



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 12 (48), декабрь 2008 г.

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

БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода –
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	31
ОБЗОР ПРЕССЫ	43
ИНТЕРВЬЮ	81
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	87
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	92

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

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

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

РЕКЛАМА В БЮЛЛЕТЕНЕ КЛУБА

Уважаемые читатели!

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

Цены на размещение рекламы действительны с 1 января 2009 г.:

- 1 полоса – 25 000 руб.
- 1/2 полосы – 15 000 руб.
- 1/4 полосы – 10 000 руб.
- 1/6 полосы – 7 500 руб.

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

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

подробности
на
стр. **91**



НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Правительство РФ приняло положительное решение о госсубсидиях некоторым предприятиям авиастроения	3	Документы для вхождения НПО "Сатурн" в госкорпорацию по двигателестроению подготовлены — замглавы Минпромторговли РФ	11
Правительство РФ обновило состав комиссии по интеграции авиапрома	3	Государство не выделило средства на опытно-конструкторские работы по грузовому варианту Ту-334	11
Работа над проектом самолета МС-21 идет по плану — А. Федоров	4	"ИЭМЗ отработал БПЛА "Истра-010"	12
Российско-индийское СП по производству многофункционального транспортного самолета может быть создано в начале 2009 года — глава ОАК	4	Су-34: липецкий дебют	12
Экс-глава Росавиации Евгений Бачурин может занять пост советника гендиректора госкорпорации "Ростехнологии"	4	ОАК ведет переговоры о поставке "Росавиа" крупной партии Ту-204	12
Состояние вертолетного двигателестроения	5	Покупка Минобороны истребителей МиГ-29СМТ очень важна для РСК "МиГ"	13
Новый российский истребитель МиГ-35 будут производить на нижегородском авиазаводе "Сокол"	5	ИЭМЗ примет участие в выставке "Беспилотные летательные аппараты для ТЭК"	13
Корпорация "Иркут" признана лучшей компанией военно-промышленного комплекса	6	ИФК передала в авиакомпании "Авиалинии 400" очередной Ту-204-100	13
Новый штурмовик Улан-Удэнского авиазавода совершил первый испытательный полет	6	"Оборонпром" поможет	14
"Сухой" первым в российском авиапроме начал повышать эффективность решений изобретательских задач	6	Акционеры УМПО планируют избрать новый совет директоров	14
Минпромторговли РФ и ОАК подписали контракт на формирование концепции программы создания широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета	7	КумАПП переходит под управление компании "Вертолеты России"	14
Генеральный директор ОАО "НАЗ "Сокол" Михаил Шибаев награжден почетной грамотой Нижегородской области	7	Бразилия закупит 12 ударных вертолетов Ми-35М	15
Авиахолдинг "Сухой" планирует выпустить в серию как минимум 700 SSJ 100	8	Минобороны заинтересовалось бурятскими штурмовиками	15
"МиГ" полностью реализовал производственный задел по легким самолетам	8	Турция намерена приобрести 32 ударных вертолета Ми-28Н	16
Правительство выделяет "Ростехнологиям" 1,5 млрд рублей имущественного взноса	8	Минпромторговли РФ подписало с ОАК контракт на проведение работ по глубокой модернизации Ту-204 (Ту-204СМ)	16
Портфель заказов на магистральные лайнеры сокращается	9	Победителей олимпиады по авиации ждет учеба в МАИ и работа в ОКБ Сухого	17
Нижегородская область и Объединенная авиастроительная корпорация подпишут соглашение о сотрудничестве	9	Свидетельство о годности на систему ТТА-12Н (TAWS)	17
Минпромторг планирует создать экспертный совет	9	Истребитель МиГ-21 отмечает 50-летие с момента своего создания	17
На развитие авиадвигателестроения из госбюджета выделено дополнительно 12,5 млрд рублей	10	Комсомольский завод "Сухого" поставил на экспорт более 2 тысяч самолетов	18
ИЭМЗ начнет испытания нового двигателя в 2010 г.	10	Компания "Сухой" подвела итоги первого конкурса проектов по совершенствованию производственной системы	18
ПМК сократит около 2 % управленцев в связи с реорганизацией	10	В "АБС Холдингс" состоялся I Открытый научный семинар по газостатированию	19
"Суперджету" — суперпомощь	11		

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за декабрь 2008 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПРИНЯЛО ПОЛОЖИТЕЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ О ГОССУБСИДИЯХ НЕКОТОРЫМ ПРЕДПРИЯТИЯМ АВИАСТРОЕНИЯ

Правительство РФ приняло положительное решение о госсубсидиях некоторым предприятиям российского авиастроения, сообщил АРМС-ТАСС заместитель департамента авиационной промышленности Минпромторга Валерий Воскобойников.

По его словам, комиссией Министерства финансов были рассмотрены просьбы о господдержке нескольких авиационных предприятий, включая ОАО "РСК "МиГ", ОАО "ММП им. Чернышева, ОАО "НПО "Сатурн" и др. "По итогам этих рассмотрений были приняты различные решения, но ни одна просьба не

была отклонена", — сказал Воскобойников. "Вопрос перешел в плоскость доработки представленных материалов с целью обоснования сумм господдержки, которые запрашивают предприятия", — пояснил чиновник.

По его словам, субсидии будут выделяться из фондов, предусмотренных на поддержку оборонно-промышленного комплекса России. Их общий объем составляет около 50 млрд руб.

*источник: АРМС-ТАСС
01.12.08*

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОБНОВИЛО СОСТАВ КОМИССИИ ПО ИНТЕГРАЦИИ АВИАПРОМА

Правительство РФ обновило состав правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса РФ, созданной в апреле 2006 года.

Соответствующее распоряжение подписал 10 декабря Председатель Правительства РФ Владимир Путин. Из состава комиссии исключены бывший министр экономического развития Герман Греф, экс-глава Роспрома Борис Алешин, директор ФСБ РФ Александр Бортников (ранее глава службы экономической безопасности ФСБ), бывший глава Росимущества Валерий Назаров, а также бывший замминистра обороны Алексей Московский.

В то же время в состав комиссии включены замглавы Минпромторга РФ Денис Мантуров, член Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ

Александр Бобрышев, первый заместитель руководителя службы экономической безопасности ФСБ России Анатолий Грошев, замминистра экономического развития РФ Андрей Клепач, заместитель министра финансов РФ Александр Новак, глава Росимущества Юрий Петров, замминистра обороны РФ Владимир Поповник, первый заместитель председателя Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ Владислав Путилин, директор департамента Минпромторга РФ Владимир Бабкин.

Председатель комиссии с момента ее создания — глава Минпромторга Виктор Христенко.

*источник: газета «Гудок»
12.12.08*

РАБОТА НАД ПРОЕКТОМ САМОЛЕТА МС-21 ИДЕТ ПО ПЛАНУ — А. ФЕДОРОВ

Работа над проектом отечественного магистрального гражданского самолета МС-21 идет по плану, сообщил 13 декабря в Иркутске президент Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров. По его словам, "первый самолет выпустят в 2014 году, а в 2015–2016 лайнер планируется вывести на рынок". МС-21 будет изготавливаться на Иркутском авиационном заводе, филиале научно-производственной корпорации "Иркут", в трех модификациях — на 150, 180 и 210 пассажиров. Новый лайнер должен прийти на смену самолету Ту-154. На состоявшемся в

сентябре Байкальском экономическом форуме было подписано соглашение о сотрудничестве между ОАК и администрацией Иркутской области.

Предполагается, что корпорация профинансирует создание на предприятии дополнительных рабочих мест, обеспечит подготовку специалистов и техническое переоснащение. Общий бюджет проекта оценивается в 8 млрд долл.

*источник: АРМС-ТАСС
15.12.08*

РОССИЙСКО-ИНДИЙСКОЕ СП ПО ПРОИЗВОДСТВУ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТА МОЖЕТ БЫТЬ СОЗДАНО В НАЧАЛЕ 2009 ГОДА — ГЛАВА ОАК

Россия и Индия, как ожидается, в первом квартале 2009 года зарегистрируют совместное предприятие (СП) по разработке и производству многофункционального транспортного самолета МТА.

"Если удастся в этом году завершить переговоры по процедуре формирования СП, то в первом квартале 2009 года оно будет зарегистрировано", — сообщил президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров. Он отметил, что "в соответствии с достигнутой договоренностью СП должно быть создано на паритетных началах (50 на 50) со штаб-квартирой в Индии". Однако, как пояснил А. Федоров, для этого необходимо отдельное решение правительства Индии, так как в этой стране действует ограничение на участие иностранного капитала в предприятиях оборонно-промышленного комплекса, согласно которому доля иностранного инвестора не должна превышать 25 %. Вместе с тем глава ОАК напомнил, что прецедент изменения индийского зако-

нодательства для создания СП с российским участием уже есть — это российско-индийское предприятие "БраМос" по разработке и производству сверхзвуковых крылатых ракет. А. Федоров сообщил, что, пока идут переговоры по созданию СП, в КБ имени Ильюшина "уже ведутся работы по формированию технического облика этого самолета, который включен в программу вооружения Вооруженных сил РФ до 2015 года".

Средний военно-транспортный самолет МТА (Multirole Transport Aircraft) создается на базе проекта Ил-214 КБ имени Ильюшина совместно Россией и Индией по программе МТА. Грузоподъемность разрабатываемого самолета — до 20 тонн.

С российской стороны в проекте участвуют "АК им. Ильюшина", "Иркут", ФГУП "Рособоронэкспорт". С индийской стороны — индийская корпорация HAL.

*источник: газета «Гудок»
08.12.08*

ЭКС-ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ЕВГЕНИЙ БАЧУРИН МОЖЕТ ЗАНЯТЬ ПОСТ СОВЕТНИКА ГЕНДИРЕКТОРА ГОСКОРПОРАЦИИ "РОСТЕХНОЛОГИИ"

Экс-глава Росавиации Евгений Бачурин нашел новую работу: в январе он может занять пост советника гендиректора госкорпорации "Ростехнологии" Сергея Чемезова. По словам господина Бачурина, круг его обязанностей не будет ограничен вопросами создания "Росавиа". Об этом пишет газета "Коммерсантъ". Вспоминая о конфликте Евгения Бачурина с министром транспорта Игорем Левитиным, чиновники ожидают нарастания напряженности между "Ростехнологиями" и Минтрансом, пишет издание.

О том, что Евгений Бачурин станет советником гендиректора "Ростехнологий" Сергея Чемезова и будет на этом посту курировать проект "Росавиа", "Коммерсанту" рассказал источник на авиарынке.

Евгений Бачурин подтвердил газете, что получил от господина Чемезова предложение занять пост советника и дал предварительное согласие. "Сейчас я нахожусь в отпуске, в январе должен подписать все необходимые документы", — сказал "Коммерсанту" Евгений Бачурин. Он добавил, что круг его обязанностей "будет шире", чем кураторство "Росавиа". "Полный перечень моих обязанностей еще обсуждается, пока говорить об этом рано", — добавил он. В пресс-службе "Ростехнологий" не подтверждают и не опровергают эту информацию, источник в госкорпорации говорит,

что официальных документов о назначении господина Бачурина советником Сергея Чемезова пока нет. Но о назначении знает начальник департамента имущества Правительства Москвы (получит 50 % минус 1 акция "Росавиа") Владимир Силкин, сообщает газета.

Напоминаем, что Евгений Бачурин пришел в Росавиацию в 2006 году с должности коммерческого директора "Аэрофлота", в апреле 2007 года стал руководителем ведомства. На этом посту он проработал до октября 2008 года, когда распоряжением премьер-министра Владимира Путина был освобожден от должности. Основной причиной своей отставки Евгений Бачурин называл конфликт с министром транспорта Игорем Левитиным, а также свои инициативы по возрождению в России единого министерства гражданской авиации в прямом подчинении правительства. Еще до увольнения из Росавиации господин Бачурин обращался в Генпрокуратуру с письмом, в котором говорил о давлении и угрозах со стороны Игоря Левитина и его приближенных с тем, чтобы он добровольно ушел со своего поста, напоминает "Коммерсантъ".

*источник: AVIA.RU
19.12.08*

СОСТОЯНИЕ ВЕРТОЛЕТНОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

9 декабря 2008 г. в подмосковном пос. Тураево на базе ФГУП "ЦИАМ им. П. И. Баранова" прошло расширенное заседание научно-технического совета (НТС) ОАО "Вертолеты России". В этот раз оно было посвящено анализу состояния вертолетного двигателестроения, современных требований к силовым установкам вертолетов, а также проблемам и перспективам создания силовых установок нового поколения. В его работе приняли участие представители разработчиков и производителей отечественной вертолетостроительной отрасли, авиадвигателестроительной индустрии и отраслевых научных центров. Председательствовал на заседании директор по развитию и государственным программам ОАО "Вертолеты России" В. С. Макареikin.

НТС оценил состояние отечественного авиадвигателестроения как критическое: в стране отсутствует полномасштабное серийное производство вертолетных двигателей. На этом фоне иностранные разработчики активно осваивают российский рынок, предлагая свою готовую продукцию или совместное ее производство. Для исправления сложившегося положения в отечественном авиадвигателестроении и развития агрегатостроения для трансмиссий вертолетов необходимо активное участие государства. Обеспечить конкурентоспособность с перспективными зарубежными аналогами станет возможно только реализовав комплексную программу создания научно-технического задела и отработав "прорывные" технологии по элементам, узлам и системам вертолетных двигателей следующего поколения.

На заседании выступили представители ведущих государственных научных центров (ЦИАМ, ЦАГИ, ВИАМ, НИИТ), а также разработчиков вертолетной техники и двигателей. НТС определил наличие существенного научно-технического задела и потенциала в каждой сфере деятельности и как основной недо-

статок обозначил слабое взаимодействие сторон и отсутствие увязанных решений, готовых для апробации и внедрения. По итогам заседания НТС выработал ряд оперативных решений на кратко- и долгосрочную перспективы.

ОАО "Вертолеты России" — 100%-ная дочерняя компания корпорации "Оборонпром", управляющая компания вертолетными активами, создана в 2006 г. Компания управляет ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля", ОАО "Камов", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", Арсеньевская авиационная компания "Прогресс", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие", ОАО "Вертолетная сервисная компания", рядом других предприятий. В рамках реализации указа Президента РФ и постановления Правительства РФ в вертолетостроительный холдинг будет включено Кумертауское авиационное производственное предприятие.

ОАО "ОПК "Оборонпром" — многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, создана в 2002 г. Основные направления деятельности корпорации: вертолетостроение (управляющая компания "Вертолеты России"), двигателестроение (создание Объединенной двигателестроительной корпорации), системы ПВО и сложные радиоэлектронные комплексы (холдинг "Оборонительные системы"), другие машиностроительные активы. Акционеры ОПК "Оборонпром": Российская Федерация — 55,45 %, ФГУП "Рособоронэкспорт" — 23,8 %, Республика Татарстан — 13,7 %, ОАО "Роствертол" — 2,53 %.

*источник: «ОАО "Вертолеты России"»
16.12.08*

НОВЫЙ РОССИЙСКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ МИГ-35 БУДУТ ПРОИЗВОДИТЬ НА НИЖЕГОРОДСКОМ АВИАЗАВОДЕ "СОКОЛ"

В Нижнем Новгороде на авиастроительном заводе "Сокол" будет начато производство новейшего российского многоцелевого истребителя поколения "4++" МиГ-35. Об этом журналистам сообщил президент ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексей Федоров по окончании церемонии подписания соглашения о сотрудничестве между ОАК и правительством Нижегородской области. Губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев в свою очередь отметил, что подписанное соглашение оговаривает вопросы создания благоприятных условий для развития авиастроительного комплекса и объектов социальной инфраструктуры на территории Нижегородской области. Оно предусматривает, в частности, мероприятия по загрузке авиапредприятий заказами, подготовку самих предприятий к выполнению этих заказов, а также работу по подбору и подготовке квалифицированных рабочих кадров.

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" создано в соответствии с указом Президента РФ.

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 104,97 млрд рублей. В собственности Российской Федерации находится 91,3 % акций.

В ОАО "ОАК" входят ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина", ОАО "ОАК — транспортные самолеты", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ОАО "ТАВИА".

*источник: газета «Гудок»
19.12.08*

КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" ПРИЗНАНА ЛУЧШЕЙ КОМПАНИЕЙ ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА

ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" признана лучшей компанией военно-промышленного комплекса. 2 декабря 2008 г. президенту корпорации "Иркут" Олегу Демченко была вручена премия "Компания года – 2008" в номинации "Машиностроение – ВПК".

Национальная премия "Компания года", учрежденная группой компаний "РосБизнесКонсалтинг", с конца 1990-х годов ежегодно присуждается представительным советом экспертов наиболее ярким и динамичным игрокам на российском рынке, формирующим новый облик российского бизнеса. Главная цель премии – отметить достижения тех российских компаний, которые сочетают в себе высокую рентабельность, устойчивое положение на рынке и интенсивное развитие, проводят понятную для инвесторов корпоративную политику, ориентируясь на международные стандарты финансовой прозрачности и информационной открытости. С 2002 года премия "Компания года" вручается под патронажем Министерства экономического развития и торговли РФ, а лауреатам премии присваивается статус приоритетного предприятия для реализации инвестиционных проектов.

Корпорация "Иркут" – передовое предприятие российского авиастроения. Портфель заказов корпорации составляет 4,6 млрд долл. Основная продукция

– истребители семейства Су-30МКИ, составляющие свыше 15 % российского оружейного экспорта. "Иркут" также продолжает выпуск самолетов-амфибий Бе-200ЧС и освоил серийное производство учебно-боевых самолетов нового поколения Як-130. В рамках международной промышленной кооперации "Иркут" поставляет компоненты для магистральных авиалайнеров семейства Airbus, ведет подготовку к конвертации пассажирских А320 в грузовые версии.

ОАО "Корпорация "Иркут" стало первым российским самолетостроительным предприятием, система менеджмента качества которого сертифицирована по стандарту EN 9100 независимым международным органом по сертификации.

Приоритетная программа корпорации – создание "Магистрального самолета 21 века" (МС-21), предназначенного для замены Ту-154. Корпорация "Иркут" является головным исполнителем этой программы. В августе – сентябре 2008 г. программа создания МС-21 успешно прошла второй контрольный рубеж: утвержден аванпроект самолета, одобрены планы развертывания его производства.

Экономичные и комфортабельные самолеты МС-21 выйдут на российские и международные воздушные трассы в 2015–2016 гг.

