетворение заявленными летными и техническими характеристиками вертолета. Результаты демонстрации были направлены для рассмотрения в Европейское оборонное агентство (ЕОА).

"Российская сторона также удовлетворена результатами демонстрации тяжелого вертолета Ми-26,

состоявшейся в городе Истр, и готова продолжить диалог о сотрудничестве в данной сфере после определения ЕОА европейских стран — участников проекта и требуемого количества вертолетов", — сказал А. Фомин.

По его словам, на этапе определения, который продлится до 2012 года, ЕОА должно привести в соответствие французские и германские потребности в тяжелых вертолетах, определить других возможных европейских партнеров, заинтересованных в проекте, и изучить имеющиеся возможности на рынке.

Вертолет Ми-26 способен поднимать 20 тонн груза. В России эти машины используют для эвакуации пострадавших, перевозки гуманитарных грузов и техники, при тушении лесных пожаров.

*источник: газета «Гудок»
15.06.09*

ХОЛДИНГ "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" УВЕЛИЧИЛ ПРОИЗВОДСТВО МИ-28Н ДЛЯ ВВС

Завод "Роствертол", входящий в состав холдинга "Вертолеты России", наращивает производство боевых вертолетов нового поколения Ми-28Н "Ночной охотник" для российских ВВС. Об этом, как сообщает Интерфакс, заявил генеральный директор холдинга Андрей Шибитов. С учетом предсерийной партии военным уже поставлено 12 машин.

По словам Шибитова, вертолеты переданы в Центр боевого применения в Торжке Тверской области РФ для обучения летчиков и отработки тактики применения новых машин. Кроме этого, как сообщил собеседник агентства, "Ночные охотники" будут поставляться в некоторые части Северо-Кавказского военного округа.

Отметим, что в конце апреля 2009 года газета "Коммерсант" со ссылкой на источники в военных кругах сообщила о передаче шести новых машин

487-му отдельному вертолетному полку Северо-Кавказского военного округа. Тем не менее, как отметил в интервью изданию начальник службы информации и общественных связей ВВС РФ Владимир Дрик, официальный комментарий по этому поводу появится "позже".

"Ночной охотник" является новой модификацией вертолета Ми-28, который создавался с учетом опыта войн и локальных конфликтов последних десятилетий. Машина, как утверждают конструкторы, может выполнять боевые задачи в любое время суток и практически в любых метеоусловиях, ведя поиск и уничтожение танков, бронетехники и живой силы, защищенных объектов и воздушных целей.

источник: LENTA.RU
16.06.09

НА УРАЛЕ ЮНЫЕ ЛЕТЧИКИ ЗАВЕРШАЮТ СВОЕ ОБУЧЕНИЕ

5 июня 2009 года ученики единственной в России школы юных летчиков совершат ознакомительный полет на самолетах Як-18Т на аэродроме Логиново. Об этом сообщили в пресс-службе авиакомпании "Уральские авиалинии".

Ознакомительные полеты — это завершающий этап обучения в школе юных летчиков, после которого ребята получают свидетельства и рекомендации в учебные заведения гражданской авиации, по окончании которых авиакомпания "Уральские авиалинии" предложит им место работы в своей летной службе.

Единственная в России школа юных летчиков была открыта в октябре 2008 года. В течение учебно-

го года ученики 10–11 классов прошли теоретическую подготовку в области гражданской авиации в Уральском учебно-тренировочном центре, где и проходило обучение. Здесь же школьники получили первоначальные навыки управления самолетом на тренажере. Практическая часть обучения проходила в аэроклубе РОСТО. 22 мая, до ознакомительного полета, юные пилоты совершили прыжок с парашютом на аэродроме Логиново.

источник: <http://www.e1.ru>
03.06.09

ОАО "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" И КОМПАНИЯ PALL EUROPE НАЧИНАЮТ СОТРУДНИЧЕСТВО В РАМКАХ ПРОГРАММ МОДЕРНИЗАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ ТИПА МИ-8/17

ОАО "Вертолеты России" и компания Pall Europe начинают сотрудничество в рамках программ модернизации вертолетов типа Ми-8/17. На международном авиасалоне Paris Air Show 2009 подписано соглашение между ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля" и Pall Europe о доработке новых и уже выпущенных гражданских вертолетов Ми-8/17 пылезащитными устройствами (ПЗУ) двигателей.

Соглашение предусматривает осуществление НИОКР и выпуск документации, необходимой для доработки новых серийно выпускаемых и уже находящихся в эксплуатации гражданских вертолетов типа Ми-8/17.

Новое ПЗУ значительно улучшает эксплуатационные характеристики двигателей вертолетов Ми-8/17, что особенно актуально для эксплуатантов в регионах Ближнего Востока и Африки.

Установка ПЗУ производства компании Pall Europe будет осуществляться силами ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля" или авторизованными сервисно-техническими центрами. "Мы давно шли к этому партнерству и рады, что подписание соглашения состоялось на авиасалоне в Париже, —

сказал генеральный директор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов. — Мы рассматриваем расширение сотрудничества с Pall по возможной доработке других вертолетов нашего модельного ряда, в частности вертолетов Ми-38, Ка-226Т и других".

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

источник:
компания «ОАО "Вертолеты России"»
18.06.09

ХОЛДИНГ "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" СОЗДАСТ СЕРВИСНЫЕ ЦЕНТРЫ В АЗИИ, АФРИКЕ И ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКЕ

Сеть зарубежных сервисных центров по обслуживанию вертолетов российского производства будет расширяться, сообщил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Шибитов.

"В 2009–2010 годах будут созданы сервисные центры в Юго-Восточной Азии, Центральной и Южной Африке, Латинской Америке, — сказал А. Шибитов на авиасалоне Paris Air Show 2009.

По его словам, в разных странах ОАО "Вертолеты России" создает совместные предприятия и сотрудничает с местными сервисными центрами по обслуживанию, ремонту и модернизации российской вертолетной техники.

"Холдинг заботится о своих партнерах, сокращая их финансовые затраты, необходимые на транспортировку вертолетов для обслуживания и ремонта в Россию. Сервис российских вертолетов становится дешевле и доступнее всюду", — сказал гендиректор.

Он отметил, что уже существующая инфраструктура центров соответствует географии продаж ОАО "Вертолеты России".

"В Европе идет сертификация нескольких сервисных центров и ремонтных предприятий — к концу 2009 года будет создана легитимная система интегрированной логистической поддержки в этом регионе", — сказал А. Шибитов. По его словам, сервисные центры существуют практически во всех странах СНГ.

"Создание центров в отдельных стратегически важных странах обеспечит защиту интересов российских компаний и России в целом в этом регионе", — заявил А. Шибитов.

Наряду с этим, по его словам, "созданная в холдинге стратегия послепродажного обслуживания гражданских машин отводит сервисным центрам роль инструмента поддержания работоспособности уже эксплуатируемой вертолетной техники, а также роль элемента, облегчающего продвижение новых машин на рынок конкретного региона".

*источник: газета «Гудок»
17.06.09*

"ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" И КОРПОРАЦИЯ "ИТОН" БУДУТ СОТРУДНИЧАТЬ В РАМКАХ ПРОИЗВОДСТВА КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ

ОАО "Вертолеты России" и корпорация "Итон" (г. Кливленд, шт. Огайо) подписали на салоне "Париж эйршоу — 2009" в Ле Бурже соглашение о сотрудничестве. Договор предусматривает участие "Итон" в организации производства системы гибких шлангов на МВЗ им. Миля. Эти изделия будут выпускаться в интересах ОАО "Вертолеты России" с использованием деталей и материалов, поставляемых из отделения "Итон" в Германии.

Как сообщил АРМС-ТАСС на салоне президент "Итон" Брэд Мортон, "мы рады расширению своего участия на российском рынке в рамках нового соглашения о сотрудничестве с МВЗ им. Миля. Эта компания известна своими вертолетами на весь мир, и стандарты качества "Итон" будут соответствовать жестким требованиям их качества". Генеральный

директор ОАО "Вертолеты России" со своей стороны отметил, что российская вертолетная техника завоевывает новые рыночные ниши и опыт "Итон" в производстве систем гибких шлангов станет важной составляющей для поддержания высокого уровня качества вертолетов "Ми" и "Ка", сделанных в России и эксплуатируемых по всему миру.

Корпорация "Итон" является одним из мировых лидеров в производстве гидравлических и электрогидравлических насосов и генераторов, электродвигателей, систем интеграции разных компонентов и др. Ее продукция используется как в военной, так и в гражданской авиации.

*источник: АРМС-ТАСС
19.06.09*

НАЧАЛЬНИК ГЕНШТАБА РФ ОСВОИЛ УПРАВЛЕНИЕ ИТАЛЬЯНСКИМ БЕСПИЛОТНИКОМ

В конце первого дня работы авиасалона в Ле Бурже начальник Генерального штаба Вооруженных Сил РФ генерал армии Николай Макаров попробовал себя в роли оператора беспилотника Sky-Y итальянской корпорации Finmeccanica, сообщает РИА "Новости". Макаров управлял учебной посадкой БПЛА по монитору из кресла оператора. Первая посадка оказалась жесткой, из-за чего генералу пришлось задержаться и уйти на второй круг.

Итальянский беспилотник Sky-Y является аналогом американского Predator. Аппарат, длина которого составляет 9,7 метра, а масса — 1200 килограммов, может находиться в воздухе от 8 до 14 часов, хотя разработчик планирует довести этот показатель до 36–40 часов. Finmeccanica также намерена доработать систему для возможности одновременного управления четырьмя беспилотниками из одного центра.

Как отмечает агентство, генерал Макаров также осмотрел экспозиции израильской компании Israel Aerospace Industries (IAI), которая специализируется на производстве беспилотников. Именно IAI, по сообщениям СМИ, поставит российской армии легкие БПЛА Bird-Eye 400, тактические I-View MK150 и беспилотники среднетяжелого класса Searcher MK II на сумму около 50 миллионов долларов.

Начальник Генштаба также заинтересовался характеристиками беспилотника Watchkeeper производства французской компании Thales. Ранее она заключила крупнейший контракт на поставку этих БПЛА британской армии на сумму около 1 миллиарда фунтов стерлингов.

*источник: LENTA.RU
17.06.09*

ВЫРУЧКА КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ" ПО ИТОГАМ 2008 ГОДА СОСТАВИЛА РЕКОРДНЫЕ 1,25 МЛРД ДОЛЛАРОВ

Выручка корпорации "Иркут" по итогам 2008 года составила рекордные 1,25 млрд долларов. Стоимость портфеля заказов достигла 3,8 млрд долл. со сроком их выполнения до 2014 г. Корпорация сегодня обеспечивает свыше 15 проц. экспорта российской военной техники, сообщил корр. АРМС-ТАСС на салоне "Париж эйршоу — 2009" президент корпорации "Иркут" Олег Демченко.

В области военной техники основным продуктом "Иркута" является производство самолетов Су-30МКИ, Су-30МКА и Су-30МКУ по заключенным ранее контрактам для ВВС Индии, Алжира и Малайзии. В этом году будут завершены контракты на поставку Су-30МКУ Малайзии и Су-30МКА в Алжир. Продолжается изготовление самолетоккомплектов для Индии, где Су-30МКИ собираются по лицензии.

Емкость рынка самолетов семейства Су-30МК на следующие 5 лет оценивается в 200 машин. Кроме того, Индии и другим странам предложена глубокая модернизация ранее поставленных самолетов.

Вторым основным военным продуктом компании является учебно-тренировочный самолет Як-130, серийное производство которого ведется на иркутском авиазаводе. На текущий момент 62 самолета

заказано Министерством обороны РФ, 16 машин изготавливается для Алжира. В "Рособоронэкспорт" поступили заявки в общей сложности на 150 самолетов, по которым ведутся предконтрактные переговоры. Емкость рынка Як-130 до 2015 года оценивается в 250 самолетов. Завод в Иркутске может изготавливать до 60 самолетов ежегодно.

Первые 2 самолета Як-130 для Алжира поднимутся в воздух в июле этого года.

По словам О. Демченко, всем летчикам 8 стран, заинтересовавшихся Як-130, была предоставлена возможность посетить Россию и опробовать машину в полете.

Однако самым главным продуктом корпорации, как отметил О. Демченко, является перспективный пассажирский лайнер МС-21, рассчитанный на перевозку от 150 до 210 пассажиров, который планируется выпускать в трех модификациях. Этот самолет будет производиться в широкой кооперации с зарубежными странами и должен подняться в воздух в 2014 г. Начало поставок МС-21 планируется на 2016 год.

*источник: АРМС-ТАСС
15.06.09*

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" ПРОВОДИТ КОНСУЛЬТАЦИИ С ТУРЦИЕЙ ПО ВОЗМОЖНОЙ ПРОДАЖЕ ЭТОЙ СТРАНЕ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-28Н

"Рособоронэкспорт" проводит консультации с Турцией относительно возможной продажи этой стране вертолетов Ми-28Н. Об этом сообщил сегодня на пресс-конференции глава делегации ФГУП на салоне "Париж эйршоу — 2009" в Ле Бурже Александр Михеев. Так он прокомментировал сообщение турецкой прессы, согласно которой Россию недавно посетила турецкая военная делегация и провела переговоры об ускоренной поставке 12–36 вертолетов Ми-

28Н. "По вертолету Ми-28Н мы проводим активную маркетинговую работу. Эта машины принята на вооружение ВВС России, — сказал Михеев. — Действительно, Турция серьезно интересуется этим вертолетом. Проводятся консультации, о результатах говорить пока рано".

*источник: АРМС-ТАСС
17.06.09*

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ДРОНЫ ПОСТУПАЮТ НА ВООРУЖЕНИЕ ТОЛЬКО ЧЕРЕЗ 2-3 ГОДА

Вооруженные силы России будут оснащены отечественными беспилотными летательными аппаратами в течение двух-трех лет. Это пообещал сегодня начальник вооружений ВС — заместитель министра обороны Владимир Поповкин. "Мы закупили у Израиля беспилотные летательные аппараты, это позволит нам в течение двух-трех лет закрыть дырку ко времени, когда подойдет наша техника", — сказал он. При этом генерал, сославшись на практику освоения военной техники, отметил, что, "как правило, мы ее два-три года осваиваем, и только потом она нам служит".

По его словам, раньше дроны закупали разные военные управления, в том числе ГРУ. "С прошлого года мы свели наши потребности в один уровень и сосредоточились на разработке БЛА по трем направлениям", — уточнил Поповкин. К первому направлению он отнес самолеты для решения тактических задач в рамках спецназа и других тактических групп. "Мы надеемся, что получим такие аппараты уже в сле-

дующем году", — заметил он. Аппараты второго направления будут отвечать за разведку оперативно-стратегического уровня — то есть они должны быть способны находиться в воздухе в течение суток и преодолевать расстояния до нескольких тысяч километров. В качестве третьего направления военачальник назвал ударные беспилотные летательные аппараты. "Что касается последних двух, то мы поручили работы по их созданию единому исполнителю", — отметил замминистра.

"Мы разрабатываем сейчас целую программу роботизации техники, чтобы человек не участвовал, а была работа солдата и офицера в качестве оператора в автономном режиме в защищенном месте, — сказал Поповкин, слова которого цитирует ИТАР-ТАСС. — Мы переходим на другой уровень. Нам надо беречь своих людей, население. Это нормально, я считаю".

*источник: газета «Известия»
17.06.09*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Франция и Германия дали отсрочку производителю транспортника A400M	29
Европейский Airbus ищет госкредиты на \$ 5 млрд для финансирования A350	29
ZestAir размещает первый заказ на самолет A320	30
На Ле Бурже продали еще более 40 самолетов	30
Cebu Pacific увеличивает портфель заказов A320 до 15 единиц	30
Венгерская авиакомпания купила 50 лайнеров A320	31
Покупатель из Азии заказывает деловой самолет A320 Prestige	31
Немецкие СМИ узнали о новых задержках поставок аэробуса A400M	31
Virgin Atlantic Airways заказывает 10 самолетов A330	32
Boeing обвинила Airbus в неуважении к правилам ВТО	32
Airbus и Boeing могут в следующем году сократить поставки самолетов на 30 %	32
BBC Индии намерены купить 10 стратегических ВТС С-17 "Глоубмастер-3"	33
МО Чили подтвердило закупку вертолетов EC-725 "Кугар" и ВТС CN-295	33
Boeing приступила к финальному этапу сборки первого самолета Dreamliner	34
Boeing переносит первый полет 787	34
Корпорация Lockheed Martin получила 2,11 млрд долл. на производство истребителей F-35	35
Индия выиграла тендер на поставку вертолетов Намибии	35
США разрешили Израилю доработать истребители F-35	35
Китай приступил к разработке крупнейшего в мире самолета-амфибии	35
Компания "Мотор Сич" в этом году работает над производством порядка 60 двигателей для российского учебно-боевого самолета Як-130	36
Гватемала приобретет в Бразилии УБС EMB-314 Super Tucano и РЛС	36
BBC Индии намерены выбрать новый двигатель для модернизации штурмовиков Jaguar	37
Композитный транспортник совершил первый полет	37
Американский сенатор рассказал про стоимость F-22 для Японии	38
Авиаотрасли предоставят беспроцентные кредиты на 5 лет	38
Пентагон одобрил создание экспортного варианта F-22 Raptor	38
Саудовская Аравия получила первые истребители Eurofighter Typhoon	39
Уже в следующем году ХАЗ должен начать погашать правительственный кредит	39
В Ле Бурже Eurocopter впервые продемонстрировал вертолет AS-565 MB "Пантера" ВМС Болгарии	39

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ФРАНЦИЯ И ГЕРМАНИЯ ДАЛИ ОТСРОЧКУ ПРОИЗВОДИТЕЛЮ ТРАНСПОРТНИКА A400M

Франция и Германия приняли решение отложить на шесть месяцев решение по поводу дальнейшей судьбы военно-транспортного самолета A400M, заказчиком которого являются армии двух стран. Напомним, что поставки машины задерживаются на несколько лет по техническим причинам. Они должны были начаться в конце 2009 года, хотя первый полет машины до сих пор не состоялся.

Как сообщает Agence France-Presse, президент Франции Николя Саркози и канцлер Германии Ангела Меркель обсудили этот вопрос в Елисейском дворце, после чего Саркози сделал соответствующее заявление. По его словам, производитель самолета концерн EADS получит шестимесячную отсрочку, после чего партнеры по проекту постараются принять "наилучшее возможное решение".

Отметим, что участниками проекта A400M являются Испания, Бельгия, Франция, Великобрита-

ния, Германия, Люксембург и Турция. Кроме этого, поставок самолетов ожидают другие неевропейские государства. В марте заказчики военно-транспортного самолета приняли решение объявить трехмесячный мораторий на аннулирование контрактов с производителем.

По сообщениям печати, армии некоторых стран испытывают острую необходимость в обновлении парка своих самолетов, из-за чего вынуждены искать временные альтернативы из числа машин других производителей. В частности, как на днях заявил командующий ВВС Франции генерал Стефан Абриаль, Париж надеется взять в аренду или приобрести совместно с другим государством небольшую партию американских самолетов C-130J.

*источник: LENTA.RU
15.06.09*

ЕВРОПЕЙСКИЙ AIRBUS ИЩЕТ ГОСКРЕДИТЫ НА \$ 5 МЛРД ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ A350

Крупнейший мировой производитель коммерческих самолетов Airbus SAS стремится привлечь госкредиты на 3,6 млрд евро (\$ 5 млрд) от четырех европейских стран с тем, чтобы помочь финансированию программы дальнемагистральных самолетов A350, сообщает Bloomberg.

Займы должны прийти из Франции, Германии, Испании и Великобритании, которые, возможно, возьмут на себя около 30 % финансирования разработки A350, оцениваемой в 12 млрд евро. Эти самолеты, рассчитанные на 350 пассажиров, планируется выпустить на рынок в 2013 году.

Airbus разрабатывает A350 для того, чтобы конкурировать с самолетом 787 Dreamliner американского авиастроителя Boeing Co., а также с Boeing 777, рассчитанным на 368 пассажиров.

Кредит может вновь разжечь торговый спор между Европейским союзом и США по поводу государственных субсидий для авиастроителей. Напомним, что обе стороны подали взаимные претензии во Всемирную торговую организацию в 2004 году из-за господства аэрокосмическим компаниям. Решение

ВТО по этому вопросу ожидается в ближайшие годы.

"Мы хотели бы надеяться, что Airbus и страны — члены ЕС не станут принимать такие меры перед вынесением решения ВТО. Мы можем лишь подтвердить нашу позицию о том, что Airbus должен финансировать разработки своих самолетов за счет собственных наличных средств и коммерческих кредитов", — считает вице-президент по связям с общественностью Boeing Тед Ауствель (Ted Austell).

В свою очередь, представители правительств тех стран, где расположены заводы Airbus (Франция, Германия, Испания и Великобритания), планируют обсудить возможность кредитования компании 15 июня этого года на Парижском аэрокосмическом салоне в Ле Бурже. Напомним, что Airbus традиционно получает примерно треть средств на расходы на разработку новых самолетов от европейских правительств в форме кредитных займов.

*источник: сайт K2Kapital
08.06.09*

ZESTAIR РАЗМЕЩАЕТ ПЕРВЫЙ ЗАКАЗ НА САМОЛЕТ A320

В рамках авиасалона Ле Бурже авиакомпания Zest Airways (Филиппины) заказала самолет A320. Это первый контракт Zest Airways, заключенный напрямую с Airbus. Лайнер пополнит парк судов авиакомпании, который уже включает в себя два самолета A320.

Посол Альфредо М. Яо (Alfredo M. Yao), президент ZestAir, отметил: "Учитывая наши планы по развитию маршрутной сети в Юго-Восточной Азии, нам необходимо увеличивать парк воздушных судов. Эффективные самолеты A320 позволят предложить пассажирам высокий уровень комфорта в полете".

"Нам приятно, что авиакомпания ZestAir стала новым заказчиком самолетов Airbus, — добавил Джон Лихи (John Leahy), исполнительный коммерческий директор Airbus. — Лайнеры семейства A320 обладают самыми низкими эксплуатационными расходами в

своем классе, а также предлагают непревзойденный уровень пассажирского комфорта. Все это позволит авиакомпании ZestAir эффективно работать на рынке авиаперевозок, предлагая конкурентные сервис и тарифы". В настоящее время авиакомпания ZestAir выполняет рейсы по 18 внутренним направлениям. Заказанный лайнер позволит авиакомпании развивать международные азиатские направления.

К настоящему моменту общее число заказов в мире на самолеты семейства A320 превысило 6300 единиц и более 3900 таких лайнеров уже получили более 300 заказчиков и эксплуатантов.

*источник: компания Airbus
17.06.09*

НА ЛЕ БУРЖЕ ПРОДАЛИ ЕЩЕ БОЛЕЕ 40 САМОЛЕТОВ

Во второй половине дня 16 июня сразу несколько авиакомпаний в рамках авиасалона в Ле Бурже объявили о покупке самолетов Airbus и ATR, сообщает AFP. В общей сложности они разместили заказы более чем на 40 самолетов.

Крупнейшей из объявленных сделок стал заказ на 10 новейших самолетов Airbus A350. Их купит бюджетный перевозчик из Азии Air Asia. Вьетнамская Vietnam Airlines приобретет 16 Airbus A321. Кроме того, эта же компания объявила о намерении в ближайшем будущем заключить контракт на два A350. Два других контракта были гораздо менее крупными: испанская Air Nostrum купила десять региональных ATR 72, а филиппинская Cebu Pacific — пять A320.

Напомним, что 15 июня и в первой половине дня 16 июня сделки заключались в основном с участием

российских компаний. Так, перевозчик "Атлант-Союз" подписал предварительное соглашение о приобретении 30 Ан-148 и 15 Ту-204СМ. В свою очередь, корпорация "Сухой" смогла договориться о продаже 30 Sukhoi Superjet 100 венгерской Malev и 24 таких же самолетов — пермскому "Авиализингу".

Авиасалон в Ле Бурже считается одной из крупнейших ярмарок самолетов в мире. В 2007 году на французском авиасалоне были заключены контракты в общей сложности более чем на 100 миллиардов долларов. В условиях кризиса этот рекорд в 2009 году обновить не удастся.

*источник: LENTA.RU
17.06.09*

SEBU PACIFIC УВЕЛИЧИВАЕТ ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ A320 ДО 15 ЕДИНИЦ

Авиакомпания Cebu Pacific (Филиппины) увеличила свой портфель заказов A320 до 15 единиц, подписав на авиасалоне Ле Бурже твердый контракт с Airbus еще на 5 таких самолетов. Заказанные лайнеры, поставки которых запланированы на 2013 год, будут эксплуатироваться авиакомпанией как на внутренних, так и на международных направлениях. Поставки по первоначальному контракту на 10 самолетов начнутся с 2010 года.

"Благодаря самолетам семейства A320 мы смогли предложить нашим пассажирам сервис более высокого уровня, — отметил Ланс Гоконвей (Lance Gokongwei), президент Cebu Pacific. — Размещенный нами заказ вписывается в стратегию развития авиакомпании на ближайшие годы. Он также позволит нам значительно расширить существующую маршрутную сеть, открыв новые направления в регионе".

"Мы рады, что авиакомпания Cebu Pacific в очередной раз подтвердила свое доверие к семейству A320. Заказ, размещенный авиакомпанией сегодня, принесет ей значительную выгоду в будущем. Cebu Pacific сможет еще больше укрепить свои позиции на

рынке авиаперевозок благодаря парку современных, эффективных и комфортабельных узкофюзеляжных воздушных судов", — добавил Джон Лихи, исполнительный коммерческий директор Airbus.

Cebu Pacific, базирующаяся в Маниле, является одной из крупных бюджетных авиакомпаний в Азии. Авиакомпания выполняет внутренние и международные рейсы по 46 направлениям. В настоящий момент авиакомпания эксплуатирует 21 самолет семейства A320, 9 из которых эксплуатируются по соглашению о лизинге. Средний возраст воздушных судов составляет 1,9 года.

Семейство самолетов A320, в которое входят лайнеры A318, A319, A320 и A321, является флагманом семейства узкофюзеляжных самолетов. К настоящему моменту общее число заказов в мире на самолеты семейства A320 превысило 6300 единиц и более 3900 таких лайнеров уже получили более 300 заказчиков и эксплуатантов.

*источник: компания Airbus
17.06.09*

ВЕНГЕРСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ КУПИЛА 50 ЛАЙНЕРОВ A320

Венгерский бюджетный авиаперевозчик Wizz Air в рамках авиасалона в Ле Бурже подписал предварительное соглашение о покупке 50 лайнеров Airbus A320. Об этом сообщает AFP. Когда будет подписан твердый контракт, пока неизвестно, однако коммерческий директор Airbus Джон Лихи (John Leahy) заявил, что это произойдет "очень скоро".

Сумма сделки по каталожным ценам составила 3,8 миллиарда долларов (2,7 миллиарда евро), передает агентство Dow Jones. По словам исполнительного директора Wizz Air Джозефа Варади (Jozsef Varadi), поставки самолетов будут осуществляться в 2014–2016 годах.

Авиасалон Ле Бурже проходит в текущем году с 15 по 21 июня. За первые дни в рамках мероприятия было заключено несколько крупных сделок, в первую очередь по покупке российских самолетов. Так, еще

один венгерский перевозчик, Malev, смог заключить предварительный контракт с компанией "Гражданские самолеты Сухого" на поставку 30 Sukhoi Superjet 100. Еще 24 аналогичных самолета получит пермский "Авиализинг", подписавший с ГСС твердый контракт на поставку.

17 июня в рамках салона не было заключено крупных сделок на покупку самолетов. Нигерийская компания Afrijet Airlines заказала четыре ATR 72-500, сумма контракта в каталожных ценах составила 80 миллионов долларов. Филиппинский перевозчик Zest Airways договорился о приобретении одного Airbus A320.

*источник: LENTA.RU
18.06.09*

ПОКУПАТЕЛЬ ИЗ АЗИИ ЗАКАЗЫВАЕТ ДЕЛОВОЙ САМОЛЕТ A320 PRESTIGE

Частный покупатель из Азии разместил твердый заказ на деловой самолет A320 Prestige, став первым заказчиком этого типа в регионе.

Являясь вариантом пассажирского самолета A320, A320 Prestige имеет самый просторный салон в своем сегменте, а дополнительные топливные баки позволяют увеличить дальность полета для выполнения межконтинентальных перелетов.

Семейство деловых самолетов Airbus ACJ, в которое входят лайнеры A318 Elite, ACJ и A320 Prestige, задает новые стандарты качества и комфорта на рынке бизнес-джетов.

Владельцы этих лайнеров получают полную свободу в оформлении салона самолета. Так, площадь пола в салоне A320 Prestige превышает 96 кв. м, что позволяет эксплуатантам создать на борту лайнера практически любой интерьер. Благодаря просторно-

му салону A320 Prestige также является оптимальным лайнером для перевозки больших групп людей, будь то сотрудники крупной корпорации, члены семьи или правительственная делегация.

В дополнение к непревзойденному уровню комфорта лайнеры ACJ предоставляют эксплуатантам и другие преимущества современного самолета: электродистанционную систему управления, централизованное техническое обслуживание, высокую топливную эффективность.

К настоящему моменту было продано более 100 самолетов семейства ACJ и около 50 широкофюзеляжных лайнеров в VIP-варианте, что говорит о высокой популярности этих лайнеров во всем мире.

*источник: компания Airbus
16.06.09*

НЕМЕЦКИЕ СМИ УЗНАЛИ О НОВЫХ ЗАДЕРЖКАХ ПОСТАВОК АЭРОБУСА A400M

ВВС Германии не получат первые военно-транспортные самолеты A400M производства компании Airbus до 2014 года. Об этом, как сообщает Reuters, пишет в номере за 22 июня немецкая газета The Financial Times Deutschland. По данным журналистов, руководство европейской авиастроительной компании было вынуждено в очередной раз пересмотреть график поставок транспортников.

О наметившихся задержках поставок военно-транспортного самолета A400M европейские СМИ впервые сообщили в январе 2009 года. Как отмечалось, заявленные летно-технические характеристики машины не соответствовали реальным, из-за чего компании пришлось пересмотреть график реализации проекта.

Заказчики должны были получить первые самолеты уже в 2009 году, однако, по данным журналистов, поставки были перенесены примерно на три года. Тем не менее эксперты отмечали, что задержка

может увеличиться до 2014–2015 годов. Кроме того, по сравнению с 1998 годом стоимость одного самолета возросла со 110 до 145 миллионов евро.

Отметим, что первый полет A400M также пока не состоялся, что дает право заказчикам расторгнуть контракт с производителем и потребовать возврата вложенных средств. Но большинство из них пока не намерено идти на этот шаг, несмотря на необходимость обновления парков военно-транспортной авиации. В настоящее время Airbus получила заказы на 180 самолетов, стоимость которых, как сообщалось ранее, составляет около 20 миллиардов евро. A400M должны поступить на вооружение Германии, Франции, Испании, Великобритании, Турции, Бельгии, Люксембурга, ЮАР и Малайзии. Самыми крупными покупателями являются Германия и Франция, заказавшие 60 и 50 самолетов соответственно.

*источник: LENTA.RU
22.06.09*

VIRGIN ATLANTIC AIRWAYS ЗАКАЗЫВАЕТ 10 САМОЛЕТОВ A330

Британская авиакомпания Virgin Atlantic Airways подписала с Airbus твердый контракт на покупку 6 дальнемагистральных самолетов A330-300. Кроме того, авиакомпания возьмет в лизинг у AerCap еще 4 самолета A330.

Заказанные авиакомпанией лайнеры смогут вместить до 270 пассажиров в трех классах, а также позволят Virgin предложить пассажирам по-настоящему революционные услуги на борту в каждом классе путешествия. Авиакомпания планирует эксплуатировать данные лайнеры на маршрутах из Великобритании в США и страны Карибского бассейна.

"Лайнеры A330 станут прекрасным дополнением к нашему парку современных воздушных судов. Этот лайнер вписывается в стратегию авиакомпании, направленную на инвестирование средств в экологичные и эффективные лайнеры", — отметил Стив

Ридгвей (Steve Ridgway), глава Virgin Atlantic Airways.

"Нам приятно, что авиакомпания Virgin, один из наших крупных клиентов, выбрала лайнеры A330 для пополнения своего парка", — добавил Джон Лихи, исполнительный коммерческий директор Airbus. — Самолеты семейства A330 имеют самые низкие показатели по расходу топлива "на кресло", являясь самыми экологичными лайнерами в своем сегменте".

Virgin Atlantic Airways начала осуществлять полеты на самолетах Airbus в ноябре 1993 года, введя в эксплуатацию лайнер A340-300. На данный момент Virgin эксплуатирует шесть самолетов A340-300 и 19 лайнеров A340-600. Авиакомпания Virgin также является заказчиком шести двухпалубных лайнеров A380.

*источник: компания Airbus
22.06.09*

BOEING ОБВИНИЛА AIRBUS В НЕУВАЖЕНИИ К ПРАВИЛАМ ВТО

Авиастроительная корпорация Boeing обвинила своего конкурента, компанию Airbus, в нарушении правил международной торговли, после того как Airbus обратилась за государственным кредитом для реализации своего новейшего проекта — лайнера A350. Об этом сообщает AFP со ссылкой на юриста — консультанта Boeing Роберта Новика (Robert Novick).

По словам Новика, Airbus "проявила неуважение" к правилам Всемирной торговой организации (ВТО), которая сейчас готовит постановление о том, что получение финансирования от государства нарушает международные правила торговли. "Мы крайне разочарованы, что Airbus снова прибегла к господомощи для разработки своего самолета, в то время как у нее есть средства, чтобы реализовать проект самостоятельно", — добавил юрист Новик.

Франция предложила Airbus 1,4 миллиарда евро (1,9 миллиарда долларов), а Германия — 1,1 миллиарда евро, чтобы помочь авиакорпорации с проектом

по разработке A350. Однако окончательных договоренностей относительно выделения указанных средств пока не достигнуто, отмечает агентство.

Напомним, обвинения в незаконном субсидировании как Airbus, так и Boeing были переданы в ВТО еще в 2005 году. В 2007 году Евросоюз предъявил США обвинения в том, что выделение средств Boeing существенно ослабило позиции компании Airbus, в результате чего последняя понесла убытки в размере 27 миллиардов долларов.

Лайнер A350 может стать конкурентом американскому Boeing 787 и рассчитан на выполнение беспосадочных рейсов на расстояние в 15 тысяч километров. Ожидается, что самолет, способный перевозить до 350 пассажиров, совершит первый взлет в 2011 году, а первый коммерческий рейс — в 2013 году.

*источник: LENTA.RU
17.06.09*

AIRBUS И BOEING МОГУТ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ СОКРАТИТЬ ПОСТАВКИ САМОЛЕТОВ НА 30 %

Крупнейшие мировые производители коммерческих самолетов Airbus SAS и Boeing Co могут сократить объем своих поставок на 30 % в следующем году из-за кризиса в крупнейших авиакомпаниях, сообщает Bloomberg.

Агентство цитирует заявление главы Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Джованни Бисигнани. В первую очередь, отметил Бисигнани, авиастроители пострадают от сокращения парка перевозчиков или за счет того, что крупнейшие авиакомпании начнут сдавать свои воздушные суда в аренду мелким конкурентам.

"Мы видим ухудшение всех показателей. Превышенный опыт говорит нам, что во время предыдущих экономических спадов поставки сокращались на 30 % в год", — сказал он. Бисигнани планирует обнародовать

прогноз IATA на 2009 год 8 июня этого года. Ассоциация, насчитывающая 240 членов (94 % мировых воздушных перевозок), ожидает показатели "значительно хуже" того, чем планировалось в марте текущего года (убыток в \$ 4,7 млрд). Свое влияние на сокращение поставок самолетов окажет и снижение количества прибыльных туристов бизнес-класса. Еще одна проблема заключается в финансировании закупок воздушных судов авиакомпаниями, которым все труднее добиться от банков необходимого финансирования таких сделок. Тем не менее Airbus и Boeing сохраняют умеренный оптимизм по поводу оживления на рынке, по крайней мере к 2010 или 2011 году.

*источник: сайт K2Kapital
05.06.09*

ВВС ИНДИИ НАМЕРЕНЫ КУПИТЬ 10 СТРАТЕГИЧЕСКИХ ВТС С-17 "ГЛОУБМАСТЕР-3"

ВВС Индии выбрали предложенный Boeing стратегический военно-транспортный самолет С-17 "Глоубмастер-3" в качестве предпочтительного кандидата на победу в тендере на поставку нового тяжелого самолета военно-транспортной авиации сверхбольшой грузоподъемности VHTAC (Very Heavy Lift Transport Aircraft), сообщает агентство IANS.

Как заявил командующий ВВС Индии маршал авиации П. В. Наик, самолет был выбран после проведения детальной оценки его летно-технических характеристик.

На первом этапе ВВС намерены приобрести 10 ВТС С-17 в рамках американской программы "Иностранные военные продажи". Министерство обороны Индии планирует, что первые самолеты будут получены через три года после подписания контракта.

Впервые "Боинг" предложил МО Индии поставить С-17 "Глоубмастер-3" в октябре 2007 года, однако тогда предложение не вызвало заинтересованности. Вместо этого было принято решение о закупке 6 ВТС средней грузоподъемности С-130J "Геркулес" компании Lockheed Martin. Стоимость контракта, подписанного в начале 2008 года, составила 962,45 млн долл.

С-17 "Глоубмастер-3" способен совершать полеты дальностью 2400 морских миль (4400 км) с полезной нагрузкой 72 т, взлетать с полосы длиной 2300 м и приземляться на неподготовленные грунтовые ВПП длиной 915 м.

Самолет может перевозить до 144 военнослужащих с вооружением либо 48 носилочных и 54 сидячих раненых. В грузовой кабине С-17 может разместиться ОБТ М1А1 "Абрамс", грузовики массой по 45 т (по два в ряд), джипы (по три в ряд), самоходная артиллерийская установка калибра 155 мм, до трех

боевых вертолетов АН-64 "Апач", до 18 контейнеров 463L с грузом.

На текущий момент 198 самолетов С-17 "Глоубмастер-3" находятся на вооружении четырех стран. Помимо поставленных ВВС США 184 единиц, Boeing передал 6 С-17А "Глоубмастер-3" ВВС Великобритании, 4 – Австралии и 4 – Канаде. В июле 2008 года Boeing заключил контракт на поставку ВТС С-17 ВВС Катара. В ноябре прошлого года подписано соглашение на поставку 2 ВТС С-17 "Глоубмастер-3" для консорциума НАТО. В феврале текущего года МО США подписало с компанией Boeing контракт на закупку очередной партии из 15 С-17 "Глоубмастер-3", что увеличивает количество заказанных для ВВС США ВТС до 205 единиц. В ходе прошедшей в феврале выставки "Айдекс-2009" ОАЭ подписали с Boeing соглашение, предусматривающее закупку четырех ВТС С-17 стоимостью около 1,3 млрд долл. О намерении к концу года разместить заказ на поставку двух дополнительных самолетов заявило МО Катара.

В случае подписания контракта индийский заказ позволит продлить функционирование сборочной линии С-17 после января 2011 года.

В настоящее время в боевом составе ВВС Индии насчитывается около 100 военно-транспортных самолетов средней грузоподъемности Ан-32 и менее 20 тяжелых самолетов Ил-76. В целях продления ресурса 105 Ан-32 в ходе авиасалона "Аэро Индия – 2009" МО Индии подписало с Украиной контракт на проведение их модернизации.

источник: АРМС-ТАСС
16.06.09

МО ЧИЛИ ПОДТВЕРДИЛО ЗАКУПКУ ВЕРТОЛЕТОВ ЕС-725 "КУГАР" И ВТС CN-295

Чилийское правительство подтвердило свое намерение приобрести 5 многоцелевых транспортных самолетов CN-295 в противолодочной версии и вертолеты ЕС-725 "Кугар" европейского консорциума ЕАДС, однако опровергло намерения приобрести ракеты "Экзосет".

Как заявил министр обороны Чили Франсиско Видаль, чилийское оборонное ведомство в ближайшее время намерено дополнительно приобрести пять самолетов CN-295 компании ЕАДС-КАСА в противолодочной версии для ВМС страны. Стоимость закупки оценивается в 170 млн долл.

В октябре 2007 года МО Чили заключило с ЕАДС-КАСА начальный контракт на поставку трех самолетов С-295 в версии для морского патрулирования. Стоимость данного соглашения составила 105 млн долл. Поставка самолетов запланирована на первую половину 2010 года. Контракт содержал опцион на дополнительную поставку пяти самолетов. Закупка второй партии CN-295 завершит реализацию программы "Альбатрос", в рамках которой ВМС Чили намерены приобрести в общей сложности 8 ед. С-295. Новые самолеты заменят эксплуатирующиеся чилийскими ВМС в настоящее время 4 самолета Р-3А

"Орион" и Р-95 "Бандерула" (ЕМВ-111 "Бандейранте").

Планируется, что CN-295 будут использоваться для патрулирования морских границ Чили, противокорабельной и противолодочной борьбы. Основной системой обнаружения, которой будет оснащен самолет, является РЛС APS-143С(V)3 "Телефоник" с усовершенствованной системой обнаружения малогабаритных целей и интегрированной системой опознавания "свой – чужой". Дальность обнаружения данной станции составляет 200 морских миль (около 360 км). Министр также объявил о покупке восьми средних транспортных вертолетов ЕС-725 "Кугар" для Сухопутных войск страны, три из которых уже прибыли в Чили. Оставшиеся 5 должны быть поставлены до сентября 2010 года. Общая стоимость данного контракта составила 80 млн долл.

Одновременно министр обороны Чили Франсиско Видаль опроверг появившуюся в СМИ информацию о намерении приобрести партию французских ПКР "Экзосет", заявив, что правительство не планирует закупку данного типа вооружений.

источник: АРМС-ТАСС
15.06.09

BOEING ПРИСТУПИЛА К ФИНАЛЬНОМУ ЭТАПУ СБОРКИ ПЕРВОГО САМОЛЕТА DREAMLINER

Американская авиастроительная корпорация Boeing приступила к финальному этапу сборки (окончательной сборке) первого пассажирского лайнера новейшей модификации Boeing 787 Dreamliner, предназначенного для японской авиакомпании All Nippon Airways (ANA), которая разместила заказ на 50 машин. Начало поставок запланировано на первый квартал 2010 г., говорится в сообщении Boeing.

Сроки начала поставок новых самолетов Boeing уже неоднократно сдвигались. Первоначально первый полет Dreamliner был запланирован на конец второго квартала 2008 года, а первые поставки стартовым заказчиком — на начало 2009 года.

"Это знаменательный день для команды 787. Заказ на 787, размещенный ANA в 2004 году, стал крупнейшим стартовым заказом на новый самолет в истории Boeing. Тем самым авиакомпания продемонстрировала абсолютную веру и в сам самолет, и в компанию Boeing в целом. Все это время специалисты ANA принимали самое активное участие в разработке семейства 787", — заявил вице-президент и руководитель программы Boeing 787 Dreamliner Скотт Фэнчер (Scott Fancher), слова которого приводятся в пресс-релизе.

На сегодняшний день компания Boeing получила заказы на 865 самолетов Dreamliner от 56 авиакомпаний, в том числе "Аэрофлот" заказал 22 таких лайнера. Это самый продаваемый новый самолет в истории гражданской авиации. Ранее президент Boeing по России и СНГ Сергей Кравченко сообщил в интервью РИА "Новости", что компания Boeing рассчиты-

вает поставить первый самолет Boeing 787 Dreamliner стартовому заказчику (ANA) в первом квартале 2010 года; сроки начала поставок этих самолетов крупнейшему российскому авиаперевозчику "Аэрофлоту" пока неизвестны. Ранее предполагалось, что они начнутся с 2014 года. По его словам, программа выпуска этого самолета в целом задерживается на 18 месяцев.

Говоря о поставках нового самолета "Аэрофлоту", представитель Boeing отметил, что рынок очень быстро меняется и сейчас было бы неправильно спекулировать на реальных сроках этих поставок. Как только самолет взлетит, начнутся летные испытания и когда точно будут понятны графики поставок всем заказчикам, эта информация будет более точной, говорил Кравченко. Первый полет Dreamliner теперь планируется на второй квартал 2009 года.

По его словам, подобная задержка по программе выпуска новых самолетов произошла впервые в истории Boeing — гражданские самолеты компании, как правило, всегда создавались точно по графику. В компании Boeing считают, что эта задержка произошла потому, что была поставлена очень высокая технологическая планка. Предполагалось, что в самолете будет огромное количество инноваций — абсолютно новый цельный композитный фюзеляж и плюс к этому огромное количество титановых деталей, в том числе и российских.

*источник: РИА «Новости»
18.06.09*

BOEING ПЕРЕНОСИТ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ 787

Компания Boeing [NYSE: BA] сегодня объявила о том, что первый полет 787 будет отложен в связи с необходимостью усиления зоны стыка крыла с фюзеляжем. Проблема была обнаружена в ходе недавних плановых статических испытаний. Предварительный анализ ситуации показал, что это не препятствует выполнению первого полета, запланированного на текущий месяц. Однако, по итогам анализа возможных изменений программы летных испытаний, в конце прошлой недели было принято решение о переносе сроков первого полета до тех пор, пока не будут обеспечены условия для проведения летных испытаний в полном объеме.

После окончательного определения необходимых модификаций и изменений в программе испытаний будут установлены новые сроки первого полета и начала поставок. Этот процесс займет несколько недель. Тем временем команда 787 продолжит работу над другими испытаниями самолета № 1, включая заключительные контрольные испытания и руление на малых скоростях. Продолжится работа над подготовкой остальных пяти предсерийных машин к первому полету и запуском производства первой серийной машины. По словам Скотта Карсона, президента и генерального директора Boeing — Commercial Airplanes, команда специалистов уже определила ряд возможных решений.

"Первоначально мы рассматривали временное решение, которое позволило бы нам выполнить первый полет в намеченные сроки. Однако в итоге мы пришли к мнению, что будет правильным разработать, рассчитать, испытать и внедрить постоянное решение по модификации зоны стыка, которая нуждается в усилении. Подобная модификация конструкции является достаточно распространенной практикой при создании новых самолетов, и она никак не связана с нашим выбором материалов или работами по сборке и установке, выполняемыми нашей командой", — подчеркнул Карсон.

Финансовый прогноз Boeing, скорректированный с учетом этих изменений, будет представлен в июле, когда компания огласит свои финансовые результаты за второй квартал 2009 года.

Сегодня в 18:00 по московскому времени состоится телеконференция с участием Скотта Карсона, Пэта Шэнахэна, вице-президента и руководителя авиационных программ, и Скотта Фэнчера, вице-президента и руководителя программы 787, которая будет посвящена 787. Интернет-трансляция конференции будет доступна на сайте <http://www.boeing.com>.

*источник: компания Boeing
23.06.09*

КОРПОРАЦИЯ LOCKHEED MARTIN ПОЛУЧИЛА 2,11 МЛРД ДОЛЛ. НА ПРОИЗВОДСТВО ИСТРЕБИТЕЛЕЙ F-35

Американская корпорация Lockheed Martin получила 2,11 млрд долл. на реализацию мелкосерийного производства следующей партии многоцелевых истребителей пятого поколения в рамках программы JSF, сообщил ресурс businessweek.com со ссылкой на Пентагон.

Эти средства пойдут на производство семи самолетов F-35A с обычным взлетом и посадкой для ВВС США, семи F-35B с коротким взлетом и вертикальной

посадкой для Корпуса морской пехоты США, а также одного самолета F-35 для Нидерландов и трех – для Великобритании.

Работы пройдут на предприятиях в Форт-Уэрт (шт. Техас), Эль Сегундо (шт. Калифорния) и Уортоне (Великобритания).

*источник: АРМС-ТАСС
04.06.09*

ИНДИЯ ВЫИГРАЛА ТЕНДЕР НА ПОСТАВКУ ВЕРТОЛЕТОВ НАМИБИИ

Индийская государственная авиастроительная корпорация Hindustan Aeronautics Limited (HAL) выиграла тендер вооруженных сил Намибии на поставку трех легких вертолетов. Как сообщает Defense News, намибийская армия получит два вертолета Chetak и один Cheetah индийского производства за 10 миллионов долларов. Об этом сообщили в военном ведомстве страны.

Сделка была одобрена министерством иностранных дел Индии, тогда как ранее внешнеполитическое ведомство заблокировало соглашение с Боливией на продажу многоцелевых вертолетов HAL Dhruv. Данное решение было принято по той причине, что заказчик планировал использовать технику в военных целях. Вместе с тем до 2004 года индийское правительство одобрило поставки этих машин Мавритании, Непалу, Эквадору, Перу и Турции.

Как подчеркивает Defense News, Индия каждый год продает оборонную продукцию на сумму около 80 миллионов долларов. В то же время Дели ежегодно закупает вооружение и военную технику производства других стран на 6 миллиардов долларов.

Многоцелевой семиместный вертолет Chetak, масса которого составляет 1230 килограммов, может развивать скорость до 210 километров в час. Cheetah является модификацией франко-германского вертолета Lama SA 315. Он производится в Индии по лицензии. 1100-килограммовая машина также может развивать скорость до 210 километров в час. Оба вертолета стоят на вооружении ВВС и сухопутных войск Индии.

*источник: LENTA.RU
13.06.09*

США РАЗРЕШИЛИ ИЗРАИЛЮ ДОРАБОТАТЬ ИСТРЕБИТЕЛИ F-35

Израилю и США удалось найти компромиссное решение в переговорах о покупке новейших истребителей пятого поколения F-35 Lightning II. Как сообщает израильское издание Arutz Sheva, об этом газете Maariv заявил неназванный представитель военного ведомства страны.

Израильская сторона настаивала на том, что на новых самолетах должны быть установлены комплектующие национального производства. Кроме того, военное ведомство страны-заказчика выступает за то, чтобы техническое обслуживание машин после их поставки было возложено на израильскую армию. Ранее Вашингтон возражал против этого, однако, по словам военных, американцы согласны пойти на

уступки. Представитель Министерства обороны Израиля также сообщил журналистам, что в ближайшие несколько недель стороны планируют оформить соглашение о приобретении партии из 25 самолетов, хотя в целом Израиль намерен купить 75 машин американского производства. Вместе с тем, как уточняет Arutz Sheva, стоимость истребителей, которую ранее израильская сторона называла слишком большой, пока еще обсуждается производителем и заказчиком.

*источник: LENTA.RU
24.06.09*

КИТАЙ ПРИСТУПИЛ К РАЗРАБОТКЕ КРУПНЕЙШЕГО В МИРЕ САМОЛЕТА-АМФИБИИ

Китай в среду приступил к проектировке крупнейшего в мире самолета-амфибии, сообщает агентство Синьхуа.

Проект под названием "Дракон-600" предполагает создание самолета-амфибии размером с лайнер Airbus A320. Воздушное судно предполагается использовать для тушения лесных пожаров, морского патрулирования и проведения спасательных операций на воде.

На проектировку и летные испытания самолета отведено четыре года. Его серийное производство планируется начать через пять лет. По оценкам маркетологов, в ближайшие 15 лет Китаю понадобится по меньшей мере 60 машин "Дракон-600", оценка позиций новинки на мировом рынке не приводится.

*источник: РИА «Новости»
24.06.09*

КОМПАНИЯ "МОТОР СИЧ" В ЭТОМ ГОДУ РАБОТАЕТ НАД ПРОИЗВОДСТВОМ ПОРЯДКА 60 ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ РОССИЙСКОГО УЧЕБНО-БОЕВОГО САМОЛЕТА ЯК-130

Около 60 авиадвигателей АИ-222-25 для нового российского учебно-боевого самолета Як-130 находятся в производстве на предприятии "Мотор Сич" (Запорожье, Украина).

"Работы по выпуску двигателя требуют большого напряжения, так как уже шесть стран подали заявки на приобретение Як-130. Только в этом году "Мотор Сич" работает над производством порядка 60 двигателей АИ-222-25", — сказал президент, председатель совета директоров ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев, слова которого приводятся в сообщении пресс-службы предприятия.

В сообщении отмечается, что предприятие ведет серийное производство авиадвигателя в кооперации с Московским машиностроительным производственным предприятием "Салют". "Мотор Сич" и "Салют" участвуют в выпуске АИ-222-25 на паритетных началах. "Мотор Сич" делает газогенератор, т. е. горячую часть двигателя, а "Салют" производит сборку и испытания АИ-222-25, а также его поставку заказчику", — говорится в сообщении.

Максимальная взлетная тяга бесфорсажного АИ-222-25 составляет 2500 кг. Тяга двигателя на максимальном режиме на высоте 5 км при $M = 0,6$ равна 1450 кг, на крейсерском режиме на высоте 10 км и $M = 0,6$ составляет 300 кг. Разрабатывается модификация двигателя тягой до 3000 кг.

Конструкция двигателя выполнена по модульной схеме, что позволяет производить быструю замену в эксплуатации выработавших ресурс или получивших повреждения модулей. По требованию заказчика двигатели могут быть укомплектованы соплом с

управляемым вектором тяги, а также форсажной камерой. В сообщении приводятся слова генерального конструктора запорожского КБ "Прогресс" (разработчик АИ-222-25) Федора Муравченко, который отмечает, что двигатель является уникальным с многих точек зрения. "В первую очередь особенность этого двигателя в том, что к нему были выставлены очень серьезные требования, чтобы он удовлетворял требованиям истребителя, разведчика, учебно-тренировочного и спортивного самолета", — говорит Ф. Муравченко.

Стендовые испытания газогенератора двигателя АИ-222-25 были начаты в ноябре 2002 года, а в июне 2003 года состоялся первый запуск полноразмерного двигателя. В декабре 2003 года два таких двигателя были поставлены на летные испытания в составе силовой установки первого учебно-боевого самолета Як-130 серийной конфигурации. С ними он совершил первый полет 30 апреля 2004 года. Помимо самолета Як-130, двигатели семейства АИ-222 могут найти применение на ряде других самолетов — как вновь разрабатываемых, так и модернизируемых.

Корпорация "Иркут", производящая учебно-боевой самолет Як-130, как сообщалось на парижском авиасалоне в Ле Бурже, уже имеет заявки на 150 самолетов этого типа, помимо заказов от ВВС России и Алжира. По прогнозам экспертов, сегодня потребности мирового рынка в таких машинах оцениваются примерно в 2500 единиц.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
23.06.09*

ГВАТЕМАЛА ПРИОБРЕТЕТ В БРАЗИЛИИ УБС EMB-314 SUPER TUCANO И РЛС

Гватемала разместила заказ на поставку произведенных в Бразилии шести турбовинтовых учебно-боевых самолетов EMB-314 Super Tucano компании Embraer, а также РЛС кругового обзора, сообщает "Джейнс дифенс уикли".

Стоимость соглашения составляет около 99 млн долл. Закупка данных самолетов одобрена национальным советом безопасности, кабинетом министров и согласована президентами двух стран.

Стороны договорились, что финансирование поставки будет осуществляться за счет кредита, предоставленного банком экономического и социального развития Бразилии (BNDES). Гватемала обязуется возвратить кредит в течение следующих 12 лет.

Как планируется, поставка EMB-314 Super Tucano ВВС Гватемалы будет завершена в течение 18 месяцев. Самолеты будут размещены на авиабазе Ла Орора на юге страны.

В настоящее время на вооружении гватемальских ВВС остался всего один штурмовик A-37B Dragonfly и до четырех пригодных к полетам и выполнению боевых задач УТС/УБС PC-7 Pilatus. Данные самолеты будут сняты с вооружения после получения УБС Super Tucano.

EMB-314 Super Tucano является продолжением линейки УТС Tucano, более 650 единиц которых

находятся на вооружении 15 стран. Он представляет собой самолет длиной 11,42 м и размахом крыла 11,14 м. Первый полет опытного образца Super Tucano состоялся 15 мая 1993 года. Первый А-29 (бразильское обозначение) был принят на вооружение ВВС Бразилии в декабре 2003 года. Самолет оборудован турбовинтовым двигателем PT6A-68/3 производства Pratt & Whitney, способен взлетать с коротких (363 м) ВПП и находиться в воздухе до 6,5 ч. Максимальная скорость полета — 557 км/ч, практический потолок — 10 670 м, перегоночная дальность (без подвесных топливных баков) — 1600 км, боевой радиус действия — около 540 км.

EMB-314 оснащен лазерной системой целеуказания, двумя пулеметами калибра 12,7 мм, имеет четыре подкрыльевых и один подфюзеляжный узел подвески для вооружения и топливных баков, способен нести 1,5 т бомбовой или ракетной нагрузки, включая современные вооружения с GPS и лазерным наведением. Самолет может оснащаться очками ночного видения, инфракрасными и оптико-электронными системами наблюдения и современными системами передачи данных.

*источник: АРМС-ТАСС
23.06.09*

ВВС ИНДИИ НАМЕРЕНЫ ВЫБРАТЬ НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ШТУРМОВИКОВ JAGUAR

ВВС Индии создали комиссию, которая должна провести оценку и принять решение о том, каким из предложенных новых двигателей будет оснащен в рамках программы модернизации легкий штурмовик Jaguar, силовая установка которого не справляется с возросшей массой самолета, сообщает "Хинду".

Новый более легкий и эффективный двигатель позволит ВВС повысить летно-технические характеристики Jaguar, уменьшить рабочую нагрузку на пилота и снизить стоимость технического обслуживания.

Созданная комиссия сделает выбор между компаниями Honeywell и Rolls-Royce, которые представили свои предложения на запрос, направленный заинтересованным компаниям в рамках проводимого тендера, предусматривающего поставку 280 двигателей для 120 самолетов. Контракт также будет предусматривать закупку запасных силовых установок. Свои предложения о выборе победителя комиссия должна выработать до конца июня.

Американская компания Honeywell предлагает МО Индии силовую установку F125N тягой 43,8 кН. Британская Rolls-Royce представила проект двигателя Adour Mk821 тягой 32,5 кН.

МО Индии выбрало многоцелевой истребитель Jaguar консорциума SEPECAT в 1978 году. В 1979 году был подписан контракт на поставку первых 40 двухдвигательных самолетов из Великобритании и организацию их производства на предприятии HAL в Индии по лицензии BAe Systems. Первые самолеты были приняты на вооружение индийских ВВС в июле 1979 года. В общей сложности BAe Systems и HAL изготовили для ВВС Индии 150 самолетов Jaguar, более 100 из которых находится в боевом составе по настоящее время.

Самолет способен в любое время суток применять различные виды вооружений, включая кластерные,

свободнопадающие и управляемые авиабомбы, а также ракеты. На вооружении также имеется морская версия Jaguar.

Тем не менее с момента начала поставок пилоты индийских ВВС заявляли о недостаточной тяге двигателей Mk804E производства Rolls-Royce/Turbomeca и Mk811 Rolls-Royce, особенно в жарких погодных условиях и на больших высотах. По заключению инженеров-испытателей, которые проводили тестирование самолетов Jaguar, двигатели Rolls-Royce не рассчитаны на эксплуатацию в подобных условиях Индии. ВВС также направили Rolls-Royce запрос на увеличение тяги, однако несколько аварий самолетов заставили вернуться к оригинальной спецификации.

По заявлению Honeywell, которая продемонстрировала F125N в ходе выставки "Аэро Индия — 2009" в феврале текущего года, двигатель обеспечивает высокую безопасность пилотов, низкие затраты на техническое обслуживание и высокую надежность. Модульная конструкция F125N с современной полностью цифровой системой управления режимами работы позволит индийским ВВС сэкономить в процессе эксплуатации около 1,5 млрд долл. по сравнению с предложением конкурента. Вариантами F-125 оснащены учебно-боевые самолеты L-159 компании Aero Vodochody и ударный беспилотный летательный аппарат X-45A компании Boeing.

Rolls-Royce делает упор на то, что Mk821, который сконструирован на базе технологии двигателей Adour, обладает высокой степенью унификации с вариантом Mk871, которым оснащены приобретенные ВВС Индии учебно-тренировочные самолеты Hawk Mk.132.

*источник: АРМС-ТАСС
23.06.09*

КОМПОЗИТНЫЙ ТРАНСПОРТНИК СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Переход к композитным планерам позволит резко снизить себестоимость создания и строительства самолетов и повысит их ремонтпригодность, полагают американские эксперты.

Компания Lockheed Martin объявила об успешном проведении демонстрационного полета экспериментальной машины, созданной по программе АССА (Advanced Composite Cargo Aircraft, перспективный композитный грузовой самолет). Программа реализуется совместно с исследовательской лабораторией ВВС США (AFRL).

В рамках программы АССА экспериментальный аппарат был создан на базе транспортного самолета Dornier 328J. Его центральная и хвостовая части фюзеляжа, а также хвостовое оперение были заменены на изготовленные с использованием композитных материалов.

Переоборудование машины осуществлялось на 42 заводе ВВС США (г. Палмдэйл, штат Калифорния). В ходе первого полета исследовались управляемость и аэродинамическая стабильность машины на различных режимах полета. Была

достигнута высота более 3 тыс. м.

Предполагается, что переход к широкому использованию композитных материалов в авиационной промышленности позволит снизить явно выраженную в настоящее время зависимость стоимости планера самолета от его геометрических размеров.

Радикально снизится общая стоимость конструирования и создания самолета, увеличится ресурс, снизятся эксплуатационные расходы. Изменение характера технологических процессов приведет к значительно более эффективному использованию производственных площадей на авиационных предприятиях, повысится производительность труда. Упростится контроль качества изделия.

Это, по мнению специалистов компании, лишь некоторые факторы прогресса в авиационной промышленности, обусловленного переходом к принципиально новым, композитным в своей основе самолетам будущего.

*источник: сайт CNews
08.06.09*

АМЕРИКАНСКИЙ СЕНАТОР РАССКАЗАЛ ПРО СТОИМОСТЬ F-22 ДЛЯ ЯПОНИИ

BBC США предполагают, что стоимость одного многоцелевого истребителя F-22 Raptor для Японии может составить около 250 миллионов долларов, если экспорт самолетов будет разрешен американскими законодателями. Об этом, как сообщает Reuters, говорится в письме, которое направил в японское посольство в Вашингтоне глава комитета по ассигнованиям Сената США Даниэль Иное (Daniel Inoué). Он подтвердил, что надеется на положительное решение этого вопроса.

Д. Иное, в частности, объяснил, что в эту стоимость будет входить разработка экспортной версии самолета, который в настоящее время является единственным в мире стоящим на вооружении истребителем пятого поколения. Работы по созданию такой модификации могут занять от четырех до пяти лет, а поставки машин заказчику начнутся не раньше чем через семь–девять лет. При этом, как уточняет агентство, стоимость последней партии F-22 для американской армии составляет около 150 миллионов долларов за единицу. Отметим, что, как ранее сообщало Reuters, в настоящее время оборонный подкомитет

комитета по ассигнованиям Сената США рассматривает возможность создания экспортной модификации F-22 Raptor. Если по этому вопросу будет принято положительное решение, распоряжение на проведение такого исследования могут получить BBC США. Военный аналитик Лорен Томсон (Loren Thompson) отметил в интервью агентству, что вернуться к рассмотрению этого вопроса Вашингтон заставила увеличившаяся военная активность Северной Кореи.

В то же время, как ранее сообщало японское издание The Mainichi Daily News, а начале мая 2009 года глава военного ведомства страны Ясуказу Хамада встречался с министром обороны США Робертом Гейтсом. Гейтс рекомендовал японскому коллеге выбрать многоцелевой истребитель F-35 Lightning II в качестве перспективной боевой самолета сил воздушной самообороны страны, поскольку разрешение на экспорт F-22 Raptor вряд ли будет получено.

источник: LENTA.RU
08.06.09

АВИАОТРАСЛИ ПРЕДОСТАВЯТ БЕСПРОЦЕНТНЫЕ КРЕДИТЫ НА 5 ЛЕТ

Кабинет министров Украины внес изменения в свое предыдущее распоряжение "О финансировании инвестиционных проектов, которые реализуются на предприятиях авиастроения".

Отныне финансирование строительства самолетов, предназначенных главным образом на экспорт, будет осуществляться не просто за счет средств Стабфонда "на поворотной основе", но и на основании договоров о предоставлении беспроцентного кредита (займа), заключенных Минпромполитики с госпредприятиями, со сроком погашения через 5 лет (в 2014 году), согласно утвержденным КМУ графикам. Так что в течение целых 5 лет поставщики авиацион-

ной отрасли смогут свободно и без опаски реализовывать авиапредприятиям запчасти, агрегаты, другие материалы и комплектующие изделия, не опасаясь при этом нарушения условий оплаты и растущей задолженности.

В общей сложности на финансирование инвестпроектов, реализуемых на предприятиях авиаотрасли и направленных во исполнение экспортных и других контрактов, согласно пункту 1 распоряжения Кабмина № 447-р, выделяется 260 млн гривен.

источник: сайт Ligazakon.ua
19.06.09

ПЕНТАГОН ОДОБРИЛ СОЗДАНИЕ ЭКСПОРТНОГО ВАРИАНТА F-22 RAPTOR

BBC США готовы к созданию экспортного варианта многоцелевого истребителя F-22 Raptor, если соответствующее решение будет одобрено Сенатом и Госдепартаментом. Об этом, как сообщает The Air Force Times, заявил американским сенаторам высокопоставленный представитель Пентагона по закупкам Марк Шакелфорд (Mark Shackelford). По его словам, поставки F-22 в экспортной модификации не будут представлять угрозу для военных секретов США. Как уточняет издание, заказчиком таких самолетов может стать военное ведомство Японии, которое планирует закупить новые самолеты для замены устаревших F-4. Ранее заинтересованность в приобретении истребителей пятого поколения также выражала Австралия, хотя военное ведомство этой страны уже предварительно остановило свой выбор на F-35 Lightning II.

По данным The Air Force Times, японцы заявили, что готовы оплатить разработку экспортной моди-

фикации самолета. Это обойдется вероятному заказчику примерно в 1 миллиард долларов. В то же время, как сообщалось ранее, стоимость одного истребителя воздушных сил самообороны Японии составит около 250 миллионов долларов, тогда как BBC США платят за эти самолеты по 140 миллионов долларов. Отметим, что в начале мая 2009 года глава военного ведомства Японии Ясуказу Хамада встречался с министром обороны США Робертом Гейтсом. Гейтс рекомендовал коллеге выбрать многоцелевой истребитель F-35 Lightning II вместо F-22 Raptor, поскольку разрешение на экспорт последнего вряд ли будет получено. Позже появилась информация, что в качестве альтернативы Вашингтон рассматривает создание экспортной модификации F-22 за счет заказчика.

источник: LENTA.RU
15.06.09

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ ПОЛУЧИЛА ПЕРВЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ EUROFIGHTER TURHOON

Саудовская Аравия получила первые два из 72 заказанных многоцелевых истребителей Eurofighter Turhoon, став первым неевропейским государством, на вооружение которого поступили эти самолеты. Об этом, как сообщает DefPro, заявили в военном ведомстве Великобритании.

Информация о сделке была впервые обнародована в августе 2006 года, однако, как уточняет источник, реализация сделки задержалась из-за расследования фактов коррупции в предыдущих оборонных сделках между британской корпорацией BAE Systems и правительством Саудовской Аравии.

Заказчик приобрел новые многоцелевые истребители в качестве замены устаревших самолетов Tornado и F-15. Стоимость контракта, с учетом вооружения и технического обслуживания, составляет

32,9 миллиарда долларов.

Согласно условиям сделки между европейским производителем и Саудовской Аравией, 24 истребителя Turhoon будут собраны на европейской территории, а остальные 48 – на мощностях производителя заказчика. Данный фактор, по данным DefPro, обусловлен намерениями Саудовской Аравии развивать возможности собственной авиационной промышленности. В настоящее время заказчиками европейских самолетов являются Германия, Италия, Испания, Великобритания и Австрия. Кроме того, самолет участвует в тендерах, объявленных правительствами Швейцарии, Индии и Японии.

источник: LENTA.RU
15.06.09

УЖЕ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ХАЗ ДОЛЖЕН НАЧАТЬ ПОГАШАТЬ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ КРЕДИТ

Кабмин Украины опубликовал график погашения кредитов украинскими авиастроительными предприятиями. Речь идет, в частности, о кредите харьковскому авиазаводу в 160 млн грн., выделенном из стабфонда на достройку самолетов в рамках действующих контрактов. Напомним, этот кредит выделен Харьковскому государственному авиационно-производственному предприятию в апреле этого года после посещения предприятия премьер-мини-

стром Юлией Тимошенко. Уже с 2010 года предприятие должно вернуть государству 200 тысяч гривен, в 2011 г. – 1 млн грн., в 2012 г. – 4,9 млн грн., в 2013 г. – 27,5 млн грн., в 2015 г. – 126,4 млн грн. Такой порядок прописан в дополнении к распоряжению главы правительства № 640D00.

источник: сайт «Медиа-группа "Объектив"»
21.06.09

В ЛЕ БУРЖЕ EUROCOPTER ВПЕРВЫЕ ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ ВЕРТОЛЕТ AS-565 MB "ПАНТЕРА" ВМС БОЛГАРИИ

На 48-м Международном авиационно-космическом салоне "Париж эйршоу – 2009" в Ле Бурже компания Eurocopter впервые продемонстрировала один из предназначенных для ВМС Болгарии морских вертолетов AS-565 MB "Пантера", сообщает агентство "Альтаир".

28 января 2005 года МО Болгарии заключило с компанией Eurocopter, которая стала победителем проведенного в ноябре 2004 года тендера, предварительное соглашение о закупке трех вертолетов для ВВС страны. Спустя 10 месяцев стороны подписали окончательный договор, включающий дополнительную поставку еще 15 машин. Общая стоимость контракта составила 358 млн евро (около 420 млн долл.)

В соответствии с условиями данного соглашения компания Eurocopter должна поставить МО Болгарии 18 вертолетов: 12 многоцелевых AS-532 AL "Кугар" Mk.1, предназначенных для ВВС, и шесть AS-565 MB "Пантера" – для ВМС. Вертолеты "Кугар" должны быть поставлены с 2006 по 2009 г., а "Пантера" – с 2010 по 2011 г. Планируется, что восемь AS-532AL будут применяться для тактических военно-транспортных перевозок, четыре – для поисково-спасательных операций в ходе боевых действий. Первый вертолет AS-532AL "Кугар" ВВС Болгарии получили 29 августа 2006 года. Поставка всех вертолетов этого типа должна быть завершена к середине текущего года.

Вертолеты AS-565MB предназначены для морского патрулирования, поиска и спасения, ведения

разведки, противолодочных и противокорабельных операций. Максимальный взлетный вес составляет 4300 кг, максимальная скорость – 296 км/ч, дальность действия – до 820 км. Вертолет способен транспортировать до 12 пассажиров. Демонстрируемый в Ле Бурже вертолет оснащен ИК-системой переднего обзора FLIR и 20-мм автоматическим пулеметом компании "Некстер".

Заказанные вертолеты могут базироваться на борту военных кораблей, однако три фрегата класса "Вилинген", приобретенные Болгарией из состава ВМС Бельгии, на текущий момент не оборудованы вертолетными площадками. По этой причине местом базирования AS-565 MB станет Варна. В перспективе ВМС планируют демонтировать ЗРК "Си Спэрроу", которым оснащены фрегаты, и выделить место для размещения вертолетной площадки.

Стоимость заключенного офсетного соглашения к основной сделке составляет 359 млн евро. Из них 105 млн евро предполагается потратить на прямые офсетные программы (поддержка вертолетов, обучение пилотов, строительство объектов инфраструктуры) и 254 млн евро – на непрямые (инвестиции в реальную экономику, передача технологий).

источник: АРМС-ТАСС
19.06.09

АМЕРИКАНСКОЙ АРМИИ ПООБЕЩАЛИ 1200 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

К 2020 году на вооружении американской армии будет находиться около 1200 боевых самолетов пятого поколения, включая F-22 Raptor и F-35 Lightning II. Об этом, как сообщает пресс-служба ВВС США, заявил глава Пентагона Роберт Гейтс, выступая перед военнослужащими авиабазы Элмендорф на Аляске.

По словам американского министра обороны, США смогут сохранить численное и технологическое превосходство над любым вероятным противником в течение 15–20 лет только за счет текущих оборонных программ.

Отвечая на вопрос одного из военнослужащих, касающийся сокращения проектов перевооружения, Роберт Гейтс отметил, что многие программы Пентагон, напротив, расширил. По его словам, в настоящее время нужно быть уверенным, что армия будет способна участвовать в различных формах войн, включая такие, в которых сочетаются обычные и асимметричные формы борьбы.

"Я уверен, что наша страна защищена и мы способны одержать победу", — констатировал глава Пентагона. В начале апреля 2009 года Роберт Гейтс анонсировал план по снижению финансовых расходов военного ведомства США. Он предусматривает сокращение и полное закрытие некоторых дорогостоящих программ перевооружения. В частности, руководство Пентагона намерено отказаться от

дальнейшей закупки истребителей F-22, считающихся самыми дорогими в мире, и, напротив, направить больше средств на разработку и производство беспилотных летательных аппаратов. Программа F-35, в которой, помимо США, участвует еще ряд государств, также должна получить дополнительное финансирование.

Отметим, что в настоящее время работы по созданию истребителей пятого поколения также ведутся в России. 11 мая вице-премьер России Сергей Иванов заявил, что в 2009 году боевой самолет, известный под условным обозначением ПАК ФА ("Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации"), впервые поднимется в воздух, а в 2010 году начнется его серийное производство.

Параллельно с разработкой собственного самолета российские авиастроители намерены реализовывать аналогичный российско-индийский проект. При этом истребители для ВВС двух стран будут разрабатываться в разных модификациях. Производство российского ПАК ФА, как сообщалось ранее, в перспективе может быть развернуто в Бразилии на мощностях крупнейшей авиастроительной компании страны Embraer.

источник: LENTA.RU
04.06.09

"АНТОНОВ" И MARSHALL МОДЕРНИЗИРУЮТ АН-74 ДЛЯ ТЕНДЕРА ВМС ИНДИИ

В рамках авиасалона в Ле Бурже (Франция) АНТК им. Антонова и британская компания Marshall Aerospace подписали соглашение о сотрудничестве. В частности, договорились о совместной модернизации самолетов под требования заказчика, а также о комплексной системе послепродажного обслуживания самолетов семейства "Антонов".

Как сообщили ЛІГАБізнесІнформ в пресс-службе АНТК им. Антонова, в рамках сотрудничества планируется работа по программам Ан-74, Ан-148 и другим самолетам, разработчиком которых является АНТК им. Антонова. Планируется, что первым совместным проектом компаний станет модернизация патрульного самолета Ан-74 под требования заказчика в рамках участия в тендере на поставку патрульных самолетов для ВМС Индии, в частности — установка системы дозаправки в воздухе.

АНТК им. Антонова намеревается провести в Ле Бурже еще ряд переговоров с представителями авиационной промышленности многих стран мира с целью обсуждения возможных направлений сотрудничества, в том числе по созданию новых типов авиационной техники.

Напомним, в Ле Бурже под Парижем (Франция) начал работу крупнейший Международный аэрокосмический салон — 2009, участие в котором традиционно принимают представители ведущих компаний — производителей авиационной и космической техники.

источник: сайт «Лига Бизнес Информ»
16.06.09

ИЗРАИЛЬ ЗАКУПАЕТ СУПЕРСОВРЕМЕННЫЕ СТЕЛС-ИСТРЕБИТЕЛИ

Израиль планирует приобрести 25 истребителей F-35 с опционом на покупку еще 50. Об этом заявил исполнительный вице-президент компании "Локхид Мартин" Том Бурбейдж. Согласно сообщениям, полученным от сотрудников оборонных ведомств, эти самолеты выставляются на этой неделе на аэрокосмическом салоне в Париже.

Самолет F-35 — сверхзвуковой стелс-истребитель 5-го поколения. Его разработчики надеются, что

именно эта модель придет на смену более чем 13 типам самолетов. "Торговля F-35 играет важную роль, являясь центром глобального сотрудничества в области безопасности и обеспечения нового уровня взаимодействия между странами-союзниками", — сообщил Том Бурбейдж.

источник: сайт MIGnews.com
18.06.09

ВВС ИНДИИ ПРОВЕДУТ ИСПЫТАНИЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ MMRCA С ИЮЛЯ 2009 ПО МАРТ 2010 Г.

Летные испытания шести истребителей, представленных компаниями-претендентами в рамках тендера на поставку 126 средних многоцелевых боевых самолетов по программе MMRCA общей стоимостью около 10 млрд долл., начнутся в июле и завершатся в конце марта 2010 года. Как ожидается, компания-победитель начнет поставку истребителей MMRCA ВВС Индии к 2014 году, сообщил журналу "Индия стратегик" командующий ВВС Индии маршал авиации П. В. Наик.

Комментируя этап испытания самолетов, командующий сообщил, что первоначально летчики-испытатели и специалисты размещенного в Бангалоре элитного Центра испытаний авиационной техники ASTE посетят производственные мощности шести компаний-претендентов для ознакомления с их возможностями.

На втором этапе будут проведены испытания и оценка летно-технических качеств опытных образцов на территории Индии в различных условиях, сходных с теми, где они впоследствии будут эксплуатироваться. В частности, проверку истребителей в жарких условиях пустыни планируется провести в Жайсалмере, в тропической влажной среде — в Бангалоре, в холодных горных условиях — в Лехе.

В ходе третьего и заключительного этапа будут проведены испытания систем вооружения представленных истребителей, которые пройдут на территории страны-производителя либо в другом государстве, определенном конкурсантом.

Как заявил командующий, уже определен руководитель испытаний, а также сформированы две или три группы, которые проведут оценку самолетов по разработанному ВВС единому для всех претендентов шаблону. По окончании комплексной оценки ВВС огласят "короткий список" предпочтительных претен-

дентов в соответствии с характеристиками самолетов, вскроют коммерческие предложения и начнут переговоры по продаже с компанией, предложившей самую низкую цену. МО Индии опубликовало запрос о предложении на закупку 126 самолетов MMRCA в августе 2007 года. Участие в конкурсе принимают 6 претендентов, включая ОАК с МиГ-35, французскую "Дассо" с "Рафаль", консорциум "Еврофайтер" с EF-2000 "Тайфун", "Грипен интернэшнл" с "Грипен IN", "Локхид Мартин" с F-16 и "Боинг" с F/A-18E/F "Супер Хорнет". Предложения были представлены конкурсантами в апреле 2008 года.

В соответствии с требованиями тендера, его победитель должен поставить ВВС Индии 18 самолетов. Еще 108 машин будут изготовлены по лицензии на мощностях ХАЛ. Выбранный подрядчик должен будет реинвестировать в индийский ОПК 50 % от стоимости контракта. Выпущенный МО Индии запрос о предложении предусматривает возможность увеличения количества закупаемых самолетов на 50 % — до 189 единиц. Предполагается, что новые истребители MMRCA будут эксплуатироваться ВВС Индии более 40 лет.

По информации командующего ВВС, в 2020–2025 гг. боевой состав ВВС страны должен достичь своего оптимального уровня, составляющего 45 эскадрилий. В настоящее время в составе ВВС находятся 39,5 эскадрильи.

Как планируется, после 2025 года ВВС Индии будут состоять из самолетов пятого поколения FGFA (Fifth Generation Fighter Aircraft), Су-30МКИ, истребителей MMRCA, средних и легких боевых самолетов "Тэджас"/MCA.

*источник: APMC-TACC
16.06.09*

СЕНАТ США НАШЕЛ ДЕНЬГИ НА ПРОИЗВОДСТВО ИСТРЕБИТЕЛЕЙ F-22

Комитет по делам вооруженных сил Сената США в рамках обсуждения военного бюджета страны на 2010 год проголосовал за выделение 369 миллионов долларов на продолжение производства многоцелевых истребителей пятого поколения F-22 Raptor. Как сообщает Defense News, эти деньги будут перечислены на производство еще 12 самолетов, стоимость которых составит около 2,8 млрд долларов.

Ранее министр обороны США Роберт Гейтс выступил за остановку производства этих истребителей, так как, по мнению главы Пентагона, заказанных 187 самолетов будет достаточно для удовлетворения нужд американской армии. Законодатели не поддержали его позицию, хотя перевес в голосовании по этому вопросу был минимальным — 31 против 30 голосов. Defense News также уточняет, что средства на закупку дополнительных истребителей пятого поколения для американской армии будут выделены за счет другой статьи бюджета — зачистки территорий, где

ранее находилось ядерное оружие. Представитель Сената США также сообщил, что сторонники продолжения производства самолетов настаивали на том, чтобы сразу оплатить 12 самолетов, однако это привело бы к превышению запланированного военного бюджета на 2010 год.

Отметим, что намерение руководства Пентагона свернуть производство F-22 Raptor вызвало недовольство корпораций, участвующих в этом проекте. В США началась масштабная кампания в поддержку продолжения закупок этих самолетов для американской армии. Сторонникам этого удалось также получить поддержку многих членов Сената, которые опасались, что прекращение производства F-22 приведет к потере тысяч рабочих мест в США.

*источник: LENTA.RU
18.06.09*

ВВС США ХОРОШО СЭКОНОМЯТ НА ЭКСПЛУАТАЦИИ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

Компания Pratt & Whitney объявила о поставке первых комплектов для сборки модулей EEP (Engine Enhancement Package) для авиадвигателей F100-PW-229 истребителей F-16 и F-15.

Установка на турбовентиляторном авиадвигателе F-100-PW-229 комплекта EEP позволяет резко снизить эксплуатационные расходы без дорогостоящей модернизации, предполагающей кардинальный пересмотр его конфигурации. При создании комплекта EEP были использованы технологии, созданные в рамках работ по авиадвигателям для истребителей пятого поколения F119 и F135 (истребители F-22 и F-35 соответственно).

Установка комплекта EEP позволяет увеличить интервал между испытаниями и ремонтом авиадвигателя в капитальных условиях (engine depot inspection) с 4300 до 6000 циклов и при этом повысить надежность работы основных узлов и агрегатов при обеспечении тяги до 29 100 фунтов. Это означает, что капитальный ремонт авиадвигателей станет возможным проводить не раз в 7–9 лет, как сейчас, а раз в

10–14 лет при прежней интенсивности эксплуатации машин. Это позволит снизить совокупные эксплуатационные расходы за все время службы авиадвигателя на 30 %.

В настоящее время авиадвигатель F-100-PW-229-EEP является единственным авиадвигателем в ВВС США, сертифицированным на продолжительность межремонтной эксплуатации в 6000 циклов.

За рубеж авиадвигатель F-100-PW-229-EEP будет поставлен в первую очередь в Южную Корею (в 2009 году) и Пакистан (в 2010 году).

Возможно, инновационными технологиями компании Pratt & Whitney смогут воспользоваться в конечном итоге и ВВС России — ранее сообщалось, что легкий многоцелевой вертолет "Ансат" для ВВС России в штатной комплектации планировалось оснащать двигателями PW-207K производства Pratt & Whitney.

*источник: сайт CNews
17.06.09*

"ГРИПЕН" СОВЕРШИЛ СВЕРХЗВУКОВОЙ КРЕЙСЕРСКИЙ ПОЛЕТ

Сегодня в ходе испытательного полета самолет Gripen Demonstrator, приспособленный для "суперкруиза", выполнил сверхзвуковой крейсерский полет без использования форсажной камеры, что приводит к экономии топлива и увеличению дальности. В конце осени самолет Gripen Demonstrator выполнил 40 вылетов как часть программы развития, которая направлена на расширение области полетных режимов по скорости, высоте, углу атаки и нагрузкам. В этом году испытания продолжены в том же высоком темпе. Сегодняшний сверхзвуковой крейсерский полет является частью высокоскоростного сверхзвукового испытания, которое будет включать сверхзвуковые полеты с различными вариантами груза.

На демонстрационном самолете Gripen сверхзвуковой крейсерский полет выполнил летчик-испытатель Магнус Лджунгдахл (Magnus Ljungdahl). "Полет проходил над Балтийским морем, моя высота составляла 28 000 футов, достигнутая скорость составила 1,2 М. Не пользуясь форсажем, я поддерживал эту скорость, пока не вылетел за пределы испытательного участка и не должен был вернуться в Центр

испытательных полетов Saab в Линкопинге", — сообщил он.

Gripen Demonstrator является платформой летных испытаний для следующего поколения "Грипен" и доработки существующего самолета Gripen C/D. "Показать потенциальным заказчикам, что Gripen может лететь на "суперкруизе", — важное достижение, — сказал коммерческий директор Gripen International Боб Кемп (Bob Kemp), — и выполнить это действие всего за девять месяцев после первого публичного показа "Грипена-демонстратора" — это могут лишь немногие самолеты".

Вместе с вариантом для наземных испытаний на Gripen Demonstrator будут доработаны и проверены основные системы и перспективные возможности, включая более мощный двигатель General Electric F414G, АФАР-радар, перспективные системы связи и радиоэлектронной войны.

*источник: <http://www.militaryparitet.com>
21.01.09*

ОАЭ НАМЕРЕНЫ ПРИОБРЕСТИ 60 ФРАНЦУЗСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ RAFALE

Франция может до конца года подписать с Объединенными Арабскими Эмиратами контракт на поставку 60 истребителей пятого поколения Rafale. Об этом сообщает РИА "Новости". ВВС Эмиратов уже передали французскому правительству операционные и технические характеристики истребителей Rafale, которые они могут приобрести. Ожидается, что контракт на покупку истребителей будет подписан на авиасалоне в Дубае. Позже Елисейский дворец распространил коммюнике, в котором говорится:

"Президент, который внимательно следит за ходом переговоров с ОАЭ о покупке 60 самолетов Rafale, доволен продвижением дела, о котором объявило правительство ОАЭ". Отметим, что ОАЭ еще в 2008 году заявляли, что серьезно рассматривают возможность заменить 60 французских истребителей Mirage-2000 на новейшие Rafale, которые, как и Mirage, производит компания Dassault Aviation.