*источник: «НПК "Иркут"»
03.12.08*

НОВЫЙ ШТУРМОВИК УЛАН-УДЭНСКОГО АВИАЗАВОДА СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ

Опытный учебно-боевой штурмовик Су-25УБМ производства Улан-Удэнского авиационного завода в подмосковной Кубинке совершил первый испытательный полет, сообщает пресс-служба Улан-Удэнского авиазавода. По ее данным, полет самолета с модернизированным бортовым оборудованием продолжался 35 минут и дал старт начальному этапу летных испытаний боевой машины. До конца года первый опытный самолет Су-25УБМ должен быть передан для проведения государственных совместных испытаний, которые планируется завершить в 2009

году. В следующем году к государственным совместным испытаниям присоединится второй опытный самолет Су-25УБМ, говорится в сообщении.

По информации пресс-службы, Министерство обороны РФ изучает возможность закупки партии самолетов Су-25УБМ. Помимо этого, ряд зарубежных стран также рассматривает возможность закупки этих штурмовиков.

*источник: газета «Гудок»
11.12.08*

"СУХОЙ" ПЕРВЫМ В РОССИЙСКОМ АВИАПРОМЕ НАЧАЛ ПОВЫШАТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ РЕШЕНИЙ ИЗОБРЕТАТЕЛЬСКИХ ЗАДАЧ

"Сухой" стала первой компанией российского авиапрома, начавшей обучение своих специалистов технологии эффективных решений (ТЭР) – современной методологии применения теории решения изобретательских задач (ТРИЗ), разработанной в середине XX века российским изобретателем и ученым Генрихом Альтшулером. В трехдневном семинаре, организованном на базе корпоративного университета "Сухого", приняло участие около 30 сотрудников холдинга. Основной постулат теории решения изобретательских задач: технические системы развиваются по определенным законам. Эти законы можно выявить и использовать для создания алгоритма решения изобретательских задач. ТРИЗ позволяет перейти от неясной проблемы к конкретным задачам, решить их с помощью специальных приемов и принципов и полу-

чить в результате сразу несколько идей, из которых можно осознанно выбрать наилучшие, и, наконец, спрогнозировать и предупредить проблемы и аварии.

Сегодня теория эффективных решений применяется в десятках высокотехнологичных компаний США, Японии, Кореи, Израиля и других развитых стран. Из мировых авиастроителей ее методы активно использует корпорация "Боинг", добившаяся на этом направлении серьезных успехов. Использование данной технологии позволит компании "Сухой" повысить эффективность решений изобретательских задач и сократить сроки ведущихся разработок современной военной и гражданской техники.

*источник: «АХК "Сухой"»
15.12.08*

МИНПРОМТОРГОВЛИ РФ И ОАК ПОДПИСАЛИ КОНТРАКТ НА ФОРМИРОВАНИЕ КОНЦЕПЦИИ ПРОГРАММЫ СОЗДАНИЯ ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНОГО БЛИЖНЕ- СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНОГО САМОЛЕТА

Министерство промышленности и торговли РФ и ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" подписали государственный контракт на формирование "концепции программы создания широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета".

Настоящий контракт подписан в рамках реализации Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года".

Основной целью ФЦП является повышение конкурентоспособности гражданского сектора авиационной промышленности России. Для сохранения присутствия отечественных производителей на глобальном рынке магистральных воздушных судов необходима разработка конкурентоспособного продукта в сегменте широкофюзеляжных пассажирских самолетов.

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

В настоящее время большая доля общего объема пассажирских перевозок на дальность до 4 тыс. км выполняется воздушными судами европейского и американского производства вместимостью 200–300 человек. При этом широкофюзеляжные самолеты Boeing и Airbus были спроектированы для полетов на межконтинентальные маршруты дальностью 12–15 тыс. км. Их использование на сравнительно коротких внутриконтинентальных маршрутах не может считаться оптимальным решением, особенно с позиций обеспечения высокой топливной эффективности. Таким образом, перед ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) открывается "окно возможностей" для создания оптимального продукта для данного сегмента рынка. Разрабатываемый широкофюзеляжный ближне-среднемагистральный самолет в базовой конфигурации предназначен для перевозки до 310 пассажиров в салоне экономического класса на дальность до 3500 км. Максимальный вес полезной нагрузки – до 32 тонн. Авиакомпаниям будет предлагаться семейство самолетов из трех моделей, с салоном на 200, 250 и 310 пассажиров.

Самолет может эксплуатироваться как на внутренних, так и на международных воздушных линиях. Он разрабатывается в соответствии с действующими,

а также планируемыми к введению требованиями ИКАО, Евроконтроля и других международных организаций, а также с учетом пожеланий авиакомпаний.

Новый российский авиалайнер может найти спрос в Китае, Индии, Иране и странах Латинской Америки.

В ходе формирования концепции программы по созданию широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета ОАО "ОАК" проведет концептуальные исследования, в ходе которых будет определен облик самолета с учетом таких факторов, как динамика пассажиропотоков, долгосрочный спрос на широкофюзеляжные ближне-среднемагистральные самолеты, изменение цен на топливо, ужесточение экологических требований.

Кроме того, будет выполнена оценка реализуемости заданных технических характеристик нового самолета, инвестиционной привлекательности данного проекта и анализ сроков его реализации.

Организация и управление работами по формированию концепции широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета строятся на новых подходах, которые позволят с наименьшими затратами создать современное воздушное судно с высоким уровнем технических и эксплуатационных характеристик. В конце 2008 года ОАО "ОАК" должно представить в Министерство промышленности и торговли РФ промежуточные материалы по концепции создания широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета. Срок готовности окончательных вариантов технического предложения и бизнес-плана программы – декабрь 2009 года.

Руководитель проекта – директор Дирекции программ гражданской авиации ОАО "ОАК" Андрей Пухов.

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

*источник: ОАК
12.12.08*

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО "НАЗ "СОКОЛ" МИХАИЛ ШИБАЕВ НАГРАЖДЕН ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Генеральный директор ОАО "НАЗ "Сокол" Михаил Шибаетов награжден почетной грамотой Нижегородской области. Такое решение было принято на заседании Законодательного собрания Нижегородской области 18 декабря: депутаты приняли соответствующее постановление.

Решение о награждении было принято в соответствии с ходатайством министерства промышленности и инноваций Нижегородской области и трудового

коллектива ОАО "НАЗ "Сокол", а также заключением губернатора Нижегородской области.

Михаил Шибаетов был награжден за многолетний добросовестный труд и за большой вклад в развитие авиастроения Нижегородской области.

*источник:
«НИА "Нижний Новгород"»
18.12.08*

АВИАХОЛДИНГ "СУХОЙ" ПЛАНИРУЕТ ВЫПУСТИТЬ В СЕРИЮ КАК МИНИМУМ 700 SSJ 100

С начала серийного производства регионального гражданского самолета Sukhoi Superjet 100, которое, как ожидается, начнется в 2009 году, планируется выпустить не менее 700 лайнеров.

"Всего ОАО "ОКБ Сухой", по самым скромным планам, собирается произвести не менее 700 самолетов", — сообщил в ходе расширенного заседания правительства Хабаровского края гендиректор ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Гагарина (КНААПО)", входящее в холдинг "Сухой", Александр Пекарш.

Он отметил, что серийное производство самолета будет налажено на КНААПО начиная с 2009 года. В настоящее время, по словам А. Пекарша, портфель "твердых" заказов составляет 98 самолетов. Реализация программы рассчитана до 2025 года.

"Согласно программам авиахолдинга, из всех произведенных самолетов 35 % может быть продано в Северную Америку, 25 % — в Европу, 10 % — в страны Латинской Америки, 7 % предназначены для рынков России и Китая" — отметил он.

В год авиазавод планирует производить 70 самолетов. Выход на производственные мощности планируется к 2012 году. "К этому времени увеличится и занятость работников проекта, к 2010 году количество занятых сотрудников достигнет 5,5 тыс. человек. Всего же планируется привлечь к реализации проекта около 7 тыс. человек" — сообщил А. Пекарш.

Говоря о реализации программы создания самолета пятого поколения "И-21", который должен стать

основой для перевооружения летного парка ВВС РФ, он сообщил, что в настоящее время на авиазаводе проводится конструкторская и технологическая проработка проекта. "Сегодня на авиазаводе начато изготовление опытных образцов самолета в полном соответствии с утвержденным графиком", — добавил гендиректор КНААПО.

КНААПО участвует в реализации приоритетных программ авиахолдинга "Сухой" по созданию и организации серийной сборки регионального самолета SSJ 100, многофункционального истребителя Су-35 и боевого авиационного комплекса пятого поколения.

ОАО "КНААПО им. Ю. А. Гагарина" — крупнейшее российское авиастроительное предприятие. На предприятии были выпущены тысячи боевых и сотни гражданских самолетов — от первого самолета-разведчика до современных истребителей семейства "Су" и легких самолетов-амфибий. В настоящее время КНААПО производит истребители Су-27, многофункциональные истребители Су-30МКК, Су-30МК2.

Самолеты Sukhoi Superjet 100, оснащенные силовой установкой SaM146, в одноклассной компоновке рассчитаны для перевозки 98 пассажиров, в то время как двухклассная компоновка вмещает 86 кресел (78 в эконом-классе и 8 в бизнес-классе).

SSJ 100 успешно совершил первый полет длительностью 1 час 5 минут 19 мая 2008 года.

*источник: газета «Гудок»
18.12.08*

"МИГ" ПОЛНОСТЬЮ РЕАЛИЗОВАЛ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ЗАДЕЛ ПО ЛЕГКИМ САМОЛЕТАМ

Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (РСК) полностью реализовала весь имевшийся производственный задел по легким многоцелевым самолетам СЛ-39, СЛ-90 и И-1Л разработки компании "Интеравиа", сообщил "АвиаПорту" представитель РСК. Последние самолеты из производственного задела производственного комплекса РСК "МиГ" № 1 в Луховицах были отгружены покупателю в ноябре текущего года. Весь производственный задел по указанным типам самолетов составлял 20–25 машин. Наиболее современный самолет — И-1Л — был изготовлен в двух экземплярах и также продан. Значительную часть машин продали фирме-разработчику "Интеравиа", производственный задел также передали этой фирме для доработки и последующей реализации, уточнил источник.

Самолетов СЛ-90 с поршневым двигателем М-3 мощностью 110 л. с. построили более 60, еще 12 штук выпустили с роторно-поршневым двигателем ВА3-4311. Кроме того, по этому самолету имелся существенный производственный задел. Выпуск прекратили в связи с небольшим спросом и началом производства самолетов СЛ-39ВМ-1 и И-1Л.

СЛ-39 ВМ-1 с поршневым двигателем чешского производства мощностью 140 л. с. построили небольшой серией — менее 10 машин, но производственного задела практически не осталось — почти все машины продали, сообщил представитель компании.

*источник: AVIAPORT.RU
11.12.08*

ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛЯЕТ "РОСТЕХНОЛОГИЯМ" 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ ИМУЩЕСТВЕННОГО ВЗНОСА

Правительство России приняло решение внести имущественный взнос России в размере 1,5 млрд рублей в госкорпорацию по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции "Ростехнологии".

Как сообщила сегодня правительственная пресс-служба, распоряжение об этом от 8 декабря подписал премьер-министр России Владимир Путин в

соответствии с федеральными законами "О государственной корпорации "Ростехнологии" и "О федеральном бюджете на 2008 год и на плановый период 2009 и 2010 годов". Минтрансу России поручено осуществить в установленном порядке внесение имущественного взноса.

*источник: «Газета.Ру»
11.12.08*

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ НА МАГИСТРАЛЬНЫЕ ЛАЙНЕРЫ СОКРАЩАЕТСЯ

Портфель заказов на магистральные лайнеры в октябре 2008 года сократился на 36 самолетов. По данным сайта Flightglobal.com, авиастроители получили 35 заказов, в то время как 71 отменен, а еще 8 — заменены на другие типы ВС.

Низкобюджетный авиаперевозчик Ryanair разместил заказ на 10 среднемагистральных Boeing 737, Brit Air заказала шесть CRJ, Croatia Airlines и Uzbekistan Airways приобретут по четыре A319 и Boeing 767 соответственно. China Southern Airlines конвертировала заказ на семь A319 в более вместительные A321, в то время как Qatar Airways сделала выбор в пользу A320 вместо ранее заказанных A319. Американская компания Petters Aviation, специализирующаяся на управлении флотом бизнес-джетов, отменила заказ

на шесть A318 Elite ACJ. Крупнейшим же разочарованием месяца стало аннулирование заказа американской низкобюджетной авиакомпании Skybus Airlines на 65 A319 — компания потерпела банкротство. Boeing получил за месяц 14 заказов, в то время как Airbus и Bombardier — каждый по 9 заказов. Embraer и Dornier получили два и один заказ соответственно. Из общего количества заказанных воздушных судов 16 пришлось на узкофюзеляжные лайнеры, 9 — на широкофюзеляжные.

Подводя итог месяца, издание отмечает, что список заказов насчитывает 8 тыс. 542 машины, что на 116 самолетов меньше, чем в сентябре.

*источник: AVIAPORT.RU
11.12.08*

НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ И ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ ПОДПИШУТ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Правительство Нижегородской области и ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" 19 декабря подпишут соглашение о сотрудничестве. Об этом сообщили в пресс-службе областного правительства. По данным пресс-службы, в соглашении оговариваются вопросы создания благоприятных условий для развития авиастроительного комплекса и объектов социальной инфраструктуры на территории Нижегородской области.

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" создано в соответствии с указом Президента РФ. Приоритетными направлениями деятельности ОАО "ОАК" и входящих в корпорацию компаний являются разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утили-

зация авиационной техники гражданского и военного назначения. Уставный капитал корпорации составляет 104,97 млрд рублей. В собственности Российской Федерации находится 91,3 % акций.

В ОАО "ОАК" входят ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина", ОАО "ОАК — Транспортные самолеты", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова", ОАО "Туполев", ОАО "Ильюшин Финанс Ко.", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ОАО "ТАВИА".

*источник: ИА Regnum
18.12.08*

МИНПРОМТОРГ ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ ЭКСПЕРТНЫЙ СОВЕТ

Министерство промышленности и торговли до конца текущего года планирует создать Экспертный совет по научно-техническому сопровождению действующей Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники в России в 2002—2010 годах и на период до 2015 года" (ФЦП-2015), сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения. Ранее при Федеральном агентстве по промышленности (Роспром) действовал Координационный совет. Роспром восстановил Экспертный совет в том виде, в каком он существовал во времена Росавиакосмоса, и даже несколько расширил его задачи. В отличие от Экспертного совета при Росавиакосмосе, который определял приоритеты в рамках ФЦП, перед Координационным советом Приказом № 21 от 24 января 2008 г. была поставлена задача давать рекомендации по лотам для проведения конкурсов. Лот не только определяет содержание работ, но и дает рекомендации по объемам финансирования работ как по линии госбюджетных ассигнований, так и по внебюджетному финансированию. В феврале — апреле 2008 г. Координационный совет выполнял эти задачи. "В апреле рекоменда-

ции Координационного совета по перечню лотов на проведение конкурсов выполнения НИОКР в трехлетний период 2008—2010 гг. были переданы в Роспром, что дало определенную стабильность НИОКР", — пояснил собеседник.

Экспертный совет будет создан при Минпромторге. Вся работа ведется при активном содействии Департамента авиационной промышленности этого министерства, заместителю главы которого, Валерию Воскобойникову, поручено непосредственно курировать этот вопрос. "Создание Экспертного совета становится эффективным инструментом выработки рекомендаций по приоритетным направлениям и объемам финансирования ФЦП-2015", — отметил источник. Всего в составе Экспертного совета действовало 9 рабочих групп, и эта структура сохранится. Рабочие группы возглавляют руководители ведущих отраслевых НИИ и научных центров. "Одну из групп по послепродажному обслуживанию новой авиатехники возглавляет представитель ОАК", — сказал собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
02.12.08*

НА РАЗВИТИЕ АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ ИЗ ГОСБЮДЖЕТА ВЫДЕЛЕНО ДОПОЛНИТЕЛЬНО 12,5 МЛРД РУБЛЕЙ

На развитие российского гражданского авиадвигателестроения из госбюджета выделено дополнительно 12,5 млрд рублей сроком на 2008–2010 гг., сообщил АРМС-ТАСС заместитель департамента авиационной промышленности Минпромторга Валерий Воскобойников.

"Мы исходим из того, что в ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники" был допущен серьезный перекос, связанный с неоправданным серьезным занижением господдержки двигателестроения. Мы постарались исправить эту ситуацию, и нас в этом поддержали и в правительстве, и в Госдуме, когда рассматривался бюджет", — пояснил Воскобойников.

По его словам, эти средства предназначены в основном для научно-исследовательских работ и создания научно-технического задела по двигателям нового поколения для гражданской авиационной техники, включая перспективный российский ближне-среднемагистральный самолет МС-21.

"В основном это работы поисковые, и они направлены на решение ряда фундаментальных задач, которые стоят сегодня перед двигателями", — сказал Воскобойников. Научное руководство в реализации этого проекта будет осуществлять ЦИАМ, отметил он. Воскобойников сообщил, что сейчас формируется техзадание, "мы еще не знаем, какой двигатель нужен. При наличии техзадела можно переходить к ОКР".

Создание двигателя нового поколения, за исключением НИРовских работ, будет традиционно финансироваться из бюджетных и привлеченных источников в пропорции примерно 50 х 50. Что касается создания двигателя 5-го поколения для боевой авиации, то это, по словам Воскобойникова, сфера компетенции Минобороны. В то же время он отметил, что продолжаются две научно-исследовательские работы предприятиями "Салют" и "Сатурн".

*источник: АРМС-ТАСС
28.11.08*

ИЭМЗ НАЧНЕТ ИСПЫТАНИЯ НОВОГО ДВИГАТЕЛЯ В 2010 Г.

ООО "Истринский экспериментально-механический завод" (ИЭМЗ) планирует начать испытания нового авиационного поршневого двигателя мощностью 180 л. с. в 2010 г., сообщил "АвиаПорту" директор ИЭМЗ Юрий Бажанов.

Одной из новых сфер деятельности предприятия является разработка нового двигателя с использованием новейших технологий и материалов на базе двигателя М-11ФР. На сегодняшний день на предприятии собрано несколько М-11ФР, они были отреставрированы и испытаны на наземном стенде. Практически от старого двигателя останется только схема и общие компоновочные решения, а конструкция будет существенно изменена. Уже проведена отработка конструкции некоторых узлов и деталей нового дви-

гателя, подчеркнул Ю. Бажанов. В следующем году планируется отработать результаты проведенных наземных стендовых испытаний и продолжить проектирование деталей, узлов и агрегатов, проработать ряд новых технологических решений. Постройка опытного экземпляра может начаться в конце 2009 г., отметил директор. ИЭМЗ не просто перепроектирует двигатель, предприятие создает винто-моторную группу, а неотъемлемой ее частью является воздушный винт из специального дерева, который также будет спроектирован и построен на предприятии, сказал Ю. Бажанов.