*источник: сайт News.info
19.06.09*

ПЕРВЫЙ В МИРЕ САМОЛЕТ НА СОЛНЕЧНЫХ БАТАРЕЯХ СОВЕРШИТ КРУГОСВЕТКУ

Самолет с двигателем, работающим от солнечных батарей и не выбрасывающим в атмосферу загрязняющих веществ, совершит кругосветный полет в 2011 году, сообщает информагентство "Синьхуа".

Как заявили участники мероприятия под девизом "Китай и Германия вместе идут вперед", проходящего в Шэньяне (административный центр провинции Ляонин, Северо-Восточный Китай), это будет первый в мире самолет, работающий исключительно на солнечной энергии и не использующий топлива. Размер крыльев самолета будет таким же, как и у авиалайнера А380. На них будут установлены солнечные батареи площадью 250 квадратных метров. Самолет с двигателем, работающим от солнечных

батарей, сможет совершать непрерывные полеты при любой погоде. Как ожидается, в 2011 году он выполнит кругосветный полет в течение 30 дней, совершив по одной посадке на каждом континенте. Пилот будет меняться после каждых пяти дней непрерывного полета.

Для решения проблемы с полетом в ночное время на самолете будут установлены сверхлегкие литиевые аккумуляторы. Поглощенная днем солнечная энергия будет накапливаться в них для ночного полета.

источник: РИА «Новости»
19.06.09

АДМИРАЛ ВУ ШЕНГЛИ: КИТАЙСКИЙ ФЛОТ НУЖДАЕТСЯ В ИСТРЕБИТЕЛЕ СО СВЕРХЗВУКОВОЙ КРЕЙСЕРСКОЙ СКОРОСТЬЮ ПОЛЕТА

Создание боевых самолетов со сверхзвуковой крейсерской скоростью полета является одной из приоритетных задач китайского военно-морского флота, что дает большие возможности для наращивания потенциала ВМС, сказал в официальном интервью адмирал Ву Шенгли (Wu Shengli). Об этом сообщает aviationweek.com.

Также адмирал заявил о необходимости повысить точность ракетного оружия, способного преодолевать ПРО противника, и что страна должна двигаться быстрее по пути создания авианосцев.

Создание самолета, способного развивать такую скорость без включения форсажной камеры двигателя, может быть реализовано в проекте, который иногда называют J-XX.

Как сообщает старший научный сотрудник Сингапурской школы международных исследований Ричард Битзингер (Richard Bitzinger), адмирал Ву Шенгли пытается заручиться поддержкой правительства в создании военно-морского варианта этого самолета.

Конструкция J-XX неизвестна. Это может быть новый самолет, также он может быть разработан на базе существующего истребителя J-10, который в настоящее время поступает на вооружение. J-10 по своей аэродинамической схеме аналогичен евроис-

требителю Турпооп, который, как заявляют европейцы, способен совершать такой полет на скорости 1,5 Маха, хотя, вероятно, скорость может быть ниже, учитывая внешнюю подвеску вооружения. Китайскому флоту такой самолет необходим для патрулирования большого по размерам оборонительного района, особенно учитывая, что американские авианосцы обладают высокой мобильностью. Такой истребитель китайцы могут создать в течение десятилетия или менее того.

Адмирал также заявил, что "совершенное вооружение является главным аспектом для одержания победы в региональных военно-морских сражениях", вероятно, имея в виду возможность прямой конфронтации с Тайванем. "Мы должны ускорить развитие таких ключевых вооружений, как крупные надводные корабли, малозаметные подводные лодки, боевые самолеты со сверхзвуковой крейсерской скоростью полета, ракеты с большой дальностью, которые будут способны проникать вглубь обороны противника, скоростные малозаметные торпеды и средства РЭБ", — убежден адмирал.

источник: <http://www.militaryparitet.com>
29.04.09

THALES ПРОВЕДЕТ МОДЕРНИЗАЦИЮ 60 ВЕРТОЛЕТОВ ВС ФРАНЦИИ

В ходе 48-го Международного авиационно-космического салона "Париж эйршоу — 2009" в Ле Бурже Генеральная делегация по вооружению (DGA) Министерства обороны Франции объявила о заключении с компанией Thales контракта на проведение модернизации вертолетов "Феннек", состоящих на вооружении французских ВВС и армейской авиации. Стоимость соглашения составляет 34 млн евро.

Основной целью проводимой модернизации является обеспечение соответствия вертолетов стандартам ИКАО, что позволит использовать их при проведении операций в гражданском воздушном пространстве Европы.

В рамках соглашения будут усовершенствованы системы связи, навигации и оборудование идентификации на 60 вертолетах "Феннек".

Продолжительность реализации контракта составит 5 лет, включая однолетний этап разработки, которая будет завершена серией летных квалификационных испытаний. После получения сертификата соответствия комплектами оборудования будут оснащены все вертолеты.

источник: АРМС-ТАСС
18.06.09

ОБЗОР ПРЕССЫ

Le Bourget — 2009. Парад слов, рекламных слоганов и pr-технологий	45
Зачет автоматом	48
Ле Бурже дал шанс российским авиазаводам загрузить свои мощности	50
Не омрачить премьеру	51
Мотор заглох	52
Гиперзвуковой лайнер — не утопия	52
ОАК просит денег	53
Путин "спас" еще один завод: создателей секретного русского истребителя пообещали не увольнять	54
ИФК поборется с Airbus	55
Пролетел над Парижем	55
Деньги на воздух	56
Им покоряется авиационный Олимп	57
Пятое истребительное поколение: сроки и критерии	58
ОАК реанимирует проект серийного производства самолетов "Руслан"	59
ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" выбирает решения Teamcenter и NX от Siemens PLM Software	60
Поделить три триллиона	61
Космос как предчувствие	62
Новые лайнеры России: Sukhoi Superjet 100	63
РФ и Украина могут создать компанию в области авиадвигателестроения	64
"Сушки" ждут смены облика	64
Российские самолеты Индии не нужны	65
Авиастроители направились в парк военно-транспортных самолетов Индии	66
Оружие для НАТО поставит Россия	66
Ненужный дивизион	67
"Авиакор" выйдет на безубыточность к сентябрю 2009 года	68
Волжские крылья	70
Завод "Авиант" будет строить самолеты для России	71
Первый ночной солнечный самолет явился на свет	72
Дерипаска меняет самарский "Авиакор" на долю в ОАК	73
Война "летающих парт"	74

и другие материалы

ОБЗОР ПРЕССЫ

за июнь 2009 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

LE BOURGET — 2009. ПАРАД СЛОВ, РЕКЛАМНЫХ СЛОГАНОВ И PR-ТЕХНОЛОГИЙ

48-й аэрокосмический салон Paris Air Show — Le Bourget, который прошел на этой неделе в предместье Парижа, нес отпечаток двух немаловажных для его формата событий: преодоление 100-летней отметки со дня проведения первой международной авиавыставки и разгар кризисного года.

Первое требовало размаха, второе — выразительных подтверждений, что экономические спады принадлежат к числу сугубо земных явлений и не достигают воздушно-космического пространства. Размаха удалось достичь за счет блеска металла, вывернутых наизнанку оборонных агрегатов, световых эффектов, торжественной звуковой гаммы и беспредельной поддержки СМИ. С подтверждениями вышло несколько сложнее, потому что за волевыми складками на лицах умных менеджеров — нестыкующиеся цифры и факты.

На главном перевалочном пункте европейского рынка Украина внешне выглядит вполне пристойно — преимущественно за счет технологий производства на свет специальной авиации и ракетно-космической техники. Хотя даже удерживающемуся на ногах ядру из двух десятков предприятий, среди которых АНТК им. Антонова, ОАО "Мотор Січ", ГKB "Южное" и ПО "Южмаш", до уверенности далеко. Непросто живется и украинским спецэкспортерам — за их агрессивностью и ускоренными темпами работы угадываются подводные камни рынка. Некоторые контракты заключаются за две недели, что и позволяет конкурировать на современном рынке. В 2009 г. ГК "Укрспецэкспорт" поддерживалась с флангов дочерними

"Укринмашем" и "Спецтехноэкспортом". Хотя — не будем делать из этого тайну — акценты последних давно смещены на Африканский континент, в регионы Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. "Спецтехноэкспорт" вместе с самолетостроительной фирмой Антонова на авиакосмическом салоне праздновал довольно крупную победу — индийская сторона после нескольких лет изматывающих переговоров наконец сообщила о подписании контракта, предусматривающего модернизацию крупной партии военно-транспортных самолетов Ан-32. Как утверждают участники процесса, цена вопроса — более 300 млн долл. Это вполне сопоставимо с легендарным танковым контрактом на продажу соседствующему с Индией Пакистану 320 танков Т-80УД в конце 90-х годов прошлого века. Украинцы будут модернизировать почти весь парк из 114 индийских самолетов Ан-32 (по оценкам АНТК им. Антонова, около 90 воздушных машин), поставленных еще в советское время.

ПАРИЖСКИЕ ПРОЕКТЫ И ПРОЖЕКТЫ

Самым пестрым, агрессивным и эпатажным явлением Le Bourget — 2009, вне сомнения, стал российско-европейский самолет Sukhoi Superjet 100, конкурент реактивного самолета нового поколения Ан-148 разработки украинского АНТК им. Антонова. При этом "антоновцы" также впервые представили на выставке свою новинку — Ан-148, который уже выполняет полноценные коммерческие полеты. Французская презентация 148-й машины была вполне адекватным противовесом Superjet 100, который имеет гораздо более мощную поддержку среди европейских партнеров, чем в самой России. И неслучайно, поскольку россияне признают, что это чрезмерно

раздутый политический пузырь, созданный почти исключительно для демонстрации успеха работы с Европой. Да и появился проект, как говорят специалисты, "в пакете" с нефтегазовыми заверениями, обещаниями закупать лайнеры Airbus, достроить до конца года космодром в Куру под российский РН "Союз" и еще многое другое. То, что в нем слишком мало экономики для россиян, подтверждает, к примеру, выбор московской авиакомпанией "Атлант-Союз" украинско-российского Ан-148. Именно в Ле Бурже был подписан контракт на закупку 30 машин для этой авиакомпании. Все объясняется довольно просто: едва ли не 40 % (из общих 60 % российских комплектующих в самолете) — это продукция заводов Москвы и Подмосковья. Поэтому позиционный успех в данном случае был на стороне АНТК им. Антонова, Воронежского авиастроительного завода и предприятий российской столицы.

И все же по всему салону распространяли информацию, что к 2025 году Sukhoi Superjet 100 завоюет 18–20 % мировых региональных авиалиний. Еще не открылся Le Bourget, как ответственные менеджеры уже заявили о заказе на 98 машин (включая 30 для Аэрофлота и 35 — для западных заказчиков). Добавим, что стоимость самолета в 30 млн долл. ничуть не пугает заказчиков. Удивляться этому не стоит, потому что машина на 80 % европейская. Только французское участие в ней составляет почти в 1,5 раза больше российского — 33 % (включая двигатель от Snecma и авионику от Thales). А те же итальянцы в лице Alenia Aeronautica, входящей в концерн Finmeccanica, владеют 51-процентным пакетом Superjet International. С технической точки зрения новый воздушный красавчик имеет двигатель на высоте полметра от поверхности земли (у Ан-148 — 1,65 м), что делает его использование на неевропейских аэродромах далеко не безопасным. Что касается российской глубинки, то и сами испытатели соглашаются: не для таких встрясок создается воздушная машина. Есть еще один нюанс: специалисты считают, что совместный выход россиян и европейцев в новой нише сулит жесткую борьбу с доминирующими тут Bombardier и Embraer. Причем не факт, что успех будет на стороне российско-европейской команды. Наконец, стоимость самолета (в 1,5 раза выше стоимости Ан-148) вряд ли даст ему столь масштабную прописку на постсоветском пространстве, как это представляют себе его менеджеры. Утверждают, что не помогут делу почти 7 млрд долл., которые премьер Путин обещал в этом году для продвижения воздушной машины. За прошедший год (19 мая 2008 г. Sukhoi Superjet 100 совершил первый полет) ситуация заметно поменялась в пользу Ан-148. Напомним, в 2008 г. ОАО "Аэрофлот — Российские авиалинии" (один из разрекламированных заказчиков Sukhoi Superjet 100) получил официальное уведомление о серьезных задержках в поставках новых воздушных машин. А российские источники отмечают: самолет в настоящий момент настолько несовершенен, что ряд представителей технического персонала выступил категорически против его отправки на французский Le Bourget — из-за очевидных рисков возникновения проблем, которые сложно будет утаить от общественности. Но настояли западные партнеры, твердящие о необходимости форсировать рекламу и убедить уже имеющихся заказчиков в том, что новый самолет скоро начнет пополнять парки их

авиалиний. Правда, сами самолетостроители не намерены смешивать два проекта, убеждая, что они вполне расходятся на рынке. Европейский Sukhoi Superjet 100 с российской маркой на борту и 20-процентным участием (что, разумеется, тоже немало) предназначен для Европы, Ан-148 — для постсоветских и третьих стран. К примеру, Украина и Россия намерены вместе выйти на иранский рынок. Иран, по словам генерального конструктора АНТК им. Антонова Дмитрия Кивы, планирует приобрести 80 самолетов: по 10 машин купить у Украины и России, а остальные 60 построить у себя из комплектов, сформированных двумя игроками. Многие специалисты связывают активную раскрутку Ан-148 с реальным выводом из кризиса отечественного самолетостроения (как, впрочем, и российского — в этом сегменте).

Еще один псевдотриумфальный проект на салоне, напрямую связанный с Украиной, — военнотранспортный А400М, первый прототип которого выкатили на свет божий почти год назад — 26 июня 2008 года. Но и сегодня этот самолет все еще внутри эллинга в Сан-Пабло, а наземные испытания двигателя лишь намечены на август нынешнего года. Серьезные пробуксовки есть и у его конкурента — Ан-70, но декларация успехов с А400М убеждает, что и в европейском авиастроительном доме нет порядка. А не летает А400М из-за крупных проблем с двигателем. По мнению главы ОАО "Мотор Січ", самого успешного украинского оборонного предприятия, европейцы не сделают однорядный винтовентиляторный двигатель, способный подтвердить характеристики Д-18, серийно выпускаемого ОАО "Мотор Січ" для Ан-70. И эти заключения подтвердили российские и канадские двигателестроители. Неформально с этим соглашаются и в европейской компании MTU, продвигающей работы по двигателю для А400М. Но они не соглашались на сотрудничество с Украиной по другой причине: отверточное производство не в духе европейцев, так уж лучше затянуть еще на несколько лет выпуск А400М, чем официально взять украинскую технологию. Поэтому министр обороны Франции Эрве Морен заявил, что в качестве временного решения до начала поставок европейского военнотранспортного самолета А400М для ВВС страны могут быть приобретены американские С-130J "Геркулес". Пересматривает планы закупок А400М и ЮАР — после задержки поставок на 14 месяцев. А планы Франции о том, что первый серийный А400М из 50 заказанных будет поставлен в марте 2009 г., теперь надо тщательно камуфлировать. Например, заявлениями об успехе Sukhoi Superjet 100. Всегда удобнее уверенно вещать о будущем, чем отчитываться за когда-то объявленные мифические победы.

УКРАИНА В ЗЕРКАЛЕ ЕВРОПЫ. ЕВРОПА В ЗЕРКАЛЕ УКРАИНЫ

Не стоит думать, что Украина на фоне провалов Европы поражает выдающимися успехами. Напротив, европейские партнеры поражены странными украинскими экспозициями. А на фоне экспозиционного размаха технологическая пропасть между Украиной и западным миром углубилась настолько, что только самолетостроители да представители ракетно-космической отрасли и являются "последними из могикан", разговаривающими на одном языке с

лидерами. Не обижаясь, когда их явно выставляют в неприглядном виде. Например, ГКБ "Южное" и ПО "Южмаш" активно работают с европейским космическим агентством по созданию одного из двигателей для европейского носителя Vega. Уже выполнено контрактов на сумму более 5 млн долл. Однако на демонстрируемом на Le Bourget макете нового ракетносителя набиты флаги всех стран-участников, но только не Украины. Или другой пример: Германия недавно запустила свой разведывательный спутник, чем вызвала немалый ажиотаж в Европе; Украина создала, выпустила и отправила в космос похожий космический аппарат для Египта, но два года его успешной эксплуатации никак не отразились на восприятии страны, способной делать специфические аппараты. Хотя спутник для Египта имел разрешающую способность 8 метров, он без труда "видел" подводные лодки возле "Фаины" с пиратами. Но о возможности создать спутник с большей разрешающей способностью украинские специалисты говорят только шепотом, как во времена правления Андропова. Может, поэтому нам так мало заказывают?

Украинские промышленники с удовольствием ездят в Европу (даже если контракты с европейцами им могут явиться лишь в сладких снах), но поглядывают они больше на Россию. Хотя Россия никогда не прекращала ВТС с Украиной (несмотря на яростные заявления обитателей Кремля), ею избрана довольно любопытная стратегия. Она заключается в "контроле Украины на входе" оружейных комплектующих и гипнотическом воздействии обновленной риторикой. К примеру, если определенная продукция закупается львовской "Лортой" или запорожским "Мотор Січ", Россия без сомнения дает зеленый свет. Потому что вертолетные радиoliniи и двигатели поставляются как раз для российских вертолетов. Заказы последней на вертолетную технику за два года выросли на 35–40 %. Если необходимо поставлять комплектующие для ракетносителя "Зенит", составляющие 72 % ракеты, тоже нет вопросов — она будет использоваться в совместном проекте "Морской старт". То же касается и ракет "воздух — воздух", выпускаемых ГАХК "Артем" для экспортируемых российских самолетов. Или взаимодействия с "Арсеналом" по головкам самонаведения. И совсем иная ситуация, если надо приобрести в России лопасти для украинских вертолетов, ЗИП для Ил-76, комплектующие для ЗРК "Бук", 30-миллиметровые скорострельные пушки и боеприпасы к ним. Или что-то похожее, необходимое уже самой Украине. Тут возможны лишь очень хитроумные схемы с использованием труднодоступных троп... Кстати, сами российские промышленники в этих случаях клянут своих лидеров за запреты, потому что в большинстве случаев за кремлевской директивой стоит переход на хлеб и воду для определенной части заводчан.

И все-таки произошли крупные изменения в российской риторике. Она не только перестала быть угрожающей, но и стала откровенно ободряющей. Так, руководитель АХК "Сухой" Михаил Погосян (в настоящее время идет процесс слияния АХК "Сухой" и РСК "МиГ") заявил авторам о полной готовности российской стороны участвовать в модернизации парка украинских боевых самолетов МиГ-29, Су-27, Су-25. А глава российской делегации на Le Bourget, первый заместитель руководителя Федерального агентства

по ВТС РФ Александр Фомин заверил в непривычно теплой беседе о том, что не существует никаких политических препятствий для развития ВТС с Украиной. И даже для приглашения украинских предприятий в состав команды по разработке боевого самолета 5-го поколения. И НАТО российскую сторону больше не смущает. Ну а что касается украинско-французской работы по модернизации вертолета Ми-24, то "Россия — за многосторонние проекты, но с участием оригинального разработчика". Поскольку при неудачных версиях речь может идти о жизни людей и о репутации российской марки.

Если "перевести" заявления путинцев на привычный язык, то будет бросаться в глаза нетерпеливое ожидание российской стороной изменения внешнеполитического курса Украины после приближающихся президентских выборов. Реально Россия уже начала "прорабатывать" Украину со свойственным ей прагматизмом и непреклонностью. Это лишь некий месседж, направленный сквозь призму оборонно-промышленного пространства. Источники на Le Bourget откровенно говорят: даже появление просто более лояльного к России, чем Ющенко, лидера обеспечит чуть ли не полное взаимопонимание сторон в вопросах ВТС, включая и украинское перевооружение. И в том, что такие изменения в Украине произойдут, российская сторона почему-то уверена.

И все-таки в Европу ездить есть смысл. Хотя бы для совместной с европейцами "пристрелки" в отношении рынка третьих стран. К примеру, упомянутый контракт по "тридцать вторым" — далеко не единственный авиавираж Украины в индийском воздушном пространстве. АНТК им. Антонова принимает участие в международном тендере на поставку в Индию шести патрульных самолетов, а общая потребность индийских силовых структур составляет 21 машину такого типа. Антоновцы предлагают индусам самолет Ан-74, который может находиться в воздухе до 10 часов, выполняя задачи разведки и патрулирования. Главный конкурент — американская машина. Компания Lockheed Martin лоббирует поставку для ВМС Индии патрульных самолетов P-3C "Орион". Но в альянсе с украинцами единым фронтом выступают шведские, немецкие и итальянские компании, оборудование и вооружение которых будет интегрировано на Ан-74 для максимального выполнения тендерных требований заказчика. Более того, на выставке Le Bourget АНТК им. Антонова подписал договор о сотрудничестве с британской компанией Marshall Aerospace, которая оснастит Ан-74 устройством для дозаправки самолета в воздухе. Это как раз то, чего очень хотели индусы для своего будущего патрульного самолета. Любопытно, что в этом проекте украинцы выступают без России — авиационное вооружение тут обеспечит шведский SAAB. Раз так, Европа — не совсем уж бесперспективное место для работы украинского ОПК. Нам нужен новый опыт, новые традиции и новая культура военно-технического сотрудничества. И, может быть, тогда Украина научится по-новому говорить с Россией.

*Валентин БАДРАК,
Сергей ЗГУРЕЦ (Центр исследований армии,
конверсии и разоружения)*

*источник: газета «Зеркало недели»
20.06.09*

ЗАЧЕТ АВТОМАТОМ

Россия сохраняет лидирующие позиции в мире по расходам на оборону и по экспорту оружия.

Стокгольмский международный институт исследования проблем мира (СИПРИ) представил очередной ежегодник SIPRI-2009. Издание выпускается с 1969 года. В очередном, сороковом по счету, отражены тенденции в сфере вооружений и международной безопасности. Главный вывод авторов этого фундаментального труда — военные расходы в мире в 2008 году увеличились по сравнению с предыдущим годом на 4 % и дотянулись до 1464 млрд долл. (в 2007 году — 1339 млрд). Причем динамика роста такого рода расходов за последние десять лет составила внушительную цифру в 45 %. Сегодня национальная оборона всех стран — это 2,4 % мирового ВВП, или примерно 200 долл. на каждого жителя планеты. Больше всего военные расходы, как и в прошлом году, выросли в Восточной Европе.

Лидер роста военных расходов за последнее десятилетие (впрочем, как и за многие предыдущие годы) по-прежнему США — 58 %. Пентагон в 2008 году получил на военные расходы 607 млрд долл., 41 % от общемирового показателя. Это самые масштабные военные расходы США со времен Второй мировой войны. Китай выделил в 2008 году на оборону 84,9 млрд долл. — 6 % от общемировых затрат в этой сфере. Страна впервые оказалась на втором месте в мире. Авторы доклада связывают это с быстрым экономическим ростом Китая и желанием занять место одного из мировых лидеров. Франция потратила на оборону 65,74 млрд долл., Великобритания — 65,35 млрд. Россия с военным бюджетом 58,6 млрд долл. (4 % от общемировых затрат) заняла пятое место. Россия продолжает "придерживаться планов дальнейшего увеличения оборонных затрат, несмотря на серьезные экономические проблемы", делают вывод авторы доклада.

За лидерами следует целая группа стран — Индия, Саудовская Аравия, Иран, Израиль, Бразилия, Южная Корея и Алжир. SIPRI-2009 называет одну из основных причин скачка военных расходов. Руководитель проекта института "Военные расходы" Сэм Перло-Фриман отмечает: в условиях борьбы с международным терроризмом многие страны смотрят на "войну с террором" исключительно через военную призму и используют ее в качестве оправдания увеличения ассигнований на вооружения. Только войны в Ираке и Афганистане уже обошлись Америке в 903 млрд долларов.

Ежегодник публикует и список 100 крупнейших компаний — производителей оружия. Общая сумма их продаж — 347 млрд долл. Возглавляют список американские компании: Boeing с объемом продаж в 30,5 млрд долл., BAe Systems и Lockheed Martin, в 2007 году реализовавшие оружие на 29,9 млрд и 29,4 млрд долл. соответственно. В целом в списке 44 американ-

ские компании, 31 европейская. Львиная доля остальных приходится на четыре страны — Россию (первое место — за концерном ПВО "Алмаз-Антей"), Индию, Израиль и Японию. Китайских компаний здесь нет вовсе. Аналитики СИПРИ предупреждают, что в ближайшем будущем доходы производителей вооружения могут сократиться, поскольку многие страны ужимают военные бюджеты из-за сложной экономической ситуации.

Однако не секрет, что мировой финансовый кризис усугубил угрозы безопасности и стабильности в мире. В момент нестабильности велик соблазн, особенно у неядерных стран, применить, например, биологическое оружие. По оценкам экспертов, таким потенциалом обладают более 30 стран. Здесь никакой ядерный щит не поможет, утверждают военные. А есть ведь еще и химическое оружие.

В 2004–2008 годах США и Россия оставались крупнейшими мировыми экспортерами вооружений — 31 и 25 % соответственно. Крупнейшими импортерами вооружения и военной техники признаны Китай и Индия. За ними идут ОАЭ, Греция и Южная Корея. Сотня крупнейших фирм — производителей вооружения в 2007 году наторговала в целом 347 млрд долл. За 2008 год данных пока нет.

Ведет СИПРИ и ядерную статистику. По данным ежегодника, в мире сегодня около 8400 ядерных боеголовок, 2 тыс. из них находятся в режиме готовности и могут быть запущены в любую минуту. Помимо названных, в хранилищах есть боеголовки, подлежащие утилизации. С их учетом в арсеналах восьми стран (США, Россия, Китай, Великобритания, Франция, Индия, Пакистан, Израиль) около 23 тыс. 300 единиц. В 2007 году их было более 26 тысяч.

Год от года растет число международных миротворческих операций и акций по поддержанию мира. В 2008 году в них было задействовано 187 586 человек — на 11 % больше по сравнению с предыдущим годом. Однако в исследовании отмечается и рост проблем, связанных с такими операциями. Благотворительные организации ООН, ЕС и миротворцы стран — членов НАТО в последние годы использовали до 90 % перевозчиков, уличенных ООН в причастности к доставке оружия или переброске его в конфликтные регионы в Африке. Вместе с гуманитарными грузами и грузами для миротворческих операций на борту самолетов этих перевозчиков побывали кроме оружия кокаин, бриллианты и некоторые драгоценные минералы. Подобные действия способствуют затяжному характеру конфликтов, делают вывод авторы доклада.

СИПРИ наряду с исследовательской службой библиотеки Конгресса США (CRS), Лондонским международным институтом стратегических исследований (IISS) и Американским агентством по контролю над вооружениями (ACDA) — влиятельный мировой институт по исследованию торговли оружием, к его мнению в мире прислушиваются. Однако российские

эксперты нередко сетуют на то, что сотрудники СИПРИ ошибаются в некоторых своих оценках. В прошлом году предметом недовольства российских военных экспертов стала оценка российско-китайских отношений в области военно-технического сотрудничества, в частности неверно были указаны объемы поставок Россией продукции военного назначения. Это, по мнению российской стороны, подрывало престиж России на мировом рынке оружия.

Еще один повод для критики со стороны экспертов состоит в том, что из-за принятой методики оценки объемов поставок и импорта оружия не в долларах США, а в так называемых "тренд-индикаторах" СИПРИ не совсем корректно оценивает объемы мировой торговли оружием. В частности, объем импорта Венесуэлы, занявшей в 2008 году первое место в Латинской Америке по закупкам вооружения и военной техники, составил не 887 млн долл., а 1 млрд 106 млн долл.

Свои выводы в этой сфере, дополняющие исследования СИПРИ, хотя и в значительно меньших объемах, делает российское информационное агентство "Интегрум". Последний его информационно-аналитический обзор "Экспортный потенциал военной промышленности" датирован 14 мая 2009 года. По данным Интегрума, международный рынок вооружений имеет тенденцию к спаду: в 2007 году он оценивался в 43 млрд долл., в 2008-м — в 42 млрд, в нынешнем ожидается 41 млрд долл. И лишь в 2010 году может произойти некоторый подъем.

Основными импортерами оружия в мире Интегрум называет Китай (12 %), Индию (8 %), ОАЭ (7 %), далее по убывающей идут Греция, Южная Корея, Израиль, Египет, Австралия, Турция, США. Как видим, в нынешней структуре импортеров оружия преобладают достаточно развитые государства. Причина — динамично развивающаяся и относительно устойчивая к кризисным явлениям экономика. Среди лидеров по экспорту оружия США — 30 % поставок, Россия — 25 %, Германия — 10 %, Франция — 9 %, далее идут Великобритания, Нидерланды, Италия,

Швеция. Замыкают список ведущих экспортеров Китай и Украина с 2 %. Агентство прогнозирует обострение конкуренции в этом секторе.

По мнению аналитиков Интегрума, позиции России на рынке оружия будут укрепляться. Причины — снижение влияния Соединенных Штатов, рост независимости (и взаимного недоверия) развивающихся государств, а также уверенное освоение РФ новых рынков вооружений, в частности Латинской Америки. Развитие форм и методов ведения боевых действий определяет структуру российского оружейного экспорта: 50 % — авиатехника, 17 % — средства противовоздушной обороны, 15 % — вооружение для сухопутных войск, 9 % — корабли и морское оружие.

Среди потенциальных рисков России на международных рынках оружия Интегрум называет возможную утрату позиций за счет диверсификации структуры поставщиков из-за срыва существующих контрактов (Индия) либо по политическим (Ближний Восток) и экономическим (Азиатско-Тихоокеанский регион) причинам. В отношениях с Китаем агентство основной проблемой считает угрозу национальной безопасности России за счет нарушения паритета вооруженных сил и утраты критических технологий по причине их копирования импортером и вывода этих технологий на внешние рынки.

Негативное влияние на развитие российского экспортного потенциала может оказать снижение роли научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также тиражирование технических решений советской поры. В этом случае российскому ОПК угрожает повторение ситуации на рынке беспилотных летательных аппаратов (БПЛА), где технологическое отставание сделало невозможным продвижение на рынок собственной продукции, делают вывод аналитики Интегрума.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета «Время новостей»
16.06.09*

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей Владимира Николаевича Кондаурова, Героя Советского Союза, заслуженного летчика-испытателя СССР — "БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ". Книга В. Н. Кондаурова не только является полезным и увлекательным чтением, но и послужит прекрасным подарком для детей и взрослых.

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015, Москва, улица Бутырская, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (495) 685-19-30, 685-26-30; e-mail: info@as-club.ru



ЛЕ БУРЖЕ ДАЛ ШАНС РОССИЙСКИМ АВИАЗАВОДАМ ЗАГРУЗИТЬ СВОИ МОЩНОСТИ

В первые дни работы авиасалона Ле Бурже были заключены соглашения на поставку 109 российских самолетов на сумму около \$ 3 млрд. Эксперты считают, что новые контракты помогут под завязку загрузить мощности российских авиапредприятий.

На международном авиакосмическом салоне в Ле Бурже продолжаются русские сезоны. 16 июня, во второй день работы авиавыставки, "Гражданские самолеты Сухого" объявили о подписании соглашения о поставке 24 самолетов Sukhoi Superjet 100/95B стоимостью \$ 715 млн пермской компании "Авиализинг". В соответствии с контрактом, подписанным президентом ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" Виктором Субботиным и вице-президентом "Авиализинга" Виктором Новиковым, самолеты будут переданы заказчику в период с 2011 по 2013 год.

РУССКИЕ СЕЗОНЫ

"Несмотря на кризис, обновление парка российских авиаперевозчиков — это насущная необходимость. По нашим оценкам, к 2011–2013 годам, когда мы будем получать самолеты Sukhoi Superjet 100, начнется определенная стабилизация рынка авиаперевозок. Sukhoi Superjet 100, на наш взгляд, единственный реальный конкурент зарубежной авиатехнике на российском рынке, именно поэтому свое будущее пермская компания "Авиализинг" связывает с проектами перевооружения отечественных авиакомпаний новыми региональными самолетами Sukhoi Superjet 100", — заявил в Ле Бурже Виктор Новиков.

"СУХОЙ" ОСТАТОК

Ближнемагистральный пассажирский самолет Sukhoi Superjet 100 разработан компанией "Гражданские самолеты Сухого" совместно с Boeing и рассчитан на перевозку до 98 пассажиров на расстояние до 4,4 тыс. километров. Первый Superjet 100 был представлен публике 26 сентября 2007 года на заводе в Комсомольске-на-Амуре. Там же 19 мая 2008 года он успешно совершил первый полет.

Напомним, что накануне венгерская компания Malev объявила о заказе 30 самолетов Sukhoi Superjet 100. Стоимость контракта составляет \$ 1 млрд. Соглашение о намерениях приобрести самолеты подписали Malev и SuperJet International — совместное предприятие итальянской Alenia и компании "Сухой". Malev планирует приобрести Sukhoi Superjet 100 в конфигурации с 98 креслами.

Планируется, что первый самолет поступит авиакомпании в 2011 году и ежегодно она будет получать по шесть Sukhoi Superjet 100. "Мы планируем долгосрочную реструктуризацию нашего флота, в частности

из-за наших планов по увеличению перевозок", — сообщил гендиректор Malev Мартин Гаусс.

К настоящему моменту портфель заказов Sukhoi Superjet 100 составляет 122 самолета.

Еще одной яркой сделкой отметились представители лизинговой компании Объединенной авиационной корпорации (ОАК), подписавшие контрактное соглашение по приобретению 45 самолетов с на сумму свыше \$ 1 млрд с авиакомпанией "Атлант-Союз". Поставщиком станет лизинговая компания "Иль-юшин Финанс Ко" (ИФК). Речь идет о 30 самолетах Ан-148 различных модификаций и 15 Ту-204СМ. Поставки Ан-148 начнутся с 2010 года, Ту-204 — с 2011 года. Эксперты, позитивно оценивая итоги первых дней авиасалона в Ле Бурже, считают, что в оставшееся время будет объявлено еще несколько громких контрактов.

КАЧЕСТВЕННЫЙ РЫВОК

Глава аналитической службы агентства "Авиа-Порт" Олег Пантелеев отмечает, что если эти соглашения перейдут в твердые контракты, то их будет "более чем достаточно, чтобы загрузить российские авиазаводы". Что касается Ан-148 и Ту-204, то выполнить в срок столь крупные заказы ОАК и ИФК будет непросто. "Выбор Ле Бурже для демонстрации давно ожидаемого самолета "Сухой Суперджет" абсолютно оправдан, — заметил GZT.RU Алексей Сеницкий, главный редактор журнала "Авиатранспортное обозрение". — Именно сюда, а не в английский Фарнборо приехали все основные партнеры авиаконцерна "Сухой". Если бы премьера "Суперджет 100" состоялась на МАКСе, то никто из наблюдателей не назвал бы ее мировой".

Оценивая заключенные сделки, Алексей Сеницкий отметил, что контракт с Malev можно назвать качественным прорывом в портфеле заказов концерна "Сухой". "Компании "Красэйр" и "Дальавиа" не отозвали свои предварительные заявки на новый самолет, хотя и находятся на грани банкротства", — заметил Сеницкий. Другое дело Malev. По словам Сеницкого, у венгерской авиакомпании отличная база по авиатехническому обслуживанию и определенный имидж в Европе. И весьма вероятно, что поток заказов еще не иссяк.

"Не все контракты объявлены. Вполне возможно, что в оставшиеся дни мы услышим о новых сделках, в том числе и с западными компаниями", — констатирует Сеницкий.

Иван ГИДАСПОВ

источник: газета «Газета»
17.06.09

НЕ ОМРАЧИТЬ ПРЕМЬЕРУ

Ради успешной международной премьеры самолета Sukhoi Superjet 100 Россия готова пожертвовать другой авиатехникой. Новый лайнер будет единственным "живым" экспонатом из нашей страны на авиасалоне в Ле Бурже. Там же производитель самолета — ГСС — объявит о контракте еще на 20 SSJ.

В понедельник, 15 июня, стартует 48-й авиасалон в Ле Бурже. Он считается одной из самых престижных авиавыставок в мире. Традиционно российские компании возвращались с салона с миллиардными заказами на покупку или продажу авиатехники.

С последнего Ле Бурже два года назад топ-менеджеры "Аэрофлота" приехали с контрактом на покупку 22 дальнемагистральных Airbus 350 общей каталожной стоимостью \$ 3,5 млрд и меморандумом с Rolls-Royce на поставку 20 двигателей для Airbus 330 (\$ 40–80 млн). Авиакомпания "Сибирь" заключила контракт на покупку 25 среднемагистральных Airbus 320 (\$ 1,6 млрд).

На сей раз все будет намного скромнее. От поездки на авиасалон отказались руководители "Аэрофлота", "Сибири", "Группы компаний С7", "Трансаэро", "Ютэйра", сообщили "Ведомостям" представители компаний. Соответственно, никаких контрактов их компании заключать в Ле Бурже не будут.

Скромно будет выглядеть и летная программа от российских авиапроизводителей. Единственным самолетом в российской экспозиции станет SSJ. Остальные — АХК "Сухой", "МиГ" и "Иркут" — привезут лишь настольные макеты своей техники, говорят представители компаний. Причина этого не столько в кризисе (хотя он и заставляет экономить деньги), поясняют источники в Объединенной авиастроительной корпорации, "Сухом" и близкий к "МиГу". Дело в том, что Ле Бурже станет международной премьерой SSJ. Лайнеру пора "выйти в свет", добавляет источник, близкий к "МиГу": остальным велено не мешать, "чтобы не рассеивалось внимание публики".

Публичные мероприятия представителей российского авиапрома тоже сведены к минимуму. Пока запланированы лишь пресс-конференции гендиректора АХК "Сухой" и РСК "МиГ" Михаила Погосяна и руководства НПК "Иркут".

SSJ уже прилетел в Париж, говорит представитель "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС, "дочка" АХК "Сухой", производитель SSJ). По его словам, самолет будет осуществлять полеты почти всю салонную неделю. Ожидается, что в рамках Ле Бурже будет объявлено о заключении контракта на 20 лайнеров, говорит собеседник "Ведомостей", отказавшись уточнить имя покупателя. Исходя из каталожной стоимости SSJ 100 сумма контракта может составить до \$ 600 млн.

Сейчас в портфеле ГСС — заказы на 98 самолетов. Среди подписавшихся — "Аэрофлот", "Армавиа" и

небольшой итальянский перевозчик ItAlì. Но почти треть заказов (31 самолет) оказалась под вопросом. "ЭйрЮнион" и "Дальавиа" находятся в стадии банкротства, Финансовая лизинговая компания (ФЛК) в феврале допустила дефолт по еврооблигациям на \$ 250 млн. "Дальавиа" через суд уже требует у ГСС вернуть депозит в 50,2 млн руб. Заказы не аннулированы, утверждает представитель ГСС, хотя платежи от компаний не поступают. Деньги на реализацию проекта у ГСС есть: недавно была закрыта сделка с Alenia, которая получила блокпакет ГСС (сумма сделки — \$ 183,1 млн), добавляет он.

ГСС рассчитывает на то, что заказанные "ЭйрЮнион", "Дальавиа" и ФЛК самолеты будут переоформлены на перевозчика, который создают "Ростехнологии" и мэрия Москвы. Гендиректор госкорпорации Сергей Чемезов подтверждал в недавнем интервью "Ведомостям", что будущая авиакомпания намерена покупать отечественную технику, в том числе и SSJ100. Но ни количество самолетов, ни сроки подписания контрактов он не назвал.

Проект SSJ отстает от заявленных сроков поставки заказчикам почти на год. Первый полет лайнер совершил в мае 2008 г., впервые на публике он появился почти год спустя: в апреле два самолета прилетели из Комсомольска-на-Амуре в Жуковский для сертификационных испытаний. Российский сертификат SSJ получит к концу 2009 г., продолжает представитель ГСС, международный — к середине 2010 г. Кто первым получит новый самолет — "Аэрофлот" или "Армавиа", еще неизвестно, продолжает собеседник "Ведомостей".

Вряд ли SSJ станет звездой Ле Бурже, полагает гендиректор Infomost Борис Рыбак. Для России SSJ100 — событие, потому что это первый гражданский самолет, созданный не в Советском Союзе. В мировом же авиапроме подобных лайнеров около 20 видов. Насколько востребованным SSJ будет у иностранных компаний, эксперт сказать затруднился: время для авиотрасли тяжелое, на практике лайнер себя еще никак не показал.

Анастасия ДАГАЕВА

источник: «Ведомости»
11.06.09



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

МОТОР ЗАГЛОХ

КМПО останавливает производство.

ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение" с 1 июля на месяц прекращает работу из-за падения спроса на продукцию со стороны ОАО "Газпром". В "Газпроме", чья доля в заказах КМПО составляет 75 %, сокращение закупок объясняют последствиями мирового кризиса. В настоящее время КМПО пытается снизить свою зависимость от "Газпрома" — оно активно ведет переговоры о заключении сторонних контрактов.

Вчера ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение" (КМПО) официально объявило об остановке работы на один месяц с 1 июля. Все работники предприятия будут отправлены в административные отпуска с сохранением двух третей тарифной ставки. "Причиной остановки производства стало падение спроса на продукцию объединения со стороны основного заказчика, ОАО "Газпром", — говорится в сообщении предприятия. Как рассказали "Ъ" на КМПО, в начале июня "Газпром" сократил закупки оборудования ремонтных и новых двигателей". Сумму недополученных доходов на предприятии раскрыть отказались. "Остановка производства позволит комплексно сократить затраты и тем самым компенсировать убытки от сокращения заказов", — пояснили в компании.

ОАО "КМПО" является одним из ведущих производителей газоперекачивающей техники, оснащаемой двигателями НК-16-18СТ. Доля "Газпрома" в структуре заказов КМПО составляет 75 %. Крупнейшим акционером КМПО является госхолдинг "Связьинвестнефтехим", владеющий 44 % акций компании. Остальные акции в начале 2007 года консолидировала группа частных акционеров. В марте генеральный директор КМПО Дамир Каримуллин сообщал, что выручка предприятия в нынешнем году прогнозируется в размере 4,63 млрд руб.