*источник: AVIAPORT.RU
12.12.08*

ПМК СОКРАТИТ ОКОЛО 2 % УПРАВЛЕНЦЕВ В СВЯЗИ С РЕОРГАНИЗАЦИЕЙ

Пермский моторостроительный комплекс (ПМК) планирует сократить 300–400 человек, работающих в административно-управленческих службах ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ) и технологически связанных с ним предприятий (ТСП).

Как сообщил журналистам в пятницу генеральный директор ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" Юрий Решетников, такое решение связано с проводящимся объединением завода и ТСП.

"Этот персонал дублируется. Он есть и на ТСП, он есть и на ПМЗ. Лишние люди будут выводиться", — сказал Ю. Решетников. В настоящее время численность персонала ПМК составляет 15,8 тыс. человек. Таким образом, могут быть сокращены 1,9–2,5 % сотрудников.

При этом гендиректор отметил, что рабочих сокращения не коснутся. "Более того, ПМК не закрыл прием людей на рабочие специальности на предприятия комплекса", — добавил он.

Как сообщалось, ПМК ведет объединение ПМЗ и технологически связанных с ним предприятий, в том числе ЗАО "Металлист-ПМ", ЗАО "Инструментальный завод-ПМ", ЗАО "РЭМОС-ПМ", ЗАО "Мотор-сервис-ПМ", ОАО "Энергетик-ПМ" с целью достижения эффективной системы управления и снижения управленческих затрат. Управляющим директором предприятий с 20 ноября назначен Михаил Дическул.

Концепция включает в себя также реструктуризацию непрофильных активов. Участие в предприятиях, деятельность которых не связана с производственной деятельностью ПМК и не влияет на финансовый результат, будет прекращено.

Как уточнил Ю. Решетников, этот процесс завершится в течение 2009 года.

*источник: ИА «Интерфакс»
19.12.08*

"СУПЕРДЖЕТУ" — СУПЕРПОМОЩЬ

Правительство России продолжает всеми силами поддерживать проект регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100), который, как известно, является главной надеждой отечественного авиастроения. Как сообщил сегодня источник в правительстве, на создание двигателя лайнера (SaM146 совместной разработки НПО "Сатурн" и французской фирмы Snecma) из бюджета будет выделено 10 млрд рублей. Проект Sukhoi SuperJet 100 осуществляет компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) в партнерстве с несколькими иностранными концернами. Блокпакетом ГСС владеет итальянская Alenia Aeronautica. Всего в производстве самолета занято более 30 мировых производителей систем и комплектующих. ГСС уже имеет 97 твердых заказов на лайнеры и 47 опционов. Самолет уже прошел первые испытания. Единственное затруднение, с которым столкнулся проект, — это невозможность пройти в срок международную сертификацию. Еще в середине октября руководитель подкомитета по авиационной промышленности комитета по транспорту Госдумы Анатолий Лисицын заявлял о том, что программа серийного выпуска SSJ 100 может быть сорвана из-за того, что при разработке программы не был учтен факт про-

хождения сертификации самолета по международным стандартам, а также не были заложены средства на послепродажное обслуживание.

Лисицын сообщил тогда о том, что, по его данным, для выпуска первых самолетов в намеченный срок потребуются дополнительно вложить 8,8 млрд рублей: 4 млрд — НПО "Сатурн" и 4,8 млрд — Авиационно-производственному объединению имени Гагарина в Комсомольске-на-Амуре. При подготовке к голосованию бюджета-2009 во втором чтении правительству было рекомендовано найти требуемые источники финансирования проекта вне бюджета. В связи с кризисом сегодня такие источники найти не удастся. Отсюда и надежда на российский бюджет, из которого будут выделены средства. Причем, как видно, "Сатурн" получит более чем в 2 раза больше средств, чем планировалось. О помощи производственному объединению в Комсомольске-на-Амуре пока не говорилось. Впрочем, это и логично, ведь о послепродажном обслуживании пока речь не идет.

*источник: «Газета»
03.12.08*

ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ ВХОЖДЕНИЯ НПО "САТУРН" В ГОСКОРПОРАЦИЮ ПО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЮ ПОДГОТОВЛЕННЫ — ЗАМГЛАВЫ МИНПРОМТОРГОВЛИ РФ

Минпромторговли России подготовил необходимые документы для вхождения НПО "Сатурн" в госкорпорацию по двигателестроению, сообщил замглавы министерства Денис Мантуров.

"Подготовлен необходимый пакет документов для вхождения "Сатурна" и Уфимского моторостроительного производственного объединения в госкорпорацию по двигателестроению", — заявил Д. Мантуров на совещании у премьер-министра Владимира Путина на заводе НПО "Сатурн".

"Мы ведем сейчас работу с Минфином по вопросу проведения эмиссии и увеличения уставного капитала компании через "Оборонпром", — сказал Д. Мантуров. По его словам, эмиссия должна прой-

ти в 2009 году и обойдется в 3 млрд рублей. По данным главы Минпромторга Виктора Христенко, 3 млрд рублей — это минимальная сумма, необходимая для капитализации "Сатурна". Общий объем средств, который необходим для сертификации двигателей SaM146 для самолета Sukhoi Superjet 100, составляет 5 млрд рублей.

Министр прогнозирует, что юридическая процедура проведения эмиссии займет около пяти месяцев. "Но до конца года мы выделим на сертификацию 1,5 млрд рублей", — заверил В. Христенко.

*источник: ИА «Интерфакс»
03.12.08*

ГОСУДАРСТВО НЕ ВЫДЕЛИЛО СРЕДСТВА НА ОПЫТНО-КОНСТРУКТОРСКИЕ РАБОТЫ ПО ГРУЗОВОМУ ВАРИАНТУ ТУ-334

Государство не выделило деньги на проведение опытно-конструкторских работ по программе грузового варианта Ту-334, несмотря на потребность авиационного рынка в самолетах этого класса, сообщил "АвиаПорту" источник в области авиастроения.

По его словам, грузовой вариант Ту-334 имеет очень хорошие перспективы на авиарынке. Выпущена документация на грузовую дверь (она таких же размеров, как и на Ту-204С) и оборудование грузового отсека самолета.

Вариант Ту-334Т рассчитан на перевозку семи стандартных контейнеров, коммерческая нагрузка составляет 12–14 тонн. Этим самолет отличается от своих конкурентов, лайнеры с компоновкой пять кресел в ряд этого сделать не могут — недостаточно сечения фюзеляжа. Для проведения ОКР можно было бы использовать первый опытный экземпляр самолета

Ту-334 № 001. Самолет прошел все испытания в полном объеме, и эту машину планируется использовать для работ, связанных с последующей модернизацией самолета Ту-334.

Во время демонстрации пассажирского Ту-334 в Китае несколько китайских авиакомпаний интересовались грузовым вариантом самолета. Перспективы выхода на китайский рынок у грузового варианта Ту-334 есть, правда, если будет успешно реализован контракт с поставкой в Китай самолетов Ту-204-120СЕ и они начнут нормально эксплуатироваться. Потребности китайского рынка велики — до 150 машин. Кроме того, были предложения и от компании Global Express, сообщил источник.

*источник: AVIAPORT.RU
11.12.08*

ИЭМЗ ОТРАБОТАЛ БПЛА "ИСТРА-010"

ООО "Истринский экспериментально-механический завод" (ИЭМЗ) отработал беспилотный летательный аппарат (БПЛА) массой 4 кг комплекса беспилотного воздушного наблюдения и мониторинга, сообщил "АвиаПорту" директор предприятия Юрий Бажанов. Созданный на предприятии комплекс по своим основным характеристикам и возможностям является одним из самых передовых и во многом уникальным в своем классе. Созданию "Истра-010" предшествовала большая работа по совершенствованию БПЛА разных классов и назначений, отметил Ю. Бажанов.

Силовые ведомства проявляют существенный интерес к разработкам предприятия. Так, например, одной из разведывательных рот были поставлены комплекты для опытной эксплуатации. Войсковая эксплуатация "Истра-010" продолжается. Несколько комплектов БПЛА с расширенными возможностями и немного измененной наземной частью комплекса

поставлены в Белоруссию. Ранее БПЛА были поставлены и в ФСБ РФ, напомнил Ю. Бажанов. Силовой установкой БПЛА является электромотор и аккумуляторная батарея. Электромотор поставляется одним из предприятий Воронежа, уточнил директор.

История ИЭМЗ началась в 1997 г., когда было выкуплено право бессрочного пользования земельным участком 3,5 га недалеко от г. Истра под производственные цели. За прошедшее время был построен и оснащен необходимым технологическим оборудованием производственный корпус общей площадью 3000 кв. м. При заводе имеется КБ, силами которого были спроектированы самолет первоначального обучения и специализированный самолет для выполнения авиационных работ.

*источник: AVIAPORT.RU
15.12.08*

СУ-34: ЛИПЕЦКИЙ ДЕБЮТ

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

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

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

*источник: AVIAPORT.RU
21.11.08*

ОАК ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О ПОСТАВКЕ "РОСАВИА" КРУПНОЙ ПАРТИИ ТУ-204

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) ведет переговоры с создающимся холдингом "Авиалинии России" ("Росавиа") о поставках лайнеров Ту-204.

"Переговоры были начаты около двух недель назад и касаются возможности поставок нескольких десятков самолетов", — сказал представитель ОАК.

По его словам, стороны обсуждают возможность поставок воздушных судов в операционный лизинг в течение 5 лет. Новая авиакомпания создается на обломках разорившегося альянса AirUnion, а также подконтрольной правительству Москвы компании "Атлант-Союз". Госкорпорация "Ростехнологии", руководитель которой Сергей Чемезов возглавил совет директоров "Росавиа", может передать в новый альянс госпакеты авиакомпаний ГТК "Россия", "Кавминводавиа", "Оренбургские авиалинии", "Саратовские авиалинии", "Владавиа", "Сахалинские авиатрассы", "Дальавиа", "КрасЭйр", "Самара" и "Домодедовские авиалинии".

В ноябре московский вице-мэр, руководитель имущество-земельного комплекса города Владимир Силкин говорил, что для обеспечения деятельности нового авиахолдинга необходимо 35–45 самолетов. "Для организации регулярных рейсов нам

необходимо 35–45 бортов. Мы сейчас закажем самолеты в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), но на период до того, как получим эти самолеты, возьмем в лизинг Boeing и Airbus", — сказал тогда В. Силкин. В конце ноября президент ОАК Алексей Федоров провел переговоры с Виталием Ванцевым, рекомендованным на пост генерального директора "Росавиа", о подготовке соглашения о поставке самолетов. Как сообщала тогда пресс-служба ОАК, речь шла в том числе о самолетах МС-21, Ту-204/214, SSJ 100 и Ан-148. В собственности РФ находится 91,3 % акций ОАК. В корпорацию входят 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", ЗАО "Авиастар-СП", ОАО "ТАВИА".

*источник: газета «Гудок»
11.12.08*

ПОКУПКА МИНОБОРОНЫ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29СМТ ОЧЕНЬ ВАЖНА ДЛЯ РСК "МИГ"

Покупка Министерством обороны РФ истребителей МиГ-29СМТ очень важна для Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" (РСК), заявил "АвиаПорту" высокопоставленный источник, близкий к РСК. "34 истребителя МиГ-29МТ полностью готовы, остается только их отправить заказчику. Если все эти самолеты оплатит Министерство обороны РФ на тех условиях, о которых сейчас ведутся переговоры, это станет очень важным моментом в становлении РСК "МиГ", — сказал собеседник агентства.

По его словам, кредитная задолженность РСК "МиГ" на сегодня существенно больше стоимости 34 истребителей, но очень важно "закрыть первую дыру в финансах". "Я думаю, что Минобороны заключит контракт на закупку этих МиГ-29СМТ, но безвозмездной помощи, конечно же, не будет. К тому же, вполне вероятно, будут и дополнительные заказы на МиГ-29", — добавил чиновник. Он отметил, что технический и технологический потенциал предприятия позволяет выпустить любое количество истребителей. Минфин согласовал выделение финансирова-

ния на контракт Минобороны по покупке 34 "алжирских" МиГ-29СМТ. РСК "МиГ" рассчитывает подписать контракт общей стоимостью около 23 млрд руб., но в 2008 г. компания может получить лишь первый платеж — до 3 млрд рублей.

В госпрограмме указано, что 33 машины должны быть поставлены Минобороны в 2009 г. и одна — в 2010 г. РСК "МиГ" планировала подписать контракт с Минобороны в октябре, чтобы поставить первую партию из 15 машин до конца года.

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) рассчитывало, что государство приобретет самолеты по более высокой цене. Этот вопрос обсуждался, в частности, на правлении ОАК 5 сентября. В профильном ведомстве уточнили, что РСК "МиГ" просит заплатить за самолеты 23,05 млрд рублей. Общая кредитная задолженность РСК составляет более 40 млрд рублей.

источник: AVIAPORT.RU
11.12.08

ИЭМЗ ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В ВЫСТАВКЕ "БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ ДЛЯ ТЭК"

ООО "Истринский экспериментально-механический завод" (ИЭМЗ) планирует участвовать в выставке "Беспилотные летательные аппараты для топливно-энергетического комплекса", сообщил "АвиаПорту" директор предприятия Юрий Бажанов.

ИЭМЗ планирует показать все свои основные работы, представить материалы по перспективным научно-исследовательским и опытно-конструкторским работам по ряду направлений. На выставке планируется продемонстрировать беспилотники разных классов: от 2–2,5 кг до 60 кг и выше. В частности, модель беспилотника с системой радиоэлектронной борьбы, отметил Ю. Бажанов. Практически все разрабатываемые на предприятии комплексы беспилотного воздушного наблюдения и мониторинга находят своих заказчиков, подчеркнул он. В последующем

предприятие будет развивать два основных стратегических направления своей деятельности — авиационное двигателестроение для легких многоцелевых самолетов и беспилотных летательных аппаратов, а также создание беспилотных комплексов и систем, отметил Ю. Бажанов.

ИЭМЗ начал свою работу с создания легких многоцелевых самолетов "Овод" и "Ёжик". Оба самолета в серийное производство не пошли, так как не было спроса. Несколько лет назад предприятие начало заниматься беспилотными аппаратами и в последние годы добилось хороших результатов в этой области, отметил директор.

источник: AVIAPORT.RU
15.12.08

ИФК ПЕРЕДАЛА В АВИАКОМПАНИИ "АВИАЛИНИИ 400" ОЧЕРЕДНОЙ ТУ-204-100

12 декабря 2008 года лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) передала в эксплуатацию авиакомпания "Авиалинии 400" (Red Wings) очередное воздушное судно Ту-204-100, бортовой номер № 64047. Это шестой по счету самолет, переданный авиакомпания в финансовый лизинг в рамках контракта между ИФК и Red Wings, подписанного в 2007 году. Самолеты Ту-204-100 производства ульяновского авиазавода "Авиастар-СП" полностью соответствуют всем международным нормам ICAO по шуму на местности, эмиссии и точности самолетовождения, что позволяет без каких-либо ограничений эксплуатировать их по всему миру. Компоновка пассажирского салона в моноклассном варианте на 210 мест позволяет наиболее эффективно использовать данное воздушное судно при осуществлении низкобюджетных перевозок пассажиров, что является отличитель-

ной особенностью авиакомпании Red Wings, которая является единственным в России lowcost-перевозчиком, чья стратегия формирования парка воздушных судов базируется на использовании современных самолетов отечественного производства.

В настоящее время авиакомпания Red Wings является крупнейшим покупателем российских самолетов Ту-204. В ее парке уже сейчас имеется шесть самолетов Ту-204-100, а в начале 2009 года состоится передача еще трех самолетов данного типа. В ближайшее время компания ИФК ожидает подписания дополнительного соглашения с авиакомпанией Red Wings о поставке еще 9 самолетов Ту-204-100.

источник: «ОАО "Ильюшин Финанс Ко."»
15.12.08

"ОБОРОНПРОМ" ПОМОЖЕТ

ВТБ перечислил НПО "Сатурн" первый транш кредита в размере 3,5 млрд руб., заявил председатель правления банка Андрей Костин премьеру Владимиру Путину. Всего до конца года "Сатурну" будет перечислено 7,5 млрд руб., а общая сумма кредита составит 11,5 млрд руб., уточнил представитель ВТБ. Условия кредита не раскрываются. "Стабильное финансирование "Сатурна" будет обеспечено", — заверил Костин (цитата по Интерфаксу).

Машиностроительная компания НПО "Сатурн". Акционеры: Росимущество — 37 %, гендиректор Юрий Ласточкин и менеджмент — около 57 %. Выручка (РСБУ, 1-е полугодие 2008 г.) — 39,49 млрд руб., чистая прибыль — 470,15 млн руб.

Менеджер "Сатурна" подтвердил, что деньги от ВТБ поступили. Теперь предприятие сможет выкупить облигации, предъявленные по оферте (выпуск на 3,5

млрд руб.), отмечает он. Срок оферты наступил вчера. По словам менеджера "Ростехнологий" (в них входит "Оборонпром"), долг "Сатурна" — около 15 млрд руб. Кредит ВТБ поможет "Сатурну" лишь рефинансировать долг, а предприятию нужно еще более 3 млрд руб. на проект двигателя для Sukhoi SuperJet, отмечает аналитик "Ингосстрах-инвестиций" Евгений Шаго. Как только предприятие перейдет "Оборонпрому", появятся деньги и на этот проект, уверен он.

Ласточкин больше года не соглашался продать "Сатурн". Но на прошлой неделе Путин объявил, что "Оборонпром" выкупит доли частных инвесторов в "Сатурне" и УМПО. Ласточкин с тех пор недоступен для журналистов.

*источник: «Ведомости»
10.12.08*

АКЦИОНЕРЫ УМПО ПЛАНИРУЮТ ИЗБРАТЬ НОВЫЙ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

Совет директоров ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) назначил внеочередное собрание акционеров на 19 февраля 2009 года. Собрание проводится по требованию ОАО "ОПК "Оборонпром" и ОАО "Сатурн". В повестке собрания два вопроса — о досрочном прекращении полномочий действующего совета директоров и об избрании его нового состава. Список акционеров, имеющих право на участие в собрании, составлен по данным реестра на 3 декабря.