В управлении информации ОАО "Газпром" "Ъ" вчера сообщили, что "уменьшают объем заказов на производство газоперекачивающих агрегатов у

КМПО" из-за финансового кризиса, который вызвал сокращение спроса на газ и, как следствие, снижение объема работы газотранспортного оборудования. "В связи с этим плановые и капитальные ремонты газоперекачивающих агрегатов перенесены на более поздние сроки", — сказали в управлении. Для "Газпрома" в 2009 году КМПО должно было изготовить 11 газоперекачивающих агрегатов (ГПА), кроме того, планировалось реконструировать четыре ГПА-Ц-16 и поставить три комплекта установки приводной газотурбинной (УПГ) ГЦ-66. Как отметили вчера на КМПО, стабильная работа предприятия была бы обеспечена, если бы стороны соблюдали договоренности, достигнутые в мае. Тогда "Газпром" и КМПО договорились сохранить объем заказов на ремонт двигателей при условии снижения цен на продукцию предприятия на 20 % (относительно 2008 года).

Ведущий эксперт УК "Финам менеджмент" Дмитрий Баранов напоминает, что ранее "Газпром" планировал сократить заказы на предприятии на 38 %, что для КМПО является очень существенным. "В этих условиях завод работал бы себе в убыток, остановка производства является абсолютно оправданной", — отметил аналитик. Как рассказали вчера на КМПО, в настоящее время топ-менеджмент предприятия проводит работу по снижению зависимости объединения от заказов "Газпрома" — в течение июля планируется завершить подписание контрактов с независимыми операторами. Пресс-секретарь КМПО Елена Ханикова уточнила, что речь прежде всего идет о поставках продукции в Туркменистан. Перспективы заключения контрактов, в частности, обсуждались с председателем государственного концерна "Туркменгаз" Тачберди Тагыевым. Сегодня КМПО имеет контракты с независимыми от "Газпрома" операторами на сумму 1,38 млрд руб.

Юлия ГАРАЕВА

источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
19.06.09

ГИПЕРЗВУКОВОЙ ЛАЙНЕР — НЕ УТОПИЯ

Работы по его созданию продолжаются.

Осенью 2003 года закончилась эра легендарного Concorde. Однако концерны и исследовательские институты в США, Европе и Азии продолжают работать над осуществлением мечты летать со сверхзвуковой скоростью. Даже гиперзвуковые самолеты, которые могут летать быстрее 5 Махов (5 М — пять скоро-

стей звука), не являются сегодня утопией. Однако экологичностью эти самолеты-молнии отнюдь не отличаются.

Он был уникален, очень красив, и все же использовали его только в одной, ограниченной нише: начиная с 1976 года Concorde перевозил со сверхзвуковой скоростью весьма богатых авиапассажиров с континента на континент. Падение одного из этих лайнеров в июле 2000 года стало началом конца для всего пре-

красного семейства. Осенью 2003 года "король воздуха", развивавший максимальную скорость примерно 2400 км/ч, то есть более чем вдвое выше скорости звука, окончательно вышел в тираж.

Но мечта о сверхзвуковой скорости не умерла: концерны и НИИ давно уже трудятся над созданием новых самолетов, способных преодолевать звуковой барьер. Например, американская компания Aerion в Неваде разрабатывает 12-местный коммерческий самолет с максимальной скоростью 1,6 М (1900 км/час). Создатели этого имеющего футуристическую внешность летательного аппарата, который назван Supersonic Business Jet (SBJ), утверждают, что никакие новые технологии им в их работе не понадобились: подходящий мотор и все необходимые материалы есть в наличии.

Кроме того, необычной формы крылья этого реактивного самолета уже успешно прошли тестирование в американском космическом ведомстве NASA. И даже производственные издержки сравнимы с расходами на традиционные частные реактивные самолеты. Впервые подняться в воздух SBJ должен в середине грядущего десятилетия. Впрочем, случиться это должно одновременно с первым полетом Quiet Supersonic Transport (QSST), над которым работает конкурент Supersonic Aerospace International (SAI) из Лас-Вегаса. Технические характеристики QSST аналогичны SBJ, да и цена обоих примерно одинакова — около 80 млн долл. за штуку. Над технологией полетов со сверхзвуковой скоростью трудятся и

в Европе. Консорциум из 37 фирм, представляющих 12 стран, объединившись вокруг французского авиастроителя Dassault Aviation, разрабатывает сейчас Hisac (High Speed Aircraft) — технико-экономическое обоснование для малых сверхзвуковых самолетов.

Сегодня ведутся работы по созданию самолетов, которые способны летать даже быстрее, чем Concorde. Речь идет о гиперзвуковых аппаратах, развивающих умопомрачительную скорость в 5 М и выше. Тут, однако, их создатели сталкиваются с крайне высокими требованиями к используемым материалам, ведь уже при скорости 3 М обшивка лайнера нагревается более чем до 300 градусов, а при ускорении до 5 М ее температура может легко подняться и до 1000 градусов. "Здесь нам уже нужны новые материалы — возможны варианты керамического напыления или новые легированные сплавы", — считает г-н Лонго. Кроме того, для таких скоростей требуются и двигатели нового поколения.

Впрочем, такие эксперты, как технический директор EADS Жан Ботти, в скорое светлое будущее сверхбыстрых лайнеров не верит. Как он недавно отметил, сверхзвуковые лайнеры абсолютно не отвечают требованиям современной экологии.

*Кристиан БУК, Handelsblatt
Перевод Александра ПОЛОЦКОГО*

*источник: газета RBC Daily
19.06.09*

ОАК ПРОСИТ ДЕНЕГ

Компания обратилась к правительству за помощью.

ОАК готовит предложения по государственной помощи авиастроительной отрасли. На сбыт продукции гражданского авиастроения компания просит 70 млрд руб., еще около 140 млрд руб. — на модернизацию предприятий, перспективные проекты и уже реализуемые программы. Господдержка отрасли будет заключаться в прямом финансировании, субсидировании по кредитам и финансировании экспортно-импортных операций. Предложения ОАК уже переданы на согласование в правительство. Как ожидается, решение по ним будет принято в июле на совещании по развитию авиастроения, которое премьер-министр России Владимир Путин проведет в Воронеже.

Как стало известно РБК daily, ОАК планирует получить от государства порядка 140 млрд руб. на реализацию программ военного и гражданского авиастроения, а также на перспективные проекты компании и обновление производственных мощностей. Эти средства включают как прямое бюджетное финансирование, так и субсидирование ставок по кредитам и финансирование экспортно-импортных операций. Как рассказал источник РБК daily, сейчас объем помощи только обсуждается и до конца не

согласован. Официальный представитель ОАК Константин Лантратов отметил, что величина господдержки будет корректироваться по мере рассмотрения заявки ОАК правительственными комиссиями. Окончательное решение по выделению средств может быть принято в июле в Воронеже, где Владимир Путин проведет совещание по развитию авиастроения. Между тем гендиректор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Александр Рубцов рассказал РБК daily, что ИФК рассчитывает на обсуждение в июне-июле правительством вопроса о выделении 70 млрд руб. на поддержку сбыта авиационной продукции в рамках ОАК. Из этих средств 30 млрд руб. необходимы как гарантии под уже существующие программы закупок и продаж самолетов, 20 млрд руб. пойдут на экспортные кредиты покупателям, еще 20 млрд руб. станут прямыми инвестициями для финансирования крупных заказов. Эти деньги компании нужны для реализации существующих программ закупки самолетов в течение четырех лет.

Правда, претендовать на эти средства помимо ИФК сможет и сама ОАК, а также другая лизинговая компания, входящая в ее состав, — ФЛК. "Мы работаем над этим вопросом, сейчас готовится целый ряд мероприятий и совещаний в правительстве, которые определят объемы и нормы господдержки ИФК, ОАК

и направлений, связанных со сбытом самолетов”, — сказал Александр Рубцов. Сейчас ИФК получает господдержку в виде субсидирования лизинговых платежей и как компенсацию ставок по кредитам.

В ИФК отмечают, что компания испытывает проблемы с финансированием. По словам г-на Рубцова, компания планирует увеличить долговую нагрузку к концу 2009 года в три раза, до 600 млн долл. По оценкам основного частного акционера ИФК (ему принадлежит 26 % акций) Александра Лебедева, долги компании перед предприятиями составляют 5 млрд руб. “На носу дефолт предприятий”, — утверждает г-н Лебедев. “Есть старая история, которая длится с сентября, по которой ОАК должна была выкупить акции

у НРК, сделав ИФК департаментом. Но все застряло”, — говорит г-н Лебедев РБК daily. По его словам, он в последнее время предложил оплатить допэмиссию акций компании самолетами А320, которые принадлежат швейцарской “дочке” НРК. “Только “Аэрофлот” планирует ввести в 2009 году 24 А320. Благодаря этому ИФК стала бы крупнейшим лизингодателем”, — отмечает Александр Лебедев.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета RBC Daily
08.06.09

ПУТИН "СПАС" ЕЩЕ ОДИН ЗАВОД: СОЗДАТЕЛЕЙ СЕКРЕТНОГО РУССКОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ ПООБЕЩАЛИ НЕ УВОЛЬНЯТЬ

На КНААПО, где в обстановке секретности создается российский истребитель пятого поколения ПАК ФА, начались сокращения трудового коллектива. Уже высвобождено 80 человек, не исключено, что оптимизация численности продолжится — ранее говорилось о сокращении более тысячи человек. Однако негативный накал в отношениях заводской администрации и рабочих удалось погасить визитом на КНААПО премьеры Владимира Путина.

На заводе рассказывают про соглашение, подписанное между Путиным и главой АКХ “Сухой” Михаилом Погосьяном, правда, документа до сих пор никто не видел. В этих условиях продолжается создание суперсекретного ПАК ФА, первый полет которого премьер Иванов обещает уже в этом году.

“В Комсомольском-на-Амуре производственном авиационном объединении им. Гагарина (КНААПО, входит в АКХ “Сухой”) сокращения стартовали 3 июня, уволено порядка 80 человек”, — рассказал представитель заводского профкома Павел Арсланов. Но, по его словам, официально к тому времени часть людей ушла с завода самостоятельно: “Зная, что сокращений не избежать, часть сотрудников предпочла сделать это заранее, написав заявление об увольнении по собственному желанию”. При этом обещают, что квалифицированных специалистов, в том числе и тех, кто собирает ПАК ФА, сокращения не коснутся — в основном с КНААПО увольняют пенсионеров. Будут ли еще уволенные, пока неизвестно.

Однако на самом заводе считают, что от масштабных сокращений КНААПО спас майский визит премьеры Владимира Путина, которому показали самую секретную разработку России последних лет — многоцелевой истребитель пятого поколения ПАК ФА — его создают в цехах КНААПО. Можно предположить, что увиденное, но еще не готовое изделие впечатлило премьера и он пообещал предприятию новые заказы.

“После визита Владимира Путина нам сказали, что он и Михаил Погосьян (глава авиахолдинга “Сухой”. — Прим. НР) подписали некое соглашение, гарантирующее загрузку КНААПО новыми изделиями. Однако этого документа до сих пор никто не видел. Зато есть сдвиг с повышением ставки тарифного разряда, за которую мы боролись все это время. Заводская администрация решила пойти навстречу коллективу, и с сентября будет произведен ее перерасчет”, — отмечает Павел Арсланов.

А вот как обстоят дела с постройкой ПАК ФА — до сих пор неизвестно. На КНААПО наотрез отказываются обсуждать эту тему — там давали подписку о неразглашении информации, содержащей государственную тайну. Как передает корреспондент “Нового региона”, тайна ПАК ФА охраняется действительно строго — за несколько лет в СМИ не просочилось ни одной фотографии этой разработки, а его макет никогда публично не демонстрировался. Сейчас спецслужбы разных стран и простые авиалюбители сгорают от любопытства, а последние коротают время в интерпретациях возможного внешнего вида машины. Судя по большинству изображений, почти все художники сравнивают русский самолет с F-22 Raptor — черты “американца” угадываются почти во всех набросках.

Между тем, ориентируясь на заявления официальных лиц, которые обещают полет ПАК ФА уже в 2009 году, можно предположить, что центроплан секретного самолета почти готов. Это позволяет надеяться, что в заявленный премьером Сергеем Ивановым срок планер ПАК ФА действительно удастся испытать. Однако будут ли на нем установлены рабочие двигатели и авионика — большой вопрос. При этом известно, что в проекте бюджета-2009 финансирование разработки ПАК ФА собирались урезать на 938,1 млн рублей.

источник: ИА «Новый регион»
05.06.09

ИФК ПОБОРЕТСЯ С AIRBUS

Лизинговая компания "Ильошин Финанс Ко." (ИФК) вошла в шорт-лист участников тендера на поставку самолетов для авиакомпании Nepal Airlines.

По словам представителей российской компании, на тендер будут предложены самолеты Ил-96-300 и Ту-204-100.

Как рассказал РБК daily замгендиректора лизинговой компании ИФК Андрей Лебединец, компания принимает участие в объявленном Nepal Airlines тендере на поставку двух самолетов — широко- и узкофюзеляжного. "22 мая были вскрыты конверты, по итогам конкурса был определен шорт-лист участников второго тура, в котором будут участвовать ИФК и компания Airbus", — сказал он РБК daily. Победитель тендера может также рассчитывать на заключение опционного соглашения на поставку еще четырех лайнеров, из которых как минимум один будет широкофюзеляжный. При этом авиакомпания Nepal Airlines рассчитывает на поставку всех лайнеров в течение шести лет по одному в год. Первый самолет должен быть получен авиакомпанией уже в 2009 году. При этом авиакомпания готова купить и поддержанные суда, возраст которых не превышает 15 лет.

По словам Андрея Лебединца, российская сторона выставила на конкурс лайнеры Ил-96-300 и Ту-204-100. Все самолеты в случае победы в тендере

будут поставляться по схеме экспортно-импортного кредитования российской машинотехнической продукции, подобной той, по которой поставлялись лайнеры кубинской авиакомпании.

Государственная авиакомпания Nepal Airlines (бывшая Royal Nepal Airlines, NAC) была основана в 1958 году. В 1990 году парк авиакомпании насчитывал 19 судов, в том числе два Boeing 727-100 и два Boeing 757. Однако сейчас компания совершает полеты только на двух Boeing 757 и пяти Twin Otters. Как отмечается в материалах NAC, компания в ближайшее время собирается существенно расширить свою маршрутную сеть, добавив ряд азиатских и европейских направлений. Стоит отметить, что пассажироперевозки в Непале в последние пять лет растут на 13 % ежегодно.

ИФК уже не впервые пытается расширить список своих клиентов за счет зарубежных компаний. В апреле 2006 года ИФК заключила с внешнеторговым предприятием Кубы Aviaimport S.A. и кубинской государственной авиакомпанией Cubana de Aviacion договор о поставке на Кубу двух Ил-96-300, двух Ту-204-100 и одного грузового Ту-204С. Стоимость сделки стороны не раскрывают. По экспертным оценкам, она превышает 200 млн долл.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
05.06.09*

ПРОЛЕТЕЛ НАД ПАРИЖЕМ

Парижский авиасалон празднует 100-летний юбилей. И Россия решила поздравить его международной премьерой Sukhoi Superjet 100 — его первому полету в Европе не помешали ни пасмурная погода, ни дождь. Ведь ради новинки российские компании решили отказаться от показательных выступлений — "чтобы не рассеивать внимание публики", говорил накануне источник, близкий к "МиГу".

НА ПЕРСПЕКТИВУ

Еще одна новинка — среднемагистральный MC-21 — должен полететь в 2014 г., пообещал на Ле Бурже президент ОАК Алексей Федоров. Лайнер придет на смену Ту-154, Ту-204, а также популярным Boeing 737 и Airbus A320. Разработка проекта стартует в 2010 г.

Одной премьерой дело не ограничилось: венгерская Malev (49 % — у ВЭБа) заказала вчера 30 новых

SSJ стоимостью \$ 1 млрд. Начало поставок — 2011 г. Продавец — SuperJet Int., совместный трейдер "Сухого" и итальянской Alenia (отвечает за сбыт SSJ в Европе). Правда, пока это лишь соглашение о намерениях. Когда будет твердый контракт, неизвестно. Но уже сегодня производитель SSJ — "Гражданские самолеты Сухого" — обещает другой контракт на 20 своих лайнеров (около \$ 600 млн по каталожной цене), на сей раз твердый, уверяет представитель компании. Кто покупатель — он не раскрывает.

В целом до конца года будет заказано 150 SSJ против сегодняшних 98, пообещал вчера гендиректор "Сухого" Михаил Погосян. С новыми заказами из Ле Бурже почти столько и выходит. Только из 98 нынешних заказов — треть (31) под вопросом. Их законтрактовали обанкротившиеся "ЭйрЮнион" и "Дальвиа", а также Финансовая лизинговая компания, которая допустила дефолт по облигациям. Но представитель ГСС настаивает: эти контракты никто не отменял. А Погосян не захотел объяснять "Ведомостям", каких заказчиков он сложил, чтобы получить 150. Это рос-

сийские и зарубежные компании, лишь уточнил он.

Еще одной новостью сегодняшнего дня в Ле Бурже должен стать рекордный заказ "Ильюшин Финанс" (ИФК) от "Атлант-Союза" (войдет в авиакомпанию под контролем "Ростехнологий"). Компании подпишут предконтрактное соглашение по 45 новым лайнерам на \$ 1,2 млрд – 30 региональных Ан-148 и 15 среднемагистральных Ту-204, говорит представитель ИФК Андрей Липовецкий. Речь идет о финансовом лизинге сроком на 10 лет, уточняет гендиректор ИФК Александр Рубцов. Подтверждает планы по закупкам и гендиректор "Атлант-Союза" Евгений Бачурин. Сумма контракта и условия лизинга сейчас согласовываются, говорит он.

Но ИФК заранее готовится к рекорду: это самый большой заказ от одной компании из России, говорит Липовецкий. Хотя еще летом 2008 г. сама ИФК подписывала сопоставимое по стоимости соглаше-

ние с Воронежским авиазаводом – на 64 Ан-148 и 40 млрд руб. (\$ 1,7 млрд по курсу на тот момент).

Поставки Ан-148 для "Атлант-Союза" должны начаться в 2010 г., Ту-204 – в 2011-м, сказал Липовецкий. А твердый контракт будет подписан на отечественном авиасалоне – подмосковном МАКСе в августе этого года, добавляет он. Там же могут подписать твердый контракт Malev и SuperJet, не исключает близкий к "Сухому" источник. Ничего удивительного: должен ведь авиапром приберечь новости для отечественной площадки, добавляет сотрудник ОАК.

*Елена МАЗНЕВА,
Глеб СТОЛЯРОВ,
Анастасия ДАГАЕВА*

*источник: газета «Ведомости»
16.06.09*

ДЕНЬГИ НА ВОЗДУХ

Государство выделит средства на поддержку авиапрома.

Правительство направило 30 млрд руб. на поддержку предприятий авиастроительной отрасли. Как пояснили "Гудку" в Минпромторге, в связи с экономическим кризисом в авиастроении наблюдаются проблемы, во многом это связано с недоступностью кредитования.

Как отметили в министерстве, в июне будет завершен анализ деятельности всех авиапредприятий России. "В условиях кризисных явлений требуется перепроверка сил в авиастроении", – пояснили в Минпромторге.

При этом взамен выделенных средств государство, как пояснили в ведомстве, поставило перед гражданским авиастроением задачу увеличить долю российских гражданских самолетов на мировом рынке с нынешнего 1 до 10 % к 2020 году. Одним из приоритетных проектов должно стать создание "Сухой Суперджет 100".

Как заявил "Гудку" руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев, в настоящее время государство инвестирует средства в уже утвержденные ранее планы. "Ситуация осложняется тем, что в условиях экономических неурядиц спрос на воздушные суда заметно сократился. Конечно, теоретически гражданское авиастроение сможет достигнуть к 2020 году тех показателей, на которых настаивает государство. Но речь прежде всего необходимо вести о том, как поставить отрасль на ноги, сделать ее дееспособной. Стране необходима авиапромышленность, которая могла бы самостоятельно и динамично развиваться", – отметил Олег Пантелеев.

Руководитель консалтинговой компании "Информост" Борис Рыбак заявил, что речь идет о крайне сложной задаче. "На сегодняшний день ситуация на рынке сбыта остается неблагоприятной. При этом

антикризисные меры, предпринимаемые в авиационной отрасли, можно назвать неоднозначными. Мировой опыт показывает, что стимулирование спроса оказывается более эффективным средством, нежели стимулирование производства", – сказал он "Гудку".

По его мнению, сейчас необходимы более взвешенные и экономически обоснованные подходы. "За последние 15 лет отечественный авиапром получил от государства \$ 20 млрд. При этом результат остается практически нулевым. Думаю, что это повод пересмотреть дальнейшую стратегию", – подчеркнул собеседник "Гудка".

По словам аналитика инвестиционного холдинга "Финам" Дмитрия Баранова, речь идет о деньгах, выделяемых на оздоровление авиапрома, а не на программы строительства самолетов. "Программа финансирования создания новой авиационной техники не сократилась из-за кризиса. Что касается увеличения доли российских гражданских самолетов на мировом рынке, то в данном случае имеется в виду, что из общего числа производимых к 2020 году в мире самолетов 10 % должны быть российского производства. Это вполне осуществимо – Россия должна выпустить в год около 100 самолетов", – считает эксперт. Он отметил, что этого удастся достичь, если не сократится финансирование авиапрома со стороны государства.

"Наши авиаперевозчики стали заказывать отечественные машины, не только "Сухой Суперджет 100", но и МС-21, разрабатываемую совместно ОКБ им. Яковлева и корпорацией "Иркут". А чтобы быстрее запустить их в серию, требуется помощь, в том числе 30 млрд руб.", – сказал он.

Михаил БЕЛЫЙ

*источник: газета «Гудок»
16.06.09*

ИМ ПОКОРЯЕТСЯ АВИАЦИОННЫЙ ОЛИМП

Названы победители VI Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания.

24 апреля состоялось подведение итогов Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания для юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет. В этом году она была посвящена 100-летию со дня рождения М. Л. Миля — известного отечественного авиаконструктора и ученого, Героя Социалистического Труда, который, как свидетельствует история, еще в двенадцатилетнем возрасте сделал модель самолета, победившую на конкурсе.

Олимпиада проводилась Клубом авиаторов, Академией наук авиации и воздухоплавания при поддержке Союза машиностроителей России. Ее главная цель — популяризация российской авиационной отрасли и привлечение молодежи к работе в авиации и авиационной промышленности.

Свою поддержку Олимпиаде также оказали различные Департаменты образования, науки и промышленной политики, МГТУ им. Н. Э. Баумана, МАИ, МАТИ им. К. Э. Циолковского, РГТУ, другие организации. В работе жюри и оргкомитета, мероприятиях Олимпиады принимали участие член бюро Центрального совета Союза машиностроителей России, председатель Московского регионального отделения Союза, генеральный директор ММП "Салют" Ю. С. Елисеев, президент Академии наук авиации и воздухоплавания, известный авиаконструктор, дважды Герой Социалистического Труда Г. В. Новожилов, Герои Советского Союза, заслуженные летчики-испытатели С. А. Микоян и В. Н. Кондауров, представители Союза машиностроителей России, инженеры, писатели, деятели искусства и культуры.

Ставшая уже традиционной, Олимпиада из года в год привлекает ребят и девочек, увлекающихся авиацией, из различных регионов России и ближнего зарубежья. В течение всего учебного года участники VI Олимпиады — это около 300 мальчишек и девчонок из 45 регионов России, а также Украины и Азербай-

джана — публиковали свои работы, получали отзывы на них как от своих сверстников, так и от профессионалов, общались с интересными людьми.

Тот факт, что первый тур Олимпиады проходил в сети Интернет, а второй — очный, в виде Молодежного симпозиума, финансируемого спонсорами и меценатами, позволял подросткам участвовать в творческом конкурсе независимо от уровня доходов родителей. В эти апрельские дни участники второго тура Олимпиады, которыми помимо москвичей стали юноши и девушки из Архангельска, Вологодской, Ростовской, Саратовской, Тамбовской областей и Республики Саха, выступали с докладами на Молодежном симпозиуме — завершающем мероприятии Олимпиады в Москве. Оно проходило на базе Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют" — одного из крупнейших предприятий России по производству авиационных двигателей для военной и гражданской авиации. Здесь же были подведены итоги Олимпиады.

Первое место присуждено Венедикту Дорожке из Ростовской области, учащемуся юридической гимназии. Тема его реферата — "Золотое сечение в авиационных конструкциях". Второе место занял Евгений Менкиджанов из подмосковного города Подольска, учащийся Московского колледжа управления и новых технологий. Свое исследование юноша посвятил летательным аппаратам на основе антигравитации. Старшеклассник Илья Гришин из школы № 21 города Мичуринска Тамбовской области замкнул тройку победителей Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания. Его реферат назывался "На пути к гиперзвуку. История освоения гиперзвуковых скоростей". Победителям Олимпиады были вручены призы и подарки. После церемонии награждения участники финала совершили экскурсию по цехам ММП "Салют", где ознакомились с современным авиационным производством.

источник: <http://www.soyuzmash.ru>
27.04.09



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

"МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "САЛЮТ"

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

WWW.SALUT.RU

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

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

ПЯТОЕ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЕ ПОКОЛЕНИЕ: СРОКИ И КРИТЕРИИ

Истребитель пятого поколения, разрабатываемый по программе ПАК ФА, вновь оказался в центре внимания прессы после заявлений главы АХК "Сухой" Михаила Погосьяна и заместителя министра обороны Владимира Поповкина о сроках первого полета новой машины и передачи ее на испытания.

Михаил Погосян сообщил, что истребитель начнет испытания "в ближайшие два года". Владимир Поповкин, выступая перед журналистами, повторил ранее названный срок первого полета — лето текущего, 2009 года. На основании этой разницы в заявлениях, а также слов Владимира Поповкина о том, что новый истребитель поднимется в воздух "с двигателем поколения 4 с тремя плюсами", ряд СМИ сделал выводы о том, что полет нового самолета в этом году не состоится.

На самом деле в подобных сообщениях часто путается теплое с мягким. Первый полет самолета и начало его государственных испытаний — это различные события, между которыми проходит, как правило, несколько лет. И если АХК "Сухой" сумеет передать истребитель пятого поколения на испытания в ВВС в течение двух лет после его первого полета, то это будет рекордом поколения, так как у уже созданных машин пятого поколения — F-22 и F-35, а также у многих машин четвертого поколения этот срок занял значительно большее время.

Отдельной темой является оборудование и двигатели, которые будут установлены на новой машине. Следует отметить, что крайне редко первые экземпляры новых самолетов поднимаются в воздух с теми двигателями и оборудованием, с которыми им предстоит потом прослужить всю карьеру. Особенно это актуально сейчас, когда цикл жизни современных боевых самолетов от первого полета до списания последней машины уже превысил 50 лет.

Известно, что на опытные и первые серийные машины будут устанавливаться созданные НПО "Сатурн" двигатели "117", разработанные на основе семейства АЛ-31. Они отличаются от предшественников увеличенной тягой и ресурсом.

Если говорить о двигателях как о критерии отнесения машины к тому или иному поколению, то сами по себе они таким критерием не являются. Достаточно вспомнить, например, основной истребитель-перехватчик 4-го поколения ВМС США F-14 Tomcat. Этот самолет, впервые поднявшийся в воздух в 1970 году, получил разрабатывавшиеся специально для него двигатели F110-GE-400 почти 20 лет спустя, в 1989 году. С этими двигателями в результате было построено лишь 37 машин и еще 50 были модернизированы. Все остальные машины на протяжении почти 20 лет серийного производства комплектовались двигателями TF30-P-414A, которые сначала рассматривались

как "временная мера", но в итоге стали основными для этого самолета. Такая "подмена" привела к некоторому снижению летных характеристик по сравнению с расчетными, но не помешала F-14 стать одним из лучших самолетов своего поколения.

В случае с разрабатываемым российским истребителем пятого поколения сказать что-то с уверенностью о его силовой установке можно будет лишь после передачи машины на государственные испытания — они проводятся уже с тем оборудованием, с которым самолету предстоит "служить".

Работы над проектами машин пятого 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 имеющейся информации, получила фирменный индекс Т-50. Летом 2008 года было объявлено об утверждении проекта самолета и отправке чертежей опытной машины на КНААПО — Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение. 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.

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 будет разрабатываться на основе систем, которые пройдут испытание на "тридцать пятом".

В последние месяцы появилась некоторая информация о внешнем виде самолета. Судя по фотографиям продувочных моделей, которые появились в сети, Т-50 будет напоминать по внешнему виду американскую машину F-22, что объясняется близкими условиями технического задания. Тем не менее неизвестно, будет ли построен самолет именно по этой схеме или в качестве прототипа выбрана другая

модель. В результате в настоящее время можно лишь предполагать, что будет представлять собой новая машина, отталкиваясь от известных пунктов технического задания, среди которых выделяются следующие:

– многофункциональность – способность успешно поражать как воздушные, так и наземные и морские цели, в т. ч. малоразмерные и подвижные, в любую погоду и время суток, в условиях применения противником активных помех;

– сверхманевренность – возможность совершать управляемый полет на малых скоростях и больших углах атаки;

– малая заметность в оптическом, инфракрасном и радиолокационном диапазонах волн;

– способность взлетать и садиться, используя укороченную взлетно-посадочную полосу.

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. И они могут оказать в итоге большее влияние на успех программы, чем даже оборудование самой машины.

Илья КРАМНИК

*источник: РИА «Новости»
18.06.09*

ОАК РЕАНИМИРУЕТ ПРОЕКТ СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТОВ "РУСЛАН"

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) намерена реанимировать проект серийного производства крупнейшего в мире транспортного самолета Ан-124-100 ("Руслан"), создана специальная рабочая группа по возобновлению серийного производства этого самолета, сообщил в четверг РИА "Новости" один из участников специального совещания, посвященного одному из ключевых совместных российско-украинских проектов в авиастроении.

Ан-124 "Руслан" – уникальный самолет, который не имеет аналогов на мировом рынке по сочетанию грузоподъемности, дальности полетов и стоимости. Это единственная в мире машина, которая может поднимать в воздух груз весом до 150 тонн. Самолет был создан в КБ имени Антонова (Украина) в 1982 году. Его модификации Ан-124-100 и Ан-124-100М-150 выпускались в Киеве и Ульяновске до 1995 года. При взлетном весе около 400 тонн "Руслан" может перевозить груз весом до 150 тонн на расстояние более трех тысяч километров.

Ранее Россия и Украина договорились возобновить в третьем квартале 2008 года производство самолета Ан-124-100, производство должно было начаться на ульяновском заводе ЗАО "Авиастар-СП", однако, по словам участника совещания, этого пока так и не произошло.

Он отметил, что на совещании, во исполнение решения четвертого заседания подкомиссии по вопросам авиастроения комиссии по экономическому сотрудничеству между Россией и Украиной, принято решение в кратчайшие сроки проанализировать возможности предприятий, задействованных в кооперации по производству самолета "Руслан". Роль координатора этого процесса взяла на себя ОАК.

По словам собеседника РИА "Новости", в совещании приняли участие представители всех заинтересо-

ванных сторон: ульяновского авиастроительного завода "Авиастар-СП", запорожского конструкторского бюро "Прогресс" и ОАО "Мотор Сич" (серийный производитель авиадвигателя Д-18Т, применяемого на самолетах "Руслан"), авиакомпании "Волга-Днепр" (главного заказчика самолета Ан-124), а также институтов, обеспечивающих научное сопровождение программы. Участники рабочей встречи сошлись во мнении, что формат кооперации, определенный ранее, является оптимальным и не требует пересмотра, отметил собеседник агентства.

"Сформированная в ходе совещания рабочая группа в самое ближайшее время оценит технические и технологические возможности предприятия – головного серийного производителя самолета, степень готовности поставщиков основных узлов и агрегатов к нему, а также распределит сферы ответственности, разработает календарный график и этапы выполнения работ", – сказал участник совещания.

Кроме того, по его словам, кураторы программы от ОАК проведут переговоры с Министерством обороны РФ как с потенциальным заказчиком тяжелого транспортника для своих нужд.

"По результатам совместного анализа возможностей предприятий, вовлеченных в кооперацию, рабочая группа должна подготовить исчерпывающий документ с технико-экономическим обоснованием возобновления серийного производства самолета "Руслан", который будет представлен Правительству РФ", – сообщил собеседник агентства.

"Авиастроители и моторостроители не сомневаются в том, что программу будет решено поддержать, поскольку предприятия располагают необходимой базой для производства, а потребные финансовые вливания в проект вряд ли превзойдут перспективную выгоду от реализации и эксплуатации этого уникального летательного аппарата", – отметил он.

*источник: РИА «Новости»
18.06.09*

ОАО "ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ" ВЫБИРАЕТ РЕШЕНИЯ TEAMCENTER И NX ОТ SIEMENS PLM SOFTWARE

Компания Siemens PLM Software, подразделение Siemens Industry Automation Division, ведущий мировой поставщик ПО и услуг для управления жизненным циклом изделия, и ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАО "ОАК") сегодня объявили о заключении соглашения о долгосрочном стратегическом партнерстве.

Соглашение закрепляет решение ОАО "ОАК" о выборе Teamcenter в качестве стандартного решения по управлению данными об изделии (PDM) и NX в качестве одной из основных CAD/CAM/CAE систем.

Siemens PLM Software и ОАО "ОАК" объявили о данном решении в рамках Парижского авиасалона в Ле Бурже, Франция. Новое соглашение способствует дальнейшему развитию многолетнего сотрудничества двух компаний и определяет принципы и основные направления, в которых будет развиваться партнерство. Решения от Siemens PLM Software успешно применяются во многих ключевых проектах и программах корпорации. Например, при создании самолета "Сухой Суперджет 100" они позволили улучшить взаимодействие сотрудников и управление рабочими процессами.

"Современный рынок предъявляет все более высокие требования к нашей продукции и организации работ, нам необходимо оптимизировать процессы и максимально повышать их эффективность, — сказал А. И. Федоров, президент и председатель правления ОАО "ОАК". — Переход отношений наших компаний с уровня "продавец — покупатель" к партнерским дает ОАО "ОАК" возможность строить более эффективные системы управления жизненным циклом изделия для авиационных программ. Выбрав Teamcenter и NX, мы сможем выпускать высококачественные современные самолеты в условиях широкой проектной и производственной кооперации".

"Независимо от местонахождения предприятия проведение быстрой и эффективной подготовки производства требует применения оптимальных технологий, поддерживающих распределенное проектирование и производство в соответствии с современными потребностями рынка, — отметил Гельмут Людвиг, президент Siemens PLM Software. — Мы являемся лидером в разработке программного обеспечения для авиационно-космической отрасли, и это облегчает наше понимание повседневных задач ОАО "ОАК". При реализации любой программы управления изменениями на любом этапе жизненного цикла с соблюдением требований к изделию является трудной задачей, особенно в сложной распределенной производственной среде. Мы рады продолжить сотрудничество с ОАО "ОАК" и уверены в продолжи-

тельной и взаимовыгодной кооперации". Решения от Siemens PLM Software широко применяют 8 из 10 ведущих производителей авиационной техники и 10 из 10 производителей авиадвигателей. Опыт их применения в важнейших авиационно-космических и оборонных программах значительно превышает использование любого другого PLM-решения. Siemens PLM Software способствует преобразованию авиационно-космических и оборонных компаний, предоставляя платформу для совместной работы на уровне предприятия большинству крупнейших интегрированных систем подготовки производства в данной отрасли.

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".

Siemens PLM Software, подразделение Siemens Industry Automation Division — ведущий мировой поставщик программных средств и услуг по управлению жизненным циклом изделия (PLM). Компания имеет около шести миллионов установленных лицензий более чем в 56 000 компаний по всему миру. Штаб-квартира расположена в г. Плано, штат Техас. Решения Siemens PLM Software позволяют предприятиям организовывать совместную работу в распределенной среде для создания лучших товаров и услуг.

Siemens Industry Automation Division (Нюрнберг), подразделение Siemens Industry Sector, является мировым лидером в области разработки систем автоматизации производства, программного обеспечения для промышленных предприятий и низковольтных распределительных устройств. Продукция подразделения включает как стандартные решения для промыш-

шленности, так и отраслевые системы автоматизации для автомобильных и химических заводов. Являясь ведущим поставщиком программного обеспечения, подразделение Industry Automation оптимизирует производственные процессы на всех этапах жизненного цикла изделия. По всему миру в Siemens Industry Automation трудятся 42 900 человек. В 2008 финансо-

вом году общий объем продаж составил 8,7 миллиарда евро.

*источник: компания «ОАК»
17.06.09*

ПОДЕЛИТЬ ТРИ ТРИЛЛИОНА

Спрос на самолеты вырастет через несколько лет.

Прогноз развития мирового авиационного рынка на 20 лет вперед, составленный экспертами американской компании Boeing, вчера представил на международном авиасалоне "Ле Бурже – 2009" исполнительный вице-президент авиастроительного гиганта, глава подразделения гражданских самолетов Boeing Скотт Карсон. По его мнению, в долгосрочной перспективе рынок коммерческой авиации будет уверенно расти.

Г-н Карсон не обошел своим вниманием проблемы, которые сейчас тормозят поступательный ход авиатранспортного и авиастроительного бизнеса: мировую экономическую рецессию, политическую нестабильность во многих регионах планеты, колебания цен на топливо, эпидемию свиного гриппа. Тем не менее, считает он, рано или поздно над этими негативными обстоятельствами возобладают позитивные тенденции растущего глобального рынка.

Сейчас в мире эксплуатируются 18 800 магистральных самолетов, подсчитали эксперты Boeing. К 2028 году мировой гражданский воздушный флот возрастет до 35 600 единиц, то есть станет на 16 800 самолетов (58 %) больше. Однако авиастроители могут смело рассчитывать на сбыт еще большего числа машин. Дело в том, что 12 200 летающих пока самолетов к тому времени выйдут из строя и потребуют замены. Итого, по прогнозу Boeing, авиакомпаниям мира в ближайшие 20 лет вынуждены будут купить (а авиазаводы смогут продать) 29 тыс. самолетов общей стоимостью 3,2 трлн долларов.

Интересно посмотреть, как этот гигантский объем продаж распределяется по классам самолетов. Львиная доля (47 %) придется на дальнемагистральные самолеты класса проектируемых сейчас Boeing 787 и Airbus 350. Российский авиапром в этой нише ничего покупателя предложить не может и в обозримом будущем прорывов не планирует.

Почти столько же денег (44 %) авиакомпаниям отдадут за самолеты средней дальности, такие как Boeing 737 и Airbus 320. У России здесь есть Ту-204, который эксперты уже признают морально устаревшим, а также проект МС-21, находящийся на ранней стадии реализации.

Еще 7 % от 3 трлн пойдет на самолеты большой вместимости, то есть на Airbus 380. В России ничего подобного не делают. Справедливости ради надо отметить, что вообще никто в мире, кроме Airbus, машин такого размера не выпускает. На региональные самолеты эксперты Boeing "выделили" всего 2 % миро-

вых затрат на обновление воздушного флота в ближайшем 20-летии. Свое последнее достижение именно в этой категории – Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) – Россия с гордостью демонстрирует сейчас в Ле Бурже. Именно с этим продуктом она намерена вернуться на международный рынок гражданской авиатехники.

Нельзя сказать, чтобы рынок региональных самолетов был свободен. Напротив, несмотря на его скромные, по сравнению с дальнемагистральным, размеры, именно здесь число конкурирующих фирм и проектов больше, чем в иных "весовых категориях". Мировыми лидерами считаются канадская компания Bombardier и бразильская Embraer, но претензии на кусок этого пирога предъявляют, например, авиастроители Китая и Украины.

Компания Bombardier распространила на авиасалоне в Ле Бурже свой прогноз, тоже на 20 лет, но касательно лишь региональных самолетов. По расчетам Bombardier, продажи самолетов, рассчитанных на перевозку от 20 до 149 пассажиров, с 2009 по 2028 год составят 12 400 машин общей стоимостью примерно 589 млрд долл. В том числе будет продано 300 самолетов вместимостью от 20 до 59 человек, 5800 самолетов, рассчитанных на перевозку от 60 до 99 пассажиров, и 6300 самолетов размерностью 100–149 пассажиров.

SSJ100, который проектируется в двух версиях, на 75 и 95 кресел, будет конкурировать в средней из вышеперечисленных групп. Выступая в день открытия "Ле Бурже – 2009", генеральный директор корпорации "Сухой" Михаил Погосян сказал насчет планов производства SSJ100: "Мы хотим к 2012 году выйти к производству 70 самолетов в год и завоевать 20 % рынка в этом классе". Исходя из расчетов Bombardier, в ближайшее 20-летие в среднем за год в мире будут покупать 290 региональных лайнеров вместимостью 60–99 пассажиров. Если "Сухой" захочет пристроить на этот рынок 70 своих машин ежегодно, то ему придется отбить у конкурентов рыночную долю примерно в 25 % – чуть больше, чем назвал г-н Погосян, но не намного. Разумеется, завоевание и 25 %, и 20 % мирового рынка – сложная задача. Только время покажет, насколько успешно корпорация "Сухой" с ней справится.

Михаил КУКУШКИН

*источник: газета «Время новостей»
17.06.09*

КОСМОС КАК ПРЕДЧУВСТВИЕ

Выставка "Ле Бурже — 2009" обозначила новые тенденции развития авиации.

Основные капиталы на мировом рынке аэрокосмической техники перетекают в гражданское самолетостроение и космические проекты. Такой вывод можно сделать, анализируя итоги нынешнего салона.

В отличие от прошлых лет он не отметился какими-либо грандиозными контрактами или летательными аппаратами нового поколения. Кризис заставил пересмотреть многие планы и проекты. Зато переговорная составляющая салона была, наверное, самой активной за всю столетнюю историю авиасалона.

На "Ле Бурже — 2009" основные переговоры велись вокруг мирных проектов. И тут Россия оказалась просто в выигрышном положении. Завершены работы по созданию регионального самолета нового поколения, который без лишней скромности назвали "Суперджетом". Впрочем, американцы свой перспективный "Боинг 787" вообще нарекли "лайнером мечты". Работы над мечтой идут тяжело, несмотря на огромные капиталовложения. Сдвинулись сроки сдачи в эксплуатацию европейского аэробуса-гиганта A380. Прорывные машины делать непросто. Однако именно они определяют лицо гражданской авиации в новом веке. Поэтому интерес ведущих авиакомпаний к ним остается высоким.

Если "Сухой Суперджет 100" станет завоевывать рынок в ближайшее десятилетие, то на более отдаленную перспективу у нас тоже есть задел. Россия приступила к созданию настоящей супермашины для гражданской авиации — магистрального самолета МС-21. Задумывается этот лайнер именно как прорывной самолет, в котором сосредоточатся все новейшие достижения отечественной и зарубежной авиационной науки. Выпускаться он будет корпорацией "Иркут", имеющей европейскую сертификацию производства. К слову, это единственное отечественное авиапредприятие, у которого есть подобный сертификат качества.