"Оборонпром" намеревался выкупить у частных владельцев 48,76 % акций НПО "Сатурн" и 58,65 % акций УМПО за 1,6 млрд руб. Сейчас "Оборонпрому" принадлежит 28 % акций УМПО и 37 % акций "Сатурна". После выкупа "Сатурн" планирует провести допэмиссию акций на сумму не менее трех миллиардов рублей.

*источник:
«Коммерсантъ — Казань»
10.12.08*

КУМАПП ПЕРЕХОДИТ ПОД УПРАВЛЕНИЕ КОМПАНИИ "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ"

Компания "Вертолеты России" в соответствии с распоряжением Росимущества станет единоличным исполнительным органом управления ОАО "Кумертауское авиационное производственное предприятие" (ОАО "КумАПП"), сообщила пресс-служба ОПК "Оборонпром".

"После акционирования КумАПП в соответствии с указом Президента РФ и постановлением Правительства РФ 100 % акций предприятия принадлежат Росимуществу РФ. После завершения корпоративных процедур, связанных с увеличением уставного капитала ОАО "ОПК "Оборонпром", государственный пакет акций предприятия будет передан корпорации "Оборонпром", — говорится в сообщении пресс-службы.

По информации пресс-службы, совет директоров ОАО "КумАПП" назначил управляющим директором предприятия Сергея Микрюкова.

"Решение о передаче полномочий единоличного исполнительного органа управления КумАПП компании "Вертолеты России" является продолжением политики по централизации функций управления вертолетостроительной группой", — отмечается в сообщении.

Ранее компания "Вертолеты России" была утверждена в качестве управляющей компании "Москов-

ский вертолетный завод имени М. Л. Миля", компании "Камов" и ряда других компаний, среди которых — Улан-Удэнский авиационный завод, Казанский вертолетный завод, Московский машиностроительный завод "Вперед", Ступинское машиностроительное производственное предприятие.

ОАО "Кумертауское авиационное производственное предприятие" производит вертолеты марки "Ка", а также осуществляет полный комплекс сервисных услуг для этих вертолетов.

ОАО "Вертолеты России" — 100%-ная дочерняя компания корпорации "Оборонпром", управляющая вертолетными активами, создана в 2006 году.

ОАО "ОПК "Оборонпром" — многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, создана в 2002 году. Основные направления деятельности корпорации: вертолетостроение (управляющая компания "Вертолеты России"), двигателестроение (создание Объединенной авиадвигателестроительной корпорации), системы ПВО и сложные радиоэлектронные комплексы (холдинг "Оборонительные системы"), другие машиностроительные активы.

*источник: газета «Гудок»
16.12.08*

БРАЗИЛИЯ ЗАКУПИТ 12 УДАРНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-35М

В ходе визита в Латинскую Америку президента России Дмитрия Медведева Бразилия объявила о намерении приобрести 12 российских ударных вертолетов Ми-35М, сообщило агентство "Франс-Пресс". Данное объявление стало неожиданностью для многих аналитиков, поскольку не значилось в программе визита. Тем не менее в заключительном меморандуме о взаимопонимании, подписанном президентами двух стран, говорится, что стороны пришли к согласию реализовать договоренность по закупке 12 вертолетов Ми-35М для ВВС Бразилии.

Бразильское правительство дополнительно подтвердило намерение приобрести вертолеты в совместном заявлении, оглашенном уже после отъезда Д. Медведева. Россия и Бразилия выразили уверенность, что данный контракт станет началом взаимовыгодного сотрудничества в сфере ВТС.

Запросы на выдачу предложений (техническое задание) для участия в тендере по поставке ударных и военно-транспортных вертолетов ВВС Бразилии направили трем компаниям осенью 2007 года. Планировалось, что бразильские ВВС приобретут по 10–12 вертолетов каждой категории.

В число потенциальных претендентов на поставку вошли "Агуста/Уэстленд", "Еврокоптер" и "Рособоронэкспорт". Все компании представили свои ответы к 15 октября 2007 года. Компания "Агуста/Уэстленд" предложила в качестве ударного вертолета модель А-129 "Мангуста", "Еврокоптер" представил на конкурс AS-665 "Тигр", а "Рособоронэкспорт" – Ми-35М.

В июне в рамках реализации программы закупки военно-транспортных вертолетов бразильское правительство заключило с компанией "Еврокоптер" долгосрочное соглашение по организации производства многоцелевых вертолетов "Супер Кугар". 30 июня министр обороны Бразилии Нельсон Жобим подписал контракт с компанией "ЕАДС Бразил" на изготовление 50 вертолетов ЕС-725 "Супер Кугар"

компании "Еврокоптер" для бразильских ВВС. Данное соглашение фактически "закрыло" тендер на поставку 12 военно-транспортных вертолетов.

Реализация тендера по программе закупки 12 ударных вертолетов была продолжена. Финалистами конкурса стали "Рособоронэкспорт" с вертолетом Ми-35М ориентировочной стоимостью около 14 млн долл. и итальянская "Агуста/Уэстленд" с А-129 "Мангуста", который стоит 18 млн долл.

В итоге бразильские ВВС предпочли российские вертолеты. Заключение соглашения на их закупку станет частичной компенсацией принятого ВВС Бразилии решения вывести из состава участников тендера на поставку многоцелевого истребителя следующего поколения компанию "Сухой".

Ударная версия вертолета Ми-35М является экспортным вариантом многоцелевого ударного вертолета Ми-24 и предназначена для поражения бронетанковой техники, защищенных объектов и живой силы противника, огневой поддержки подразделений сухопутных сил, постановки минных заграждений, борьбы с малыми плавсредствами, малоскоростными и низколетящими ЛА.

Модернизированный вертолет Ми-35М оснащен двумя ГТД ТВЗ-117ВМА, способен развивать максимальную скорость 320 км/ч и транспортировать боевую нагрузку весом 900 кг, боевая дальность действия – 450 км. Он оборудован комплектом управляемого вооружения 9К113К, включающим в себя обзорно-прицельную систему ОПС-24Н и современный комплекс БРЭО, способен выполнять задачи круглосуточно в сложных метеоусловиях. Вертолет может нести противотанковые управляемые ракеты "Штурм-В", 80-мм НУР С-8 и 240-мм С-24, 12,7-мм или 7,62-мм пулемет, 30-мм гранатомет, а также бомбовую и минную нагрузку.

*источник: АРМС-ТАСС
01.12.08*

МИНОБОРОНЫ ЗАИНТЕРЕСОВАЛОСЬ БУРЯТСКИМИ ШТУРМОВИКАМИ

Улан-Удэнский авиационный завод приступил к летным испытаниям штурмовика Су-25УБМ, модернизированной версии самолета Су-25, который был принят на вооружение российскими ВВС в 1987 году, сообщила вчера пресс-служба завода. По ее данным, на прошлой неделе в подмосковной Кубинке состоялся первый испытательный полет опытного учебно-боевого самолета Су-25УБМ.

"Полет штурмовика с модернизированным бортовым оборудованием продолжался в течение 35 минут и дал старт начальному этапу летных испытаний боевой машины. До конца года первый опытный самолет Су-25УБМ должен быть передан для проведения государственных совместных испытаний, которые планируется завершить в 2009 году. В следующем году к государственным совместным испытаниям присоединится и второй опытный самолет Су-25УБМ", – сообщила пресс-служба.

Самолет Су-25УБМ является глубокой модернизацией самолета Су-25. Новый штурмовик может использоваться как для проведения боевых операций, так и для обучения, подготовки и переподготовки летного состава.

Новые штурмовики отличаются от предшественников наличием современной системы бортового радиолокационного оборудования, более мощным и точным вооружением, возможностью автоматизированного выполнения боевой задачи, повышенной боевой живучестью и надежностью.

Радиус действия самолета – 910 км, скорость – 950 км/ч. Сейчас Министерство обороны РФ изучает возможность закупки партии самолетов Су-25УБМ у Улан-Удэнского авиационного завода, сообщила пресс-служба.

*источник: «Коммерсантъ – Хабаровск»
12.12.08*

ТУРЦИЯ НАМЕРЕНА ПРИОБРЕСТИ 32 УДАРНЫХ ВЕРТОЛЕТА МИ-28Н

Турция планирует приобрести 32 российских ударных вертолета Ми-28Н в качестве временной меры до начала производства новых вертолетов Т-129, сообщает "Тудэй Заман" со ссылкой на источники в турецкой оборонной промышленности.

Секретариат оборонной промышленности (SSM) Турции 7 сентября 2007 года подписал с турецкими компаниями "Тюркиш аэропейс индастри" (ТАИ), "Аселсан" и итальянской "Агуста/Уэстленд" контракт, который предусматривал организацию на предприятии ТАИ производства 50 вертолетов А-129, получивших турецкое обозначение Т-129. Контракт включает в себя опцион на дополнительное производство 41 вертолета. Ориентировочная стоимость программы производства вертолетов составляет 3,5 млрд долл., из которых на долю "Агуста/Уэстленд" приходится около 1,2 млрд. 24 июня 2008 года данный контракт официально вступил в силу. В соответствии с условиями соглашения общая продолжительность программы производства вертолетов составляет 114 месяцев с момента вступления соглашения в силу. Первый Т-129 должен быть передан ВС Турции на 60-ом месяце ее реализации, то есть к концу июня 2013 года. Оставшиеся 49 вертолетов должны быть поставлены в течение четырех с половиной лет после этой даты.

В настоящее время ВС Турции ощущают недостаток ударных вертолетов АН-1 "Кобра", парк которых сократился с 12 до 6–7 ед. Ранее на период до приема на вооружение первых вертолетов Т-129 турецкие ВС планировали приобрести в США 10 бывших в эксплуатации вертолетов "Кобра". Однако госдеп США отклонил турецкий запрос, мотивируя свой отказ отсутствием доступных вертолетов этого типа. В каче-

стве замены Турции было предложено приобрести вертолеты АН-64 "Апач" компании "Боинг".

Ранее командование Сухопутных войск Турции отказалось от предложенных Италией в качестве временной замены вертолетов "Мангуста", несмотря на то, что именно эти итальянские вертолеты были выбраны для совместного производства. По заявлению командования, вертолеты А-129 текущей конфигурации не отвечают срочным требованиям СВ Турции. В результате, по информации осведомленных источников, SSM провел переговоры с "Рособоронэкспортом" о срочной закупке 32 вертолетов Ми-28Н общей стоимостью около 1 млрд долл.

Боевой вертолет последней версии Ми-28Н предназначен для уничтожения бронетехники, защищенных объектов и живой силы противника, постановки минных заграждений, борьбы с малыми плавсредствами, малоскоростными и низколетящими летательными аппаратами. Вертолет оснащен двумя ГТД ТВ3-117ВМА мощностью по 2200 л. с., способен развивать максимальную скорость 305 км/ч и транспортировать боевую нагрузку 2400 кг, боевая дальность действия – 450 км. Он оборудован комплектом высокоточного вооружения и системами самообороны, способен выполнять задачи круглосуточно в сложных метеословиях. Может нести управляемые ракеты "Игла" класса "воздух – воздух" с тепловой ГСН, ПТУР "Атака", 80-мм НУР С-8, 122-мм С-13 и 240-мм С-24, встроенную пушку калибра 30-мм, подвешенной контейнер УПК-23-250 с пушкой ГШ-23Л калибра 23 мм, а также бомбовую и минную нагрузку.

источник: АРМС-ТАСС
16.12.08

МИНПРОМТОРГОВЛИ РФ ПОДПИСАЛО С ОАК КОНТРАКТ НА ПРОВЕДЕНИЕ РАБОТ ПО ГЛУБОКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ ТУ-204 (ТУ-204СМ)

Настоящий контракт подписан в рамках исполнения Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года". Основной целью ФЦП является повышение конкурентоспособности гражданского сектора авиационной промышленности России. Достижение поставленной цели требует, в числе других мер, проведения глубокой модернизации воздушных судов, производство которых освоено предприятиями ОАК.

Ту-204СМ представляет собой глубокую модернизацию базовой модели Ту-204-100. Основные конструкторско-технологические задачи, которые предстоит решить в ходе реализации проекта, – повышение надежности и безопасности систем самолета, снижение себестоимости производства серийных машин и эксплуатационных расходов. Одновременно планируется доработка ПС-90А – базового двигателя самолетов семейства Ту-204 – с его последующей сертификацией. Глубокая модернизация позволит существенно улучшить качественные показатели самолетов семейства Ту-204.

В ходе опытно-конструкторских работ будет разработан эскизный проект Ту-204СМ, подготовлена рабочая конструкторская документация (РКД) на планер и на системы самолета. Кроме того, будут

выполнены наземные, летно-конструкторские, сертификационные заводские испытания, разработана эксплуатационная, доказательная документация для получения дополнения к сертификату типа, создан комплексный тренажер Ту-204СМ для обучения летного и инженерно-технического персонала.

Руководство программой ОКР по глубокой модернизации самолета Ту-204 (Ту-204СМ) поручено заместителю генерального директора по управлению программами ООО "Управляющая компания "ОАК – гражданские самолеты" С. Б. Гальперину.

Ранее ОАО "ОАК" победило в открытом конкурсе на право заключения государственного контракта на выполнение опытно-конструкторских работ "Доработка самолета Ту-204-300, глубокая модернизация самолета Ту-204 (Ту-204СМ), повышение уровня надежности и улучшение эксплуатационных характеристик и использование результатов для модернизации самолетов семейства Ту-204/214, усовершенствование систем и агрегатов самолетов семейства Ту-204/214". Открытый конкурс был проведен Министерством промышленности и торговли Российской Федерации.

источник: ОАК
12.12.08

ПОБЕДИТЕЛЕЙ ОЛИМПИАДЫ ПО АВИАЦИИ ЖДЕТ УЧЕБА В МАИ И РАБОТА В ОКБ СУХОГО

Компания "Сухой" и Московский авиационный институт (МАИ) проводят пятую Олимпиаду по авиации для школьников старших классов. Она пройдет в декабре этого — январе будущего года в два тура. В ходе конкурса будут оценены знания учащихся по математике, физике и их приложение в области эксплуатации летательных аппаратов, аэродинамики и проектирования летательных аппаратов, их оборудования и систем, а также истории авиационной и ракетной техники и русского языка.

Победители будут награждены дипломами, памятными призами и денежными премиями. Из них будет сформирована группа целевой подготовки для обучения на кафедре 101 МАИ по специальности "Самолето- и вертолетостроение" с последующим трудоустройством в ОКБ Сухого.

Проведение олимпиад для школьников является частью молодежной политики "Сухого", направленной на формирование команды профессионалов, способной эффективно решать задачи, стоящие перед холдингом в условиях жесткой конкуренции на мировом рынке авиастроения. Молодые перспективные специалисты нужны компании для реализации высокотехнологичных проектов, таких как региональный пассажирский самолет "Сухой Суперджет 100", новейший многофункциональный истребитель Су-35 и истребитель пятого поколения.

Первая Олимпиада для школьников была проведена компанией "Сухой" и Московским авиационным институтом в апреле 2005 года.

источник: <http://www.sukhoi.org>
27.11.08

ИСТРЕБИТЕЛЬ МИГ-21 ОТМЕЧАЕТ 50-ЛЕТИЕ С МОМЕНТА СВОЕГО СОЗДАНИЯ

Истребитель МиГ-21 отмечает 50-летие с момента своего создания в 1958 году. Всего за время производственной программы было построено не менее 10 тыс. самолетов МиГ-21. Они эксплуатировались в ВВС более 50 стран. Истребители этого типа участвовали в 30 военных конфликтах.

Британское издание "Эйр форс мансли" отмечает, что "ни один самолет после окончания Второй мировой войны не оказал столь большого влияния на развитие ВВС, как МиГ-21", и не имеет столь заслуженного "трудового стажа".

МиГ-21 серийно производился в Советском Союзе в течение 30 лет. Он выпускался в различных модификациях, экспортировался за рубеж, строился по лицензии в Индии и Чехословакии и без лицензии

— в Китае. На нем установлено 24 мировых рекорда. В 1968 году были построены два самолета МиГ-21И, на которых отработывались аэродинамические характеристики и системы управления полетом для первого в мире сверхзвукового пассажирского лайнера Ту-144.

Конструкторы МиГ-21 до самого последнего времени работали над модернизацией самолета, что и продлило ему жизнь. В частности, разработана и реализована программа по модернизации 125 истребителей МиГ-21бис ВВС Индии в вариант МиГ-21-93.

Более 200 МиГ-21 по-прежнему эксплуатируются в ВВС нескольких стран.

источник: АРМС-ТАСС
15.12.08

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ГОДНОСТИ НА СИСТЕМУ ТТА-12Н (ТАWS)

10 декабря 2008 года ЗАО "Транзас" получило свидетельство о годности комплектующего изделия на систему раннего предупреждения приближения к земле для вертолетов. Свидетельство выдано Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета.

Система ТТА-12Н предназначена для обеспечения летного экипажа информацией, позволяющей своевременно определить потенциальную опасность столкновения с землей (с подстилающей поверхностью или с искусственным препятствием) и предпринять эффективные действия для предотвращения столкновения. Безопасность полета обеспечивается за счет работы двух независимых групп режимов. Первая группа базируется на использовании информации от спутникового приемника ГЛОНАСС/GPS и встроенной базы данных и обеспечивает выдачу сигнализации за 25–80 секунд до элемента рельефа/препятствия. Вторая группа режимов обеспечивает предупреждение экипажа при выходе за ограничения, указанные в РЛЭ на основе анализа данных от радиовысотомера, барометрического высотомера, датчиков истинной скорости, крена, курса, тангажа, системы посадки.

Система ТТА-12Н обеспечивает безопасность полета от взлета до посадки, не требуя от экипажа каких-либо действий для переключения этапа полета, в том числе при взлете и посадке с необорудованной местности. Для исключения нежелательной сигнализации при выполнении специальных видов работ вблизи земли чувствительность системы может быть уменьшена путем ее переключения в режим полета на малой высоте. В случае полета с грузом на внешней подвеске может быть задана конкретная длина троса подвески, что обеспечивает своевременное предупреждение экипажа об опасной ситуации.

ЗАО "Транзас" — ведущая российская компания в области разработки и поставок авиационных тренажеров, современного бортового оборудования, аэронавигационной информации и баз данных. Компания основана в 1990 году. В настоящее время в компании работает свыше 1200 высококвалифицированных специалистов.

источник: «ЗАО "Транзас"»
12.12.08

КОМСОМОЛЬСКИЙ ЗАВОД "СУХОГО" ПОСТАВИЛ НА ЭКСПОРТ БОЛЕЕ 2 ТЫСЯЧ САМОЛЕТОВ

Более двух тысяч самолетов Су-7, Су-20, Су-22 и Су-27 различных модификаций было направлено зарубежным заказчикам из 22 стран мира Комсомольским-на-Амуре авиационным производственным объединением имени Ю. А. Гагарина (КНААПО, входит в холдинг "Сухой"). Экспортные поставки начались в 1964 году.

Для иностранных партнеров завод выпускает двухместный многоцелевой истребитель Су-30МК2, предназначенный для завоевания преимуществ в воздухе и уничтожения воздушных, наземных и надводных целей. Кроме того, КНААПО совместно с ОКБ Сухого реализует программу создания многофункционального истребителя Су-35, который в недалеком будущем станет основной экспортно ориентированной продукцией предприятия.

"Сухой" является крупнейшим российским экспортером авиационной техники. Произведенные заводами холдинга самолеты были поставлены в 31

государство мира. В 2007 г. зарубежные заказчики получали истребители Су-30МК2, Су-30МКМ и Су-30МКИ, а также запасные части, узлы и агрегаты к ранее проданным самолетам. Выручка компании от зарубежных поставок авиационной техники составила по итогам прошлого года 33,9 млрд рублей, что в три раза превышает показатель 2006 г.

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

*источник: «АХК "Сухой"»
12.01.08*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ПОДВЕЛА ИТОГИ ПЕРВОГО КОНКУРСА ПРОЕКТОВ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ

Компания "Сухой" подвела итоги конкурса проектов по совершенствованию производственной системы с использованием инструментов "бережливого производства" (Lean-технологий). Он проводился впервые и проходил в два этапа. Первый (отборочный) тур — на предприятиях холдинга, где прошли презентации десяти лучших работ, итоговый — на уровне холдинга. Церемония награждения победителей прошла в Новосибирске.

Как сообщили в пресс-службе компании "Сухой", для оценки проектов была сформирована конкурсная комиссия под председательством генерального директора холдинга Михаила Погосяна.

Первое место занял проект "Организация поточной линии отсека Ф-1 самолета "Сухой Суперджет 100", подготовленный рабочей группой Новосибирского авиационного производственного объединения им. В. П. Чкалова (НАПО).

На второй позиции оказались специалисты Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения имени Ю. А. Гагарина (КНААПО), предложившие работу по оптимизации создания кабельной сети "Суперджета".

Третье место разделили рабочие группы из КНААПО и НАПО. В число призеров вошло еще 6 проектов, авторы которых были отмечены за стратегический подход к выполнению задачи, масштабность идеи, высокий технологический уровень исполнения и даже за глобальность еще не реализованного замысла.

Выступая на церемонии награждения победителей, генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян отметил высокий уровень представленных работ. Одним из главных результатов конкурса он назвал вовлечение в процесс оптимизации производства большого числа талантливой молодежи и опытных специалистов.

Приказ о проведении конкурса был подписан генеральным директором "Сухого" в сентябре этого года. Проекты оценивались по таким критериям, как

сокращение времени цикла производства, получение компанией дополнительной прибыли, полученной от реализации данного проекта, снижение трудоемкости, материалоемкости и энергоемкости. В положении о проведении конкурса предусмотрено материальное поощрение участников.

Предполагается, что наиболее отличившиеся из них станут кураторами и наставниками по внедрению принципов бережливого производства на своих предприятиях. Они будут направлены для обмена опытом на авиастроительные предприятия США, Европы и России. Кроме того, работники, чьи проекты были выдвинуты на конкурс, имеют перспективу карьерного роста, увеличения зарплаты или установления персональной надбавки.

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

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

*источник: АРМС-ТАСС
04.12.08*

В "АБС ХОЛДИНГ" СОСТОЯЛСЯ ОТКРЫТЫЙ НАУЧНЫЙ СЕМИНАР ПО ГАЗОСТАТИРОВАНИЮ

11 декабря в "АБС Холдинг" (г. Москва) состоялся Открытый научный семинар по газостатированию, собравший более 50 участников – представителей шведской компании AVURE и специалистов ведущих российских и зарубежных предприятий.

С 2006 года специалисты департамента машиностроения ВНИИР ("АБС Холдинг") являются официальными представителями компании AVURE на территории постсоветского пространства. AVURE – мировой лидер в области производства систем изостатического прессования, более пятидесяти лет поставляющий свою продукцию на предприятия аэрокосмической и автомобильной отраслей.

"АБС Холдинг" в сотрудничестве с AVURE предлагает комплексные решения в области формовки листового металла для российских заказчиков, среди которых – ГАЗ, Казанский вертолетный завод, "Авиастар" (г. Ульяновск), авиационные заводы в Нижнем Новгороде, Саратове, Воронеже и др. Специалисты холдинга осуществляют полную разработку проекта технического перевооружения предприятия, участвуют в установке, наладке и пуске оборудования, проводят обучение специалистов заказчика. Кроме того, "АБС Холдинг" осуществляет послепродажное и гарантийное обслуживание всего установленного оборудования.

11 декабря для обмена опытом в сфере применения технологий газостатирования (двигателестроения, порошковой металлургии, керамики) в

Новосуцеском бизнес-центре встретились производители газостатического оборудования и его конечные потребители. В ходе семинара были заслушаны доклады специалистов ведущих предприятий отрасли – ОАО "ВИЛС", ОАО "Композит", ОАО "Русполимет", ИМЕТ РАН, ознакомивших заказчиков с новыми разработками и современными технологиями компактирования порошковых материалов. В ходе семинара участники имели возможность получить новую книгу "Практика горячего изостатического прессования неорганических материалов" А. Г. Падалко, заместителя директора ИМЕТ РАН, выступившего с обзорным докладом.

Информационная поддержка семинара была возложена на профильный журнал "Двигатель" в лице главного редактора А. И. Бажанова.

Вице-президент AVURE Мэтт Разерфорд рассказал собравшимся об истории компании от ASEA до наших дней, ее месте в отрасли. Затем специалисты AVURE презентовали участникам семинара модельный ряд производимой продукции, акцентировав внимание на технологических инновациях, сделавших предприятие мировым лидером, в частности на системе однородного быстрого охлаждения, позволяющей сократить время проведения цикла газостатирования на 50 %, а также рассказали об особенностях эксплуатации поставляемой техники.

*источник: ABS Holdings
15.12.08*

СВ ТАИЛАНДА ПЛАНИРУЮТ ЗАКУПКУ РОССИЙСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-17В-5

Сухопутные войска Таиланда направили предложение правительству страны о закупке трех вертолетов Ми-17В-5 российского производства, сообщил еженедельник "Джейнс дифенс уикли" со ссылкой на источник в таиландском оборонном ведомстве. По информации источника, впервые Россия предложила Таиланду приобрести вертолеты Ми-17 три года назад, однако решение было принято только сейчас в связи с ростом затрат на ремонт и модернизацию американских вертолетов УН-1Н ("Белл-212"). Ориентировочная стоимость контракта на закупку Ми-17В-5 составит 1 млрд батов (28 млн долл.).

В настоящее время на вооружении таиландских СВ находится более 200 построенных в США вертолетов. Однако больше половины машин не может подняться в воздух, поскольку срок их эксплуатации превысил 20 лет, а запчасти имеют высокую стоимость. В случае одобрения контракт станет первым приобретением СВ Таиланда российских вертолетов. Ранее армия использовала только американские машины.

Если закупка будет одобрена правительством страны, вертолеты планируется получить в следующем году. Как ожидается, оплата соглашения будет производиться частями в течение трех лет. Не исключено, однако, что на сроки подписания контракта окажет влияние сложная экономическая и политическая ситуация в стране. План приобретения Ми-17 основывается на соглашении, подписанном в августе

2005 года с Россией, которое предусматривало продажу Таиланду от двух до четырех вертолетов в счет выплаты долга Москвы в размере 36 млн долл. Ранее, в текущем году, правительство Таиланда выделило в 2009 ф. г. на оборонные нужды 169 млрд батов, что на 17,8 % больше, чем выделялось в 2008 ф. г. Сухопутные войска Таиланда получат около половины выделенных средств – 83,5 млрд батов. На нужды ВВС и ВМС было ассигновано 31,6 и 32,8 млрд батов соответственно.

Ми-17В-5 является модифицированной версией вертолета Ми-8. Максимальный взлетный вес машины составляет 13 т, длина – 25 м, крейсерская скорость – 230 км/ч (максимальная – 300 км/ч). Машина способна транспортировать 36 военнослужащих либо 4 т груза в кабине и 4,5 т на внешней подвеске к месту назначения в радиусе 750 км. Ми-17В-5 лучше других вертолетов приспособлен для работы в условиях высокогорья с большим перепадом температур и по своим высотным характеристикам существенно превосходит зарубежные аналоги. На сегодняшний день вертолеты этого типа поставлены и успешно эксплуатируются в 80 странах. Доступность запчастей для Ми-17 позволит эксплуатировать их в течение длительного времени.

*источник: АРМС-ТАСС
01.12.08*

ЛЕГКИЙ САМОЛЕТ "СИГМА-4" ВЫПУСКАЕТСЯ НА ДВУХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

Легкий многоцелевой одномоторный двухместный самолет "Сигма-4" разработки ООО "Сигма-ТС" выпускается одновременно на двух российских предприятиях – в Самаре и Воронеже, сообщил "АвиаПорту" главный конструктор фирмы Сергей Игнатьев.

В Воронеже самолет носит обозначение "Сигма-классик", а в Самаре – "Элитар-Сигма". Конструктивно они одинаковые. В г. Жуковский было построено порядка 15 самолетов "Сигма-4", затем технологическую оснастку доработали и передали в Воронеж, уточнил С. Игнатьев.

На сегодняшний день выпущено более 25 экземпляров. Две машины уже изготовлены в Воронеже. В Самаре построено не менее 10 самолетов, из которых две машины были отгружены в США, сказал главный конструктор.

"Сигма-4", построенный в г. Жуковский, стоил порядка \$ 50 тыс., сейчас цена составляет примерно \$ 80 тыс., или около двух миллионов рублей.

Сейчас фирма – разработчик самолета "Сигма-4" называется ООО "Сигма-ТС", ранее она называлась ООО "Сигма". Зарегистрировано ООО "Сигма-ТС" в прошлом году, учредители – физические лица. В настоящее время фирма занимается исключительно разработкой авиационной техники общего назначения и не осуществляет производство самолетов, передав его в Самару и Воронеж. Кроме того, фирма-разработчик не получает роялти за продаваемые самолеты "Сигма-4" и не продавала лицензии на право производства самолета, сказал С. Игнатьев.

*источник: AVIAPORT.RU
16.12.08*

"ЮТЭЙР" ОБЗАВЕЛАСЬ ДВУМЯ ВЕРТОЛЕТАМИ МИ-171

Улан-Удэнский авиационный завод (У-УАЗ) поставил два сертифицированных вертолета Ми-171 авиакомпания "ЮТэйр" в рамках подписанного в начале этого года контракта на поставку 40 таких машин на общую сумму \$ 200 млн, сообщает пресс-служба завода.

Машины отправлены своим ходом из Улан-Удэ в Тюмень. Новые вертолеты Ми-171, полученные авиакомпанией "ЮТэйр", планируется задействовать для обеспечения миссий Организации Объединенных Наций за рубежом. Вертолеты этих партий окрашены в белый цвет и имеют опознавательные знаки ООН.

Контракт на поставку 40 Ми-171 между У-УАЗом и "ЮТэйр" был подписан в начале года. Стоимость контракта – более 200 миллионов долларов. "ЮТэйр" приобретает машины по схеме финансового и опера-

ционного лизинга. Согласно условиям контракта, все Ми-171 авиакомпания получит до конца 2010 года.

Ми-171 представляет собой глубокую модернизацию вертолета Ми-8. Он способен перевозить до 37 пассажиров, дальность полета Ми-171 – 610 километров, скорость – 250 километров в час, грузоподъемность – 4 тонны.

ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" – единственное в России предприятие, выпускающее как самолеты (Су-25, экспортная модификация – Су-39), так и вертолеты (Ми-171). ОАО "ОПК "Оборонпром" владеет 75,09 % акций завода.

*источник: ИА «РосБалт»
15.12.08*

КОНКУРС НА СОЗДАНИЕ ПЕРСПЕКТИВНОГО ТВТС ПЕРЕНОСИТСЯ НА 2009 Г.

Конкурс на лучший проект тяжелого военно-транспортного самолета (ТВТС) для замены Ан-22, скорее всего, состоится только в следующем году, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиастроения.

"Конкурс на лучший проект военно-транспортного самолета грузоподъемностью до 60 т многократно переносился, и в последнее время планировалось организовать его во второй половине текущего года. В настоящее время готовность к проведению конкурса неизвестна. К тому же мировой финансовый кризис может самым негативным образом сказаться на перспективных планах разработки новой авиационной техники для ВВС, которые и так испытывают явный недостаток финансирования", – отметил собеседник.

В конкурсе, скорее всего, могут принять участие Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина и Экспериментальный машиностроительный завод имени В. М. Мясищева. "Какой бы проект не победил в конкурсе, надо признать, что современного конструкторского потенциала ни одного ОКБ не хват-

тит для того, чтобы разработать новый крупный самолет в одиночку. Работа по проекту настолько емкая, что к ней будут привлекать все ОКБ, которые можно привлечь. Сейчас ОКБ малочисленны и специалистов не хватает", – подчеркнул собеседник.

Потребность в новом военно-транспортном самолете не оглашается, но "тиражность" самолета может быть увеличена в разы за счет быстрого и без больших затрат создания гражданского транспортного рампового варианта. "Основным отличием самолета от серийных и опытных самолетов типа Ил-76МД/МФ станет фюзеляж, который по объему и диаметру позволит перевозить большую номенклатуру вооружений и боевой техники, то есть сможет заменить и расширить сферу работ самолетов Ан-22", сказал источник.

Самолет может быть оснащен четырьмя ТРДД типа ПС-90А или НК-93 и иметь взлетную массу около 200 т.

*источник: AVIAPORT.RU
01.12.08*

СОЗДАНИЕ ЦЕНТРА АВИАСТРОЕНИЯ БЛАГОТВОРНО СКАЖЕТСЯ НА РАЗВИТИИ ЖУКОВСКОГО

Создание в соответствии с указом Президента РФ от 20 февраля текущего года на территории городского округа Жуковский национального центра авиастроения самым благоприятным образом скажется на развитии города, считает глава городского округа Жуковский Александр Бобовников.

"Отношения города Жуковский с ЦАГИ сродни отношениям сына с отцом — первого декабря будет отмечаться 90-летие ЦАГИ, а городу Жуковский исполнился всего 61 год", — добавил глава Жуковского. Все прошедшие годы Жуковский с населением в 100 тыс. человек развивается совместно с ЦАГИ. Благодаря ЦАГИ появился в городе Летно-исследовательский институт имени М. М. Громова (ЛИИ им. Громова) и многие другие предприятия. Город всегда будет благодарен ЦАГИ за тот факт, что получил статус наукограда. "В этом заслуга ученых ЦАГИ", — подчеркнул А. Бобовников.

В следующем году начнется строительство, связанное с созданием в городе центра авиастроения. Скорее всего, первым объектом станет выставочный комплекс на территории ЛИИ им. Громова площадью

порядка 100 тысяч кв. м. Этот проект к настоящему времени наиболее проработан и подготовлен к началу реализации. "Сегодня решены вопросы с выделением территорий, готовится проектная документация. К августу 2009 г. это позволит начать строительство", — сказал глава городского округа.

Параллельно со строительством выставочного комплекса в 2009 г. планируется начать строительство подъездной дороги к нему. "Экспертиза должна дать свое заключение в конце текущего года, и можно полагать, что в 2009 г. начнется строительство этой дороги", — отметил А. Бобовников.

Определены территории, на которых со следующего года начнется строительство штаб-квартиры ОАО "Объединенная авиационная корпорация". Утверждены основные положения генерального плана развития города Жуковский на новых и старых территориях. В начале 2010 г. планируется начать строительство новых жилых кварталов.

источник: AVIAPORT.RU
02.12.08

ВОРОНЕЖСКИЙ МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД ЗАДЕРЖИВАЕТ ПОСТАВКУ САМОЛЕТОВ ЯК-54

ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" (ААК "Прогресс") не может поставить спортивные самолеты Як-54 заказчикам, так как Воронежский механический завод (ВМЗ) не поставил двигатели М-14П(Х), сообщил "АвиаПорту" источник в области авиастроения.

Такая ситуация с поставкой ААК "Прогресс" двигателей для самолетов Як-54 тянется уже почти год, но решения до сих пор не видно, а завод несет убытки из-за невозможности отправить самолеты заказчикам. Такая ситуация возникла из-за того, что ВМЗ до

настоящего времени не имеет необходимого сертификата на производство двигателей типа М-14.

"Пять самолетов практически упакованы для отгрузки, не хватает только двигателей. И совершенно ненормально, когда и заказчик самолетов, и завод-изготовитель обмениваются письмами с ВМЗ, а реальных шагов ВМЗ не предпринимает", — сказал собеседник агентства.

источник: газета «Гудок»
12.12.08

ЗАКОНЧЕНЫ ЧАСТОТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ СИСТЕМЫ ДИСТАНЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТА SSJ 100

В Комсомольске-на-Амуре специалисты по аэроупругости Центрального аэрогидродинамического института совместно с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" провели частотные испытания системы дистанционного управления (СДУ), установленной на втором летном самолете Sukhoi Superjet 100.

Испытания проведены с использованием специального оборудования, разработанного в ЦАГИ. С его помощью чувствительным элементам СДУ зада-

вались возмущения, которые самолет испытывает при различных скоростях полета.

Полученные в результате испытаний частотные характеристики системы дистанционного управления будут использованы совместно с расчетными данными для оценки аэроупругой устойчивости при сертификации самолета.

источник: ЦАГИ
03.12.08

"АВИАСТАР-СП" НАМЕРЕН В 2009 Г. УДВОИТЬ ПРОИЗВОДСТВО И УВЕЛИЧИТЬ ПЕРСОНАЛ НА 20 %

ЗАО "Авиастар-СП" (г. Ульяновск) намерено в 2009 году принять на работу 2 тыс. новых рабочих, сообщили агентству "Интерфакс — Поволжье" в пресс-службе предприятия.

"В текущем году мы построили и передали российским и зарубежным авиакомпаниям 5 самолетов Ту-204 различных модификаций. До конца декабря планируем передать еще один лайнер. Производственная

программа на 2009 год предусматривает удвоение объемов производства, что потребует набора дополнительного персонала", — пояснил представитель пресс-службы. По его словам, в настоящее время на "Авиастар-СП" работает более 10 тыс. человек.