Предполагается широкая международная кооперация по работе над этой машиной, и на "Ле Бурже — 2009" ведущие авиастроительные фирмы мира, можно сказать, наперебой предлагали свои услуги на очень выгодных условиях. Президент "Иркута" Олег Демченко сказал, что, возможно, на московском салоне "МАКС-2009", который откроется в августе, будут названы имена некоторых зарубежных участников проекта МС-21. Если проект состоится, то Россия получит колоссальный выигрыш на мировом рынке, так как к проектированию подобных машин еще не приступали ни на "Эйрбасе", ни на "Боинге".

Еще более интересные перспективы у нас в области продажи космических услуг и технологий. Россия завершает строительство экваториального космодрома Куру во Французской Гвиане. Пусковые услуги Роскосмоса дешевле американских и европейских. А

создание носителя нового поколения "Ангара" даст ощутимые технологические преимущества.

Наша страна предлагает к совместному производству и эксплуатации космические аппараты нового поколения, аналогов которым в мире нет. На салоне "Ле Бурже — 2009" просто блистало "НПО Лавочкина". Предприятие отвечает за научный и информационный космос и всегда считалось мировым лидером в этих направлениях. По словам руководителя НПО профессора Георгия Полещука, сформирована достойная программа космических исследований, под которую выделены большие деньги, и они осваиваются максимально эффективно.

В этом году в НПО завершаются работы над созданием двух спутников типа "Спектр" для изучения дальнего космоса. Сегодня этим занимаются только европейцы и американцы. Практически готовы аппараты для полетов к дальним планетам.

Уже в этом году должен стартовать в направлении Марса совершенно уникальный космический аппарат. На него возложено выполнение трех миссий: полет к Красной планете, работа на ее орбите и посадка на спутник Марса — Фобос. Наш аппарат возьмет пробу грунта с этого спутника, затем стартует и доставит уникальный груз на Землю. На своем борту аппарат несет двадцать два научных прибора, над которыми работали специалисты семи стран, а также китайский спутник, который будет летать вокруг Марса. На "Ле Бурже — 2009" подписано соглашение с Францией, французские наземные системы будут дублировать управление полетом.

Готовятся спутники для полетов к Луне и строительства там роботизированной базы по проекту Luna-Glob. Прежняя лунная программа Советского Союза возрождается на качественно новом уровне и в широкой международной кооперации.

Роскосмос оказался тем участником на "Ле Бурже — 2009", предприятия которого почти каждый день работы салона подписывали соглашения и контракты. Их финансовая составляющая не разглашалась, но речь можно вести о сотнях миллионов евро.

По словам руководителя Роскосмоса Анатолия Перминова, мы очень тесно сотрудничаем с американским NASA и Европейским космическим агентством, сверяя друг с другом как национальные, так и международные программы.

На "Ле Бурже — 2009" завершились рабочие дни специалистов. В пятницу начинается нашествие простых любителей авиации. Число их будет превышать сотню тысяч человек в день.

Сергей ПТИЧКИН

*источник: газета «Российская газета»
19.06.09*

НОВЫЕ ЛАЙНЕРЫ РОССИИ: SUKHOI SUPERJET 100

Лайнер Sukhoi Superjet 100 — уже в небе. Разрабатывается и новый магистральный самолет MC-21. Россия намерена к 2025 году выйти на третье место в мире по выпуску самолетов гражданской авиации.

Россия возвращается на рынок гражданской авиации как полноправный самостоятельный производитель. Взлет российского магистрального лайнера Sukhoi Superjet 100 на самом престижном авиасалоне Ле Бурже — тому подтверждение.

Sukhoi Superjet 100 — первый за последние 16 лет российский авиалайнер. Увеличенная дальность полета и рекордный для мировой гражданской авиации ресурс в 70 тысяч часов. Повысить этот показатель более чем в два раза российским специалистам удалось за счет особых конструкторских решений — специально разработанных материалов.

Sukhoi Superjet 100 стал известным еще до того, как начал летать. Для привлечения внимания западных покупателей — в начале слово Super, а вот 100 — количество пассажирских мест нового лайнера.

"Объем заказов — около 100 самолетов, — рассказывает генеральный директор ОАО "Сухой" и ОАО "МиГ" Михаил Погосян. — Мы рассчитываем, что до конца года он увеличится примерно до 150. У нас впереди еще выставка МАКС, на которой мы планируем объявить о ряде новых контрактов, как для зарубежных заказчиков, так и для заказчиков внутри страны".

Авиалайнер необходим прежде всего России. Совсем скоро он должен сменить отечественного долгожителя Ту-134. А вот на замену Ту-154 придет другой российский среднемагистральный самолет — MC-21, о котором пока мало говорят.

"В 2010–2011 годах мы должны закончить рабочую документацию. В 2014 году мы должны поднять на крыло самолет. В 2015-м должны этот самолет сертифицировать. Я считаю, это будущее нашей авиации", — говорит президент ОАО "НПК "Иркут" Олег Демченко. Интересен он будет и зарубежным партнерам, так как составит серьезную конкуренцию Airbus A320 и Boeing 737. MC-21 разрабатывается для воздушных трасс протяженностью до 5,5 тыс. километров. Самолет сможет летать во всех климатических зонах и даже в самых сложных метеоусловиях.

"Самолет заложен на принципиально новых технологиях, — продолжает Олег Демченко. — Это крыло — черное, композитное — дает возможность резко улучшить аэродинамику".

Это самые передовые технологии — так называемый нанопластик. Новые углеводородные крылья размахом 35 метров сделают российский самолет маневренным, улучшат его аэродинамические характеристики, и уже не будет вибрации на больших скоростях. Широкий фюзеляж сделает салон более комфортным. Двигатели лайнера станут экономичнее и почти бесшумными.

Россия намерена к 2025 году выйти на третье место в мире по выпуску самолетов гражданской авиации, завоевав до 12 % рынка вместо нынешнего одного.

Единственная в мире действующая пилотесса, обладающая дипломом космонавта, Надежда Кужельная знает, каким должен быть идеальный гражданский самолет. Она управляла и российскими, и зарубежными лайнерами, с удовольствием сядет за штурвал и новых российских самолетов. "Это самолет, в котором воплощены все последние исследования, все самое лучшее в авиационном мире, — отмечает Надежда. — Хороший самолет, и в нем давно нуждается наша гражданская авиация".

О том, каким же он будет — гражданский самолет будущего, — много споров. И реальные, и просто смелые решения испытывают в специальной гиперзвуковой аэродинамической трубе ЦАГИ. Сначала — на макете, потом — на летном экземпляре. Здесь мощный воздушный поток, скорость которого — тысяча километров в час, способный разрушить все на своем пути.

"Самолет должен быть в большой гармонии с окружающей средой — более эффективный, меньше выбрасывать вредных веществ, меньше шуметь, должен выжать все достижения науки, — убежден директор ФГУП "ЦАГИ имени Жуковского" Сергей Чернышев. — Самолет, который по своей конфигурации чем-то даже напоминает птицу".

Самолет должен менять форму во время полета в зависимости от режима. И такой опыт у российских конструкторов уже есть. Гибкая конструкция, которая подстраивается к условиям полета, — это мечта всех авиационных конструкторов. Сама природа подсказывает идеальные формы для покорения неба.

источник: сайт «Вести.Ру»
20.06.09



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ —

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

WWW.KSAN.RU

РФ И УКРАИНА МОГУТ СОЗДАТЬ КОМПАНИЮ В ОБЛАСТИ АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

Украинские авиадвигателестроители предлагают создать управляющую компанию для реализации совместных проектов вместе с российской Объединенной двигателестроительной корпорацией (ОДК, предприятие холдинга "Оборонпром"), сообщил председатель совета директоров украинского ОАО "Мотор-Сич" Вячеслав Богуслаев.

"В части приватизации госпредприятий Украина пока отстает от России, и нам нужно еще год-два для того, чтобы пройти этап акционирования и выровняться с предприятиями России, и мы по этому пути идем", — сказал Богуслаев во вторник в Запорожье на межгосударственном координационном совете по сотрудничеству между РФ и Украиной в области авиадвигателестроения. По его словам, уже ставился вопрос о том, чтобы более 20 украинских предприятий вывести из группы неприватизированных и перевести их в группу приватизируемых. "Ранее по политическим мотивам это предложение было отклонено, но теперь, я думаю, в ближайшее время мы этот вопрос решим", — сказал Богуслаев.

Именно на этот период мы предлагаем нашим российским партнерам создать управляющую компанию, куда войдут Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) с российской стороны, а также ассоциация "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД). Со стороны Украины в управляющую компанию войдут предприятия "Ивченко-Прогресс", а также "Укрспецсталь", ФЭД и ряд других предприятий. Как отметил глава "Мотор-Сич", управляющая компания должна будет решить три основных задачи: общие технические вопросы между российскими и украинскими предприятиями, обеспечить выработку общей маркетинговой и ценовой политики внутри кооперации.

"Это супер — мы все вопросы техники, маркетинга и цены решаем в Москве, что здесь плохого?" —

говорит Богуслаев. С созданием управляющей компании выровняется капитализация предприятий Украины и России и тогда "можно обмениваться акциями, но это как правительство решит", отметил он.

ОАО "Управляющая компания "ОДК" — 100%-ная "дочка" ОАО "ОПК "Оборонпром". В марте 2008 года ОАО "ОПК "Оборонпром" стало владельцем Пермского моторостроительного комплекса (ПМК), в который входят, в частности, ОАО "Пермский моторный завод", ОАО "Авиадвигатель" и ОАО "Редуктор-ПМ". Ранее, согласно распоряжению Правительства РФ, в уставный капитал "Оборонпрома" были внесены 38 % акций предприятия "Моторостроитель", 45,04 % акций "Авиадвигателя", 37 % акций НПО "Сатурн", 14,25 % акций компании "Пермские моторы", 60 % акций Самарского научно-технического комплекса имени Кузнецова, 50 % акций Самарского конструкторского бюро машиностроения, 14,95 % акций Пермского агрегатного объединения "Инкар", 38 % акций НПО "Поволжский авиационный технологический институт", 25,66 % акций "Металлист-Самара". ОДК получит пакеты акций этих предприятий.

Основными направлениями деятельности "Оборонпрома" являются вертолетостроение, двигателестроение, системы ПВО и сложные радиоэлектронные комплексы, лизинг. Корпорация управляет рядом крупнейших профильных предприятий.

Акционерами "Оборонпрома" являются РФ в лице Росимущества (51 %), ФГУП "Рособоронэкспорт" (31,13 %), Татарстан (15,07 %), ОАО "Роствертол" (2,79 %).

ОПК "Оборонпром" была создана в 2002 году в форме ЗАО на паритетных началах между ФГУП "Рособоронэкспорт" и ФГУП "Госинкор". После ликвидации в 2003 году "Госинкора" его доля в корпорации перешла Росимуществу, а "Оборонпром" был преобразован в ОАО.

*источник: ИА «РИА "Новости" — Украина»
02.06.09*

"СУШКИ" ЖДУТ СМЕНЫ ОБЛИКА

Передача истребителей Су-30 Малайзии задерживается из-за необходимости их модернизации. Но контракт на \$ 920 млн Россия обещает выполнить.

Британский еженедельник Janes Defence Weekly сообщил, что военно-воздушные силы Малайзии задерживают приемку последних шести истребителей Су-30 МКМ из России. По данным авторитетного еженедельника, малайзийцы требуют устранить пробле-

мы с совместимостью российского и западного оборудования на уже поставленных 12 машинах, прежде чем принять последние шесть истребителей и оплатить их. Ранее малайзийцы заявляли, что возможна закупка еще 18 Су-30. Журнал пишет, что в связи с проблемами Су-30 активизировались попытки американской корпорации Lockheed Martin продать Малайзии истребители F-16 и F-18 и британской BAe Systems — истребители Gripen.

Однако с российской точки зрения ситуация выгля-

дит иначе. По словам представителя корпорации "Иркут" (которая производит Су-30), первые 12 машин были поставлены Малайзии в так называемом техническом облике "первого лица". По условиям контракта они должны быть доработаны до более совершенного облика "второго лица", после чего состоится поставка оставшихся шести машин. Первые два Су-30 МКМ из поставленной партии уже доработаны и проходят испытания в Малайзии, где с ними работают инженеры "Иркут" и "Сухого". Испытания должны завершиться до конца июня, после чего доработают следующие 10 истребителей и состоится поставка оставшихся шести машин, говорит представитель "Иркут". Главком ВВС Малайзии Йен Датук Сери Азизан Ариффин заявил 29 мая, как цитирует его малайзийское информагентство Bernama, что шесть последних Су-30 будут переданы до конца года, уже поставленные машины активно летают и покупка этих самолетов значительно повысила потенциал ВВС страны. Контракт на поставку 18 истребителей Су-30 МКМ на сумму \$ 920 млн был заключен в 2003 г. между "Рособоронэкспортом" и

Минобороны Малайзии. Истребитель Су-30 — основной продукт оборонного экспорта, в прошлом году поставки 52 самолетов этого типа составили не менее трети от общей суммы экспорта военной техники. По словам источника в одной из служб Минобороны России, предварительные обсуждения контракта еще на одну партию Су-30 до 18 машин с Малайзией действительно велись.

"ГОРШКОВ" ВСПЛЫВЕТ

Гендиректор "Севмаша" Николай Калистратов заявил, что переговоры с индийским Минобороны о финансировании модернизации авианосца "Адмирал Горшков" прошли успешно и скоро можно ожидать возобновления финансирования. "Севмашу" нужен еще \$ 1 млрд к первоначальной смете в \$ 1,6 млрд.

Алексей НИКОЛЬСКИЙ

*источник: газета «Ведомости»
02.06.09*

РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ ИНДИИ НЕ НУЖНЫ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) проиграла тендер ВВС Индии на поставку шести самолетов-заправщиков Ил-78 общей стоимостью 1 млрд долларов. Это закономерный результат деградации наших оборонных предприятий и безответственной политики "Рособоронэкспорта", систематически срывающего сроки исполнения крупных военных контрактов.

Главкомандующий ВВС Индии маршал авиации Фали Хоми, возглавляющий тендерную комиссию, в интервью газете Hindustan Times заявил: "Мы закончили оценку всех предложений и выбрали Airbus A330 MRTT, так как российская платформа не отвечает нашим требованиям". Теперь этот вердикт должен утвердить Комитет по безопасности при правительстве Индии. И хотя сам г-н Хоми в ближайшее время уйдет в отставку, шансов на то, что итоги тендера будут пересмотрены, практически нет.

Несмотря на бесчисленные декларации о российско-индийском стратегическом партнерстве, отношения наших стран в сфере ВТС уже давно трещат по швам. Началось все с того, что "Рособоронэкспорт" на несколько лет сорвал сроки поставки Индии авианесущего крейсера "Адмирал Горшков". Этот корабль до сих пор стоит у причала, и неизвестно, когда он выйдет в море и выйдет ли вообще. За его модернизацию Индия в соответствии с контрактом заплатила примерно 615 млн долларов. Российская сторона все эти средства израсходовала, но модернизацию корабля завершить не смогла, так как неожиданно выяснилось, что необходимый объем работ был занижен на 70 %. В этой ситуации "Рособоронэкспорт", поправ все договоренности, цинично предложил индийским военным

доплатить еще около 1 млрд долларов. Но даже если это произойдет, крейсер сможет выйти в море на испытания не ранее 2011 года, что индийцев категорически не устраивает. Из-за технических проблем в конце прошлого года Россия сорвала сроки передачи Индии противолодочных самолетов Ил-38SD. На этапе их приемки у индийцев возникли претензии к прицельно-поисковой системе "Морской змей". А неспособность ОАК вовремя завершить разработку совместного российско-индийского транспортного самолета МТА привела к тому, что Индия была вынуждена закупить у США крупную партию транспортников С-130J (Hercules). Но последней каплей, переполнившей чашу терпения индийских военных, стали попытки российских оборонных предприятий добиться дополнительных выплат в процессе выполнения контрактов по истребителям Су-30. В результате главком индийских ВМС Суриш Мехта публично призвал власти Индии пересмотреть параметры военно-технического сотрудничества с Россией. А его коллега из ВВС подверг резкой критике существующий порядок взаимодействия с российскими оборонными компаниями. По словам Фали Хоми, "после распада СССР Россия изменила схему торговли оборонной продукцией, в результате возникло множество проблем с поставками запчастей, послепродажным обслуживанием, начались задержки в централизованной структуре российских оборонных компаний". Все это уже привело к тому, что за последний год доля Индии в общем объеме поставок российского оружия сократилась с 30 до 25 %. И если "Рособоронэкспорт" не сделает из этого выводов, то через несколько лет индийский рынок вооружений для российских предприятий будет закрыт.

*источник: журнал «Эксперт»
01.06.09*

АВИАСТРОИТЕЛИ НАПРАВИЛИСЬ В ПАРК ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ ИНДИИ

Украинские авиастроители подписали контракт на модернизацию парка военно-транспортных самолетов Индии стоимостью свыше \$ 500 млн.

Военно-воздушные силы этой страны используют украинские Ан-32 уже более 20 лет и нуждаются в их обновлении. Для предприятий Украины это крупнейший проект модернизации, и если он будет реализован успешно, компании могут рассчитывать на увеличение заказов от азиатских стран, отмечают эксперты. "Спецтехноэкспорт" и Минобороны Индии в прошлую среду подписали контракт на модернизацию более 100 Ан-32, сообщили "Ъ" в АНТК им. Антонова. В реализации проекта будут задействованы три украинских предприятия — АНТК им. Антонова (конструкторская документация и рекомендации по модернизации), "Мотор Сич" (замена двигателя) и завод № 410 гражданской авиации (ремонтные работы). Сумма контракта составляет более \$ 500 млн, сообщил "Ъ" источник, знакомый с подробностями проекта.

Ан-32 — военно-транспортный многоцелевой самолет. Может эксплуатироваться в условиях жаркого климата (до 50 °С) и на высокогорных аэродромах (до 4500 м). Основное назначение — перевозка грузов на линиях малой и средней протяженности. Сейчас эксплуатируется более 350 самолетов в СНГ, Индии, Шри-Ланке, Колумбии, Перу, Мексике, Афганистане, странах Африки. Ориентировочная стоимость — около \$ 8,5 млн. Как сообщили в АНТК,

перед ВВС Индии стоял вопрос глубокой модернизации или даже замены авиапарка Ан-32 — срок службы машин, закупленных более 20 лет назад, истекал. Сейчас в парке ВВС 106 самолетов, срок эксплуатации после проведения ремонтных работ увеличится до 40 лет. Также уменьшится расход топлива, снизится уровень шума в кабине экипажа, увеличится масса коммерческой нагрузки — с 6,7 до 7,5 т.

Контракт положительно повлияет на финансовое положение украинских авиастроителей, испытывающих нехватку заказов, считает директор Центра политического и экономического анализа Александр Кава. Так, из-за дефицита оборотных средств ранее были сорваны поставки самолетов в Ливию, Лаос, Египет и Иран. В конце марта долги отечественных авиастроительных предприятий банкам и поставщикам достигли критической отметки — более 3 млрд грн и Кабмин утвердил программу финансирования их за средства госбанков. "Но в этом проекте не будет государственных денег, это контракт, подписанный на коммерчески выгодных условиях", — отметил генеральный конструктор АНТК им. Антонова Дмитрий Кива, отказавшись раскрыть его подробности. "Если программа модернизации будет проведена успешно, это станет толчком для новых заказов на модернизацию Ан-32 в других странах", — считает он.

Валерия МИРОШНИЧЕНКО

*источник: газета «Коммерсантъ — Украина»
19.06.09*

ОРУЖИЕ ДЛЯ НАТО ПОСТАВИТ РОССИЯ

Франция решила, что десантироваться с самолетов лучше с помощью России. Теперь "Рособоронэкспорт" примет участие в тендере на разработку десантной платформы для нового транспортника НАТО А-400М. Впрочем, судьба самого самолета пока не ясна.

Франция предложила России совместно участвовать в европейском тендере на поставку вооружений, сообщил РИА "Новости" высокопоставленный представитель "Рособоронэкспорта" в Ле Бурже. Речь идет о воздушных системах десантирования военной техники, которые предполагается поставить на военно-

транспортные самолеты А-400М. Проект планируется осуществить в рамках программы перевооружения стран НАТО. Европейское оборонное агентство объявило тендер на разработку систем десантирования для этого самолета. "Мы уже получили запрос от французской стороны на участие в этом тендере, этот запрос зарегистрирован. Однако пока мы не получили от Франции тактико-технические характеристики десантной платформы", — сказал представитель "Рособоронэкспорта". Между тем у России и Франции уже есть опыт подобного сотрудничества. В частности, в 2008 году был успешно выполнен контракт по адаптации российской системы десантирования на самолеты С-130 ВВС Франции.

А-400М — четырехмоторный турбовинтовой военный транспортный самолет, разрабатываемый

Airbus. Авиакомпания потратила на его создание уже 20 млрд евро. Ранее предполагалось, что этот самолет позволит частично решить транспортные проблемы НАТО в Афганистане. Первый полет машины был запланирован на январь 2008 года, а ввод в эксплуатацию — на 2009 год. Впоследствии дата первого полета была перенесена на июль 2008 года, а затем — на сентябрь. В сентябре разработчик объявил о задержке первого полета на неопределенное время до завершения доработки двигателей.

В пятницу представители альянса не смогли прийти к единому мнению о том, как лучше продолжать работы по вводу самолета в эксплуатацию. Reuters сообщает, что британские военные выдвинули на переговорах финансовые условия, неприемлемые для остальных участников. Теперь, очевидно, судьба А-400М будет решаться в понедельник на встрече министров обороны стран НАТО, заинтересованных в этом проекте, а именно Великобритании, Франции, Германии, Испании, Бельгии, Люксембурга и Турции. Германия и Франция уже заявили на прошлой неделе, что предлагают приостановить проект на полгода до согласования всех деталей.

А ВЬЕТНАМУ — САМОЛЕТЫ

Первый заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) Александр Фомин сообщил сегодня, что Россия и Вьетнам осенью начнут переговоры о поставке очередной партии российских истребителей Су-30МК2. "Осенью мы начнем практические консультации по опциону на поставку во Вьетнам следующей партии этих самолетов", — сказал Фомин, не уточнив их количество.

В начале года страны подписали контракт о поставке 12 таких истребителей на сумму \$ 600 млн. Самолеты этого типа производятся на авиационном объединении в Комсомольске-на-Амуре (КНААПО), и по боевым характеристикам и возможностям ана-

логичны тем, что уже поставляются по контрактам в Индонезию и Венесуэлу.

Су-30МК2 — двухместный многофункциональный истребитель. "Самолет предназначен для завоевания господства в воздухе путем уничтожения пилотируемых и беспилотных летательных аппаратов управляемыми ракетами средней дальности и ближнего воздушного боя, поражения надводных и наземных целей всеми видами вооружения, в первую очередь высокоточным, при ведении автономных и групповых действий в любых метеословиях", — сообщается на сайте КНААПО. Также машина может использоваться для обучения летного состава техники пилотирования. Наличие второго члена экипажа снижает нагрузку на летчика при выполнении боевых заданий большой дальности с применением управляемого оружия, в ночных операциях, а также в продолжительных полетах с дозаправкой топливом в воздухе.

В настоящее время объем заказов "Рособоронэкспорта" на ближайшую перспективу превышает \$ 25 млрд. Предприятие особое внимание уделяет авиационной тематике (в 2008 году 56 % проданных за рубеж вооружений пришлось на авиацию, 17 % — на технику и имущество для сил ПВО).

"Несмотря на кризис, спрос на российские самолеты и вертолеты растет. Это накладывает на нас особые обязательства и ответственность, не только как поставщика, но и как надежного, проверенного временем партнера, — приводит слова главы делегации "Рособоронэкспорта" в Ле Бурже Александра Михеева пресс-служба компании. "Мы предпринимает все необходимые действия, регулярно идет "сверка часов" по всем направлениям военно-технического сотрудничества, которое сегодня активно расширяется, в том числе за счет развития контактов со странами — членами НАТО", — среди прочего заявил Михеев.

Юрий БАРСУКОВ

*источник: ИА Infox
19.06.09*

НЕНУЖНЫЙ ДИВИЗИОН

ОАК может объединить подразделения гражданской и транспортной авиации.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) в ближайшее время собирается определиться с тем, как развивать одно из своих основных подразделений, производящее гражданскую продукцию. Как стало известно РБК daily, в июле компания может принять решение об объединении двух структурных подразделений — "ОАК — Гражданские самолеты" и "ОАК — Транспортные самолеты". По словам источников в авиационных кругах, новую бизнес-единицу может возглавить президент корпорации "Иркут" Олег Демченко или глава КБ им. Ильюшина Виктор Ливанов. Как рассказал РБК daily Виктор Ливанов, сейчас в ОАК обсуждается вопрос объединения двух бизнес-

единиц — ОАК-ГС и ОАК-ТС. "Мы это поддерживаем, вопрос в том, как это делать и в какие сроки это может произойти. Сейчас стоит задача сделать заводы — ульяновский "Авиастар-СП" и Воронежский авиазавод — 100-процентными дочерними структурами ОАК. Этот вопрос будет обсуждаться до 15 июля", — говорит г-н Ливанов. По его словам, ОАК на базе "ОАК — Транспортные самолеты" (эта компания обладает рядом лицензий, в том числе и по военной тематике) будет создана новая управляющая компания, которая станет курировать гражданское и транспортное авиастроение. Виктор Ливанов отказался уточнить, кого могут назначить руководителем объединенного подразделения, так как "это решит руководство ОАК". Но, по словам источника РБК в авиационных кругах, руководителем может стать либо сам Виктор Ливанов, либо Олег Демченко. "Все объединения

должны реализовываться на базе проектов, например на базе МС-21 или МТА", — отмечает источник.

Проблемы ОАК-ГС связаны с тем, что российское гражданское самолетостроение переживает не лучшие времена и славится своей мелкосерийностью. По данным пресс-службы ОАК, в 2008 году заказчиком был передан только один Ил-96, шесть самолетов семейства Ту-204 и один Ту-204. Как ранее заявлялось, в 2009 году производство гражданской авиатехники должно значительно вырасти — в частности, планируется произвести четыре Ил-96 и 11 лайнеров Ту-204/214. При этом на гражданскую авиатехнику в этом году должно прийти только 20 % ожидаемой выручки ОАК в 119 млрд руб. Сейчас это подразделение возглавляет Владимир Смолко, а до марта 2009 года гражданским направлением руководил Валерий Безверхний, который считается идеологом создания компании. До января 2009 года гендиректором ООО "Управляющая компания "ОАК — Гражданские самолеты" был президент, председатель правления ОАК Алексей Федоров.

В пресс-службе ОАК отмечают, что вариант объединения подразделений рассматривается и обсуждается. "Но он должен пройти процедуру одобрения правлением ОАК и советом директоров. Возможно, все они будут пройдены до конца года", — поясняет РБК daily официальный представитель ОАК Константин Лантратов.

Представители основного заказчика гражданских самолетов — лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" — положительно отнеслись к идее создания объединенной структуры. "Мы надеемся, что создание единой управляющей единицы позволит реализовать все заявленные планы в части производства гражданских самолетов", — говорит представитель компании ИФК Андрей Липовецкий.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета RBC Daily
18.06.09

"АВИАКОР" ВЫЙДЕТ НА БЕЗУБЫТОЧНОСТЬ К СЕНТЯБРЮ 2009 ГОДА

Перед финальным этапом реструктуризации завод возглавит Алексей Гусев.

18 июня на самарском авиационном заводе "Авиакор" стартует финальный этап реструктуризации, целью которого станет выход предприятия на операционную безубыточность к сентябрю 2009 года. Процесс реструктуризации включает жесткую концентрацию авиационного производства в нескольких цехах, оптимизацию структуры и численности завода, а также обновление основных производственных и бизнес-процессов с целью вывода предприятия на траекторию устойчивого развития и модернизации. Развитие "Авиакора" его руководство напрямую связывает с интеграцией в отраслевую кооперацию в рамках Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Завершающий этап реструктуризации будет осуществляться под руководством Алексея Гусева, с 8 июня приступившего к исполнению обязанностей генерального директора "Авиакора".

Программа реструктуризации была утверждена советом директоров ОАО "Авиакор — авиационный завод" в октябре 2008 года с учетом новых экономических условий, в которых оказалось предприятие в связи с наступлением финансового кризиса.

Первой задачей программы реструктуризации стала концентрация производства в оптимальном периметре, призванная снизить затраты на энергетику и внутреннюю логистику, оптимизировать производственные потоки и сократить время изготовления деталей и агрегатов. Этот этап предприятие завершило в мае 2009 года. Сегодня производство "Авиакора" занимает менее 30 % площадей от уровня 80-х годов. Высвободившиеся корпуса будут использованы для размещения различных предприятий под эгидой про-

граммы правительства Самарской области по поддержке малого и среднего бизнеса.

Вторая стратегически важная задача в рамках реструктуризации "Авиакора" — оптимизация структуры и численности предприятия. "Для выхода на безубыточность накладные расходы "Авиакора" должны быть сопоставимы с маржинальной прибылью от выполнения контрактов", — сообщил и. о. генерального директора Алексей Гусев. — Проведенный анализ показал, что предприятие способно в полном объеме выполнить существующую производственную программу при численности персонала порядка 1100 человек. Это подразумевает сокращение до 1500 сотрудников от сегодняшнего уровня, которое в основном коснется работающих пенсионеров — их на предприятии более 1000 человек. Данный процесс будет осуществлен нами в максимально короткие сроки — только так мы сможем выполнить все обязательства перед остающимися сотрудниками, в полном объеме защитить их социальные и трудовые интересы и успешно завершить реструктуризацию завода".

Руководство "Авиакора" намерено провести процесс оптимизации кадрового состава с максимально возможным уровнем социальной ответственности. В настоящее время предприятие интенсивно взаимодействует с региональным правительством, чтобы все желающие переобучиться, найти другую работу или перейти на социальные работы могли это сделать.

Будущее "Авиакора" его руководство связывает с привлечением молодых кадров. "Авиакор" совместно с Самарским государственным аэрокосмическим университетом (СГАУ) разработал программу опережающего обучения, в рамках которой порядка 120 сотрудников "Авиакора" ежегодно имеют возможность пройти специальную подготовку на базе СГАУ. Также, после выхода на безубыточность, "Авиакор" планируют

ет ежегодно брать на работу 50–100 молодых специалистов. Третьим ключевым направлением реструктуризации стало изменение основных производственных и бизнес-процессов. В 2008 году "Авиакор" внедрил новую производственную систему, основанную на технологиях бережливого производства. Это позволило резко повысить производительность и снизить трудоемкость. К примеру, если в начале 2008 года предприятие не могло полностью удовлетворить рыночный спрос на запчасти, то к концу года производство по дефицитным позициям выросло в несколько раз, полностью покрыв существующий спрос. Представители других авиационных предприятий, в частности ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова", начали проходить производственные стажировки на заводе. "Авиакор" также полностью переосмыслил подход к инжинирингу и информационным технологиям. Предприятие перешло на проектирование в Catia.V5 и интеграцию конструкторских и технологических процессов в среде SmartTeam.

Выход "Авиакора" на безубыточность к сентябрю стал возможен благодаря четкой продуктовой стратегии. "Авиакор" создал единый центр обслуживания Ту-154, который в ближайшие годы позволит осуществлять экономичное обслуживание действующего парка таких самолетов. Завод располагает устойчивым портфелем заказов на капитальные ремонты Ту-154. В настоящий момент на предприятии проходят капитальный ремонт три самолета, принадлежащих ГТК "Россия", Министерству обороны Польши и Министерству обороны России, а также несколько самолетов, проходящих техническое обслуживание. До конца года планируется поступление в ремонт еще трех самолетов. Это в два раза больше, чем в прошлые годы. Ежегодная выручка "Авиакора" только по направлению поддержания эксплуатации Ту-154 составит не менее 500 млн рублей в год.

Дальнейшее развитие "Авиакора" его руководство связывает с кооперацией с ОАК. На сегодняшний день проведена полная технологическая проработка предложений на изготовление деталей и агрегатов по кооперации с предприятиями ОАК, а именно ОАО "ВАСО", ОАО "ТАНТК им. Бериева", ЗАО "Авиастар-СП" и ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова". На первом этапе предметом кооперации станут шариково-винто-

вые пары, тяги управления, нормали и т. д. На втором этапе "Авиакор" будет производить крупные агрегаты по новым программам ОАК Ил-112 и Ил-486. Основным же продуктом "Авиакора" в ближайшее время будет являться самолет Ан-140. Сейчас сформирован стартовый портфель заказов на 32 самолета и ведется работа по организации приемлемых схем финансирования приобретения данных самолетов заказчиками и организации послепродажного обслуживания с учетом наработок ОАК. Логичным итогом сотрудничества "Авиакора" с ОАК должно стать вхождение ОАК в капитал "Авиакора", которое ожидается в сентябре 2009 года в случае одобрения сделки советом директоров корпорации в июле-августе.

Алексей Гусев приступил к исполнению обязанностей генерального директора "Авиакора" после того, как свою работу на этом посту завершил Вячеслав Артемьев, чей двухлетний контракт с предприятием окончился 8 июня. "Уход Вячеслава Артемьева является плановым. Его контракт подписывался под определенные задачи, которые были успешно выполнены, — привлечение новых заказов, освоение и внедрение новой производственной системы, оптимизация бизнес-процессов, — сообщил Алексей Гусев. — Безусловно, завод сегодня переживает сложный этап, его дальнейшее развитие потребует серьезных усилий. Но именно сейчас и у меня, и у всей команды руководителей есть четкое понимание того, какие конкретные шаги необходимо предпринять для обеспечения устойчивого будущего предприятия". В ближайшие дни совет директоров ОАО "Авиакор — авиационный завод" официально утвердит кандидатуру нового генерального директора предприятия.

Гусев Алексей Викторович пришел на "Авиакор" в 1988 году, сразу после окончания Самарского государственного аэрокосмического университета, на должность инженера. До назначения и. о. генерального директора А. Гусев занимал должность заместителя генерального директора по стратегическому планированию, маркетингу, продажам и закупкам.

источник:
компания «ОАО "Русские машины"»
18.06.09



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

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

ВОЛЖСКИЕ КРЫЛЬЯ

Ульяновск должен стать конкурентом американского Сиэтла. В США флагман авиастроения корпорация Boeing базируется именно там. Самый крупный и современный авиастроительный завод России готовили в соперники американскому гранду. Для его постройки выбрали город на Волге.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ПОДВИГ

Ульяновский авиационно-промышленный комплекс совсем чуть-чуть не успел, чтобы встать на ноги до развала Союза. Еще несколько лет, и сказка стала бы явью. Предполагалось создать именно авиакомплекс. От производства элементов оперения и фюзеляжа, собственного двигателестроения до готового продукта — авиалайнера. В структуру входили даже 3 колхоза для "прокорма" авиастроителей.

Планы рухнули, когда началась свистопляска 90-х. Новым руководителям страны было не до авиации. Моторостроительный цех так и не успели ввести в строй. Не дошли руки и до открытия филиала ЦАГИ — главной базы отечественной авиационной науки. Правда, успели наладить выпуск военно-транспортных версий Ан-124 "Руслан", сдали на испытания пассажирский Ту-204. Но первая очередь завода, по сути, стала последней. Дальше завод судорожно выживал. Во время задержек зарплаты, теряя кадровых специалистов и превращаясь в акционерное общество, пристраивал на "тушки" заморские двигатели Rolls-Royce, учил пассажирские лайнеры возить грузы. Искали покупателей, способных платить, по всему миру. Каждый построенный самолет — как коллективный подвиг. Немного их было... В итоге полстраны летает на изрядно подержанных иномарках, тех же Boeing и Airbus.

Авиаперевозчики кивают на то, что, мол, отечественные заводы не способны удовлетворить резко возросший спрос на самолеты. Что "Ту" и "Илы", даже новые, неконкурентоспособны. Что же происходит на самом деле в недрах отечественного авиапрома?

УДВОЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА

Чтобы попасть в авиационный мир, нужно помучиться на единственном мосту с реверсивным движением. Это когда сначала полчаса пропускают транспорт на левый берег, потом — на правый. Если авария — стоят все! Новый мост давно записан в долгострой. За него плотно взялись только в этом году. Говорят, скоро будет готов.

За Волгой, подальше от ленинских домов-музеев старого города, на авиацию намекает все. От названий проспектов — Туполева, Антонова, Авиастроителей — до куска автотрассы, подозрительно напоминающей бетонку взлетно-посадочной полосы. Так и есть — это дорога двойного назначения. По ней гото-

вые лайнеры буксируют с "Авиастара" в аэропорт Восточный, где базируется летно-испытательная станция. В Восточном уникальная ВПП — ее готовили в качестве резервной для посадки челнока "Буран".

Завод рассчитан на производство до 60 самолетов в год. Сегодня здесь гордятся, что по сравнению с 2007 г. удвоили выпуск готовой продукции. С четырех до восьми новых машин... В следующем году авиастроители планируют сделать 12. А пока необычную дорожку-бетонку для перегона новеньких самолетов перебивают нечасто.

КУДА ЛЕТИМ?

Сейчас в просторном и поразительно чистом цехе окончательной сборки 3 гиганта Ан-124 проходят ремонт и модернизацию. "Русланам" продлевают ресурс с 24 до 45 тыс. летных часов. Специалисты считают, что ныне существующие машины способны продержаться в эксплуатации до 2020 года. Остается подогнать лайнер под новые требования по авионике и системам безопасности.

В планах — реанимация производства знаменитых тяжеловозов. Реализация зависит от политического решения, в том числе от российско-украинских отношений. С нашими ближайшими соседями договариваться всегда непросто, и не только по платежам за газ. Без киевского АНТК им. О. К. Антонова качественно обновленную модель Ан-124 "Руслан" не сделать. Как разделить интеллектуальную собственность, наладить кооперацию?

Межгосударственная комиссия уже создана. Но овчинка будет стоить выделки, если на рынке авиаперевозок в ближайшем десятилетии возникнет потребность как минимум в 40 таких гигантах. Да, заявки на новые Ан-124 от авиакомпаний "Полет", "Волга-Днепр" есть. Но есть ли у них достаточно средств? Цена одной машины — до \$ 150 млн в зависимости от комплектации.

Не все просто и с Ту-204. Различные модификации "тушек" к сегодняшнему дню вылечили от детских болезней. Композитные материалы понемногу вытесняют привычный металл. Все готово к выпуску Ту-204СМ. С самолетом будут управляться лишь 2 пилота, а функции штурмана примет на себя самая совершенная электроника. У Ту-204 проблема одна — узкий рынок. Большой вопрос — отечественные авиадвигатели. Их не хватает. По ряду показателей существующие версии ПС-90 уступают западным моделям. А где НК-93, о котором мы неоднократно писали? Валяется где-то в ангаре на территории ЛИИ им. М. М. Громова в Жуковском. Денег на завершение летных испытаний, несмотря на прямое указание В. Путина, чиновники так и не дали. Премьер им не указ — не боятся.

НУЖНЫ КАДРЫ

В соседнем корпусе скоро начнут собирать само-

лет, лишь внешне похожий на заслуженный грузовик Ил-76. По словам главного конструктора "Авиастара" Виктора Фукалова, "изделие 476" представляет собой практически новую машину. Самолет будет иметь новое бортовое радиоэлектронное оборудование, двигатели. Впервые в проектировании используется безбумажная технология. 38 машин заказало Минобороны России, есть интерес и за рубежом. В 2010 г. к испытаниям должен быть готов ресурсный образец. Из-за этого заказа "Авиастар" держит на рабочих местах "лишних" людей, готовит и вербует в Ульяновских и самарских вузах молодых специалистов. Пришлось вспомнить о социалке, детских лагерях и жилищном строительстве. Вспомнили о движении наставничества, доплачивают ветеранам за подготовку молодых.

"Авиастару" в пору претендовать на участие в федеральной программе возвращения соотечественников. Каждый пятый работник из 11 тыс. человек в прошлом трудился на Ташкентском АПО им. В. П. Чакалова. А пока идет техническое перевооружение. Требуется оборудование, способное производить композитные материалы нового поколения. Сейчас на сборке 80 % ручного труда. Современный уровень — не больше половины.

МУКИ АВИАПРОМА

Главный вопрос, на который пока нет ответа: "Если бы лайнеры сходили со ступеней, как пирожки, по 50 машин в год, был бы на них сегодня спрос?" С одной стороны, подкидывает сомнения кризис, с другой — способность федеральной власти поддержать отечественного производителя. Исполнительный директор "Авиастара" Сергей Дементьев не отрицает

— время для роста сегодня не самое удачное. Есть кризис неплатежей со стороны заказчика, упали лизинговые отчисления. Но осторожно надеется, что 2009 год будет не хуже прошлого.

Деньги по-прежнему добиваются до реального сектора экономики по капле. Авиаперевозчику они нужны как воздух, чтобы купить, авиапрому — чтобы построить. А кто-то сидит на миллиардах и хочет подзаработать.

Глядя на муки авиапрома, невольно приходишь к выводу: государство, чтобы получать налоги и демонстрировать высокотехнологические мускулы, должно напрямую, без посредников, финансировать ответственных производителей, с одной стороны, и поддерживать покупателей — с другой.

Штучное производство всегда дороже. Чтобы построить за год 2 лайнера или 10, потребуются приблизительно одинаковое число специалистов. Их зарплата, содержание производственных площадей и инфраструктуры автоматически перекладывается на себестоимость товара.

В гонке высокотехнологичных производств побеждают страны с длинными и дешевыми кредитными линиями. Авиапром станет конкурентоспособной и высокодоходной отраслью только при крупносерийном выпуске самолетов. Стране вполне под силу раскрутить этот престижный и доходный механизм. Как сказал Виктор Фукалов, "нужны здоровый патриотизм и протекционизм со стороны государства". И деньги обязательно вернутся в бюджет.

Владимир ЛЕОНОВ

*источник: газета «Аргументы недели»
13.06.09*

ЗАВОД "АВИАНТ" БУДЕТ СТРОИТЬ САМОЛЕТЫ ДЛЯ РОССИИ

Киевский завод "Авиант" примет участие в строительстве 30 региональных пассажирских самолетов Ан-148 для российской авиакомпании.

Завод "Авиант" примет участие в строительстве 30 региональных пассажирских самолетов Ан-148 для российской авиакомпании "Атлант-Союз". Договоренность об этом достигнута в ходе авиационной выставки "Ле Бурже — 2009", которая проходит на этой неделе во Франции. По информации "Дела", основным исполнителем заказа и стороной, которая берет на себя юридические обязательства по его исполнению, выступает российская Объединенная авиастроительная корпорация.

Это значит, что большая часть работы по контракту будет выполнена Воронежским акционерным самолетостроительным обществом. "На долю украинских предприятий придется примерно 30 % работы", — говорит Оксана Трофимчук, пресс-секретарь АНТК им. Антонова, который входит в один холдинг с

"Авиантом". Тем не менее она отметила, что "Авиант" будет поставлять комплектующие для всех 30 самолетов. Десять же самолетов будут полностью собраны именно на киевском заводе. За годы независимости Украины это крупнейший проект, в котором примет участие "Авиант". Ориентировочная стоимость украинской части проекта составляет 2 миллиарда гривен. До этого завод получал контракты, предусматривавшие строительство не более одного самолета для одного заказчика. Всего же за последние 20 лет киевским предприятием было построено 5 самолетов.

Пока что стороны подписали только "Меморандум о взаимопонимании в отношении поставки авиатехники". Контракт планируется заключить до 1 сентября этого года. Согласно документу, самолеты будут переданы "Атлант-Союзу" в лизинг на 10 лет начиная с 2010 года. Все самолеты должны быть построены в течение трех лет. В следующем году авиакомпания ожидает получить первые 5 самолетов.

ЦЕНА ВОПРОСА — 2 МИЛЛИАРДА

По словам представителей АНТК им. Антонова, в проекте также примет участие Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП). Это позволит украинским госкомпаниям заработать до 2 миллиардов гривен. Из них львиная доля придется на киевское предприятие. "Именно "Авиант" в Украине специализируется на сборке Ан-148. Поэтому основная работа будет проводиться на этом заводе", — рассказывает Трофимчук.

Интересно, что на часть из первой партии серийных Ан-148 претендует Госуправление делами. В частности, глава этого ведомства Игорь Тарасюк на днях заявил газете "Сегодня", что, как только будет выпущена первая серия из пяти самолетов этого типа, два из них будут куплены для нужд высшего руководства Украины.

СПАСЕНИЕ ОТ БАНКРОТСТВА

Для "Авианта" контракт на производство Ан-148 может стать спасением от банкротства. Как писало "Дело" (№ 65 от 23.04.09), сегодня долг предприятия перед банкирами составляет 460 миллионов гривен.

К тому же завод задолжал своим поставщикам 688 миллионов гривен. Для того чтобы не допустить банкротства, правительство приняло решение о выпуске "Авиантом" и Харьковским авиапредприятием облигаций на 2,5 миллиарда гривен. Ценные бумаги, по замыслу чиновников, должен выкупить Укрэксимбанк. Этими деньгами авиастроители должны погасить свои долги. Тем не менее пока что в Минпромполитики не определились как с датой выпуска облигаций, так и с их доходностью.

По мнению экспертов, именно отсутствие заказов у авиастроителей заставляет правительство медлить с выпуском ценных бумаг. Без контрактов на производство самолетов предприятия не смогут выполнять финансовые обязательства по облигациям, что опять же может привести к дефолту. В свою очередь контракт на поставку Ан-148 может придать решительности Кабмину.

Виталий ЕРМАКОВ

*источник: газета «Дело»
21.06.09*

ПЕРВЫЙ НОЧНОЙ СОЛНЕЧНЫЙ САМОЛЕТ ЯВИЛСЯ НА СВЕТ

100 миллионов швейцарских франков (\$ 92 млн), львиную долю которых обеспечили аж 60 спонсоров, множество участников из крупных институтов и фирм, поддерживающие проект знаменитости, годы напряженного труда... Все сошлось в одном волнительном моменте: сдернуто покрывало с аппарата, подобного которому еще не знала история авиации.

Швейцарский проект Solar Impulse представил публике готовый аппарат HB-SIA (Solar Impulse Alpha) — первый в мире пилотируемый самолет на солнечной энергии, способный оставаться в воздухе и ночью.

Напомним, окончательная цель это грандиозного начинания — первый пилотируемый полет вокруг земного шара исключительно на солнечной энергии. О предыстории и старте проекта, его ключевых идеях мы подробно рассказывали еще в 2003-м.

Более детально конструкция уникального аппарата "нарисовалась" в 2007-м, и вот лишь теперь машина готова. Но не стоит винить швейцарцев за долгострой — они взялись покорить высоту, еще никем не взятую. Да, кругосветки на самолетах были, в том числе и беспосадочные. Но — на горючем. Да, существуют самолеты, способные поднять в небо пилота только за счет одной энергии солнечных батарей, размещенных на крыльях. Но они не способны провести в полете целую ночь.

Наконец, существуют солнечные самолеты, способные без посадки лететь в течение дня, следующей ночи и опять дня. Но это — беспилотные машины. А соединить все это "в одном флаконе" было ох как

непросто. Пусть в полдень на каждый квадратный метр земной поверхности Солнце обрушивает поток мощностью в 1 киловатт. Но в среднем за сутки эта мощность составляет только 250 ватт на квадратный метр. С учетом площади крыльев (порядка 200 квадратов) КПД солнечных батарей и всяческих преобразователей в 12 % получается, что средняя суточная мощность, доступная беспосадочному аппарату, — всего 6 киловатт, как у самолета братьев Райт. Правда, тот полагался на топливо и весил всего ничего, а новой машине нужно нести с собой немало аккумуляторов для ночного полета. Только набор невероятных "диспропорций" (минимальный вес при гигантском размахе крыльев, тонкий баланс между управляемостью и устойчивостью, и все это — при сохранении приемлемой прочности) может позволить человеку летать на солнечном свете. И швейцарцам удалось создать такой аппарат.

Solar Impulse был официально представлен сегодня, 26 июня, командой, ведомой своим бессменным лидером, знаменитым путешественником Бертраном Пиккардом (Bertrand Piccard). Презентация прошла на аэродроме Дюбендорф близ Цюриха.

Что же получилось в итоге?

При размахе крыльев почти 65 метров (как у большого аэробуса) HB-SIA весит всего 1,6 тонны, за что нужно благодарить углеродные композиты. В частности, углеродные панели машины достаточно прочны, чтобы противостоять воздушной стихии, при этом толщина их составляет десятки доли миллиметра.

На крыльях машины расположились 10 748 солнечных ячеек, и еще 880 таких же фотоэлектрических преобразователей заняли поверхность горизонтального оперения. Эти ячейки состоят из монокристаллического кремния толщиной всего 130 микрометров. Они являются частью самого крыла и способны гнуть-

ся в полете вместе с ним. Ночной полет этой машине обеспечивают литиево-полимерные аккумуляторы суммарным весом 400 килограммов. HB-SIA еще предстоит впервые оторваться от земли (что намечено на нынешнее лето). Затем последует серия испытаний (осень) и, наконец, первый пилотируемый "солнечный" полет в режиме "день — ночь — день", то есть — первый в мире полет человека без посадки длительностью 36 часов только на энергии света. Это произойдет, вероятно, уже в 2010-м. Но вокруг планеты эта машина не полетит. Опробованные на ней решения команда Пиккара намерена применить на втором Solar Impulse — HB-SIB, который должны построить в 2011-м. Он будет заметно крупнее и мощнее, с герметичной кабиной (у HB-SIA она негерметична) и лучшей авионикой, чем первый собрат.

Вот на нем сам Пиккар и намерен в 2012-м впервые перелететь Атлантику на энергии света, а чуть позже — обогнуть Землю. Увы, кругосветка не получится беспосадочной. Технически Solar Impulse смог бы летать без остановки хоть месяцами, но все упирается в физические возможности пилота.

Средняя скорость в таком длительном рейсе (не забываем про ночную фазу, проходящую на аккумуляторах, накопивших энергию за предшествующий день) составит 46 км/ч, поясняет Бертран, а значит, вокруг земного шара удалось бы пролететь за 20—25 дней. Между тем максимум для человека, не покидающего

кабину и работающего почти без сна, это 5 дней. Погода и автопилот позволят спать от 15 минут до 2 часов в сутки, поясняют авторы проекта. На деле ради большей безопасности, скорее всего, будут использоваться четырехдневные отрезки. Так что солнечную кругосветку придется выполнять за несколько больших "прыжков", говорят швейцарцы.

4—5 остановок в пути позволят менять пилота в кабине солнечного аппарата (Пиккар будет чередовать свои рейсы с Андрэ Боршбергом (Andre Borschberg), вторым основателем Solar Impulse), а кроме того, это позволит продемонстрировать уникальный самолет в разных странах. Так что реальный рейс займет 4—5 месяцев.

Кругосветка эта будет тяготеть к экватору, но большая часть пути пройдет в Северном полушарии. Возможно, что Пиккар приблизительно повторит на Solar Impulse свое удивительное путешествие на Breitling Orbiter 3: в 1999 году Бертран и Брайан Джонс (Brian Jones) совершили первую в мире успешную беспосадочную кругосветку на воздушном шаре.

Через десять лет швейцарский путешественник сделал важный шаг, чтобы повторить этот подвиг на новом витке развития техники.

*источник: сайт Membrana
26.06.09*

ДЕРИПАСКА МЕНЯЕТ САМАРСКИЙ "АВИАКОР" НА ДОЛЮ В ОАК

"Русские машины", подконтрольные Олегу Дерипаске, договорились отдать самарский авиазавод "Авиакор" Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Денег за это Дерипаска не получит, зато получит долю в самой ОАК. Эксперты считают, что ОАК поможет самарскому авиазаводу устойчиво работать, несмотря на серьезную долговую нагрузку.

"Русские машины" Дерипаски, контролирующие 80 % "Авиакора", договорились обменять самарский авиазавод на долю в ОАК, который разместит допэмиссию в пользу акционеров завода. Переговоры о вхождении "Авиакора" в ОАК длятся уже несколько лет — с 2006 года. В июле-августе сделка должна быть утверждена на совете директоров ОАК, сообщают "Русские машины".

Самарский "Авиакор" — один из самых сложных активов Олега Дерипаски. Если в годы СССР завод был заполнен заказами по ремонту и обслуживанию Ту-154, то сейчас производство завода занимает менее 30 % площадей от уровня 80-х годов, ибо заказов "кот наплакал". Чтобы загрузить завод работой, Дерипаска пытался запустить на "Авиакоре" производство нового лайнера, купив одну из моделей у канадской Bombardier. Однако сделка так и не состоялась. В итоге завод сейчас живет за счет ремонта самолетов Ту-154. В этом

году завод имеет заказ на семь таких самолетов (в прошлом году — в два раза меньше). В компании рассчитывают на ежегодную выручку от ремонтов в 500 млн руб. (в 2008 г. она была в два раза меньше — 253,615 млн руб.). Плюс "Авиакор" строит пять Ан-140, в июле должен быть передан третий лайнер авиакомпании "Якутия". Первые два Ан-140 были переданы в 2006 и 2008 годах. У "Авиакора" имеется стартовый портфель заказов на строительство еще 32 Ан-140, однако эти контракты еще не подписаны.

С ДОЛГАМИ НЕ СПРАВИТЬСЯ

Вчера начался завершающий этап реструктуризации завода, начатой осенью прошлого года. По нему "Авиакор" намерен к сентябрю этого года выйти на безубыточный уровень. Процесс реструктуризации включает в себя концентрацию авиационного производства в нескольких цехах, остальные освободившиеся корпуса планируется отдать для размещения различных предприятий. Кроме того, планируется сократить численность персонала на 1500 человек, из которых 1000 сотрудников — работающие пенсионеры. На производстве останутся 1100 человек.

Однако с большой долговой нагрузкой самостоятельно справиться заводу тяжело. Только собственному персоналу "Авиакор" задолжал (на 10 июня) 47 млн рублей, еще около 100 млн рублей — энергетикам. В

первом квартале года "Авиакор" получил 69,98 млн рублей выручки по РСБУ и 164,2 млн рублей чистого убытка. По итогам года выручка может составить 1 млрд рублей. Однако общие долги все равно в четыре раза больше — на 1 апреля они уже составляют 4,4 млрд рублей.

Ко всему прочему у Олега Дерипаски и без "Авиакора" хватает проблем: один за другим ему приходится расставаться со своими активами создаваемой годами империи, необходимо решать дела группы "ГАЗ". В обмен на самарский авиазавод Дерипаска получит небольшой пакет акций ОАК, который не позволит ему влиять на дела корпорации, зато вхож-

дение в ОАК может помочь "Авиакору" устойчиво работать, обслуживая столь большой долг, считает главный редактор "АвиаПорта" Олег Пантелеев. ОАК поможет сохранить компетенции завода, обеспечить пусть и небольшой объем работ, улучшить финансовые показатели, говорит RB.ru эксперт.

Ольга САМОФАЛОВА

источник: сайт RB.ru
19.09.09

ВОЙНА "ЛЕТАЮЩИХ ПАРТ"

Учебно-боевой самолет Як-130 начинает осваивать мировой рынок.

15 июня на пресс-конференции, приуроченной к французской авиационной выставке "Ле Бурже — 2009", президент российской корпорации "Иркут" Олег Демченко рассказал о возможных рынках сбыта нового российского учебно-боевого самолета Як-130, который был выбран в качестве перспективной машины ВВС России. По его словам, на данный момент производитель получил уже 150 заявок на свои самолеты, помимо имеющихся заказов от РФ и Алжира. О каких именно странах идет речь, Демченко не уточнил. Тем не менее, по прогнозам экспертов, сегодня потребности мирового рынка в таких машинах оцениваются примерно в 2500 единиц. Но и конкуренция среди производителей становится все более жесткой.

Потребность в обновлении парка так называемых "летающих парт" у российских военно-воздушных сил назрела давно. На закате советской эпохи одним из основных самолетов, использовавшихся для подготовки курсантов ВВС, был чехословацкий L-39 "Альбатрос", который заслужил имидж надежного и экономичного. Но с появлением боевых самолетов нового поколения возникла необходимость в создании более совершенной учебной машины, которая по своим характеристикам была бы ближе к ним. Как утверждали эксперты, будущий летчик, даже в совершенстве освоивший "элку", не мог сразу пересесть на более современные Су-27 или МиГ-29.

Як-130, который сегодня и позиционируется в качестве будущего учебной авиации ВВС РФ, для российского авиапрома машина более чем знакомая. Он стал первым полностью новым боевым самолетом, появившимся в РФ после распада СССР, хотя работы над проектом начались еще в 1980 годы.

На начальном этапе в его создании участвовала итальянская компания Alenia Aermacchi, что было весьма нехарактерно для отечественной военной машины. Этот фактор большинство источников объясняют финансовыми причинами — без участия компании из страны, еще недавно считавшейся вероятным противником, программа создания самолета не была бы доведена до конца.

Пути россиян и итальянцев все же разошлись из-за разногласий. Alenia Aermacchi получила конструкторскую и техническую документацию на планер самолета, создав собственную машину М-346, а ОКБ имени Яковлева продолжило разработку Як-130. По иронии судьбы он совершил первый полет 25 апреля 1996 года с аэродрома в Жуковском, где примерно за месяц до этого впервые поднялся в воздух один из конкурентов — учебно-тренировочный самолет МиГ-АТ. Для его создания ОКБ имени А. И. Микояна по финансовым причинам также пришлось отчасти скооперироваться с французскими специалистами.

Помимо "МиГа" и "Яка", на конкурс Минобороны были представлены еще два проекта — УТК-200 (включавший самолет М-200 и наземную часть комплекса НУТК-200) разработки ЭМЗ имени Мясищева и С-54 ОКБ имени Сухого. На финальном этапе победителем стал именно яковлевский самолет, хотя о целесообразности этого решения специалисты продолжают спорить до сих пор. Проекты конструкторских бюро Мясищева и Сухого были заморожены, а микояновцы, несмотря на неудачу, продолжили работу над МиГ-АТ. Сегодня РСК "МиГ" ищет зарубежные рынки сбыта для своей машины, рассматривая, в том числе, и возможности сборки на территории заказчика.

По данным разработчика, Як-130 позволяет готовить пилотов на самолеты четвертого и пятого поколений разных производителей. Это, в частности, российские Су-30 и МиГ-29, американские F-16, F-15, F-22 и F-35, французский Rafale, а также европейский Eurofighter Typhoon. Машина прямо в воздухе может быть перепрограммирована для выполнения полета в различных погодных или пилотажных условиях, а также в зависимости от того, на каком боевом самолете предстоит летать курсанту.

ЛТХ САМОЛЕТА ЯК-130

Макс. взлетная масса — 9 тыс. кг.
Макс. скорость полета — 1050 км/ч
Макс. высота полета — 12,5 тыс. м.
Полетные углы атаки — < 40 град.
Макс. дальн. полета — 2 тыс. км.

Ресурс — 10 тыс. л. ч.

В различных модификациях Як-130 также может использоваться в качестве легкого ударного самолета, учебного самолета палубного базирования или машины для подготовки летного состава гражданской и военно-транспортной авиации. По информации на сайте ОКБ имени Яковлева, Як-130 также можно доработать до уровня штурмовика, постановщика помех, разведчика, истребителя-бомбардировщика и даже беспилотного ударно-разведывательного самолета. Впрочем, пока большинство этих вариантов существует лишь в теории.

В июне 2008 года корпорация "Иркутский авиационный завод" начала выполнение заказа на производство для ВВС России 62 заказанных учебно-боевых машин, хотя, по данным из открытых источников, потребности военно-воздушных сил РФ куда больше и составляют около 250 самолетов. Кроме этого, заказ на 16 машин поступил от ВВС Алжира, а в конце 2005 года Як-130 стал участником тендера военного ведомства Малайзии. При этом шансы на победу в нем у российского самолета достаточно велики, так как на вооружении малайзийской авиации уже стоят отечественные многоцелевые истребители Су-30МКМ.

Недавно о проведении еще одного крупного тендера на закупку учебных самолетов для своих ВВС объявил давний партнер РФ в военно-технической области — Индия. Приглашение принять участие в нем получили сразу два российских производителя с самолетами Як-130 и МиГ-АТ. Таким образом, двум отечественным машинам предстоит снова померяться своими возможностями. Правда, теперь уже на зарубежном рынке.

Но здесь серьезную конкуренцию им может составить и итальянский собрат российского "Яка" — М-346, первый полет которого состоялся в 2004 году. В настоящее время проект не завершен, однако компании Alenia Aermacchi уже удалось вызвать заинте-

ресованность не только у ВВС своей страны, но и у возможных зарубежных покупателей. В 2005 и 2008 годах соответственно итальянцы подписали меморандумы о сотрудничестве по программе с военными ведомствами Греции и Чили.

В 2008 году Alenia Aermacchi также заключила соглашение с корпорацией Boeing, в рамках которого американский партнер будет участвовать в продвижении на рынок двух самолетов итальянского производства — М-346 и М-311. А в феврале 2009 года М-346 выбрали в качестве перспективного учебного самолета Объединенные Арабские Эмираты. В этом конкурсе итальянской машине удалось обойти южнокорейскую Т-50 Golden Eagle.

Чешская компания Aero Vodochody, известная как производитель нынешнего учебного самолета российских ВВС L-39, сегодня также сохраняет серьезные позиции на рынке с новой модификацией легендарной "элки", получившей наименование L-159. Пока эти машины стоят на вооружении ВВС своей страны, однако возможность их приобретения также рассматривают Австрия, Литва, Венгрия, Боливия, Израиль и Испания. L-159 также может стать участником тендера, объявленного Индией.

Рынок современных "летающих парт" не ограничивается перечисленными самолетами. Все они, по утверждению производителей и военных экспертов, отличаются разными достоинствами и, не исключено, смогут занять свой сегмент рынка учебной авиации. Большой или маленький — совсем иной вопрос. Российский Як-130, несмотря на конкуренцию, задел на будущее уже сделал, хотя пока, увы, производитель не спешит подробнее рассказать, в каких еще направлениях в перспективе могут полететь новые "Яки".

Андрей ФЕДОРОВ

источник: LENTA.RU
17.06.09

ВСЕ БОЛЬШЕ СТРАН ПРОЯВЛЯЮТ ИНТЕРЕС К ПРИБРЕТЕНИЮ САМОЛЕТА ЯК-130

На пресс-конференции, приуроченной к французской авиационной выставке "Ле Бурже — 2009", президент российской корпорации "Иркут" Олег Демченко рассказал о возможных рынках сбыта нового российского учебно-боевого самолета Як-130, который был выбран в качестве перспективной машины ВВС России.

По его словам, на данный момент производитель получил уже 150 заявок на свои самолеты, помимо имеющихся заказов от Российской Федерации и Алжира. О каких именно странах идет речь, Демченко не уточнил. Тем не менее, по прогнозам экспертов, сегодня потребности мирового рынка в таких машинах оцениваются примерно в 2500 единиц. Как сообщил по итогам авиасалона председатель совета директоров ОАО "Мотор Сич" Вячеслав

Богуслаев (предприятие серийно производит двигатель АИ-222-25 для самолета в кооперации с ММПП "Салют"), работы по выпуску двигателя требуют большого напряжения, так как уже шесть стран подали заявки на приобретение Як-130. Только в этом году "Мотор Сич" работает над производством порядка 60 двигателей АИ-222-25.

Напомним, головным предприятием в России по выпуску АИ-222-25 определено Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют", а "Мотор Сич" является соисполнителем работ по этому двигателю. "Мотор Сич" и "Салют" участвуют в выпуске АИ-222-25 на паритетных началах. Мы делаем газогенератор, т. е. горячую часть двигателя, а "Салют" производит сборку и испытания АИ-222-25, а также его поставку заказчику", — уточнил Вячеслав Богуслаев.

Максимальная взлетная тяга бесфорсажного АИ-222-25 составляет 2500 кг. Тяга двигателя на максимальном режиме на высоте 5 км при М = 0,6

равна 1450 кг, на крейсерском режиме на высоте 10 км и $M = 0,6$ составляет 300 кг. Разрабатывается модификация двигателя тягой до 3000 кг.

Конструкция двигателя выполнена по модульной схеме, что позволяет производить быструю замену в эксплуатации выработавших ресурс или получивших повреждения модулей. По требованию заказчика двигателя могут быть укомплектованы соплом с управляемым вектором тяги, а также форсажной камерой. По словам генерального конструктора запорожского КБ "Прогресс" (разработчика АИ-222-25) Федора Муравченко, двигатель является уникальным с многих точек зрения. "В первую очередь особенность этого двигателя в том, что к нему были выставлены очень серьезные требования, чтобы он удовлетворял требованиям истребителя, разведчика, учебно-тренировочного и спортивного самолета", — заявил генеральный конструктор.

Стендовые испытания газогенератора двигателя АИ-222-25 были начаты в ноябре 2002 г., а в июне

2003 г. состоялся первый запуск полноразмерного двигателя. В декабре 2003 г. два таких двигателя были поставлены на летные испытания в составе силовой установки первого учебно-боевого самолета Як-130 серийной конфигурации. Именно с ними он и совершил первый полет 30 апреля 2004 г.

Помимо самолета Як-130, двигатели семейства АИ-222 могут найти применение на ряде других самолетов — как вновь разрабатываемых, так и модернизируемых. Благодаря оптимальным характеристикам тяги и экономичности, низким уровням шума и эмиссии, высокому ресурсу и низким эксплуатационным затратам, отвечающим требованиям XXI века, двигатели семейства АИ-222 позволят создать гамму самолетов, обладающих высоким уровнем конкурентоспособности.

*источник: компания «ОАО "Мотор Сич"»
18.06.09*

ВЫБОР ДЛЯ УКРАИНЫ

Многостороннее сотрудничество с Россией имеет ряд преимуществ.

Экономическая интеграция в современном мире представляет собой один из доминирующих факторов современных международных отношений и является высшей формой межгосударственного взаимодействия. Серьезные интеграционные процессы охватили практически все регионы и государства, повлияли на создание таких объединений, как ЕС, целого ряда других, СНГ, и оказывают определяющее воздействие на формирование новой модели многополярного мироустройства.

Для Украины как члена Содружества Независимых Государств развитие экономической, в том числе военно-экономической интеграции вызывается объективными факторами. В первую очередь необходимостью дальнейшего повышения эффективности национальной безопасности на основе объединения усилий в экономической, политической, военно-технической и собственно военной сферах. И конечно, ограниченностью свободных финансовых ресурсов.

НАПРАВЛЕНИЯ ВТС

В частности, накопленный многолетний опыт международных военно-экономических отношений показывает, что такая интеграция обеспечивает получение многочисленных выгод. Например, дает возможность объединить экономические ресурсы, способствует расширению военного рынка и тем самым помогает поднять рентабельность оборонной промышленности. А также помогает использовать эффект международной конкуренции, повышает эффективность военно-экономической деятельности, снижает бремя оборонных расходов. Это в свою очередь расширяет научно-технические и производственные воз-

можности для создания современных, сложных и дорогостоящих систем оружия.

Нельзя не учитывать появление новых угроз безопасности странам СНГ, в том числе Украине, таких как международный терроризм, незаконный оборот наркотиков и оружия, пиратство. А необходимость укрепления военно-экономической безопасности требует внедрения и использования эффективных форм военно-технического сотрудничества (ВТС) с учетом мирового опыта.

Возрастает роль инвестиционно-инновационной составляющей ВТС. Налицо противоречия и центробежные тенденции при формировании отдельных элементов системы коллективной безопасности на постсоветском пространстве, появление на мировом рынке новых поставщиков оружия из числа стран СНГ, оказывающих влияние как на функционирование рынка вооружений и военной техники (ВВТ), так и на уровень цен (в список ведущих экспортёров обычных вооружений входит и Украина). И конечно, обострение конкурентной борьбы на мировом рынке вооружений.

Материально-технической базой военно-экономической интеграции стран СНГ являются экономики этих стран. Чем выше экономические показатели государств, тем выше их военно-экономические возможности, интенсивнее могут развиваться между ними интеграционные процессы. За последние пять лет экономическое положение стран Содружества, в том числе Украины, заметно стабилизировалось. До проявления мирового экономического кризиса наблюдался рост ВВП многих стран СНГ, а также экономики Украины. Вместе с тем темпы роста ВВП этих стран пока еще отстают от аналогичных показателей стран Центральной и Восточной Европы.

Одной из основных причин этого является низкая конкурентоспособность экономик стран СНГ, Украи-

ны. Большинство из них "законсервировалось" в своей "сырьевой нише". Так, например, азербайджанской, казахстанской и туркменской экономиками движут рост добычи нефти и газа и инвестиции в нефтегазовый сектор, украинской — производство и продажа металлов, химикатов и продовольствия, а также обеспечение поставок российского газа в Европу. Исследования показывают, что большая часть промышленной продукции, производимой на Украине, конкурентоспособна, повторим, только на внутреннем рынке СНГ.

Это создает для Украины труднопреодолимые препятствия на пути ее интеграции в мировое экономическое сообщество и развития двустороннего и многостороннего экономического сотрудничества. Таким образом, можно сделать вывод, что Украина вплотную столкнулась с решением таких важнейших проблем, как диверсификация производства, избавление от сложившейся сырьевой направленности своей экономики, повышение конкурентоспособности производимой продукции. Это указывает на необходимость консолидировать ее ресурсы и совместными усилиями с Россией защитить свой национальный рынок как часть общего товарного рынка СНГ. И создать условия для выхода ее национальной промышленности из кризисного состояния на более высокий качественный уровень.

Главным резервом для обеспечения устойчивого экономического роста Украины осталась возможность задействовать собственный потенциал наукоемких производств, сосредоточенных на Украине главным образом в оборонно-промышленных комплексах. Именно там находятся лучшие научные кадры и технологии мирового или близкого к мировому уровню, более трех тысяч уникальных технологий, не имеющих мировых аналогов. Они потенциально могут стать основой экономического развития и технологической реконструкции хозяйственных комплексов страны, но задействовать этот потенциал самостоятельно Украина не может, как и другие страны Содружества. К примеру, основные поставки ртути для боеприпасов, а также переработка кремния для радиоэлектроники связаны с Украиной. На Украине расположены 110 предприятий, 27 КБ и 7 НИИ, специализирующихся на разработке и изготовлении электронной техники. Сегодня около 600 ее комплектующих поставляется на 90 российских предприятий. В свою очередь более 160 российских предприятий радиопромышленности поставляют на Украину более 800 типов комплектующих изделий.

УТРАЧЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

На Украине оборонная наука и промышленность имеют достаточно низкий потенциал, во-первых, в силу его фрагментарного характера, во-вторых, низкого удельного веса поставок финишной продукции и в-третьих, малой доли научно-технологических и опытно-конструкторских заделов в разработках ВВТ. Они достались в наследство от ОПК СССР, где доля Украины в финишных разработках ВВТ составляла всего лишь 7 процентов, России — 91 процент. А так как ВПК служит сейчас локомотивом для постиндустриального вектора развития Украины, то простая логика говорит о том, что его основной рынок — Россия. По мнению самих украинских специалистов,

около 70 процентов оборонных предприятий Украины находятся в критической зависимости от поставок российских партнеров. В то же время в Россию идет более половины общего объема производства ВПК Украины и только 5 процентов — на собственные потребности страны.

Таким образом, научно-производственный потенциал оборонной промышленности Украины недостаточен для поддержания независимой оборонноспособности. Более того, она, как правило, не может не только самостоятельно вести разработки новых вооружений, но и наладить техническое оснащение своих Вооруженных сил. Последнее не имеет смысла, поскольку современный этап развития мировой оборонной промышленности характеризуется качественными изменениями в военных технологиях, связанными с новейшими достижениями науки и техники и их широким использованием в военном деле, влекущим за собой структурно-технологические изменения в военной индустрии.

Перед Россией и Украиной также стоит проблема адаптации в сложившейся ситуации и восстановления утраченных технологий на своих предприятиях, создания дублирующих мощностей. Ведь часть ОПК Украины, входившего в единый технологический комплекс СССР, сосредоточена в уникальных, самых современных наукоемких производствах ВВТ — авиационном, ракетно-космическом, кораблестроительном, приборостроительном, оптико-электронном. На Украине осуществляются разработка и производство многих комплектующих для сборки продукции на головных предприятиях России, находятся некоторые испытательные полигоны. С их участием выполняются актуальные научно-исследовательские и экспериментальные работы по созданию новых технологий, фундаментальные исследования.

Поэтому поступательное развитие национальной экономики Украины, оптимальное вхождение ее в систему мирового хозяйства и технологическое перевооружение экономических комплексов этой страны объективно связаны с взаимодействием оборонных структур государств Содружества и интеграционных факторов инновационно-технического прогресса.

Однако процессы военно-экономической интеграции с Украиной в дальнейшем будут иметь свою специфику в зависимости от военно-политических целей государств, их экономических возможностей и отличаться по "скорости", уровням интеграции. Исходя из этих особенностей можно определить возможные оптимальные пути военно-экономического сотрудничества Украины с Россией и странами СНГ.

Российские предприятия ОПК имеют значительные перспективы и технические возможности для участия в совместных с Украиной кооперационных программах, например в области двигателестроения. Для российской стороны важность развития военно-промышленного сотрудничества с Украиной здесь обусловлена тем, что сегодня 95 процентов вертолетной техники в России работает на двигателях производства запорожского объединения "Мотор Сич". В их числе не имеющие аналогов в мире вертолеты Ка-50 "Черная акула", Ка-52 "Аллигатор", все другие вертолеты марки "Ка", а также Ми-8, Ми-14, Ми-24. В свою очередь материалы и комплектующие изделия к двигателям украинского производства поставляют более 400 заводов-смежников из СНГ, преимущественно из

России, откуда идут 80 процентов всех комплектующих (без электроники) и 38 процентов материалов.

Или взять такую область, как средства противовоздушной обороны. Для Украины прекращение сотрудничества с Россией в сфере развития систем ПВО может вообще привести к ее развалу. По оценкам самих украинских специалистов, в настоящее время более половины зенитно-ракетных систем Украины требуют модернизации и установки новых комплектующих, а участвовавшие инциденты с украинскими ПВО свидетельствуют о низкой профессиональной подготовке войск.

Попытка же Украины создать "свои национальные" средства ПВО не принесла ожидаемого результата. Командующий войсками ПВО Украины констатировал, что Украина сумела создать ракеты, пусковые установки, отдельные системы, но создать системы управления для нее оказалось делом проблематичным. Решить эту проблему полностью собственными силами не удалось. А возможности Украины в закупке иностранных вооружений или развитии кооперационных связей в производстве систем ПВО с государствами НАТО оказались резко ограниченными, даже с учетом ее стремления в эту организацию. Поэтому, несмотря на поиск альтернативы двустороннему сотрудничеству, необходимость поддержания своей национальной безопасности на должном уровне, экономические интересы России и Украины способствуют сохранению определенных производственных связей между проверенными партнерами.

Традиционно Украина принимает участие в выпуске различных вариантов широко известного российского зенитного ракетного комплекса С-300, поставляя вычислительные комплексы, зарядно-пусковые механизмы, мобильные вышки антенных постов для зенитных комплексов, отдельные приборы, системы, агрегаты. При этом необходимо отметить, что в этой сфере интересы сторон простираются дальше. Для Украины, обладающей однотипными с Россией средствами ПВО, представляет интерес возможность модернизации и перевооружения своих войск с более экономичными затратами. В настоящее время, по некоторым данным, по инициативе Украины рассматривается вопрос о создании совместного предприятия по модернизации зенитных ракетных систем С-300 и ЗРК "Бук". С 2003 года на российском полигоне Ашулук подразделения украинских сил ПВО проводят учения с боевой стрельбой. Обучение специалистов ЗРС С-300 Вооруженных сил Украины осуществляется также с использованием российской базы.

В свою очередь Россия проявляет интерес к совместной разработке и производству ряда образцов радиоэлектронного вооружения, таких как комплекс радиотехнической разведки "Кольчуга-М" или станция обнаружения артиллерийских позиций "Зоопарк-2". До сих пор Россия не имеет альтернативы совместной эксплуатации полигона взлетно-посадочных систем "Нитка" аэродрома в Саки, доставшегося Украине, но представляющего по своему назначению практическую ценность для ВМФ России. В 1996 году на основе заключенного между правительствами двух государств соглашения Россия получила возможность его использования.

Большой потенциал развития военно-технического сотрудничества двух стран заложен в системе модернизации и сервисного обслуживания военной

техники и вооружений советского образца, представленных в СНГ и за его пределами значительным количеством. Так, например, только советских танков Т-72 в мире насчитывается около 70 тысяч. После длительного периода порой неоправданной конкуренции сегодня наши страны делают лишь первые совместные шаги.

ВЫГОДЫ ИНТЕГРАЦИИ

Казалось бы, при всех сложностях двусторонних отношений сотрудничество военно-промышленных комплексов, приносящих обоюдную выгоду странам, должно оставаться прочным связующим звеном между Россией и Украиной. За перспективность российско-украинского ВТС ясно высказывался в свое время и Президент Российской Федерации Владимир Путин во время визита на Украину. Он особенно подчеркнул тогда, что оборонные комплексы наших стран настолько тесно связаны, что развиваться один без другого если и могут, то с очень большими издержками. В последующем его мысль неоднократно была подтверждена руководителями различных уровней в России и на Украине. На плодотворное развитие такого сотрудничества нацелена и деятельность ряда координирующих структур, таких как подкомиссия по ВТС в рамках Смешанной российско-украинской комиссии по сотрудничеству, координационный центр ВТС ГК "Укрспецэкспорт" и ФГУП "Рособоронэкспорт", другие.

Однако четко определить дальнейшие перспективы ВТС между Россией и Украиной достаточно сложно, поскольку они тесно связаны с политическими и экономическими факторами внутреннего и внешнего характера, которые крайне неустойчивы. С учетом нынешнего общего состояния российско-украинских отношений в обозримом будущем кардинального улучшения ВТС не предвидится. Но и хоронить его не стоит, поскольку обеим странам полностью исклчить существующие научно-производственные связи экономически все же невыгодно. Можно лишь утверждать, что на пути сохранения и развития такого сотрудничества стоит ряд острых вопросов, от решения которых зависит очень многое.

Еще одна важная проблема — реорганизация самих военно-промышленных предприятий на Украине и создание стимулов для их интеграции. В данном процессе понятие интеграции необходимо рассматривать с двух сторон. Во-первых, как рационализация хозяйственных связей и объединение предприятий ОПК на национальном уровне, то есть создание условий для оптимальной межгосударственной кооперации. Во-вторых, интеграция в СНГ и создание транснациональных промышленных объединений через прямое объединение предприятий на основе договоренности государств, то есть создание холдинговых компаний, где предпочтение необходимо отдать финансово-промышленным группам. В-третьих, создание научно-производственных консорциумов. Государственная поддержка и регулирование военно-экономического сотрудничества, в первую очередь производственной и научно-технической кооперации субъектов такой деятельности с иностранными и международными организациями, должны осуществляться посредством таможенно-тарифного регулирования, нетарифного регулирования (в

частности путем лицензирования и квотирования), налогового регулирования (для повышения конкурентоспособности продукции и услуг оборонной промышленности). Скоординированная политика военно-экономической интеграции Украины в дальнейшем послужит основой не только структурной перестройки и изменения воспроизводственных процессов в ее национальной экономике, но и сформирует производственную базу совокупного оборонного потенциала, включающего:

– производственную и ремонтно-восстановительную базу Вооруженных сил и других силовых структур, а также подразделений, занимающихся материально-техническим обеспечением потребностей ее силовых структур;

– ОПК с системой межгосударственных кооперационных и интеграционных связей;

– предприятия, производящие продукцию общепромышленного назначения (продовольствие, медикаменты, горючее и т. д.) и товары двойного назначения (автомобили, тягачи, средства связи и т. д.) без каких-либо принципиальных изменений, используемых в гражданском и военном потреблении;

– мобилизуемый сектор экономики, где производится продукция гражданского назначения, но в случае необходимости после определенной перестройки в короткие сроки способен выпускать продукцию военного назначения.

Транснациональная экономическая и в том числе военно-экономическая интеграция объективно необходима для Украины и является единственной возможностью избежать милитаризации своей экономики. Она позволяет умножить ресурсный потенциал Украины, направляемый на обеспечение собственной и коллективной безопасности, отвести реальную угрозу отставания в наукоемком сегменте промышленности, повысить ее экономическую эффективность и конкурентоспособность, получить ощутимую пользу в виде экономии оборонных затрат. Это укрепит взаимовыгодные экономические связи, сохранит единство сложившихся технологических комплексов и рабочие места, оградит общий рынок оружия стран СНГ от экспансии других производителей.

Совокупный оборонно-промышленный потенциал стран СНГ в состоянии удовлетворить их оборонные потребности в вооружениях и военной технике высокого качества, в необходимой видовой номенклатуре, преодолев при этом снижение своих экономических возможностей.

Кирилл ТРОИЦКИЙ

источник:

газета «Военно-промышленный курьер»

17.06.09

SUPERJET 100 ПОКАЗАЛ СЕБЯ ЗА ШЕСТЬ МИНУТ

Одним из ярких событий вчерашнего дня работы авиакосмического салона в Ле Бурже стал презентационный полет перспективного российского авиалайнера Sukhoi Superjet 100 (SSJ100). Потенциально портфель заказов на него может вырасти до 150 штук.

В настоящее время сертификационные испытания проходят две машины, а в июле к ним присоединится третий SSJ100. Сейчас в производстве находятся тринадцать таких самолетов, четыре из которых до конца года будут переданы заказчиком — «Аэрофлоту» и «Армавиа». После недолгого полета гендиректор «Сухого» Михаил Погосян заявил, что портфель заказов на новое воздушное судно может вырасти — с 98 нынешних до 150 штук. Уже известно, что накануне венгерская национальная авиакомпания Malev (ее контрольный пакет акций принадлежит ВЭБу, а «Аэрофлот» является стратегическим партнером) сообщила, что готова купить 30 новинок от «Сухого». Общая стоимость контракта оценивается в 1 млрд долларов.

Как рассказал наблюдавший полет лайнера непосредственно с земли директор программы «Ми-34» компании «Вертолеты России» Дмитрий Родин, за шесть минут российский самолет показал стандартный для демонстрационного выступления набор, подтвердив, что его летные качества соответствуют заяв-

ленному уровню. «В Париже с утра была достаточно плохая погода, но «Суперджету» повезло, потому что потом распогодилось и он, в отличие от тех самолетов, которые выступали первыми, сумел продемонстрировать в полном объеме свои возможности, которые специалисты до этого момента могли видеть лишь на бумаге. Насколько можно судить, все прошло чисто, без накладок», — сказал специалист, дополнительно отметив, что SSJ100 — это очень красивый самолет.

Проект самолета SSJ100 был начат компанией «Гражданские самолеты Сухого» девять лет назад. Лайнер с дальностью полета до 4400 км относится к классу ближнемагистральных пассажирских самолетов. Он должен заменить морально и технически устаревшие Ту-134, серийный выпуск которых начался больше сорока лет назад, а также самолеты Як-42. По уровню шума «Суперджет 100» соответствует мировым и европейским стандартам. Семейство авиалайнеров состоит из четырех ближнемагистральных самолетов вместимостью 78 и 98 кресел в конфигурации с базовой и увеличенной дальностью. Комплекующие для него поставляют более 30 крупнейших мировых авиакосмических компаний. Двигатели SaM146 для машины разработаны российским НПО «Сатурн» и французской компанией Спестта, в пресс-релизе которой сообщается, что эти двигатели находятся в центре внимания на авиасалоне в Ле Бурже (Le Bourget 2009). Планируется, что к 2013 году компания «Сухой» будет ежегодно выпускать 70 лайнеров.

Что касается реакции на показательный полет иностранных специалистов, то, по словам Дмитрия Родина, надо понимать, что такого рода демонстрации не являются сенсацией: летно-технические характеристики воздушного судна объявлены заранее, и поэтому специалисты уже знают, о каком именно самолете пойдет речь, а потому удивления или сенсаций на такого рода полетах никогда не бывает. Это как некая формальная, но обязательная сторона в деле продвижения самолета на рынок.

Главный редактор журнала "Авиатранспортное обозрение" Алексей Синецкий отмечает значимость того факта, что Россия впервые за много лет представляет на международной выставке действительно новый пассажирский самолет, и говорит о том, что можно порадоваться за наш авиапром — все-таки создан самолет, который летает, и, наконец, он представлен на выставке.

"Существует традиция, что когда самолет выходит на какие-то новые международные рынки, необходимо провести его презентацию на одном из двух крупнейших и наиболее престижных мировых авиасалонов. Почему выбран салон в Ле Бурже? Наверное, потому, что по доле комплекующих континентальные европейцы среди других поставщиков внесли наибольший вклад в его создание. Поэтому в этом смысле демонстрация в Фарнборо в Британии не так оправданна. Все-таки известно, что крупнейший партнер — это итальянская компания Alenia, которая купила 25 % акций "Сухого", и соответственно ожидаются большие заказы на поставки с той стороны. Кроме того, есть большое количество французских партнеров, например компания Thales, у которых трудно назвать национальную принадлежность. Скорее, можно говорить, что это просто общеевропейские компании, которые уже стали всюду присутствовать", — отметил Алексей Синецкий. В то же время он не исключил участия самолета в следующих авиасалонах, которые будут проходить, например, в Юго-Восточной Азии, где расположен один из вполне возможных рынков сбыта этой модели.

Возвращаясь к потенциалу продаж самолета Superjet 100 на рынке, эксперт отметил, что только лишь по одному контракту с Malev пока нельзя судить о том, насколько самолет будет востребован на рынке.