источник: ИА «Интерфакс»
04.12.08

ПЕРМСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД В 2009 Г. НАМЕРЕН УВЕЛИЧИТЬ ВЫПУСК ДВИГАТЕЛЕЙ И ГТУ НА 30 %

ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ, входит в Пермский моторостроительный комплекс, ПМК) в 2009 году планирует увеличить производство авиационных двигателей по сравнению с 2008 годом на 30 %, газотурбинных установок (ГТУ) — на 25–30 %, сообщил журналистам генеральный директор ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" Юрий Решетников.

Он также сообщил, что ОАО "Редуктор-ПМ" (также входит в ПМК) в 2009 году планирует увеличить объем производства на 25 % по сравнению с 2008 годом. При этом Ю. Решетников отметил, что бизнес-план предприятий на 2009 год еще не утвержден, акционеры рассмотрят его в январе.

"Очень важно определить, каким будет влияние кризиса. Сегодня мы чувствуем, что некоторые наши заказчики не очень платежеспособны, хотя мы точно знаем, что никто из них не отказался от нашей продукции. Но как будут события развиваться по году и что мы будем иметь в январе, когда представим бизнес-план на утверждение акционерам, сказать трудно", — сказал он. Ю. Решетников подчеркнул, что пока никаких корректировок в связи с кризисом в проект бизнес-плана не внесено.

"Все наши планы мы строим на базе заключенных контрактов. Банки не сказали, что не будут выдавать кредиты, и заказчики не сказали, что не в состоянии

платить и отказываются от заказов. У нас на весь 2009 год есть контракты, и на часть 2010 есть заказы", — отметил он. Ю. Решетников также сообщил, что ПМК уже закупил большую часть материалов и заготовок для производства как авиационных, так и наземных двигателей. "На всю номенклатуру вновь заказанных нам двигателей, как авиационных, так и наземных, абсолютное большинство материалов и заготовок уже закуплено, лежит на заводе", — сказал он.

Пермский моторостроительный комплекс объединяет 18 предприятий и организаций, крупнейшими из которых являются ОАО "Пермский моторный завод", ОАО "Авиадвигатель", ОАО "Редуктор-ПМ". Предприятия представляют собой единый научно-производственный комплекс, специализирующийся на проектировании и выпуске авиационных и промышленных газотурбинных двигателей, жидкостных реактивных двигателей, газотурбинных и газоперекачивающих установок, вертолетных трансмиссий и редукторов.

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

*источник: ИА «Интерфакс»
19.12.08*

МС-21 БУДЕТ БОЛЕЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ, ЧЕМ СУЩЕСТВУЮЩИЕ САМОЛЕТЫ — ЦАГИ

Концепции по созданию в РФ более электрического самолета, чем существующие, которые в основном имеют гидравлическую систему управления, будут использованы как рабочий вариант для разработки нового российского пассажирского авиалайнера МС-21, сообщил в интервью РИА "Новости" гендиректор Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ, г. Жуковский, Московская область) Сергей Чернышев.

В понедельник ЦАГИ, который специалисты называют "колыбелью российской авиации", отмечает 90-летие со дня создания.

"Мы участвуем в работе, которая финансируется Министерством промышленности и торговли РФ, по разработке концепций более электрического и полностью электрического самолета — это more electrical и full electrical aircraft. Эти концепции прорабатываются как рабочий вариант для нового ближне-среднемагистрального самолета МС-21, который сейчас разрабатывается компанией "Иркут" и КБ имени Яковлева", — сказал Чернышев.

"При появлении этого самолета, который должен выйти на рынок к 2015 году, будет осуществлена концепция не полностью электрического, а более электрического самолета, то есть максимальное количество приводов и агрегатов на МС-21 будет работать от электрических сигналов. Полностью электрический самолет — это революция, это поколение самолетов, которые будут уже после МС-21", — отметил он.

"Существующие сегодня самолеты имеют очень мощную гидравлическую систему, которая приводит

в движение различные элементы самолета во время полета — закрылки, прикрылки, шасси, вертикальные и горизонтальные рули. Использование различных по принципу действия агрегатов на самолете — какие-то гидравлические, какие-то электрические — приводит, во-первых, к усложнению системы управления самолетом и, с другой стороны, к увеличению веса самолета", — пояснил гендиректор ЦАГИ.

По его словам, в электрическом самолете все его системы — управляющие поверхности, выпуск и убор шасси — управляются с помощью электрических приводов. "При этом становится намного проще сама система управления самолетом, это единый принцип полностью электрической системы, и существенно выигрывается вес самолета за счет отсутствия тяжелых агрегатов гидравлики", — добавил Чернышев.

Российский среднемагистральный самолет МС-21, как предполагается, выйдет на рынок в 2015 году. Этот авиалайнер задумывался как представитель семейства ближне- и среднемагистральных самолетов, способных перевозить от 150 до 200 пассажиров. Он должен заменить собой устаревшие Ту-154.

Создатели нового самолета сообщили, что на нем будут установлены высокоэкономичные двигатели и современное электронное бортовое оборудование. По уровню комфортности для пассажиров МС-21 должен превзойти не только отечественные, но и зарубежные аналоги.

*источник: РИА «Новости»
01.12.08*

АУДИТОРИЯ ЖУРНАЛА FLIGHT ПРЕДПОЧЛА ИСТРЕБИТЕЛЬ СУ-30МКИ КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ" АМЕРИКАНСКОМУ САМОЛЕТУ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

В июле — августе 2008 г. истребители ВВС Индии, наряду с боевыми самолетами ВВС США и Франции, приняли участие в международных учениях "Красный флаг" (Red Flag), проводившихся в американском штате Невада. Индийские летчики в ходе учений пилотировали истребитель Су-30МКИ производства ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут".

Результаты учений широко обсуждаются в мировой авиационной прессе. В ноябре 2008 г. авторитетный британский журнал Flight предложил посетителям своего интернет-сайта выбрать лучший истребитель из списка, включающего в себя Су-30МКИ, F-22 и F-15. Российский истребитель назвали лучшим 59 % из числа опрошенных. Американский самолет пятого поколения F-22 получил 37 % голосов. Основным истребителем ВВС США F-15 выбрали 4 % респондентов. Закономерный успех Су-30МКИ обеспечен выдающимися летно-техническими характеристиками и боевыми возможностями этого самолета. Он стал первым в мире серийным истребителем, обладающим сверхманевренностью, а также первым экспортным боевым самолетом, оснащенным РЛС с электронным сканированием.

Создание истребителя Су-30МКИ — результат взаимодействия корпорации "Иркут", ставшей организатором и головным исполнителем программы, "ОКБ Сухого" и других предприятий российской и индийской промышленности. В определении облика самолета значительную роль сыграли индийские военные, которые заказали истребитель, превосходящий все известные на тот момент боевые самолеты.

Программа создания и производства Су-30МКИ по целому ряду параметров не имеет равных во всей

истории военно-технического сотрудничества Российской Федерации с зарубежными странами. Экспорт истребителей семейства Су-30МКИ обеспечивает свыше 15 % объемов российского военно-технического сотрудничества.

В настоящее время корпорация "Иркут" выполняет ряд контрактов на поставку истребителей Су-30МКИ, общая стоимость которых составляет около 5 млрд долларов. ВВС Индии заказали около 250 таких самолетов, свыше 150 из которых уже поставлено. Помимо готовых самолетов корпорация "Иркут" поставляет технологические комплекты для лицензионной сборки Су-30МКИ крупнейшему индийскому авиастроительному предприятию Hindustan Aeronautics Limited.

Высокая боевая эффективность самолета и позитивный опыт взаимодействия России и Индии по этой программе оказали влияние на выбор ВВС Малайзии и Алжира, которые заказали истребители, созданные на базе Су-30МКИ. Возможность приобретения самолетов Су-30МКИ рассматривают еще несколько стран.

Президент ОАО "Корпорация "Иркут" О. Ф. Демченко отмечает: "Совместная работа над Су-30МКИ — прекрасный пример того, как Индия может внести свой вклад в повышение возможностей конкретного самолета, используя собственные технологии и ноу-хау, в первую очередь в области авионики. В ходе реализации проекта мы перешли от прямых поставок авиатехники и организации ее лицензионного производства с передачей высоких технологий к фактической кооперации".

источник: «НПК "Иркут"»
05.12.08

АВСТРАЛИЯ ПРИЗНАЛА ПРЕВОСХОДСТВО F-35 НАД "СУХИМИ"

Для поддержания боеспособности на достаточном уровне военно-воздушным силам Австралии необходимы около 100 истребителей пятого поколения F-35 Joint Strike Fighter, сообщает The Australian со ссылкой на командующего ВВС страны Марка Бинскина. При этом он отметил, что российские самолеты марки "Сухой", стоящие на вооружении соседних государств, Малайзии и Индонезии, вряд ли могут составить им конкуренцию.

Бинскин убежден, что F-35 в перспективе станет лучшим многоцелевым истребителем в мире, он обладает самой совершенной защитой и радиолокационным оборудованием. По его мнению, австралийскую авиацию сегодня можно считать "лучшими маленькими ВВС в мире" и F-35 для них — оптимальный выбор. Ожидается, что в следующем году будет опубликован перспективный военный бюджет страны, в котором будет учтена покупка новейших самолетов для австралийской армии. Они обойдутся в сумму около 11 миллиардов долларов, что считается крупнейшей военной сделкой за всю историю оборонного ведомства Австралии. Первый самолет должен быть поставлен в 2014 году.

Согласно расчетам австралийских военных, заключение контракта на поставку первых 70 истре-

бителей запланировано на 2009 год, еще 25 самолетов будут заказаны после 2012 года. Тем не менее для обеспечения постоянного круглосуточного патрулирования воздушного пространства государства, включая морские территории, ВВС необходимы минимум 100 самолетов. В перспективе F-35 должны сменить на боевом дежурстве тактические бомбардировщики F-111, которые планируется снять с вооружения после 2010 года, а затем — и палубные истребители-бомбардировщики F/A-18. Последние призваны заполнить техническую брешь в ожидании перспективных поставок Joint Strike Fighter.

Напомним, что в 2006 году австралийские военные эксперты высказывали сомнения в высоких характеристиках истребителя пятого поколения F-35, отметив, что он не будет превосходить российские истребители компании "Сухой". В частности, такое мнение высказал военный аналитик, член парламента Деннис Дженсен. По его словам, российские истребители в будущем будут использоваться многими азиатскими странами и F-35 не будет им достойным противником.

источник: LENTA.RU
03.12.08

СТАТИСПЫТАНИЯ SUKHOI SUPERJET 100 ЗАВЕРШАТСЯ К КОНЦУ 2009 Г.

Перед специалистами отделения статиспытаний ЦАГИ поставлена задача завершения проводимых статиспытаний перспективного самолета Sukhoi Superjet 100 в конце 2009 г., перед завершением сертификации самолета, сообщил "АвиаПорту" начальник отделения статической и тепловой прочности ЦАГИ Александр Дзюба.

"Примерно в середине 2010 г. на статические испытания планируется поставить планер легкого военно-транспортного самолета Ил-112В, а после него — планер перспективного пассажирского самолета МС-21", — добавил начальник отделения.

Для того чтобы доказать качество серийной продукции, при статических испытаниях планера самолета в ЦАГИ на планер прикладываются нагрузки, которые, по расчету, должны разрушить самолет, причем такие нагрузки перед разрушением самолет должен держать не менее трех секунд, отметил Александр Дзюба. Отделение статических испытаний ЦАГИ имеет три лаборатории: для испытаний конструкций в нормальных условиях, в условиях вакуума и высокого нагрева и испытаний конструкций в условиях климатических воздействий. Все лаборатории имеют примерно одинаковые размеры, там испытываются самолеты или их агрегаты, ракеты и др. Статиспыта-

ния в условиях вакуума и высокого нагрева производятся часами при максимальной температуре в вакууме 1700 °С и 1500 °С в воздушной среде, сказал А. Дзюба. "Создание и постройка стенда для статических испытаний является, пожалуй, самой затратной частью программы, причем все испытательные стенды принадлежат заказчикам работ и под каждую новую машину строится собственный стенд, так как все самолеты различны по габаритам", — сказал начальник отделения ЦАГИ.

Теоретически перспектива частичной замены некоторого объема стендовых работ математическим моделированием существует, но для расчетов сложнейших задач нужен очень квалифицированный персонал, а его пока нет. Такие предприятия, как ЦАГИ, сегодня могут себе позволить приобрести практически все что угодно, но молодежь идет неохотно и персонал стареет, теряется темп работ, теряется советская школа испытаний. Средняя зарплата в отделении — 25 тыс. рублей, средний возраст — ниже 60 лет, а процесс обучения молодежи требует 10–15 лет, отметил А. Дзюба.

*источник: AVIAPORT.RU
04.12.08*

ЦАГИ ВСЕ АКТИВНЕЕ РАБОТАЕТ В СФЕРЕ НАЗЕМНЫХ ОБЪЕКТОВ

ЦАГИ в последнее время все активнее работает в новой для себя сфере деятельности — проведении испытаний по аэродинамике и аэроупругости наземных объектов, заявил журналистам директор ФГУП "ЦАГИ" Сергей Чернышев.

"К настоящему времени ЦАГИ заключил ряд соглашений с Союзом строителей России, с ОАО "Российские железные дороги" (РЖД). В частности, с РЖД ЦАГИ недавно подписал соглашение по проведению исследований аэродинамики и прочности перспективных подвижных составов, по исследованию железнодорожных путей на усталостную и статическую прочность. ЦАГИ также успешно работает с компанией Bombardier, которая определена разработчиком скоростного поезда нового поколения в Европе", — пояснил он.

В связи со строительством в Москве высотных зданий все более актуальны вопросы их ветростойкости, и ЦАГИ в последнее время принимает участие

в исследовании аэродинамики высотных зданий, так как такие объекты являются весьма опасными с точки зрения ветровых нагрузок и колебаний. "Таким образом, испытания ЦАГИ в конечном итоге направлены на обеспечение безопасности людей", — сказал директор ЦАГИ.

ЦАГИ работает также и с мостостроителями, с другими предприятиями, организациями и ведомствами по испытаниям наземных сооружений, то есть по инженерным сооружениям значительных размеров. Недавно в Москве был построен мост "Живописный". "Расчет ветровых нагрузок и аэродинамические продувки моста осуществлялись в ЦАГИ", — отметил заместитель директора Департамента авиационной промышленности Минпромторга Валерий Воскобойников.

*источник: AVIAPORT.RU
02.12.08*

РОССИЯ ВЫПОЛНЯЕТ И ПОЛНОСТЬЮ ВЫПОЛНИТ ВСЕ СВОИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО КОНТРАКТУ НА ПОСТАВКУ КИТАЮ САМОЛЕТОВ ИЛ-76 И ИЛ-78 — ГЛАВА ФСВТС

Россия выполняет и полностью выполнит все свои обязательства по контракту на поставку Китаю военно-транспортных самолетов Ил-76 и дальних заправщиков Ил-78. Об этом заявил сегодня журналистам директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС России) Михаил Дмитриев, комментируя итоги прошедшего 11 декабря в Пекине 13-го заседания российско-китайской смешанной межправительственной комиссии по ВТС, в котором он принимал участие.

"Среди проектов в области ВВС на заседании, конечно, обсуждался и вопрос реализации подписанного в 2005 году контракта на поставку Китаю транспортников Ил-76 и заправщиков Ил-78. С нашей стороны было заявлено, что в части, касающейся России, контракт выполняется и все свои обязательства по нему наша страна полностью выполнит", — подчеркнул Дмитриев.

*источник: газета «Гудок»
12.12.08*

"АВИАКОР" ПОДПИСАЛ КОНТРАКТ С МИНИСТЕРСТВОМ ОБОРОНЫ РФ

2 декабря самарский завод "Авиакор", входящий в корпорацию "Русские машины", заключил контракт с Министерством обороны РФ на строительство двух самолетов Ту-154М по специальному заказу.

ОАО "Авиакор — авиационный завод" производит и продает новую версию Ту-154М с 2003 года, а также осуществляет капитальный ремонт таких самолетов. Модель Ту-154М соответствует современным международным требованиям по безопасности полетов и точности самолетовождения, отличается высокой степенью надежности при эксплуатации в различных климатических условиях. Новые самолеты Ту-154, которые будут построены в рамках заключенного сегодня контракта, планируется оборудовать специальными средствами связи, отвечающими потребностям Министерства обороны РФ.

Ранее в рамках сотрудничества с Министерством обороны специалисты "Авиакора" произвели капитальный ремонт самолета Ту-154М, который будет передан заказчику до конца 2008 года. Кроме того, в конце первого квартала 2009 года руководство "Авиакора" планирует передать в эксплуатацию министерства еще один новый самолет. "Наше сотрудничество с Министерством обороны в послед-

ний год стремительно развивалось, и мы надеемся, что такая тенденция сохранится и впредь, — сообщил генеральный директор ОАО "Авиакор" Вячеслав Артемьев. — Производственный и кадровый потенциал позволяет нашему предприятию производить продукцию, соответствующую высоким требованиям Министерства обороны. В 2009 году мы ожидаем заключения новых контрактов на строительство трех самолетов и капитальный ремонт еще трех машин". "Уходящий год можно считать самым успешным в истории "Авиакора" начиная с середины 90-х годов. Во многом это стало возможным благодаря сотрудничеству с Министерством обороны. Развивая и укрепляя это сотрудничество, а также реализуя другие перспективные проекты, мы рассчитываем в 2009 году добиться еще более высоких производственных и финансовых показателей", — отметил директор по стратегическому планированию и развитию ОАО "РМ" Александр Филатов.

Детали контракта, заключенного 2 декабря, стороны в настоящее время не разглашают.

*источник: «ОАО "Русские машины"»
04.12.08*

РОССИЯ И ИНДИЯ ЗАКЛЮЧАТ КОНТРАКТ ПО ИСТРЕБИТЕЛЮ 5 ПОКОЛЕНИЯ В 2009 ГОДУ

Россия и Индия намерены заключить контракт на совместную разработку и производство истребителей пятого поколения в начале 2009 года, сообщил президент и председатель правления Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров. "Планируется заключить контракт в начале следующего года", — сказал глава ОАК, который сегодня принимал участие в заседании российско-индийского Совета руководителей предприятий в Нью-Дели.

Ранее глава HAL Ашок Бхаведжа заявил, что Россия и Индия создадут разные версии истребителей пятого поколения. По его словам, индийская версия истребителя будет двухместной, а российская —

одноместной. Требования к созданию двухместного самолета продиктованы доктриной индийских ВВС.

Он сообщил, что стороны уже распределили обязанности. Позиции Индии особенно сильны в сфере композитных материалов для производства самолета, считает он. Самолет, по словам Бхаведжи, будет "невидимкой", получит способность атаковать несколько целей одновременно. Пилоты получат возможность поддерживать устойчивую связь с пилотами других самолетов и с наземными службами.

*источник: «Ведомости»
05.12.08*

ПРОВЕРЕНА ОСТАТОЧНАЯ ПРОЧНОСТЬ И ПОДТВЕРЖДЕНА БЕЗОПАСНОСТЬ САМОЛЕТА ТУ-334

В лаборатории ресурса конструкций летательных аппаратов ЦАГИ завершены стендовые испытания на остаточную прочность ближнемагистрального пассажирского самолета Ту-334, проводившиеся совместно с ОАО "Туполев". Исследовалась способность поврежденной конструкции самолета выдерживать без разрушений и недопустимых деформаций максимальные нагрузки, возникающие при длительной (не менее 25 лет) эксплуатации.

Специалисты института подтвердили возможность безопасной эксплуатации самолета, у которого имеются повреждения конструкции, соответствующие нормативным требованиям.

Испытания проводили по уникальной методике, разработанной специалистами ЦАГИ, которая благодаря автоматическому контролю процесса предразрушения позволяет предотвратить полное разрушение поврежденной конструкции. "Впервые испытания

проведены до начала серийного производства, что позволит избежать дорогостоящих доработок конструкции в будущем", — прокомментировал заместитель отделения ресурса конструкций летательных аппаратов Константин Щербань.

Самолет Ту-334 — российский ближнемагистральный турбореактивный самолет на 102 пассажира с дальностью полета 3150 км с расчетной коммерческой нагрузкой. Первый полет самолета Ту-334-100 состоялся 8 февраля 1999 года. Ту-334 создан на базе перспективных разработок в области аэродинамики, конструкции, материаловедения, бортового оборудования и оснащен высокоэкономичными двигателями. Это позволило достичь высоких аэродинамических характеристик и низких эксплуатационных расходов.

*источник: ЦАГИ
05.12.08*

В. ВОСКОБОЙНИКОВ: "ДЛЯ СОЗДАНИЯ СОВРЕМЕННОЙ АВИАТЕХНИКИ НЕОБХОДИМ МОЩНЫЙ ФУНДАМЕНТ"

Для создания современной авиационной техники крайне необходим мощный фундамент в лице отечественной авиационной науки, заявил журналистам заместитель директора Департамента авиационной промышленности Минпромторга Валерий Воскобойников. "Таким фундаментом для отечественной авиационной промышленности стал ЦАГИ. ЦАГИ стал родоначальником других государственных научных центров — ЦИАМ, ГосНИИ АС и др.", — сказал заместитель директора.

"Перед Второй мировой войной такие страны, как Германия, Италия, Япония, имели весьма развитые авиационные науку и промышленность, создавали вполне современные образцы авиационной техники. Проиграв войну, эти страны лишились права создавать новые летательные аппараты, а в результате потеряли и школу конструирования, и авиационную промышленность, не в состоянии самостоятельно создавать образцы авиационной техники, так как не имеют научной базы", — подчеркнул В. Воскобойников. Структура авиационной промышленности за последние несколько лет претерпела существенные

изменения. В СССР существовало Министерство авиационной промышленности, объединявшее весь отечественный авиапром. Это была очень мощная структура со штатом около 1,2 млн человек. С тех пор произошли очень серьезные изменения, в частности по формам собственности. Сегодня подавляющее число предприятий авиапрома являются ОАО с участием или без участия государства, напомнил специалист. "Сегодня в средствах массовой информации достаточно активно обсуждаются вопросы состояния и перспектив развития отечественной авиационной промышленности. В настоящее время реализуется ряд программ развития авиапрома по линии Федеральных целевых программ и внепрограммных мероприятий, осуществляется прямая господдержка, направленная на восстановление тех позиций страны в области авиации, которые были утрачены в последние годы", — добавил заместитель директора.

*источник: AVIAPORT.RU
02.12.08*

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" ПОДПИСАЛ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ 80 ВЕРТОЛЕТОВ МИ-17 ИНДИИ

"Рособоронэкспорт" подписал контракт на поставку 80 военно-транспортных вертолетов Ми-17В-5 в Индию, сообщает РИА "Новости".

Документ подписан по итогам переговоров президента России Дмитрия Медведева и премьер-министра Индии Манмохана Сингха в Нью-Дели.

Договоренность о закупке индийскими ВВС вертолетов Ми-17 была достигнута в марте 2007 года на

заседании российско-индийской межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству. Переговоры проходили сложно, но в августе 2008 года главком ВВС Индии Фали Хоуми Мэйджор объявил о том, что переговоры вступили в заключительную стадию.

*источник: «Газета»
05.12.08*

РФ И ИНДИЯ УСКОРЯЮТ ПРОИЗВОДСТВО И РАЗРАБОТКУ ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ И МНОГОЦЕЛЕВОГО ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТА

Россия и Индия договорились ускорить реализацию проектов по совместной разработке и производству многоцелевого транспортного самолета и истребителя пятого поколения, говорится в совместной декларации, принятой по итогам переговоров лидеров двух стран в Дели. Стороны также договорились продлить на 10 лет долгосрочную программу военно-технического сотрудничества между РФ и Индией, срок действия которой истекает в 2010 году. Как подчеркнул на итоговой пресс-конференции в Дели Пре-

зидент РФ Дмитрий Медведев, военно-техническое партнерство "остаётся неотъемлемой составляющей двустороннего сотрудничества".

"Здесь первоочередная задача — перейти от обычной купли-продажи техники к ее совместному производству и разработке. Такие проекты есть. Я имею в виду заделы, существующие в сфере ракетостроения и авиации", — сказал Президент РФ.

*источник: газета «Гудок»
05.12.08*

ГСС И ИНДОНЕЗИЙСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ КАРТИКА ПОДПИСАЛИ ДОГОВОР О ПОСТАВКЕ 15 SSJ 100

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) и индонезийский региональный перевозчик Kartika подписали договор об основных условиях поставки 15 самолетов Sukhoi Superjet 100, говорится в сообщении компании-производителя. Помимо этого, предусматривается опцион еще на 15 самолетов. Каталожная стоимость заказа составляет \$ 448 млн. Поставки SSJ 100 авиакомпании Kartika начнутся в 2011 году. "Первые результаты летных испытаний, полученные в Комсомольске, подтверждают заяв-

ленные характеристики самолета. Sukhoi Superjet 100 станет прекрасным дополнением в авиапарке авиакомпании Kartika", — приводятся в сообщении слова президента ГСС Виктора Субботина.

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

*источник: AVIAPORT.RU
05.12.08*

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НАНОТЕХНОЛОГИЙ В АВИАСТРОЕНИИ МОЖЕТ КАРДИНАЛЬНО ИЗМЕНИТЬ ОБЛИК ПЕРСПЕКТИВНОГО ЛА — ЭКСПЕРТ

Использование нанотехнологий в авиационном строительстве может кардинально изменить облик перспективного летательного аппарата (ЛА), сообщил АРМС-ТАСС директор Научно-технологического центра ОАК Владимир Каргопольцев, который принимает участие в первом Международном форуме по нанотехнологиям в Москве.

Ученый считает, что ЛА в перспективе будет оснащен множеством нанодатчиков, снимающих в полете информацию об обтекающем воздушном потоке. После ее обработки бортовым компьютером наноконструктиваторы, воздействуя на поток, будут изменять в нужную сторону условия обтекания аппарата.

По словам Каргопольцева, это "сулит беспрецедентное повышение эффективности и надежности ЛА", а также позволит избавиться от некоторых современных громоздких элементов, в частности механизации крыла, что обеспечит изменение облика. Как отметил ученый, особые достижения при использовании нанотехнологий прогнозируются в области прочности ЛА. "Первые проведенные исследования говорят о колоссальных ресурсах в этой сфере", — подчеркнул он. Будут создаваться т. н. "самозалечивающиеся конструкции" из структурированных композиционных материалов с вкрапленными наночастицами, обеспечивающими затягивание воз-

никающих трещин. Самая большая проблема в создании таких материалов — обеспечить их однородность и, соответственно, стабильность свойств. В России пока нет соответствующего оборудования для этих целей.

По словам Каргопольцева, в авиационном строительстве ученые планируют использовать нанотехнологии для решения таких проблем, как обледенение конструкции, а также повышение безопасности полетов в 6–8 раз в ближайшие 10 лет, снижение расходов топлива на десятки процентов, повышение экологичности и комфорта. Как отметил специалист, традиционные методы уже исчерпали себя. Дальнейшее их использование дает незначительные результаты при существенных затратах.

Каргопольцев проинформировал, что в авиационном строительстве нанотехнологиями занимаются со времен запуска первого спутника, когда стало известно, что космос влияет на характеристики материалов. В ЦАГИ был построен комплекс вакуумных труб, в которых различные материалы меняют свои свойства после того, как в них имплантируются ионы, разгоняемые до скоростей 30–40 км/с.

источник: АРМС-ТАСС
05.12.08

ИНДИЙСКУЮ СТОЛИЦУ БУДУТ ЗАЩИЩАТЬ ИСТРЕБИТЕЛИ МИГ-29

Индийские военно-воздушные силы разместили на старом аэродроме в пригороде Нью-Дели истребители МиГ-29 для защиты индийской столицы от террористической атаки с воздуха, сообщает РИА "Новости".

"МиГ-29 размещены для защиты столицы с воздуха три-четыре дня назад. Делается все необходимое для обеспечения безопасности столицы", — при-

водит агентство слова высокопоставленного сотрудника ВВС Индии. Истребители разместили на авиабазе Хиндон в пригороде индийской столицы Газибаде. На то, чтобы поднявшимся по тревоге самолетам долететь до Нью-Дели, потребуется 15 минут.

источник: «Независимая газета»
17.12.08

ПОДПРОГРАММА РАЗВИТИЯ МАЛОЙ АВИАЦИИ ВОШЛА В ПРОЕКТ КОНЦЕПЦИИ ФЦП-2020

Подпрограмма развития малой авиации практически в полном объеме внесена в проект концепции Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники в России на период до 2020 года" (ФЦП-2020), сообщил "АвиаПорту" информированный источник в области авиационного строительства.

"По развитию малой авиации в проекте концепции предполагается смешанное финансирование: из государственного бюджета и из внебюджетных источников, но суммы достаточно приличные, — отметил собеседник. — Оглашать их сейчас преждевременно в силу возможных изменений в ходе рассмотрений и согласований проекта концепции".

"Для уточнения прогнозируемых показателей разработчики подпрограммы развития малой авиации разослали запросы в основные авиационные фирмы с просьбой уточнить необходимые средства на создание новых летательных аппаратов, а полученные от фирм сведения показали необходимость увеличения ассигнований против ранее зало-

женного их объема", — дополнил специалист. Проектом подпрограммы развития малой авиации предусмотрены две группы мероприятий, касающихся авиационной техники малой авиации. Первая группа — текущие проекты, которые необходимо довести до этапа сертификации. Это та авиационная техника, которой необходимо оказать поддержку для начала производства. Другая группа мероприятий — перспективные проекты, находящиеся на разных стадиях разработки. В части малой авиации конкретные разработки не будут указаны — будет указано назначение самолета и типоразмерный ряд машин. Выбор проектов будет определяться на конкурсной основе. "Разработчики подпрограммы по малой авиации отдают себе отчет в том, что какое-то количество летательных аппаратов будет закуплено за рубежом, что и учитывается в прогнозных оценках", — дополнил собеседник.

источник: AVIAPORT.RU
01.12.08

ОБЪЕМ ЗАКАЗОВ КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ" ДОСТИГ 4,6 МЛРД ДОЛЛАРОВ

Портфель заказов корпорации "Иркут" достиг 4,6 млрд долл., сообщила руководитель департамента по связям с общественностью корпорации Елена Федорова. "Основная продукция корпорации — истребители семейства Су-30МКИ, составляющие свыше 15 проц. российского оружейного экспорта, — пояснила Федорова. — "Иркут" также продолжает выпуск самолетов-амфибий Бе-200ЧС и освоил серийное производство учебно-боевых самолетов нового поколения Як-130. В рамках международной промышленной кооперации "Иркут" поставляет компоненты для магистральных авиалайнеров семейства Airbus, ведет подготовку к конвертации пассажирских А320 в грузовые версии".

Приоритетная программа корпорации — создание самолета МС-21, предназначенного для замены

Ту-154. "Иркут" является главным исполнителем этой программы. В августе — сентябре 2008 года программа создания МС-21 успешно прошла второй контрольный рубеж: утвержден аванпроект самолета, одобрены планы развертывания его производства.

Согласно планам, экономичные и комфортабельные самолеты МС-21 выйдут на российские и международные воздушные трассы в 2015—2016 гг.

Накануне корпорации "Иркут" была вручена учрежденная группой компаний "РосБизнесКонсалтинг" премия "Компания года — 2008" в номинации "Машиностроение — ВПК".

*источник: АРМС-ТАСС
04.12.08*

НА СТАДИИ ЗАКЛЮЧЕНИЯ НАХОДЯТСЯ КОНТРАКТЫ НА ПОСТАВКУ РОССИЙСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ В ИНДИЮ И БРАЗИЛИЮ — ФСВТС РОССИИ

На стадии заключения находятся контракты на поставку российских вертолетов в Индию и Бразилию, сообщил в эксклюзивном интервью АРМС-ТАСС заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России Вячеслав Дзиркалн.

"В 2008 году Россия одержала победу в двух тендерах на поставку вертолетов — в Индии и Бразилии. В настоящее время российская сторона находится на стадии подписания контрактов по этим тендерам", — отметил он.

В. Дзиркалн также сообщил, что в Перу Россия выиграла тендер на поставку запчастей и ремонт продукции военного назначения (ПВН). Отвечая на вопрос о перспективах победы России в других проводящихся в настоящее время тендерах, замдиректора ФСВТС отметил, что РФ участвует с вертолетом Ми-17 в тендере в Чили.

"Конечно, основной и наиболее значимый тендер — это поставка 126 истребителей Индии. У нас неплохие шансы, и мы надеемся, что в этом тендере у нас будет возможность выиграть", — подчеркнул В. Дзиркалн.

О намерении приобрести 12 российских ударных вертолетов Ми-35М Бразилия объявила в ходе недавнего визита в Латинскую Америку президента

России Дмитрия Медведева. Запросы предложений для участия в тендере ВВС Бразилии направили трем компаниям осенью 2007 г. Финалистами конкурса стали "Рособоронэкспорт" с вертолетом Ми-35М ориентировочной стоимостью около 14 млн долл. и итальянская "Агуста/Уэстленд" с А-129 "Мангуста", который стоит 18 млн долл. В итоге бразильские ВВС предпочли российские вертолеты. По мнению экспертов, соглашение на их закупку станет частичной компенсацией решения Бразилии вывести компанию "Сухой" из состава участников тендера на поставку в эту страну многоцелевого истребителя следующего поколения.

По оценке экспертов, пока продолжаются предконтрактные переговоры о поставке ВВС Индии 80 транспортных вертолетов Ми-17-1В. Ранее индийские СМИ сообщали, что из-за попытки российской стороны поднять стоимость вертолетов с 650 млн долл. до 1 млрд долл. контракт находился под угрозой срыва. Тем не менее, поскольку вертолеты Ми-17-1В полностью удовлетворяют индийскую сторону, переговоры были продолжены.

*источник: АРМС-ТАСС
04.12.08*

РОССИЯ В БЛИЖАЙШИЕ 2—3 ГОДА ПОСТАВИТ ИНДИИ 80 ВЕРТОЛЕТОВ МИ-17 НА СУММУ ОКОЛО 1,5 МЛРД ДОЛЛАРОВ США — ДИРЕКТОР ФСВТС

Россия в ближайшие 2—3 года поставит Индии 80 вертолетов Ми-17 на сумму около 1,5 млрд долларов. Об этом сообщил сегодня директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) Михаил Дмитриев, комментируя контракт, подписанный 5 декабря в Нью-Дели Управлением закупок Минобороны Индии и "Рособоронэкспортом" в присутствии Президента РФ Дмитрия Медведева и премьер-министра Индии Манмохана Сингха.

"По условиям контракта, индийская сторона закупит порядка 80 военно-транспортных вертолетов Ми-17, которые будут сданы ей под ключ. Поставки будут осуществлены в ближайшие 2—3 года. Машины

предназначены для индийских вооруженных сил. Стоимость контракта, включая подготовку вертолетных экипажей, составляет около 1,5 млрд долларов", — сказал Дмитриев.

"Это очень серьезное наше достижение, оно говорит о результативности российско-индийского военно-технического сотрудничества. Благодаря ему наша вертолетная промышленность получит дальнейшее развитие", — отметил директор ФСВТС.

*источник: газета «Гудок»
15.12.08*

ИРКУТСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД ПРОДОЛЖАЕТ ПОСТАВКИ САМОЛЕТОВ В АЛЖИР

Иркутский авиационный завод — филиал ОАО "Корпорация "Иркут" — продолжает поставки самолетов Су-30МКА в Алжир. Как сообщает отдел по связям с общественностью завода, в Алжир сегодня доставлены два очередных многофункциональных истребителя.

На декабрь запланирована поставка еще одной партии Су-30МКА. Вновь прибывшие самолеты, как

обычно, соберут специалисты Иркутского авиационного завода, а затем летчики-испытатели проведут облет машин. После этого они будут официально переданы заказчику.

*источник: «Телеинформ»
01.12.08*

"РОСНАНО", ОНЭКСИМ И УОМЗ СОЗДАЛИ СП ПО ПРОИЗВОДСТВУ СВЕТОТЕХНИКИ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ НА ОСНОВЕ НАНОТЕХНОЛОГИЙ

3 декабря на проходящем в Москве Международном форуме по нанотехнологиям генеральный директор "Роснано" Анатолий Чубайс, генеральный директор УОМЗ Сергей Максин и президент ООО "Группа ОНЭКСИМ" Михаил Прохоров подписали учредительные документы по созданию нового предприятия.

Целью проекта является создание высокотехнологичного промышленного производства систем освещения нового поколения на основе полупроводниковых чипов нитрида галлия. Конечным продуктом станут светодиодные чипы, светодиодные лампы и осветительные системы, яркость которых сопоставима с лучшими мировыми аналогами. Промышленное производство гетероструктур будет располагаться в Санкт-Петербурге на территории особой экономической зоны технико-внедренческого типа, а комплекс по производству светодиодных чипов, ламп и светотехники разместится в Екатеринбурге на базе светотехнического подразделения ФГУП "ПО "Уральский оптико-механический завод". Доля "Роснано" в создаваемой компании составила 17 %, доля УОМЗ — 33 % минус 1 акция, группы ОНЭКСИМ — 50 % плюс 1 акция. Ожидается, что объем годовой выручки через пять лет после начала финансирования проекта составит 5929 млн рублей. Вновь созданная компания предполагает к 2012 году занять долю, равную 7 % мирового рынка светодиодных чипов для общего освещения.