Однако качественные характеристики модели весьма интересны. Как считает Синецкий, такая машина по размерности является довольно востребованной, потому что имеет неплохую дальность и при этом вместимость, подходящую для тех маршрутов, где летает не очень много людей. "200-местный самолет на такой маршрут поставить нельзя, он будет летать пустой. А такой небольшой самолет — в принципе, востребованная машина по размерности. И рынок этот вполне конкурентный. "Суперджет" не сейчас выходит в коммерческую эксплуатацию, а в течение нескольких лет. По официальным данным, в конце 2009 года должны начаться коммерческие поставки", — говорит он.

Эксперт считает, что ответ на вопрос о том, зачем компании Malev понадобился этот самолет, относится больше к сфере гаданий. Однако он напомнил, что Malev — весьма своеобразная компания. Ранее она была государственной, но в результате приватизации ее контрольный пакет акций перешел через непро-

стую схему владения к структурам, которые были связаны с Борисом Абрамовичем.

Последний ранее руководил авиакомпанией KrasAir и был одним из инициаторов альянса AirUnion. Покупка Malev осуществлялась на деньги одного из крупных российских банков, выделившего на эти цели кредит. Однако в дальнейшем, вследствие огромного количества причин, дела Malev пошли скверно. В итоге через какое-то время банк обнаружил, что его кредит не обслуживается должным образом, и стал собственником этой авиакомпании, то есть она принадлежит российскому банку. Однако для банка в таком исходе никакой радости нет. Дело в том, что авиакомпания — это сложнейший вид бизнеса, поэтому ни один банк по своей воле авиационным бизнесом заниматься не будет.

"Решение, которое было найдено, заключалось в том, чтобы оперативным управлением этой компанией занялся "Аэрофлот". В этом смысле мы видим, что уже появляется некая связка, поскольку "Аэрофлот" тоже является заказчиком "Суперджет 100". И в этом смысле то, что Malev их покупает, совершенно нормально. Если в рамках этой схемы посмотреть на сделку, то видно, что в каком-то смысле этой компании эксплуатировать машины будет легче, чем "Аэрофлоту". Хотя бы по той причине, что "Суперджет 100" — это самолет, который создан в полнейшем соответствии со всеми западными стандартами: по летной годности, по поддержанию летной годности, по всем процедурам и так далее", — размышляет эксперт.

Таким образом, этот самолет был изначально ориентирован на западный рынок и это первый российский самолет, который создан в полном соответствии с западными нормативами с самого начала проектирования, безо всякой подгонки. Но обратная сторона этой ситуации заключается в том, что российские нормативы не полностью гармонизированы с международными и европейскими нормами. Процесс гармонизации продолжается, но пока не доведен до конца.

Между тем комплекующие для этого самолета поставляют большое количество иностранных производителей, и сейчас документация предназначена для ведения на английском языке. "Если вы будете вести журнал какого-нибудь устройства по-русски, то это будет довольно странно, потому что если производителем этого устройства является компания Thales или какая-то другая компания, то окажется, что информации об эксплуатации такой системы на русском языке мало. И такое требование несколько странно выдвигать производителям, потому что эта документация должна вестись по-английски. А с точки зрения российских нормативов этого не предусмотрено, — пояснил Алексей Синецкий. — Устранение подобных несоответствий возможно явочным порядком, но, с другой стороны, если SSJ100 пойдет в России тоже хорошо, это даст большой толчок для совершенствования российской нормативной базы".

Алексей ЩЕГЛОВ

источник: сайт bfm.ru
16.06.09

"НУЖНА ПОДДЕРЖКА НА ВЫСОКОМ УРОВНЕ", — ДЖЕЙМС МАКНИРНИ, ПРЕЗИДЕНТ, ГЕНДИРЕКТОР И ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ BOEING

Boeing немало сделала для развития российского авиапрома. Пора и правительству помочь компании — снизить пошлины на ввоз самолетов, считает глава Boeing Джеймс Макнирни.

На прошлой неделе Джеймс Макнирни второй раз за четыре года, что он возглавляет Boeing, приехал в Москву. В интервью "Ведомостям", которое состоялось 2 июня, Макнирни не стал скрывать, что одна из главных задач визита — поговорить с российскими чиновниками о необходимости облегчения доступа иностранных самолетов на российский рынок. Ведь с учетом пошлины и НДС наценка на них составляет более 40 %. Об этом же правительство давно просят российские авиакомпании. Но пока чиновники склонны поддерживать авиапром, даже несмотря на то что российские предприятия не способны в ближайшем будущем производить в достаточном количестве средне- и дальнемагистральные самолеты. Ни первый вице-премьер Игорь Шувалов, ни министр транспорта Игорь Левитин после встреч с Макнирни 3 июня ни словом не обмолвились о возможности снижения пошлин. А сам руководитель Boeing передал "Ведомостям" через представителя, что показывал Шувалову конструкторский центр компании и разговаривал с ним о российско-американском сотрудничестве в сфере авиапрома и построении в России "экономики интеллекта".

— Расскажите о целях Вашего визита в Россию.

— Мой приезд приурочен к очень важному событию для российского отделения Boeing и для всей компании в целом. Мы отмечаем 15 лет деятельности Boeing в России. Одна из целей моего визита — подвести итоги нашей работы в течение этого продолжительного периода, а также со всеми нашими партнерами и заказчиками обсудить общее прошлое, настоящее и перспективы дальнейшего сотрудничества. Кроме того, я встречаюсь с представителями российского правительства, которые все это время оказывали нам поддержку и содействие в развитии нашего бизнеса на территории России. Сегодня я

встречался с министром иностранных дел Лавровым, завтра у меня запланирована встреча с первым вице-премьером Шуваловым и министром транспорта Левитиным.

— О чем вы поговорили с Лавровым и о чем собираетесь разговаривать с Шуваловым и Левитиным?

— С Лавровым мы обсуждали, что может сделать Boeing для улучшения связей между двумя государствами. Сейчас для этого очень благоприятный момент, присутствует политическая воля лидеров обоих государств еще больше развить и укрепить отношения между Россией и США.

— Планируете ли вы на встречах с Шуваловым и Левитиным поднимать вопрос о доступе зарубежной гражданской авиатехники на российский рынок?

— Естественно, мы собираемся обсудить эти вопросы, поскольку самолеты компании Boeing составляют очень большую долю в парке российских авиакомпаний. Я обязательно подчеркну в беседе с министром и первым вице-премьером, что сотрудничество между российскими партнерами и Boeing должно быть паритетным. Мы поставляем современные, высокоэффективные и конкурентоспособные самолеты, оказываем консультационную поддержку "Гражданским самолетам Сухого" [по проекту SSJ], инвестируем в российскую промышленность и заключили контракт на покупку титановых изделий на \$ 18 млрд, открываем СП мирового класса с "ВСМПО-Ависмой" по производству деталей для самолета Boeing 787 Dreamliner, в нашем конструкторском центре в Москве более 1200 инженеров российских компаний проектируют самые современные самолеты Boeing. В России компания Boeing выполнила контракты на сумму более \$ 5 млрд. В ответ мы бы тоже хотели получать поддержку на самом высоком уровне. Все эти вопросы я обязательно озвучу в беседе с политиками. Я постараюсь донести до них: сотрудничество должно иметь сбалансированную и гармоничную структуру, это должна быть улица с двусторонним движением. То есть в ответ на масштабные программы Boeing правительству стоит предпринимать активные действия для создания благоприятного режима деятельности компании в России.

(С первым вице-премьером мы обсуждали, что Boeing может сделать для расширения российско-американского сотрудничества в области авиастроения. Речь шла о том, какие шаги необходимо предпринимать для построения в России "экономики интеллекта". Успехи научных и инженерных центров Boeing в России доказали, что Россия может экспортировать не только сырье, но и интеллектуальные сервисы. Boeing создала более 2000 высокотехнологичных рабочих мест для российских инженеров, ученых и программистов.)

Господин Шувалов приезжал на встречу со мной в конструкторский центр Boeing, где по контрактам работает 1200 инженеров из ведущих российских компаний. Мы показали ему совместную работу российских и американских инженеров, которые в виртуальных командах проектируют новые авиалайнеры, используя самые современные компьютерные технологии, а также рассказали ему о наших планах на будущее.)

— Как Вы оцениваете состояние российского рынка гражданской техники? Не кажется ли Вам, что это один из самых закрытых рынков в мире для зарубежных производителей гражданской авиатехники?

— Рынок начинает понемногу раскрываться, и мы положительно оцениваем его перспективы. По нашим оценкам, емкость российского рынка авиационной техники составляет \$ 55 млрд на ближайшие 20 лет. Мы возлагаем большие надежды на рост продаж самолетов Boeing в России. Российские авиакомпании диверсифицируют парк, все чаще появляются новые модели формирования парка, в том числе смешанная, при которой авиакомпания закупает одновременно самолеты Boeing и Airbus. В ближайшее время на рынок поступит новый самолет "Сухого", который также будет способствовать дальнейшему расширению модельного ряда и возможностей авиакомпаний.

— Планируете ли Вы во время визита встречаться с потенциальными покупателями самолетов Boeing?

— Сегодня на приеме запланированы встречи с потенциальными заказчиками, представителями крупнейших российских авиакомпаний, которые эксплуатируют самолеты Boeing. Этот прием, напомним, приурочен к 15-летию нашей деятельности в России. На этом приеме также будут присутствовать лидеры отрасли и представители правительства. Но заключение конкретных контрактов, я думаю, мы не будем обсуждать.

— Вы упомянули проект SSJ. Много говорят о том, что вместимость SSJ может быть увеличена до 130 кресел. В таком случае самолет будет конкурировать с продукцией Boeing, которая консультирует ГСС по этому проекту. Как Вы к этому относитесь?

— Сейчас границы между партнерами и конкурентами стираются. Зачастую компании выступают одновременно в двух ипостасях. Мы всегда оказывали поддержку "Сухому" и не собираемся отказываться от этой роли в будущем. Возможно, появление нового самолета в некоторой степени и сократит нашу долю на рынке, но в конечном счете приведет к качественно новому этапу в развитии гражданской авиации в России. Следствием этого будет рост авиакомпаний, а от этого выиграют все. Кроме того, мы заинтересованы в технологическом развитии авиационной промышленности России, которая является

для нас важным партнером. Впрочем, я не вполне убежден в правдивости сообщений о том, что "Сухой" прямо сейчас намерен увеличить вместимость SSJ до 130 мест.

— Возможна ли кооперация Boeing с российскими компаниями в оборонном секторе?

— Мы не рассматриваем никаких аспектов такого сотрудничества без поддержки правительств России и США. Но нас очень обнадеживает тот факт, что политический и экономический климат в отношениях между двумя странами значительно улучшился.

— Характеризуя ситуацию в мировой экономике, Вы недавно говорили, что это беспрецедентный кризис со времен Второй мировой войны. Падение носит повсеместный характер. В то же время Вы уверены, что в перспективе кризис даст еще больший толчок для роста. Когда рост может возобновиться?

— Я действительно считаю, что этот кризис является беспрецедентным из-за его глобального характера. Увы, я не могу назвать точных сроков, когда мировая экономика начнет стабилизироваться. Впрочем, я уверен, что никаких экстраординарных сценариев выхода из кризиса не будет. Все будет происходить проверенным путем, как мы уже неоднократно наблюдали в истории мировой экономики. Активы будут дешеветь, пройдут реорганизации, слияния, поглощения, а также концентрация производства на наиболее необходимых и важных для жизнедеятельности населения продукциях и услугах.

Я считаю, что те меры, которые сейчас предпринимаются правительствами разных стран по выходу из кризиса, полезны и продуктивны. Однако, на мой взгляд, потребуется еще какое-то время для того, чтобы экономика стабилизировалась самостоятельно, без искусственного вмешательства.

— Какие меры реализует Boeing для того, чтобы преодолеть экономическую турбулентность?

— Прежде всего мы работаем в очень тесном контакте с нашими заказчиками, мы не оставляем их наедине с финансовыми проблемами. Мы вместе ищем способы оптимизировать графики поставок, включая возможный перенос сроков поставок, с тем чтобы максимально эффективно распределить имеющиеся у них финансовые ресурсы (которые сейчас ограничены). В то же время мы реализуем ряд мер и внутри самой компании. Мы реструктурируем отдельные подразделения, принимаем другие меры, включая сокращение персонала. Недавно мы объявили о намерении сократить около 10 000 человек. Вместе с тем мы увеличиваем объем кредитования наших заказчиков из числа авиакомпаний благодаря широким возможностям нашего финансового подразделения — Boeing Capital Corporation (BCC). Мы также ищем пути для роста бизнеса. И несмотря на тяжелый финансовый год, мы не снижаем объемы инвестиций.

— Вы имели в виду инвестиции в научные разработки или слияния и поглощения?

— Я говорил в первую очередь о НИОКР. Мы делаем акцент на том, чтобы не сокращать объем инвестиций в перспективные направления, в научно-исследовательскую работу, поскольку в конечном счете именно она является залогом конкурентного преимущества и нашего успеха как производителя самых эффективных и современных самолетов.

— Известно, что BCC в этом году намерена прокредитовать покупателей на \$ 1 млрд. Насколько уве-

личилась эта сумма по сравнению с предыдущим годом?

— Она сохранится приблизительно на этом же уровне. В следующем году эта цифра, возможно, будет увеличена, но незначительно. Впрочем, благодаря большому финансовому резерву мы при необходимости можем и существенно увеличить эту сумму.

— Сейчас вклад ВСС в общую копилку Boeing невелик. Возможно ли развитие ее как самостоятельной организации, занимающейся кредитованием покупателей? Ведь известно, что финансовые подразделения автомобильных компаний оперируют колоссальными деньгами и приносят многомиллионные доходы.

— С юридической точки зрения ВСС уже является самостоятельной структурой, поскольку она выполняет финансирование под свои собственные контракты, на основе своей системы отчетности. Но в отличие от автопрома мы не планируем оказывать кредитную поддержку компаниям из других отраслей.

— Еще одна важная задача для Boeing сейчас — скорейший запуск в производство Boeing 787. Когда он выполнит свой первый полет и будет поставлен первому заказчику?

— По всей вероятности, уже с конца этого месяца мы начнем реализацию программы летных испытаний. После ее завершения, примерно в I квартале 2010 г., первый самолет будет доставлен заказчику. Вы абсолютно правы в том, что скорейший выпуск 787-го на рынок является жизненно важным условием для поддержания бизнеса компании в условиях мирового финансового кризиса. Но стоит также отметить, что 787-й по уровню технологий является самым инновационным и прорывным самолетом Boeing со времен Boeing 707, который был выпущен в 1950-е гг.

787-й, еще не взлетев, поставил рекорд по количеству заказов — около 850. Это абсолютный рекорд. Обычно на момент начала продаж новой модели мы получаем в среднем 100–150 заказов.

— Да, но за это время ряд авиакомпаний отказался примерно от 50 самолетов как минимум. Каков общий размер потерь в связи с почти двухлетней задержкой в поставках самолета?

— Незначительный. С каждым заказчиком у нас заключаются индивидуальные контракты. Точную сумму потерь я вам назвать не могу. Однако я могу сказать, что "программа 787" продолжает являться прибыльной, несмотря на потери из-за задержек.

— Можете ли Вы сказать, насколько изменился объем производства самолетов из-за кризиса?

— Не претерпел значительных изменений. Единственной программой, которая подверглась корректировке, стала Boeing 777. Мы были вынуждены сократить объемы выпуска этой модели, пойдя навстречу заказчикам в их просьбе отложить сроки поставок. Ведь они испытывают трудности в поиске финансирования для оплаты самолетов. В остальном мы не видим оснований для снижения объемов производства по другим программам. Естественно, ситуация может измениться, и может быть, в худшую сторону, но при нынешнем положении дел мы способны обеспечить производство на прежнем уровне и не собираемся его сокращать.

— Вы регулярно в своих выступлениях подчеркиваете, что Boeing — это сбалансированная компания.

Действительно, в ежегодной выручке доля военного и гражданского сегментов примерно равна. Но в портфеле заказов доминирует гражданская авиатехника. Это стратегия или недоработка военного сегмента Boeing?

— Подобный дисбаланс объясняется отличиями в бизнес-моделях двух подразделений: гражданского — Boeing Commercial Aircraft (BCA) и военного — Integrated Defense Systems (IDS). В гражданском сегменте размещение заказов осуществляется на значительно более долгосрочную перспективу. Поэтому по числу заказов он намного опережает военный сегмент, в котором задел по заказам носит краткосрочный характер и формируется на 1–3 года вперед. Но мы считаем, что в ближайшие 5–7 лет основным двигателем роста доходов станет именно гражданское подразделение за счет выпуска на рынок модели 787, а бизнес IDS останется на стабильном уровне с учетом последних тенденций на рынке военных заказов.

— Вы упомянули о том, что пока ситуация стабильна и Вы не видите причин рассматривать пессимистичные сценарии развития. Но допустим, что такие сценарии станут реальностью. Могут ли в таком случае военные заказы стать палочкой-выручалочкой для компании?

— Я согласен с Вами в том, что если ситуация значительно ухудшится, то основным источником доходов для компании, возможно, станет ее оборонный бизнес. Но необходимо учитывать, что в случае усугубления кризиса плохо будет всем, в том числе и оборонному сектору, который также может пострадать от сокращения государственного бюджета на военные закупки. Тем не менее мы считаем, что оснований рассматривать такие сценарии нет. Мировая экономика уже приближается к точке стабилизации.

— Объявленный несколько лет назад многомиллиардный тендер на поставку самолетов-заправщиков для ВВС США так и не завершён. Каковы его перспективы и планирует ли Boeing в нем участвовать, если он будет объявлен повторно?

— Потребность в заправщиках у ВВС, безусловно, сохраняется. Поэтому в самое ближайшее время, примерно через 30 дней, будет объявлен повторный тендер. Естественно, Boeing собирается участвовать в этом тендере, поскольку речь идет об очень большой сумме контракта. Мы не собираемся отказываться от такой выгодной возможности для получения прибыли. По всей вероятности, нашими конкурентами по этому тендеру станут те же компании, что и в прошлый раз: Airbus совместно с Northrop Grumman. Я надеюсь, что на этот раз тендер будет доведен до своего логического завершения.

— Как будет выглядеть авиапром лет через 30–50?

— Количество конкурентов на рынке гражданских самолетов будет расти. Уже не будет дуополии Boeing и Airbus на рынке средне- и дальнемагистральных самолетов, появятся новые игроки. Это будет выгодно прежде всего авиакомпаниям. Кроме того, это будет выгодно и для мировой авиации в целом. Расширится объем инноваций, спектр технологий и инженерных решений, которые уже не будут копировать и повторять друг друга. Мы считаем, что будут более активно использоваться композитные материалы (которые уже применяются в конструкции Dreamliner). Появятся инновации в области двигателестроения и

создания планера. И еще один важный момент. Я считаю, что основу рынка будут составлять самолеты средней размерности, но они будут способны летать дальше и с большей эффективностью. Они будут сделаны в основном из композитов и титана.

— Именно поэтому вы и развиваете сотрудничество с "Российскими технологиями" и закупаете титан у "ВСМПО-Ависмы"?

— "ВСМПО-Ависма" является стратегическим поставщиком, а госкорпорация "Российские технологии" — надежным партнером для компании Boeing. Доля титановых деталей на наших самолетах постоянно растет, поэтому мы намерены расширять спектр титановой продукции, закупаемой в России. Растут требования к технологическому процессу обработки титановых изделий и качеству продукции. Так что мы намерены и дальше заказывать эти виды работ и услуг у "ВСМПО-Ависмы".

— Повысится ли уровень комфорта для пассажиров в самолетах будущего, будет ли увеличен шаг кресел, разработаны новые системы развлечений?

— Что касается шага кресел, то это скорее прерогатива авиакомпаний. Именно они определяют компоновку салона и расстановку кресел. Boeing со своей стороны может внести вклад в этой области за счет более активного использования композиционных материалов, которые, в частности, дают нам возможность проектировать в пассажирском салоне окна большего размера, чем в традиционных "алюминиевых" фюзеляжах, благодаря более высокой прочности этих материалов. Мы также сможем обеспечить меньший перепад давления в салоне и поддерживать более комфортную атмосферу на борту за счет повышенной влажности воздуха. Мы работаем над разработкой решений в области бортовых интернет-технологий и создания передовых и экономичных систем развлечения пассажиров.

— Вы сказали, что в перспективе гегемония Boeing и Airbus на рынке средне- и дальнемагистральных самолетов исчезнет. Как Вы полагаете, в каких еще странах могут возникнуть центры самолетостроения и каковы перспективы России в этой сфере?

— Я считаю, что основными претендентами на повышение в классе на ближайшие 10–20 лет являются Россия, Китай и Япония. Это станет возможным благодаря богатейшему научно-техническому потенциалу и опыту этих стран в области самолетостроения, а также большому объему внутренних рынков. Говоря о более отдаленной перспективе, на 30–50 лет, можно назвать такие страны, как Бразилия и Канада.

— Я читал, что до того, как возглавить Boeing, Вы дважды отклоняли это предложение. Если бы Вам заново пришлось пройти этот путь, согласились бы Вы принять эту должность с первого раза?

— Вне всякого сомнения, согласился бы с первого раза.

— Вы также говорили, что Boeing — это Ваше последнее место работы. Так ли это? Если да, отражается ли это как-то на Вашей работе?

— Да, это так. Но это решение никак не отражается на моей руководящей работе. Я очень горд тем, что мне доверено возглавлять такую огромную и знаменитую компанию, и я намерен твердо вести ее вперед. Я чувствую повышенную ответственность за то, в чьи руки я передам компанию, и одним из ключевых приоритетов в моей работе является воспитание и подго-

товка лидеров, которые будут способны заменить меня. Мне 59 лет, и я, образно говоря, перешел в режим снижения, поэтому сейчас мне уже нужно всерьез задумываться о том, кто станет моим преемником. Я должен буду представить на рассмотрение совету директоров ряд кандидатур, которые будут способны полноценно заменить меня на этом важном и ответственном посту.

— Когда истекает срок Вашего контракта, если он имеется, конечно?

— Нет, точного срока истечения моих полномочий нет.

— Когда Вы планируете представить совету директоров имена преемников и как Вы собираетесь решить возможный конфликт, через который пришлось пройти Вам во время работы в General Electric (GE), когда Вы были одним из преемников на пост ее руководителя, однако, не получив назначения, были вынуждены уйти?

— Мы обсуждаем кандидатуры возможных преемников практически на каждом совете директоров. Анализируем результаты их работы, оцениваем лидерские качества. Я постоянно призываю членов совета директоров лично общаться с кандидатами, чтобы они смогли составить свое, независимое представление об их способностях и качествах. Этот процесс идет постоянно, здесь нет никаких четких сроков для принятия решений. Мы не форсируем события, используя время для поиска подходящих должностей для тех, кто не получит назначения на пост президента компании, чтобы они полностью отвечали их амбициям, и таким образом избежать повторения той ситуации, которая была у меня в GE.

БИОГРАФИЯ

Родился в 1949 г. в г. Провиденс, США. В 1971 г. с дипломом бакалавра окончил Йельский университет, в 1975 г. получил степень MBA в Гарвардском университете. Работал в Procter & Gamble, а затем — в McKinsey & Co. В 1982 году начал работать в General Electric. Руководил многими подразделениями компании, в том числе GE Aircraft Engines и GE Lighting, GE Electrical Distribution and Control, GE Capital. С 2001 года — гендиректор и председатель совета директоров ЗМ, член совета директоров Boeing. В 2005 году стал президентом, гендиректором и председателем совета директоров Boeing.

РОССИЙСКИЕ ПАРТНЕРЫ

Джеймс Макнири: "ВСМПО-Ависма" — стратегический поставщик титана, а "Российские технологии" — надежный партнер для Boeing. Доля титановых деталей на наших самолетах постоянно растет, поэтому мы намерены расширять спектр титановой продукции, закупаемой в России. Растут требования к технологическому процессу обработки титановых изделий и качеству продукции. Так что мы намерены и дальше заказывать эти виды работ и услуг у "ВСМПО-Ависмы".

Дмитрий СИМАКОВ

*источник: «Ведомости»
11.06.09*

ОБРЕЧЕНО ЛИ НАШЕ ГОСУДАРСТВО... ИМЕТЬ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТЬ?

Этот вопрос все чаще задают себе многие руководители авиастроительных предприятий, авиакомпаний, производители комплектующих и материалов. Словом, все те, кто прямо или косвенно связан с отечественной авиацией. И не только. Весь оборонно-промышленный комплекс в условиях экономического кризиса волнует будущее реального сектора экономики, обеспечение условий его нормальной жизнедеятельности.

Смотреть на вещи надо реально. В 2008 г. наша авиапромышленность не выпустила и десяти самолетов гражданского назначения, а некие "умные головы" и вовсе предлагают закрыть почти все авиационные заводы России, оставив лишь один-два наиболее рентабельных. Новых авиалайнеров по-прежнему нет. Дальнемагистральный Ил-96 в коммерческом плане пока имеет весьма туманную перспективу. Сроки начала серийного производства "Сухой Суперджет 100" сдвинуты "вправо". Многострадальный Ту-334 пребывает в длительном анабиозе, по официальной версии, в связи с отсутствием "твердых" финансово обеспеченных заказов. А печальная история с когда-то весьма популярными самолетами Як-40 и Як-42 сильно напоминает фавулу известного мультфильма "Винни-Пух и день забот". Там Пятачок безутешно рыдает над лопнувшим воздушным шариком, который хотел подарить ослику Иа на День рождения, но не донес по причине неконтролируемого спурта. И ослик крайне огорчен, повторяя: "Это был мой любимый цвет. Это был мой любимый размер". Производство Ан-140 не состоялось. В стране нет ближне- и среднемагистральных самолетов нужной размерности, заводы умирают, заказов нет, а мы все продолжаем плакать. Да и работать, оказывается, уже некому. Еще немного — и станет негде.

Острая кадровая проблема — кровный враг российской "оборонки". Только в прошлом году, по данным Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ, несмотря на значительное увеличение объемов гособоронзаказа, численность работающих в ОПК уменьшилась на 50 тысяч человек. Уходят высококвалифицированные кадры, причем это касается и рабочих, и инженерно-технического персонала. Оставляет желать много лучшего подготовка кадров в инженерных вузах, учреждениях начального и среднего профессионально-технического образования. Конкурс на обучение по "оборонным" профессиям в профильных вузах по статистике составляет всего 1,3 человека на место.

По данным анализа, проведенного ЦИАМ, в соответствии с приоритетами ОАК, отечественной авиапромышленности до 2015 г. требуется произвести 1167 гражданских и транспортных самолетов и 3020 двигателей для них. В их числе: 27 Ил-96, 203 Ту-204/Ту-

204М/СМ, 441 SSJ100/SSJ-M, 80 Ту-334, 118 Ан-148, 96 Ил-112В, 16 МТА, 70 Ил-76МД-90/МФ, 15 Ан-124, 17 Бе-200. К 2025 г. цифры возрастают до 4088 самолетов и 10 186 силовых установок соответственно. В том числе: 168 Ил-96, 342 Ту-204/Ту-204М/СМ, 1608 SSJ100/SSJ-M, 94 Ту-334, 170 Ан-148, 266 Ил-112В, 186 МТА, 167 Ил-76МД-90/МФ, 25 Ан-124, 47 Бе-200. С учетом существующих объемов выпуска авиатехники, дистанция до достижения намеченной цели как минимум покажется длиной в парсек. Как максимум — может стать призрачным миражом.

Продолжая тему "Стратегия развития предприятий российского авиакосмического комплекса в условиях экономического кризиса", мы обратились за комментариями к начальнику аналитического управления Государственной думы РФ, председателю комитета ТПП РФ по развитию авиакосмического комплекса Александру Белоусову.

— Александр Николаевич, повлияла ли экономическая ситуация в стране на работу предприятий оборонно-промышленного комплекса и, в частности, авиакосмического направления? Изменилась ли их финансовая политика? Требуется ли структурные преобразования?

— Экономическая ситуация на авиакосмическом направлении, можно сказать, сегодня не особенно изменилась, что неоднократно подчеркивал в своих выступлениях в Госдуме и Правительстве РФ премьер-министр В. В. Путин. Например, на реализацию ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники" из госбюджета только в 2009 г. планировалось выделить около 19 млрд руб., и объемы этих денежных средств решено сохранить. То есть все разговоры о секвестре реальной почвы под собой пока не имеют.

Говоря о структурных преобразованиях отрасли, в принципе, они уже произошли. В частности, с созданием ОАК. Правда, для того, чтобы дать оценку тому, как она работает, прошло еще слишком мало времени, ведь в масштабах существования и развития авиационной корпорации создана не так давно. На этом пути, тем не менее, есть факторы достаточно сложные. Некоторые предприятия, вошедшие в ОАК, неохотно расстаются со своими прежними полномочиями. Но это естественный процесс, требующий определенного времени либо каких-то революционных шагов.

— А что именно Вы имеете в виду?

— Вот есть у меня, например, предприятие, оно вошло в состав какой-либо интегрированной структуры. Теперь я кто? Исполнитель. А раньше был первым руководителем. Есть разница даже чисто психологически. Речь идет не о конкретном человеке, а о предприятии в целом: его развитии, финансовых возможностях, производстве модельного ряда продукции. В советское время существовал стереотип. Было много отдельных предприятий, они конкурировали между собой, "толкали друг друга локтями". А сегодня решили изменить то, что было, и создать Объединенную

авиастроительную корпорацию, как, в принципе, это уже сделано во всем мире, реальные примеры — Boeing и Airbus. Естественно, такие структурные преобразования для предприятий не обходятся безболезненно, на это требуется время, и немалое. Конечно, все эти вещи постепенно преодолеваются, и сегодня первая фаза процесса находится почти на стадии завершения, но в самом начале объединения многое воспринималось в штыки.

— Вы лично как считаете? Нужна ли интеграция, не превратятся ли эти производственные кластеры в анклав?

— Считаю, что создание ОАК — единственный выход в достаточно тяжелой экономической ситуации, тем более с учетом задач выхода отечественной авиапромышленности на передовые рубежи, "передний край" создания новой авиационной техники. Жизнь показала, что мы не в состоянии — и виной тому во многом прошлые потерянные годы — производить в полном объеме модельный ряд самолетов, который выпускали в советское время. Поэтому надо сконцентрироваться, определить новый модельный ряд (что и сделано ОАК) и шаг за шагом осуществлять выполнение намеченной программы. С последним-то как раз и возникают сложности.

В первую очередь — это кадровая проблема, которую, на мой взгляд, сейчас не заменят никакие деньги. Молодые специалисты, приходя работать в авиапромышленность, не получают в полном объеме того, что им предлагают на других предприятиях, не связанных с авиацией: в различных коммерческих, торговых структурах, банках и т. д. И вот здесь, безусловно, нужно сделать все необходимое, чтобы предприятия обеспечивали условия для работы молодых специалистов. Чтобы им было интересно и, что не менее важно, выгодно там работать, чтобы престиж авиационного инженера вернулся к тому уровню, который был в прежние годы. Я застал время, когда поступление в авиационный вуз было почетным и учиться там было сложно. Люди, выходя из стен института с дипломом, действительно занимали достойную ступеньку, прочное место в жизни. На мой взгляд, сейчас все усилия должны быть сосредоточены, направлены на то, чтобы обеспечить кадровое пополнение авиапредприятий молодыми работниками.

— Каким образом? На авиапредприятия теперь практически никто не идет. Зарплаты, говорят, низкие и нерегулярные?

— Авиационные предприятия, по моим сведениям, зарплаты пока выплачивают. Другое дело, что они не очень высокие. Первое, что надо сделать, — поднять людям зарплаты. Во-вторых, увеличить стипендии студентам, которые обучаются по авиационной тематике. Хотя бы до уровня одной трети средней заработной платы в стране. Когда я учился, у меня была стипендия 50 руб. обычная и 75 руб. повышенная при средней зарплате в стране 105 руб. Стипендия студентов, не связанных с аэрокосмической отраслью, тогда составляла в среднем около 35 руб. в месяц.

— За счет чего это можно осуществить, если на всю программу по развитию гражданской авиатехники в этом году предусмотрено около 19 млрд руб.?

— Не надо забывать, что есть национальные программы "Образование", "Доступное жилье", где предусмотрены определенные средства. Надо лишь правильно расставить приоритеты. А в их в числе должна

быть отечественная авиационная промышленность. Наше государство обречено иметь самолеты собственного производства. Такой масштаб страны. Конституция дает гражданам России право свободного передвижения по всей территории государства. Сможем ли мы его реализовать, если не будем иметь своего авиационного транспорта? Из одного конца страны в другой около 11 часов лета. Совершенно ясно, что если мы прекратим выпуск самолетов, то попадем в зависимость от тех стран, которые их производят. Сейчас они нам продают свои самолеты, а что будет завтра, если они перестанут это делать? Что тогда? Приоритеты, повторю, надо расставить правильно.

— Вы — опытный специалист, наверно, знаете, сколько гражданских самолетов произведено отечественной авиапромышленностью за минувший год?

— В 2008 г. их было выпущено 8. В основном Ту-204/214, Ил-96. Но ведь до этого было еще хуже. По крайней мере, финансирование отечественного авиапрома в 2009 г. возросло до 19 млрд руб. в год по сравнению с 3 млрд руб. в 2002 г. И это существенно. В частности, взять наш проект "Авиапром", который курирует партия "Единая Россия". Я, и будучи депутатом, и в настоящее время, являюсь руководителем этого проекта. Мы как раз занимаемся вопросами финансирования. Создали экспертный совет, активно работали над тем, чтобы авиастроительной отрасли были выделены средства.

— Однако есть мнение, что не все средства, выделяемые госбюджетом авиапромышленности, осваиваются в полном объеме.

— Все они осваиваются, более того, их, как правило, не хватает. Поясню почему. ОАК выделено на год 19 млрд руб. Корпорация их и распределяет. Но, во-первых, мы впервые за последние годы стали продавать самолеты Ил-96 и Ту-204 за рубеж. И это, кстати, во многом заслуга депутатского корпуса и партии "Единая Россия". Во-вторых, сейчас переводим производство транспортного Ил-76 в Ульяновск. Полным ходом идет подготовка серийного выпуска Ил-476. Вместе с тем будет проведена модернизация самолета, осуществлен его перевод на "цифру". То есть уходим от старых технологий. Не все так гладко, но процесс идет достаточно интенсивный. И, опять же, упираемся в то, что на предприятиях ощущается острый дефицит кадров. Средний возраст высококвалифицированных специалистов — 56–60 лет. А молодых, подрастающих на смену 25–28-летних ребят нет.

Итак, зарплата должна быть достаточно высокой, но и это еще не все. Надо, чтобы кто-то учил молодежь. В вузах должны быть профессора и преподаватели, которые бы квалифицированно обучали студентов. Зарплата профессоров сегодня просто смешная, получают они копейки. Поэтому преподавать уже никто не идет, а те, что остались, — "старая гвардия" — часто даже не в полной степени в рамках пользователя владеют компьютером. И учат по учебникам 50-х годов, вот в чем беда-то. Обучать, в первую очередь, надо качественно. А для этого должны быть отвечающие всем современным требованиям профессорско-преподавательский состав, материально-техническая база и тесная связь с производством. В бытность мою студентом наша кафедра располагалась и в институте, и на предприятии. На заводской кафедре присутствовали опытные конструкторы, у которых мы учились, а через год-два могли уже на равных предлагать им

разные идеи, такая была практика. Сегодня же связь с производством плохая. В том числе потому, что многим государственным предприятиям долгое время вообще запрещалось предоставлять свои площадки под кафедры профильных технических вузов. Сейчас, правда, ситуация понемногу стабилизируется, постепенно стала работать программа по связи науки и производства. Не так давно принята ФЦП "Научные и научно-педагогические кадры инновационной России на 2009–2013 гг.", в этом году началось ее финансирование.

Теперь следующее. Окончил, например, человек вуз, женился, возможно, и дети появились. Пришел он работать на завод, что ему нужно? Прежде всего жилье и зарплата, достаточная для обеспечения семьи. То есть он должен за предприятие "зацепиться". А оно, в свою очередь, за него. Что надо сделать для закрепления кадров? Я бы дал молодым специалистам с хорошими дипломами ипотеку под 3 % годовых, но с условием, что они будут работать на предприятии полноценно и постоянно.

— Где же авиазаводы найдут для этого средства, когда им сейчас и оборотных-то зачастую не хватает?

— Государство их должно выделить заводам. Подчеркиваю — государство. Из программы "Доступное жилье". Пора определить, что для страны наиболее важно. Частный бизнес в авиапроме практически не идет. Производство самолета — долгосрочный и затратный процесс, бизнесмену же важно получить быструю отдачу от вложенных денег. Естественно, он выбирает сферы коротких инвестиций. Тем не менее государственно-частное партнерство развивается и на каких-то определенных элементах предприниматели работают для авиации достаточно эффективно. Но в целом вкладывать свои средства в подготовку и поддержку молодых специалистов никто из них не готов. Поэтому только государство должно нести ответственность в полном объеме за то, как развивается отрасль. Именно власть должна думать о том, чего авиапромышленности не хватает. Ощущается дефицит кадров — снимай деньги с других статей госбюджета и отдавай перспективным молодым ребятам. Их не так много. Получив ипотеку под 3 % годовых, они смогут жить и работать спокойно. Решат уйти на другую работу, можно все пересчитать по рыночной цене, потребовать вернуть долг, а оставшуюся сумму выплачивать на общих основаниях.

Необходимо также разработать типовой контракт, учитывающий права выпускника, предприятия и государства. Специалист должен иметь возможность выбора предприятия, на котором он обязан отработать определенный срок. При досрочном уходе с предприятия ему надо будет выплатить государству затраченные на его обучение бюджетные средства.

— Вернемся к производству самолетов. Вы часто посещаете авиастроительные предприятия и отметили, что у воронежского ВАСО и завода "Авиастар" в Ульяновске есть определенные перспективы. А остальные-то как себя чувствуют?

— В непростом положении находится самарский авиазавод "Авиакор", практически не работает. Саратовский завод — на грани. Стабильная ситуация на предприятиях "Иркут". Развивается производство "Сухой Суперджет 100" в Комсомольске-на-Амуре, но и там есть некоторые проблемы. Сроки, намеченные ранее, сильно сдвинуты "вправо". Правда, это не свя-

зано с экономическим кризисом, да и потеря времени не катастрофическая.

— Что за проблемы на "Авиакоре"? Денег нет или заказов?

— Этот завод самым элементарным образом разбазарили. Покупали, перепродавали, вывозили... Из 25 тысяч работников осталось около 3 тысяч. Авиатехники никакой не выпускают. Начали было осваивать производство Ан-140. Изготовили с грехом пополам три самолета для Якутии и на этом остановились. Завод практически умирает. Дело в том, что лет 15 на состояние авиапромышленности в нашей стране вообще никто не обращал внимания. Начиная с 1990-г. "Авиакор", по сути дела, разграбили, что, в принципе, пытались сделать и со многими другими авиапредприятиями. Кое-кто из них уцелел, остался на плаву. Ульяновский "Авиастар", такая махина, тоже ведь в свое время был практически остановлен.

— Шли разговоры о том, что "Авиакор", возможно, будет продан или войдет в состав ОАК.

— Он и не продается — покупателей нет, и в ОАК вряд ли войдет, потому что ничего не производит. Даже если разместить там какое-нибудь производство, кто будет работать, осталось-то 3 тысячи человек?

— И все же о секвестре господдержки авиапрому нет-нет, да и появятся противоречивые сообщения в СМИ.

— Я все-таки не стал бы так говорить. Тем более что ОАК, да и РСК "МиГ", и КАПО попали в число 295 отраслеобразующих предприятий, которым должна быть оказана государственная помощь. К большому сожалению, все это делается очень медленно. Прошло уже больше 5 месяцев, и, кроме РСК "МиГ", где деньги-то реальные для тех, кого государство взяло "под свое крыло"?

— Какая это конкретно помощь? В виде кредитов по ставке 22 % годовых, которая не так давно формально была снижена до 16 %?

— Беспроцентные кредиты — один вид помощи. Второй — государственные гарантии предприятиям под кредиты в российских банках. Правда, последние авиационным предприятиям не очень-то и нужны. Они, как правило, имеют землю, мощную производственную базу, собственные здания, сооружения, другое имущество.

— Из 295 предприятий что конкретно было обещано выделить на авиацию?

— К сожалению, на сегодняшний день большинство из них точно не знает, сколько, чего и в каком виде им будет предоставлено. РСК "МиГ" государством выделено 15 млрд руб. на увеличение уставного капитала. Другие же пока реально ни государственных гарантий, ни беспроцентных кредитов не получили. Вот что плохо.

— Герман Греф как-то официально заявил, что многие из предприятий реального сектора российской экономики могут не дожить до 2010 г. Как Вы считаете, относится ли это к авиапромышленности?

— Надеюсь, что авиакосмического комплекса, опять же, согласно заявлениям премьер-министра, это не коснется и все авиационные заводы, которые сейчас функционируют, выживут. Возможно, полностью "умрет" "Авиакор". С большой степенью вероятности — прекратит свое автономное существование СНТК им. Н. Д. Кузнецова.

— Было объявлено, что СНТК им. Н. Д. Кузнецова вошел в состав Объединенной двигателестроительной корпорации.

— Проблемы у предприятия начались еще раньше, и в "Оборонпром" оно входило, можно сказать, уже "в конвульсиях". Этому заводу сейчас нужно срочно оказывать поддержку. Я там недавно был, СНТК практически не стало. Во многом, кстати, благодаря проводимой в последние годы политике, когда многие, даже в верхних эшелонах государственной власти, считали, что такая авиатехника нам не нужна. Япония же, мол, живет припеваючи без производства собственных самолетов. А восстанавливать производство нам сейчас уже архисложно, да и людей нет. Здесь нужны только мощные волевые усилия государства, сосредоточение их на основных стратегических направлениях: космосе, авиации, атомной энергетике, судостроении...

— Если у НК-93 нет перспектив, возможно, СНТК им. Н. Д. Кузнецова стоило бы подумать о производстве другой продукции?

— А почему Вы считаете, что их нет? Целый ряд самолетов прорисован в продуктовой стратегии ОАК. НК-93 может быть установлен на Ил-96. Сейчас он находится на крыле летающей лаборатории Ил-76. Самолет этот был отремонтирован за счет средств — 90 млн руб., предоставленных заводу еще во времена президентства В. В. Путина, продемонстрировался с НК-93 в ходе МАКС-2007. Двигатель турбовинтовентиляторный, аналогов в мире практически нет. Надо сейчас интенсивно проводить его подготовку к летным испытаниям.

— А у самого Ил-96 есть будущее в коммерческом плане, твердые заказы от авиакомпаний?

— ВАСО не может справиться с предложенным ему объемом заказов. Сначала он составлял 25 самолетов, в итоге остановились на 8. 5 самолетов заказала Куба. Потенциальные потребители — страны Латинской Америки, Сирия. Есть заказы через ИФК по лизингу, и их готовы оплатить. Для внутренних линий Ил-96, в принципе, готов взять "Аэрофлот". Самолет хороший. Уже летал с двигателями Rolls-Royce. Если у него будет соответствующая экономичность, что вполне достижимо с НК-93, то есть она выше, чем с предшествующими им RB-211, заказы не заставят себя ждать.

— Зачем же наши авиаперевозчики покупают поддержанные Boeing и Airbus, если у нас есть такой удачный собственный самолет аналогичной вместимости?

— А где его взять, отечественный Ил-96? ВАСО и так не справляется с намеченной программой. Предприятию не хватает оборотных средств, дефицит работников там составляет 3400 человек. Довольно сложное положение с комплектующими и материалами, цены на которые в последнее время резко увеличились, на 20–30 %. К тому же, продавать Ил-96 за рубеж надо за доллары, курс доллара также колебался в районе 20 %, а делают его за рубли. В итоге самолет автоматически становился дороже на 50 %. Простая арифметика.

Относительно импортной пошлины на самолеты зарубежного производства вместимостью от 19 до 200 пассажирских кресел: все пока осталось на прежнем уровне, хотя многие авиаперевозчики выступают с инициативой о ее снижении, а то и полной отмене.

Идет заполнение действующего российского авиапарка бэушными иномарками — это факт. "ЮТэйр", например, начинали с вертолетов, Ту-134/154, а сейчас у них летают Boeing 737.

Выход, конечно, есть. Надо создать задел авиатехники российского производства. Основать государственную лизинговую компанию, которая будет оказывать помощь наиболее важным для страны предприятиям. А именно — покупать за счет государства отечественные самолеты и бесплатно, подчеркиваю, бесплатно, отдавать их в эксплуатацию авиаперевозчикам. Для того чтобы на определенном этапе поддержать национальный авиапром. Так делают во всем мире. Стало, например, "трясти" Boeing, но по правилам ВТО государство не имеет права помогать им финансово. Нашли альтернативу — разместили в компании госзаказ на крупную сумму. Официально — на оборонные цели.

— А что с военной авиацией в нашей стране? Есть ли будущее у дальних стратегических бомбардировщиков, кто будет производить двигатели для них?

— Если бы создавались новые самолеты для дальней стратегической авиации, тогда, конечно, нужны были бы и двигатели для них. Сейчас такой необходимости нет, потому что нет новых модификаций этих самолетов, только модернизация. Двигатели тоже давно переданы в серийное производство.

Раньше существовала отлаженная система. "Ил", например, занимался широкофюзеляжными крупными самолетами. "Туполев" — среднемагистральными лайнерами и стратегическими бомбардировщиками. "Яковлев" работал над чем-то средним, ближе к истребительной авиации. "МиГ" специализировался исключительно на истребителях. В зоне ответственности "Сухого" были истребители и штурмовики.

Создавалась, допустим, новая модель гражданского самолета Ил-62. Естественно, под него нужен был двигатель. Собиралась Военно-промышленная комиссия, утверждался заказ. Одновременно двум конкурирующим фирмам, делающим близкие по размерности двигатели. В данном случае — Н. Д. Кузнецову в Куйбышев и П. А. Соловьеву в Пермь, хотя все знали, что в итоге "полетит" чей-то один. Н. Д. Кузнецов разработал НК-8, двигатель установили на Ил-62, и он летал какое-то время. Но ведь "самолетчикам" всегда не хватает тяги. Ставится задача увеличить ее с 9,5 до 12,5 тонны, и тогда обращаются к Соловьеву. Двигатель у него уже отработан, ждет своей очереди и как раз соответствует новым требованиям. Денег у государства тогда хватало в полном объеме на разработку и производство обоих двигателей. И взаимоотношения между самолетостроителями и авиадвигателестроителями были предельно понятными. Создается, например, новый самолет и сразу же двигатель для него. Сейчас, на мой взгляд, такой конкуренции нет. Потому что, по сути, нет и новых самолетов. Кроме, пожалуй, МС-21, и то до сих пор не ясно, какие двигатели на него установят. К участию в программе SaM146 для SSJ100 пригласили французов, собственного газогенератора не было. В Перми, правда, недавно сделали новый российский газогенератор, который пойдет под МС-21.

На замену отработавшим свой срок Ту-154 сейчас приходят Ту-204. Планируют поставить на них двигатели Rolls-Royce, проводят модернизацию. Появится Ту-204СМ — более экономичный и комфортабельный лайнер.

Чем хороши "иностранцы"? С их продукцией мы получаем новые технологии, и это, конечно, немало важно. Есть вещи, которые мы пока не умеем делать. Например, ажурные детали силовых установок. Но ведь можно пойти и другим путем. Еще до Великой Отечественной войны советские конструкторы летали в Германию, смотрели, как там делают "Мессершмитты". По возвращении внедряли эти же технологии в СССР, даже не имея соответствующей материально-технической базы. Почему бы не перенести этот опыт в нашу действительность, тем более что закупка самого современного оборудования зарубежного производства сегодня доступна?

Что касается НК-22/25, руководители "Оборонпрома" посчитали целесообразным влить СНТК им. Н. Д. Кузнецова в серийный завод "Моторостроитель" и тем самым решить вопрос с двигателями для Ту-160. Другой серийный завод, выпускающий двигатели, разработанные в головном КБ СНТК им. Н. Д. Кузнецова, расположен в Казани. СНТК серийным производством не занимается, он разрабатывает совершенно новую продукцию. А заказов сейчас нет, потому что нет новых самолетов.

— Продолжается ли процесс технического перевооружения предприятий авиакосмической отрасли?

— С трудом. Денег на него не дают, и практически все предприятия работают на оборудовании 30–40-летней давности. Общий износ станочного парка составляет около 90 %. Правда, 6–7 лет назад финансирования на эти цели не было вообще, ни копейки. Сегодня ситуация немного улучшилась.

— Как Вы относитесь к идее сокращения числа авиазаводов в России в целях перехода "количества в качество"?

— Сейчас, например, усилия сосредоточены на развитии КНААПО (Комсомольск-на-Амуре), НАПО им. Чкалова (Новосибирск). В Комсомольске-на-Амуре разворачивается программа по производству SSJ100, планируется выпуск до 200 самолетов в год. На SSJ100 есть твердые заказы, в том числе зарубежные, например от Италии. Сам по себе проект хорош тем, что впервые позволил скооперировать авиапромышленность России, Европы и Америки. Boeing выступает там консультантом. То есть на этой программе

отрабатываются контакты, взаимодействие между зарубежными и отечественными партнерами, а это довольно сложный процесс. Ведь мы во многом живем по разным законам.

— Чем российский Ту-334 хуже SSJ100, где до 80 % комплектующих иностранного производства? Что будет, если зарубежные партнеры не смогут нам их поставлять?

— С Ту-334 ситуация непростая. Говорят, что нет твердых заказов, финансово обеспечивающих его выпуск. Хотя еще в 2007 г. КАПО получило первую сумму — 700 млн руб. на организацию серийного производства этого самолета. Завод-то сам по себе небольшой, и там сейчас наблюдается переизбыток текущих контрактов. Не могут справиться в полном объеме с изготовлением Ту-214, ремонтом Ту-160.

"Сухой Суперджет 100" рассчитан на 95 мест, а где самолет вместимостью 70 пассажиров на замену Ту-134? Появился Ан-148, не на бумаге, а уже реально летает. Так надо форсировать постановку его серийного производства на ВАСО, чтобы самолет быстрее занял свою нишу у авиаперевозчиков. Ан-140 — нормальная машина. Я летал на ней из Самары в Лондон. Уютно, приятно. Возможно, надо было финансировать и размещать производство Ту-334 на "Авиакоре". И самолет бы давно выпускали, и предприятие бы не умирало.

— Как Вы считаете, на чем сейчас может выиграть российский авиапром?

— Если подойти по-умному к тому этапу, на котором мы находимся, России надо мощными темпами развивать транспортную авиацию. Эта ниша на мировом рынке авиатехники пока относительно свободна. И Ил-76 — одна из лучших моделей. На ней надо делать деньги, а затем с их помощью переходить к выпуску других самолетов. Я бы такой вариант тоже рассматривал. У кого еще в мире есть Ан-225 ("Мрия") или Ан-124 ("Руслан")? Эти разработки имеются только в нашей стране и являются прорывными, их и надо поддерживать и развивать.

Ольга ПОСПЕЛОВА

источник: AVIAPORT.RU
13.06.09

"МЫ СОБИРАЕМСЯ БОРОТЬСЯ ЗА МС-21"

Интервью с президентом Pratt & Whitney Дэвидом Хессом.

Сотрудничеству североамериканского производителя двигателей компании P&W и российской авиационной промышленности не один десяток лет. Однако все совместные проекты так и не стали крупносерийными. Тем не менее американский производитель старается участвовать во всех российских перспективных проектах, таких как МС-21 и производство перспективного двигателя ПС-90-А2. О том, как строятся взаимоотношения с российскими партнерами, спецкорреспонденту РБК daily Сергею Старикову рассказывает президент Pratt & Whitney Дэвид Хесс.

— Дэвид, расскажите о цели визита в Россию.

— Я недавно был назначен на должность президента P&W и обнаружил, что глава компании не приезжал в Россию с 2003 года. Я считаю вашу страну важным рынком и рад возможности подробно ознакомиться с текущим состоянием наших программ здесь и стратегией на будущее. В России мы участвуем в совместных предприятиях и партнерских проектах с российскими компаниями уже два десятка лет. Здесь можно назвать и создание двигателей совместно с Пермским моторным заводом и конструкторским бюро "Авиадвигатель", разработку ракетных двигателей для американских ракет-носителей "Атлас V" совместно с НПО "Энергомаш" (это очень успешный про-

ект, в рамках которого уже состоялся 21 успешный пуск ракет с двигателями РД-180). Мы также развиваем сотрудничество в области наземных газотурбинных установок, где нашими заказчиками являются "Газпром" и другие компании. Кроме того, Россия является ключевым рынком для продажи продукции и услуг P&W для гражданских самолетов и промышленных газотурбинных электростанций. Всего инвестиции в российскую экономику составляют около 125 млн долл.

— А если сравнить со всеми странами, где у P&W есть бизнес, какая доля приходится на Россию?

— Я бы описал наше присутствие как значительное, но объем российского аэрокосмического рынка относительно небольшой. Мы ожидаем, что ситуация изменится. Российская аэрокосмическая промышленность находится на этапе консолидации, и я думаю, что это ведет к ее оздоровлению. Начинаются новые проекты по созданию собственных самолетов, как это происходило раньше. И мы надеемся стать частью этого процесса.

— В начале 1990-х годов P&W рекрутировала с "Климова" около 50 лучших инженеров. Существует мнение, что компания целенаправленно занималась организацией утечки мозгов с российских предприятий. Как вы можете прокомментировать такие утверждения?

— Я думаю, что среди преимуществ нашего присутствия в аэрокосмической промышленности России — наличие здесь интеллектуальной собственности и технического потенциала. Для успешной работы нового конструкторского бюро в Санкт-Петербурге надо было нанять квалифицированных российских сотрудников. Мы очень довольны его работой. Оно по-прежнему играет важную роль в инженерно-технической деятельности компании по созданию новых западных двигателей, которые установлены на многих корпоративных самолетах, турбовинтовых самолетах, вертолетах, наземных газотурбинных установках.

— Каковы ваши приоритеты работы на российском рынке?

— Прежде всего мы хотим принять участие в новой программе MC-21. Мы создали новый технологически революционный турбовентиляторный двигатель. Он называется PurePower PW1000G. В настоящее время ведем его доработку для самолетов Bombardier C-Series и Mitsubishi MRJ и хотели бы установить его на самолет MC-21. Мы знаем, что в конкурсе участвуют и другие двигателестроительные компании, и готовы к конкурентной борьбе.

— Кстати, вы не участвовали в тендере по SSI (SuperJet 100). Ваша компания считает, что этот проект неперспективный по сравнению с японским MRJ?

— Мы считаем, что SSI будет обслуживать важный рынок самолетов на 70–90 пассажирских мест. Но в будущем крупным авиационным рынком станет рынок узкофюзеляжных самолетов, а MC-21 как раз таким и является. Я хорошо знаю SSI по моей предыдущей работе в должности президента компании Hamilton Sundstrand. Горжусь тем, что участвовал в программе поставки электрических систем на этот самолет. Самолет MRJ, имеющий ту же размерность, будет летать на нашем новом революционном двигателе (с приводом вентилятора через редуктор) и обеспечит ему более высокие экономические характеристики по сравнению с SSI. Если сравнивать лучший на сегодняшний день двигатель для A320 с нашим

новым двигателем для самолетов Bombardier C-Series, то новый двигатель улучшит показатель топливной экономичности на 15 %, уровень шума снизится на 50 %, а объем выбросов снизится на 50 %. Создание нового двигателя мы рассматриваем первым революционным усовершенствованием конструкции с момента изобретения турбовентиляторного двигателя. В прошлом году мы провели программу летных испытаний нашего нового турбовентиляторного двигателя на самолете A340. Непосредственно перед приездом в Москву я встречался с президентом Airbus, который выразил свое удовлетворение результатами программы летных испытаний. В настоящее время мы изучаем возможности оснащения новых самолетов Airbus нашими двигателями в будущем.

— Вы будете создавать в России рабочие места, если выиграете тендер? Какова будет локализация?

— Мы бы хотели, чтобы в программе разработки участвовал российский партнер. Мы надеемся, что значительная часть работ будет выполнена в России: частичная разработка, сборка, испытания и маркетинг двигателя. Сейчас невозможно дать точный процент локализации.

— Но речь не обязательно идет о вашем совместном предприятии в Перми?

— Конечно, в первую очередь мы заинтересованы в работе с Пермью. Мы встретились с представителями "Оборонпрома", чтобы получить от них рекомендации в отношении работы с российскими партнерами, и услышали их точку зрения.

— Кстати, об "Оборонпроме", компания, как и P&W, участвует в конкурсе, но вы же в России часть одного целого...

— Правильно. Но, как мы понимаем, будет создано два двигателя: российский, с тем чтобы "Иркут" мог продавать самолет в страны, куда запрещены поставки в соответствии с американским регулированием, и второй двигатель, который станет результатом совместной работы западной и российской двигателестроительных компаний на основе западных технологий.

— В 2007 году президент России объявил о создании Объединенной двигателестроительной корпорации. Какова, по-вашему, ее роль?

— Мы считаем, что консолидация будет иметь положительный эффект, так как будет способствовать развитию промышленности. Мы поддерживаем этот процесс и обсуждаем с пермским предприятием и "Оборонпромом" ход консолидации. У нас есть опыт участия в аналогичных процессах в США, который может быть востребован нашими российскими партнерами. Мы владеем 25 % акций ПМЗ и "Авиадвигателя", сейчас изучаем, каким образом консолидация может повлиять на наше участие в этих предприятиях.

— Вы сталкивались с подобной ситуацией в какой-либо другой стране, как при создании ОДК, когда всех включают туда и никого не спрашивают?

— Похожий процесс консолидации проходит сейчас в Китае: недавно состоялось объединение AVIC I и AVIC II в укрупненную аэрокосмическую компанию. В результате была создана объединенная двигателестроительная компания внутри новой структуры. Когда мы изучаем возможности участия в двигателестроительных компаниях, мы учитываем все эти моменты.

— А вы будете докупать дополнительные акции тех предприятий, в которых у вас есть доля? Ведь

иначе при консолидации вы потеряете свое влияние.

— В настоящее время мы рассматриваем все возможности. Покупка дополнительных акций — это один из вариантов. Мы рассматриваем варианты для различных схем консолидации.

— "Оборонпром" имеет значительную долю военных заказов в своем портфеле. Как вы видите будущее сотрудничество с ОДК, принимая во внимание ограничения со стороны правительства США?

— Все это мы обсуждаем с "Оборонпромом". Мы должны выполнять все требования законодательства США по экспортному контролю, и надеюсь, что это будет учтено при определении окончательной структуры организации. Сегрегация гражданских и военных проектов, безусловно, будет способствовать нашему партнерству.

— В каких проектах пермского комплекса вы участвуете?

— Исторически мы участвовали в программе создания двигателя ПС-90А2 изначально для самолета Ил-96, а также работали над созданием наземных производных этого двигателя для промышленного применения. Его сертификация, мы рассчитываем, будет завершена до конца этого года.

— Вас устраивает количество самолетов, производимых на основе двигателя ПС-90?

— Я думаю, наши партнеры хотели бы, чтобы этот рынок был больше. Размер сегодняшнего рынка невелик, но P&W и российские партнеры ожидают, что аэрокосмический рынок вырастет.

— Может, проблема в качестве двигателя, о чем говорят российские эксплуатанты ПС-90А?

— Поскольку P&W не участвовала в создании этого двигателя, мне сложно что-либо говорить. Я не знаю, есть ли планы полностью избавиться от этого двигателя. Возможно, есть необходимость продолжать выпускать этот двигатель, чтобы продажи не подпадали под экспортные ограничения США. Я не в курсе планов руководства пермского комплекса на этот счет.

— Насколько я помню, первый Ил-96-400 или -300 был с двигателем P&W. Почему этот проект не получил продолжения?

— Рынок не вырос до тех объемов, на которые рассчитывали мы и наши партнеры. Но мы научились работать вместе, и это поможет нам в будущих проектах.

— Разграничиваете ли вы сферы деятельности при сотрудничестве с российскими предприятиями, например, российские предприятия должны обеспечить клиентов, а ваша компания — ноу-хау?

— Российские партнеры играют ведущую роль в маркетинге двигателя и самолета. Безусловно, мы не стали бы инвестировать свои средства, если бы не верили в то, что в будущем у двигателя и самолета будет рынок. Но наличие рынка — только одна причина, по которой мы решили вступить в это партнерство и инвестировать в ПС-90А2. Другая причина состояла в том, чтобы развивать партнерские отношения, зная, что в будущем появится интересный рынок. Думаю, что двигатель ПС-90А2 заложил хорошее начало нашим отношениям.

Думаю, что российский рынок в будущем может стать очень привлекательным с учетом того, что самолет МС-21 нацелен на самый крупный сегмент авиа-

ционной промышленности.

— Сколько может стоить интеграция вашего двигателя с МС-21?

— Не могу привести точные цифры. Нам необходимо начать подробные переговоры с руководством программы МС-21, чтобы понять, какие изменения потребуются внести в текущую конструкцию двигателя. При использовании нашего нового двигателя сроки разработки самолета останутся такими же, как при использовании традиционного двигателя. Технология в основном сосредоточена в мотогондоле, а установка нового двигателя на самолет практически не отличается от установки традиционного двигателя.

— Заинтересована ли ваша компания в совместной разработке двигателя ПС-14?

— Насколько я понимаю, для программы МС-21, возможно, будет создано два двигателя: чисто российский, который Пермь будет разрабатывать самостоятельно, и второй, который станет результатом совместной работы российской и западной двигателестроительных компаний и будет создан на основе западных технологий.

— По поводу поставки двигателей к вертолету Ми-38. Недавно в российской прессе прозвучали заявления о том, что вы выходите из этого проекта из-за экспортных ограничений США. Это правда или нет?

— Мы не выходили из проекта. Сложилась очень неприятная ситуация как для нас, так и для наших российских заказчиков. Нам необходимо понимать предсказуемость поставок в долгосрочной перспективе, и мы хотим узнать о позиции правительства США по этой программе. В настоящий момент это создает трудности, с которыми мы пытаемся справиться совместно с "Вертолетами России". Они заключаются в понимании предсказуемости этой программы и ее рынков сбыта и в получении позиции правительства США по ней. В настоящий момент действующего контракта по программе не существует. Если мы найдем способ продолжать работу по программе, мы его подпишем.

— А альтернативный двигатель ТВ7-117, насколько он лучше или хуже вашего?

— Я не знаком с этим двигателем и поэтому не могу комментировать. Наличие двух вариантов двигателя для этого вертолета может оказаться хорошим решением. Один двигатель позволит продавать вертолет в любую страну без ограничений, а западный двигатель будет устанавливаться на гражданские версии вертолета.

— Когда судьба проекта зависит от какого-то политического участия, это правильно или нет?

— Политика существует, и взаимоотношения России и США порой бывают непростыми. Но нам нравится российский рынок, и мы хотим найти возможность работать на нем, отвечая всем требованиям экспортного регулирования.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
24.06.09*

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

GE ENERGY И MHI ПОДПИСАЛИ ФИНАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО РАЗРАБОТКЕ НОВОЙ ПАРОВОЙ ТУРБИНЫ

Компании GE Energy и Mitsubishi Heavy Industries (MHI) подписали финальное соглашение по совместной разработке паровой турбины следующего поколения для использования на электростанциях комбинированного цикла.

Сотрудничество имеет целью совместную разработку новой паровой турбины с использованием передовых технологий и ее дальнейшее самостоятельное производство и продажи каждым из партнеров для поддержки своих энергетических установок комбинированного цикла, работающих на природном газе.

Новая паровая турбина будет эксплуатироваться совместно с газовыми турбинами GE Frame FB и MHI G-class в диапазоне 50 Гц. Эти газовые турбины являются типичными продуктами, используемыми на электростанциях мощностью 850-1000 МВ.

По словам Стива Больце (Steve Bolze), президента направления водной и силовой промышленности GE, "компания является давним партнером других производителей и поставщиков, что позволяет ускорить момент появления на рынке новых технологически передовых продуктов".

"Мы очень рады возможности сотрудничать с компанией GE в этом важном проекте, который позволит нам удовлетворить нужды клиентов по повышению эффективности и производительности электростанций комбинированного цикла", - говорит Ичиро Фукуе (Ichiro Fukue), директор и исполнительный вице-президент компании Mitsubishi Heavy Industries. Меморандум о намерениях по созданию паровой турбины был подписан компаниями в январе 2009 года.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
23.06.09*

MAN DIESEL УЧАСТВУЕТ В СОЗДАНИИ ГИБРИДНОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ

Компания MAN Diesel совместно с производителем ветряных турбин Enercon и инженерно-конструкторской компанией Ecoseng осуществляет строительство одной из крупнейших в мире ветро-дизельных гибридных электростанций на Карибских островах.

Электростанция представляет собой ветряной парк, состоящий из 12 ветряных турбин и биодизельной электростанции, оснащенной дизельными двигателями MAN.

Гибридная электростанция будет функционировать в качестве независимого производителя электроэнергии для одного из островов архипелага, производя 25 МВ экологически чистой электроэнергии. Ветро-дизельная электростанция не спонсируется государством, ее строительство продиктовано только экономическими соображениями. Результатом станет автономное и экологически чистое энергообеспечение одного из островов, к тому же более дешевое, чем раньше.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.man.eu
23.06.09*

GE ENERGY ОТКРЫВАЕТ НОВЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ЦЕНТР В БЕЛЬФОРЕ

GE Energy открыла новый технологический центр во французском городе Бельфор, международном центре производства промышленных газовых турбин среднего масштаба, где также находится европейская штаб-квартира компании.

В новом технологическом центре над разработками в области современных технологий, отвечающих требованиям экономической эффективности и экологической безопасности, будут трудиться до 400 инженеров из 15 стран.

"Несмотря на мировое падение экономических показателей, GE Energy продолжает инвестировать в

инновации", - говорит Рикардо Кордоба (Ricardo Cordoba), президент компании в Западной Европе и Северной Африке. Завод в Бельфоре играет важную роль в международном энергетическом бизнесе компании, поскольку только здесь с использованием современных технологий производятся газовые турбины Frame 6FA среднего масштаба. Центр площадью 12 000 кв. м будет полностью готов к использованию в сентябре 2009 года благодаря совместным инвестициям компании GE Energy и Sempat, организации по развитию региона Бельфор. Размер инвестиций составит порядка 35 млн долларов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
23.06.09*

ПРОЧНЫЕ ОСНОВЫ РЫНКА

Компания Bombardier опубликовала годовой прогноз развития рынка коммерческих авиаперевозок, в котором предсказан восходящий тренд долгосрочного развития, который должен последовать за периодом нестабильности рынка.

На период до 2018 года группа Bombardier прогнозирует, что производители бизнес-джетов продадут порядка 11 500 самолетов. Для индустрии это будет означать доход в размере 256 триллионов долларов и возвращение на путь экономического роста.

Однако в краткосрочной перспективе Bombardier исходит из того, что рынку коммерческих воздушных судов предстоит столкнуться с проблемами, связанными с износом материально-технических ресурсов, тяжелой ситуацией на рынке и негативными ожиданиями общественности, что приведет к падению количества заказов в начале рассматриваемого 10-летнего периода.

Специалисты группы верят в то, что авиастроение является сильной отраслью промышленности и останется таковой в долгосрочном периоде, поэтому Bombardier намеревается направить усилия на укрепление своих позиций в отрасли.

По состоянию на конец 2008 года международный флот служебных реактивных авиалайнеров состоял примерно из 13 600 судов. Ожидается, что

годовой прирост их количества составит 5,8 %. В коммерческом секторе, по оценкам Bombardier, в период между 2009 и 2028 гг. будут осуществлены поставки 12 400 самолетов вместимостью от 20 до 149 кресел общей стоимостью около 589 трлн долларов.

Мэйрид Лэйвери (Mairead Lavery), вице-президент компании Bombardier Aerospace по стратегии и развитию бизнеса, говорит: "Финансовая турбулентность, которая сейчас ощущается во всем мире, бросает новые вызовы авиационной индустрии, особенно в секторе малых коммерческих лайнеров.

Падение мировой экономики в конце 2008 года вызвало резкое снижение спроса, оказавшее влияние на производителей, поставщиков и эксплуатантов воздушных судов. Поскольку потребность в авиапутешествиях тесно связана с экономическим ростом, мы ожидаем продолжения неустойчивой конъюнктуры авиационной промышленности в ближайшее время".

"Однако, несмотря на текущую депрессию, в долгосрочной перспективе основы рынка остаются стабильными. После окончания экономического кризиса спрос должен будет восстановиться и перспективы на будущее остаются довольно хорошими", - добавил он.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
16.06.09*

SIEMENS РАСШИРЯЕТ ПРОИЗВОДСТВО В БЕРЛИНЕ

Siemens продолжает расширение своих производственных мощностей на заводе по производству газовых турбин в Берлине.

Компания открыла новый производственный блок в городском округе Моабит в присутствии Карла-Теодора цу Гуттенберг (Karl-Theodor Freiherr zu Guttenberg), федерального министра экономики и

технологий, и Петера Лёшера (Peter Loscher), президента Siemens. Расширение производства позволит создать 200 новых рабочих мест. В будущем новый блок сможет производить около 14 тыс. лопастей турбин ежегодно.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
28.05.09*

GE ENERGY ПОСТАВИТ В БАХРЕЙН ОБОРУДОВАНИЕ НА 500 МЛН ДОЛЛАРОВ

Компания GE Energy объявила о заключении контракта общей стоимостью более 500 млн долларов, предусматривающего поставку дополнительного силового оборудования и долгосрочную сервисную поддержку станции "Аль-Дур", водно-энергетического проекта и крупнейшей электростанции в Бахрейне.

Станция построена с целью удовлетворения растущего спроса на воду и электроэнергию в Бахрейне и находится в районе Аль-Дур на северо-восточном побережье королевства. Министерство энергетики Бахрейна планирует дополнительно увеличивать энергетические мощности страны в течение ближайших 20 лет для удовлетворения спроса на электроэнергию, ежегодно растущего на 7-10 %. Новая станция рассчитана на выработку 1250 МВ энергии, что составляет 30 % существующей выработки электроэнергии Бахрейна для коммунальных нужд, и на производство 10 млн литров опресненной воды ежедневно.

GE Energy осуществит поставку двух паровых турбин и четырех газовых турбин типа Frame 9FA, оснащенных технологией контроля предварительной эмиссии. GE также подписала соглашение на сервисное обслуживание турбин в течение 20 лет. По условиям контракта компания гарантирует бесперебойную подачу электроэнергии, что особенно необходимо в летнее время.

"Став первым примером использования наших газовых турбин класса F в Королевстве Бахрейн, проект "Аль-Дур" демонстрирует направленность нашей компании на поставку современных технологических решений и услуг, позволяющих, как в данном случае, удовлетворять потребность Бахрейна в энергии и воде, что необходимо для поддержания высокого уровня жизни населения", - прокомментировал контракт Стив Больце, президент направления водной и силовой промышленности GE.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
11.06.09*

SIEMENS ЗАВЕРШИЛА СТРОИТЕЛЬСТВО ТЭЦ В АВСТРИИ

После завершения двухлетнего строительства концерн Siemens передал новую электростанцию комбинированного цикла "Тимелькам" заказчиком - австрийской компании Energie AG Oberosterreich и швейцарской Swiss Groupe E.

Теплоэлектростанция мощностью 407 МВ, предназначенная для снабжения теплом коммунального хозяйства одного из австрийских районов, сможет производить более 2400 гигаватт-часов электроэнергии в год и обеспечивать теплом 700 тыс. домохозяйств. Максимальная мощность станции - 100 МВ. По сообщению компании, эффективность станции составит около 59 %, при этом количество выбросов вредных веществ будет снижено, что должно сделать ее одной из самых эффективных и экологически чистых станций этого типа в мире.

Электростанция представляет собой одновальную установку SCC5-4000F1S конструкции Siemens, основными компонентами которой являются газовая турбина SGT5-4000F, паровая турбина SST5-5000 и генератор, расположенные на одной линии трансмиссии. Благодаря модульной конструкции электростанции этого типа могут быть адаптированы к специфическим нуждам клиента, а также обеспечивают высокую вариабельность в работе, короткое время ввода в эксплуатацию и быструю загрузку. Построенная в Австрии электростанция также будет обеспечивать подачу электроэнергии в периоды пиковой нагрузки.

Электростанции комбинированного цикла являются важным элементом "природоохранного" портфолио компании Siemens.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.com/energy
10.06.09*

ГАЗОВЫЕ ТУРБИНЫ ROLLS-ROYCE ДЛЯ НЕМЕЦКОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ

Компания Rolls-Royce получила заказ на 97 млн долларов на поставку четырех генерирующих установок типа Trent 60 компании RWE, крупнейшему германскому поставщику электричества, для замены установленных в 70-х годах газовых турбин на станции "Эмсланд".

Установки были включены в ранее опубликованный список заказов компании на текущий год.

Эффективные и экологичные новые установки Trent 60 WLE мощностью 58 МВ позволят повысить эффективность газовой электростанции "Эмсланд". Модификация увеличит эффективность работы на 12 % при оптимальной загрузке, что приведет к снижению потребления газа и уменьшению выбросов углекислого газа. Обновленную электростанцию планируется запустить в эксплуатацию в 2011 году.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
27.05.09*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2009 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

О КЛУБЕ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

— повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;

— профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;

— поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.

Официальный web-сайт Клуба:

WWW.AS-CLUB.RU

Клуб авиастроителей создан в 2003 г. по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России, поддержки полезных инициатив и начинаний в отрасли.

Деятельность Клуба строится на основе комплексного подхода к решению проблем отрасли и включает в себя:

— повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;

— профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;

— поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли;

— поддержку и развитие научных разработок в сфере высоких технологий и инноваций, реализацию и продвижение перспективных проектов;

— формирование экспертных групп, представление интересов отрасли в органах государственного управления;

— сохранение и популяризацию истории отечественного авиастроения.

Клуб формирует секции по направлениям деятельности, поддерживает инициативы своих членов, взаимодействует с образовательными, культурными, научными, социальными и экономическими программами, направленными на повышение конкурентоспособности страны, регионов, отрасли.

Секции Клуба в своей работе координируются советом Клуба, их деятельность контролируется наблюдательным советом Клуба.

В число клубных мероприятий входят:

— заседания Клуба;

— заседания совета Клуба;

— заседания секций Клуба.

В качестве организатора Клуб участвует в поведении научно-технических молодежных олимпиад, симпозиумов, конференций, тематических летних лагерей и школ для школьников и студентов.

Клуб взаимодействует с ведущими тематическими СМИ, выпускает свое собственное ежемесячное издание – Бюллетень Клуба авиастроителей.

Работа Клуба, его структура и состав отражены на веб-сайте Клуба (www.as-club.ru).

Клуб ставит перед собой задачу быть источником конструктивных инициатив, направленных в адрес общеобразовательных учреждений, вузов, промышленных предприятий, отрасли в целом, а также общественных организаций, СМИ, органов государственной власти и местного самоуправления, Правительства Российской Федерации.

ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОВЕТ КЛУБА

Председатель совета

Елисеев Юрий Сергеевич, доктор технических наук,
член-корреспондент Российской инженерной
академии

Члены совета

Зазулов Виктор Иванович, доктор технических наук,
профессор

Кувшинов Сергей Викторович, кандидат
технических наук, доцент

Петров Анатолий Павлович, доктор технических
наук, профессор

Федоров Игорь Борисович, доктор технических
наук, профессор

Чуйко Виктор Михайлович, доктор технических
наук, профессор

НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ КЛУБА

Председатель совета

Матвеев Александр Макарович, академик

Члены совета

Белоцкий Дмитрий Вячеславович

Кезин Николай Петрович

Киреев Сергей Евгеньевич

Родителява Нина Володаровна, координатор секции
бухгалтеров клуба

СОВЕТ ПО КЛУБНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

Председатель совета

Зазулов Виктор Иванович, первый вице-президент
Клуба

Члены совета:

Гвоздев Сергей Валентинович, исполнительный
вице-президент Клуба

Герцев Павел Степанович, МАТИ

Жиликов Виктор Михайлович, лицей № 1550

Колесников Александр Григорьевич, МГТУ

Крымов Валентин Владимирович, ММПП "Салют"

Роднов Николай Алексеевич, МГТУ

Тихонов Алексей Иванович, МАИ

ПРЕЗИДЕНТ И ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТЫ КЛУБА

Елисеев Юрий Сергеевич, президент

Зазулов Виктор Иванович, первый вице-президент

Кувшинов Сергей Викторович, вице-президент по
образовательным и профориентационным
проектам

Гвоздев Сергей Валентинович, исполнительный
вице-президент

СОВЕТ ПОПЕЧИТЕЛЕЙ

Председатель совета

Пантелеев Евгений Алексеевич,
министр Правительства Москвы

Члены совета

Елисеев Юрий Сергеевич,
ФГУП "ММПП "Салют", генеральный
директор

Иноземцев Александр
Александрович,
ОАО "Авиадвигатель", генеральный
директор

Каблов Евгений Николаевич,
ВИАМ ГНЦ РФ, генеральный директор

Ливанов Виктор Владимирович,
ОАО "Авиационный комплекс им. С. В.
Ильюшина", генеральный директор

Михеев Сергей Викторович,
ОАО "Камов", генеральный директор

Муравченко Федор Михайлович,
МКБ "Прогресс", генеральный
конструктор

Новожилов Генрих Васильевич,
ОАО "Ил", генеральный конструктор

Федосов Евгений Александрович,
ФГУП ГосНИИ АС, генеральный
директор

Чуйко Виктор Михайлович,
АССАД, президент

КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Москва, ул. Бутырская, дом 46, стр. 1
тел.: (495) 685-19-30,
(495) 685-26-30
e-mail: info@as-club.ru

WWW.AS-CLUB.RU

ПОЛОЖЕНИЕ О ЧЛЕНСТВЕ В КЛУБЕ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Утверждено собранием Клуба авиастроителей.
Протокол от 15 декабря 2006 года.

Клуб авиастроителей открыт для всех, чья профессиональная деятельность и увлечения связаны с авиацией и авиастроением.

Членами Клуба могут быть любые физические лица, а также юридические лица, не преследующие извлечения прибыли в качестве основной цели своей деятельности и не распределяющие ее между участниками. Права и обязанности членов Клуба изложены в уставе Клуба.

Основанием для решения вопроса о членстве в Клубе является свободное волеизъявление лица, выраженное в письменном заявлении на имя президента Клуба (такое лицо с момента получения заявления аппаратом Клуба получает статус "Кандидат в члены Клуба"), или рекомендация одного или нескольких членов Клуба о приглашении какого-либо частного лица в Клуб в качестве члена Клуба.

Вопрос о членстве в Клубе находится в компетенции собрания Клуба или совета Клуба.

Положительное решение вопроса о членстве в Клубе, вынесенное в отношении кандидата в члены Клуба, фактически означает начало членства в Клубе с даты такого решения. Аппарат Клуба направляет в адрес этого лица извещение о приеме в Клуб и, если это физическое лицо, клубную карту и значок.

Положительное решение вопроса о членстве в Клубе, вынесенное в отношении лица, получившего рекомендацию кого-либо из членов Клуба, фактически является решением о присвоении этому лицу статуса "Персона грата". Персоне грата направляется официальное приглашение в Клуб от имени президента Клуба.

Персона грата имеет право:
— отказаться от членства в Клубе;
— принять приглашение сразу;
— посетить одно заседание Клуба и принять решение после этого посещения.

Согласие персоны грата означает начало членства в Клубе. Аппарат Клуба направляет в адрес этого лица клубную карту и значок.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ СТАТУСЫ ЧЛЕНОВ КЛУБА

Действительный член Клуба — член Клуба (только физическое лицо), активно принимающий участие в деятельности Клуба и/или своей деятельностью активно способствующий достижению целей Клуба. Статус "Действительный член Клуба" может быть присвоен по решению собрания Клуба или совета Клуба. Инициативу о присвоении такого статуса может проявлять только член Клуба, уже имеющий статус "Действительный член Клуба". Члену Клуба, которому присвоен статус "Действительный член Клуба", президентом Клуба направляется специальное письмо, удостоверяющее факт присвоения статуса.

"Почетный член Клуба" — статус, присваиваемый действительным членам Клуба, внесшим значительный вклад в развитие авиастроения, а также в развитие Клуба авиастроителей, по специальному решению собрания Клуба или совета Клуба. Инициативу о присвоении такого статуса может проявлять только действительный член Клуба. Члену Клуба, которому присвоен статус "Почетный член Клуба", президентом Клуба направляется специальное письмо, удостоверяющее факт присвоения статуса.

ПРЕКРАЩЕНИЕ ЧЛЕНСТВА В КЛУБЕ

Для прекращения членства в Клубе достаточно желания члена Клуба, изложенного в письменной форме и направленного в адрес президента Клуба.

Каждый член Клуба может быть исключен из Клуба по решению собрания Клуба или совета Клуба в случаях:

- неоднократного нарушения устава Клуба;
- нанесения своими действиями ущерба имуществу и репутации Клуба;
- задержки в уплате членских взносов более чем на 60 дней.

Любые решения совета Клуба могут быть обжалованы в наблюдательном совете Клуба или на собрании Клуба.

МЕЖДУНАРОДНАЯ АЭРОКОСМИЧЕСКАЯ ШКОЛА — 2009

КАДРЫ! РАЗВИТИЕ! ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ!

8—26 июля 2009 года,
Крым, учебная база "МАИ-АЛУШТА"

2009 год — Год молодежи, а значит, год свежих решений, инноваций и удивительных открытий! В связи с этим приглашаем молодых, целеустремленных, разносторонних людей посетить Международную аэрокосмическую школу, которая пройдет с 8 по 26 июля 2009 г. в Крыму на учебной базе "МАИ-АЛУШТА" под патронажем Торгово-промышленной палаты РФ и Московского авиационного института (ГТУ).

Для участников школы-семинара предусматривается проведение конкурса инновационных разработок в научно-технической сфере в рамках программы "У.М.Н.И.К.-2009", а лучшие из представленных работ будут отобраны для участия в "Звoryкинском проекте" — одной из ступеней фундаментальных мероприятий, призванных активизировать и направить молодежь России на новый путь развития.

В течение 18 дней участники школы примут участие в 12 круглых столах и 96 мастер-классах. Познакомятся с выступлениями спикеров ведущих агентств: Министерства по делам спорта, туризма, молодежной политики, Торгово-промышленной палаты РФ, Федерального агентства по делам молодежи, Фонда развития содействия малым формам предпринимательства.

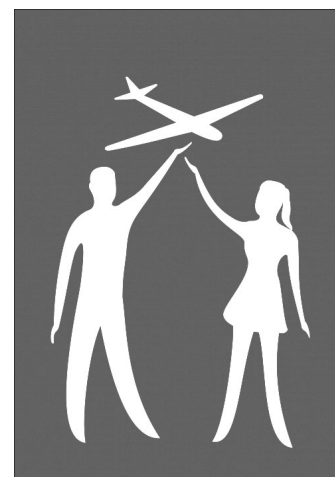
Школа будет работать по следующим основным направлениям:

- прикладные информационные технологии;
- САПР- и PLM/PDM-технологии;
- CAE-методы и технологии в аэрокосмической отрасли;
- системы интегрированного образования;
- подготовка кадров для ВПК;
- экологический мониторинг и безопасность жизнедеятельности;
- CALS-технологии в производстве техники;
- студенческое самоуправление и малый бизнес;
- нанотехнологии и наноматериалы;
- менеджмент качества и менеджмент организаций;
- история аэрокосмического комплекса России.

В конференции примут участие более 20 команд из городов России (Москва, Санкт-Петербург, Самара, Красноярск, Рыбинск, Казань и др.), 250 участников — представителей вузов России, Азии и Европы, Америки. Участниками школы-семинара могут стать студенты и аспиранты вузов, учащиеся профильных школ и техникумов, обучающиеся в них на момент проведения школы-семинара, сотрудники предприятий и представители промышленности.

Также приглашаем специалистов предприятий выступить на специализированных днях форума с пленарными докладами и презентациями проектов своих предприятий, опубликовать тезисы в сборнике публикаций, а для кооперации усилий по проведению совместной кадровой политики приглашаем руководителей кадровых служб принять участие в семинарах по формированию кадрового кластера.

Мы поможем вашим идеям воспарить!



Международная
Аэрокосмическая
Школа 2009

ОФИЦИАЛЬНЫЙ САЙТ
АЭРОКОСМИЧЕСКОЙ ШКОЛЫ:
WWW.YA.IZMAI.RU/SCHOOL2009

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2009

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2008 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, 127015, Россия, г. Москва, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, тел. +7 (495) 685-19-30. Далее по тексту – Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим и дееспособным физическим лицам, являющимся резидентами Российской Федерации в соответствии с действующим законодательством.

Срок действия оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2009 года.

Предмет оферты: платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей в 2009 году. Далее по тексту – Бюллетень.

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей и подлежит платному распространению. Периодичность издания – ежемесячно.
2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 1 до 199 экземпляров) – 750 рублей (семьсот пятьдесят рублей 00 копеек).

Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 200 до 499 экземпляров) – 500 рублей (пятьсот рублей 00 копеек).

Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 500 экземпляров) – 250 рублей (двести пятьдесят рублей 00 копеек).

3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.

4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.

5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.

6. Фактом исполнения обязательств по данной оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.

7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

Порядок акцепта оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным вам способом: факсом +7 (495) 685-19-30, электронной почтой (info@as-club.ru, bull@as-club.ru) или обычным письмом (127015, Россия, г. Москва, улица Бутырская, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей).

2. В ответ на ваш заказ вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.

3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.



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



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"