Мировой рынок светодиодов в 2007 году составил 4,2 млрд долларов и прогнозируется на уровне 12 млрд долларов в 2012 году при среднегодовом темпе роста, равном 23 %. Рынок светодиодной светотехники активно развивается и вытесняет прочие источники света. Мировой рынок светодиодной светотехники растет на 37 % в год при росте мирового рынка светотехники (всех источников света) 5 % в год. Уже сейчас светодиодные светильники занимают не менее 3,5 % российского рынка светотехники.

ФГУП "ПО "Уральский оптико-механический завод" имени Э. С. Яламова", являясь ведущим предприятием России в области проектирования и производства оптико-электронных комплексов для всех видов вооруженных сил и силовых структур, также выпускает широкую линейку гражданской продукции. В настоящее время ФГУП "ПО "УОМЗ" — один из крупнейших в РФ производителей светотехнической продукции с применением светодиодов. Линейка продуктов компании, в частности, включает в себя подъездные светильники ДПБ-42 разных модификаций, встраиваемые офисные светильники ДВБ-32, уличные светильники ДКУ-62, светодиодные светодоры.

*источник: «ФГУП "Уральский оптико-механический завод"»
04.12.08*

ТЮМЕНСКИЙ КОНСТРУКТОР ИЗОБРЕЛ "ОРУЖИЕ" ПРОТИВ ДОРОЖНЫХ ПРОБОК — АВТОЛЕТ

Инновационный способ борьбы с пробками на дорогах предложил житель Тюмени Василий Попов. Главный конструктор Тюменского научно-производственного центра авиации общего назначения изобрел автолет "Стриж". Это новый вид индивидуально-транспортного средства, который может превращаться из автомобиля в самолет и обратно.

Буквально в течение 10 секунд, двигаясь по дороге, машина способна "расправить крылья" и прямо из транспортного потока подняться в небо. На высоте 300 метров автолет может преодолеть расстояние от 1500 до 7000 км. После воздушного перелета "Стриж" вновь совершает посадку на дорогу вблизи пункта назначения, трансформируясь в автомобиль.

По мнению Василия Попова, это идеальный вид междугороднего транспорта, не имеющий конкурентов по скорости, безопасности и экономичности. "Думаю, что автолет при массовом производстве

будет не сложнее современного автомобиля и стоить будет примерно как машина среднего класса, — отметил конструктор. — Государство должно заниматься такими глобальными вещами. Впервые в мире предлагается аппарат — трансформер двойного назначения. Такая машина может применяться для обороны. Это идеальный автомобиль, потому что для него не нужны дороги, и идеальный самолет, практически не требующий аэродромов. По расчетам получается, что он будет иметь большую скорость и при этом — большую экономичность".

Добавим, что революционное изобретение Василия Попова вошло в число инновационных проектов Тюменского технопарка.

*источник: «ВГТРК "Россия" — Тюмень»
02.12.08*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS на пути к формированию более эффективной организационной структуры	31
Турция и концерн Airbus заключили соглашение о совместном производстве самолетов A350	32
Первый азиатский Airbus A318 Elite	32
Airbus успешно испытала двигатель военного "грузовика"	32
БПЛА A160T налетал 100 часов	32
Boeing предложила ВВС США послепродажную поддержку парка UTC T-1A	33
Первый полет самолета Boeing 787 состоится во II квартале 2009 г.	33
Boeing сдала в эксплуатацию систему обучения экипажей самолетов C-17	33
Delta Air Lines отменяет заказы на Boeing 787 в пользу другой модели	33
Работники Boeing одобрили примирение с руководством	34
Boeing может отложить поставки Dreamliner еще на полгода — газета	34
Boeing получила заказ на производство очередной партии самолетов EA-18G Growler и F/A-18F Super Hornet для ВМС США	34
Boeing провела испытание системы управления вооружением по программе ABL	35
Самолеты зависнут в Поднебесной	35
Кабмин назначил гендиректором концерна "Антонов" В. Белинского	35
Проведены испытания "лазерной пушки", установленной на Boeing	36
"Антонов" заявил о намерении войти в авиаальянс	36
Создают свой беспилотник	36
Финансовый кризис ударил по британскому флоту	36
MB-339CM для ВВС Малайзии совершил первый полет	37
Минобороны Великобритании подтвердило намерение приобрести вертолеты Future Lynx	37
Cessna поставила первый самолет Citation XLS+	37
Bombardier Aerospace: будущее — за биотопливом	38
Увидит авианосцы за горизонтом	38
ВВС ЮАР получили пятый истребитель Gripen	38
В Иране создан самолет-невидимка	38
БЛА MQ-8B успешно передал видео- и радиолокационное изображение одновременно	39
Первый серийный президентский вертолет VH-71 вышел на испытания	39

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ЕADS НА ПУТИ К ФОРМИРОВАНИЮ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНОЙ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ

В рамках осуществления программы "Будущее EADS" совет директоров концерна принял решение о формировании более простой и эффективной в управлении дивизиональной структуры. Это решение, базирующееся на двух основных установках, призвано способствовать осуществлению дальнейшей интеграции EADS.

Подразделение Military Transport Aircraft (MTAD) будет интегрировано в структуру Airbus, что упростит управление процессами, связанными с производством военно-транспортного самолета A400M, и позволит оптимизировать перераспределение ресурсов. Таким образом, MTAD под новым названием Airbus Military будет заниматься оборонной тематикой в структуре Airbus: подразделение сохранит за собой основные полномочия по разработке дизайна и сертификации воздушных судов, по установке систем, обеспечивающих выполнение полетных заданий, а также по управлению линией окончательной сборки A400M. Кроме того, структура Airbus Military также будет отвечать за осуществление всех программ Airbus военного назначения, включая программы самолета-заправщика и самолетов CN235/C295. Целью интеграции является оптимизация управления военными программами Airbus, а также получение максимального синергетического эффекта от взаимодействия с другими функциями и программами Airbus.

Глава MTAD Карлос Суарес (Carlos Suarez) сохранит за собой пост члена исполнительного комитета EADS и станет членом исполнительного комитета Airbus; он возглавит структуру Airbus Military и будет подчиняться непосредственно генеральному директору Airbus Тому Эндерсу (Tom Enders).

Внедрение дивизиональной структуры усилит значение и вклад испанских промышленных мощностей авиакосмической отрасли в развитие основных европейских военных программ EADS.

Также будет налажена координация между подразделениями EADS Astrium и Defence & Security (DS). При том, что Astrium и DS останутся самостоятельными подразделениями EADS, координация их работы обеспечит целостный подход к обслуживанию потребителей и будет содействовать развитию синергии в коммерческой, технической и стратегической областях.

Франсуа Ок (Francois Auque), генеральный директор EADS Astrium, будет лично курировать космические, оборонные программы, а также программы по безопасности. Глава подразделения EADS DS Стефан Золлер (Stefan Zoller) будет подчиняться Франсуа Оку и наряду с другими главами подразделений сохранит за собой пост члена исполнительного комитета EADS.

Вводимые изменения знаменуют собой начало очередного этапа реализации программы "Будущее EADS", основная концепция которой была представлена в середине ноября 2008 года.

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

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

*источник: EADS
19.12.08*

ТУРЦИЯ И КОНЦЕРН AIRBUS ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОВМЕСТНОМ ПРОИЗВОДСТВЕ САМОЛЕТОВ A350

Турецкий концерн авиационно-космической промышленности (ТУСАШ) и авиастроительный концерн Airbus заключили соглашение о совместном производстве пассажирских лайнеров модели A350.

На церемонии подписания соглашения присутствовал премьер-министр Турции Реджеп Тайип Эрдоган. В числе иностранных гостей на церемонии присутствовали министр транспорта Франции Доменик Бюсро, министр по европейским делам Германии Гюнтер Глосер и президент Европейского авиакосми-

ческого и оборонного концерна Луи Галлуа. Как сообщила газета "Тюркие", соглашение предусматривает участие ТУСАШ в изготовлении отдельных частей корпуса лайнеров A350. Подписание данного документа рассматривается в стране как историческое для турецкой гражданской авиации событие.

источник: «Тренд»
05.12.08

ПЕРВЫЙ АЗИАТСКИЙ AIRBUS A318 ELITE

На прошлой неделе гонконгская компания BAA Jet Management приняла поставку первого в Азии бизнес-лайнера семейства Airbus Corporate Jetliner (ACJ) — Airbus A318 Elite. Самолет будет зарегистрирован в Китайской Народной Республике и станет первым ACJ, базирующимся и зарегистрированным в этой стране. Помимо этого, Airbus A318 Elite станет первым, сертифицированным для выполнения чартерных рейсов в соответствии с частью 135 нового Положения о

Гражданской авиации Китая (CCAR Part 135).

Компания BAA Jet Management станет крупнейшим оператором бизнес-лайнеров Airbus в азиатском регионе: компания заказала три самолета ACJ и два A350 XWB в комплектации Prestige.

источник: JETS.ru
12.12.08

AIRBUS УСПЕШНО ИСПЫТАЛА ДВИГАТЕЛЬ ВОЕННОГО "ГРУЗОВИКА"

Airbus успешно осуществила первые летные испытания двигателя будущего военно-транспортного самолета A-400M. Тестовый пуск производился над территорией Великобритании на базе переоборудованного C-130 Hercules. Полет, в ходе которого была опробована работа нового двигателя, продлился 15 минут. Как подчеркнули представители компании, успешное проведение первого летного испытания двигателя "является важным этапом осуществления программы создания самого самолета".

Именно запоздание в разработке двигателей вынудило недавно корпорацию EADS, "дочкой" которой и является Airbus, перенести на более поздний и до сих пор не названный срок первые полеты нового самолета. На еще не созданный самолет, имеющий

важное значение для обеспечения оперативных перебросок войск ЕС по воздуху, уже сделаны крупные заказы со стороны Германии (60 машин) и Франции (50 самолетов). Военные ведомства двух стран требуют от Airbus указания точных сроков первого полета A-400M, замечает ИТАР-ТАСС. Изначально планировалось, что первый A-400M, конкурирующий с военно-транспортным Boeing C17, будет поставлен французским ВВС в конце 2009 года. Всего в проекте, запущенном четыре года назад, участвуют семь европейских стран — Германия, Франция, Испания, Великобритания, Турция, Бельгия и Люксембург.

источник: «Известия»
18.12.08

БПЛА A160T НАЛЕТАЛ 100 ЧАСОВ

Беспилотный летательный аппарат (БПЛА) A160T Hummingbird провел в воздухе 100 часов, говорится в сообщении компании Boeing. "Способность изменять режим работы механизмов трансмиссии в полете стала существенным шагом в понимании всех возможностей нашего аппарата. Это позволяет существенно расширить область полета при больших взлетных массах. Таким образом, мы получили беспилотную систему, обладающую скоростями аппаратов с неподвижным крылом и всеми возможностями вертолетов", — приводятся в сообщении слова менеджера программы A160T Джона Грюненбума.

A160T совершил свой первый полет продолжительностью 12 минут в июне 2007 г. В мае аппарат находился в воздухе 18,7 часа, причем в его баках еще оставалось топливо на 90 минут полета. Это стало

мировым рекордом для БПЛА такого класса. Были выполнены также испытательные полеты с грузом до 450 кг и висения на высоте до 6000 м вне влияния земли. Предшественник A160T — БПЛА A160 с бензиновым двигателем — налетал 63 часа с момента своего первого полета в 2002 г.

Первое изменение режима работы трансмиссии состоялось 25 ноября, 100-часовой рубеж был преодолен 20 ноября в полете, который состоялся в Викторвилле (США). Компания Boeing проводит испытания БПЛА A160T в соответствии с контрактом с агентством DARPA (U.S. Defense Advanced Research Projects Agency), стоимость которого составляет \$ 5 млн.

источник: AVIAPORT.RU
19.12.08

BOEING ПРЕДЛОЖИЛА ВВС США ПОСЛЕПРОДАЖНУЮ ПОДДЕРЖКУ ПАРКА УТС Т-1А

Компания Boeing отправила ВВС США свои предложения по обеспечению послепродажной поддержки и логистики парка учебно-тренировочных самолетов (УТС) Т-1А Jayhawk, говорится в сообщении компании. Если предложения компании Boeing будут приняты, она получит контракт сроком на 8 лет на обеспечение парка самолетов Т-1А запасными частями, на управление складом запчастей и подготовку технического персонала. Контракт может быть подписан летом 2009 г.

Парк самолетов Т-1А составляет сегодня 179 машин. Они дислоцируются на пяти авиабазах: Рендолф и Лохлин в Техасе, Венс в Оклахоме, Колумбус в Миссури и на авиабазе ВМС США Пенсакола во Флориде.

Самолет Т-1А представляет собой военный вариант бизнес-джета Hawker Beechcraft 400А. Он предназначен для тренировки пилотов военно-транспортной авиации и самолетов-заправщиков, а также для тренировки штурманов ВВС, авиации флота и Корпуса морской пехоты США.

Огромный опыт компании Boeing наглядно демонстрирует работа компании по организации логистической поддержки таких самолетов, как Т-38, Т-43, КС-10, С-32А, Е-4В и С-40. Кроме того, компания уже имеет опытную команду, состоящую из мировых лидеров в области логистической поддержки, таких, например, как компания Aviall Inc.

*источник: AVIAPORT.RU
19.12.08*

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ САМОЛЕТА BOEING 787 СОСТОИТСЯ ВО II КВАРТАЛЕ 2009 Г.

Компания Boeing (США) объявила о переносе первого полета опытного самолета 787 Dreamliner на второй квартал 2009 г.

Как говорится в сообщении компании, поставки самолетов заказчикам стартуют в первом квартале 2010 г. Новый график отражает задержки в работе компании, вызванные недавней забастовкой служащих, говорится в сообщении.

Первый полет опытного самолета намечался на конец четвертого квартала 2008 г., а первые поставки должны были начаться в третьем квартале 2009 г. Однако забастовка служащих, которая продолжалась с сентября по ноябрь текущего года, существенно затормозила работы.

*источник: AVIAPORT.RU
12.12.08*

BOEING СДАЛА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ СИСТЕМУ ОБУЧЕНИЯ ЭКИПАЖЕЙ САМОЛЕТОВ С-17

Компания Boeing и ВВС США 5 декабря провели торжественную церемонию передачи на авиабазу Довер новой системы тренировки экипажей ATS (Aircrew Training System) военно-транспортных самолетов С-17, говорится в сообщении Boeing.

Система ATS на авиабазе Довер начала действовать еще 21 ноября, на 4 месяца опередив график. Этой уже 20-й тренажер данного типа в ВВС США.

На сегодняшний день компания Boeing развернула десять систем ATS на территории США, еще три планируется к 2010 г. отправить за пределы Америки — в Великобританию, Австралию и Канаду.

Ключевыми элементами системы ATS являются подвижный высокореалистичный тренажер WST для подготовки пилотов самолета и станция подготовки оператора-погрузчика.

Ежегодно с помощью системы ATS проходят подготовку 1500 новых пилотов, вторых пилотов и операторов-погрузчиков, а также более чем 8000 резервистов Национальной гвардии.

*источник: AVIAPORT.RU
12.12.08*

DELTA AIR LINES ОТМЕНЯЕТ ЗАКАЗЫ НА BOEING 787 В ПОЛЬЗУ ДРУГОЙ МОДЕЛИ

Авиаперевозчик Delta Air Lines Inc., приобретенный в октябре Northwest Airlines Corp., намеревается произвести значительные изменения в заказах, которые обе компании сделали у ведущего мирового производителя самолетов Boeing. Об этом пишет Wall Street Journal.

Delta, скорее всего, уменьшит заказ Northwest Airlines на новую модель Boeing 787 Dreamliner, производство которой испытывает сейчас трудности, и увеличит свой собственный заказ на модель Boeing 777-200LR. Самолеты Boeing 777-200LR могут выполнять беспосадочные рейсы по маршрутам, соединяющим практически любые аэропорты в мире. Их салон способен вместить до 301 пассажира, а дальность полета составляет 17 445 км. Приобретение таких

моделей укладывается в стратегию Delta по увеличению процента дальних перевозок.

Семейство самолетов Boeing 787, рассчитанных на 200–300 посадочных мест, предназначено для перелетов на расстояние от 6500 до 16 000 км.

Отмена заказов на суперсовременный Boeing 787 не слишком сильно ударит по американскому авиапроизводителю, так как тот имеет широкий портфель заказов на эту модель и планирует расширить производство более дорогих Boeing 777-200LR.

Все три компании отказались давать комментарии по поводу данной информации.

*источник: K2Kapital
01.12.08*

РАБОТНИКИ BOEING ОДОБРИЛИ ПРИМИРЕНИЕ С РУКОВОДСТВОМ

Члены профсоюза работников американского концерна Boeing одобрили новые контракты, пишет газета The Wall Street Journal. Ранее разногласия относительно условий этих контрактов стали одной из причин 58-дневной забастовки на предприятиях концерна. По данным профсоюза SPEEA, за новые трудовые договоры проголосовали 79 процентов инженеров и 69 процентов техников.

По новым условиям контрактов, продолжительность которых составляет четыре года, сотрудники Boeing получат прибавки к заработной плате в размере до пяти процентов ежегодно, а также увеличение пенсий и расширение медицинских страховок. Кроме того, с профсоюзом SPEEA было достигнуто соглашение о том, что его члены смогут влиять на решения, принимаемые руководством Boeing.

Напомним, что масштабная забастовка сотрудников Boeing началась 5 сентября 2008 года и продлилась немногим более восьми недель. Рабочие требовали пересмотреть условия их трудовых договоров, а также не производить сокращения рабочих мест. Забастовка завершилась 2 ноября, а руководство Boe-

ing пошло на некоторые уступки. В результате перерыва в работе предприятий Boeing нес убытки в размере 10 миллионов долларов в день, уточняет Bloomberg. При этом прибыль компании по итогам третьего квартала 2008 года сократилась на 38 процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Кроме того, концерн был вынужден объявить об отсрочке поставок всех самолетов в среднем на 10 недель. По данным на конец ноября 2008 года, портфель заказов авиастроительной компании составлял 3734 лайнера.

По заявлению европейской авиастроительной компании Airbus, она получила косвенную выгоду от забастовки в Boeing. Дело в том, что из-за остановки производства на предприятиях концерна поставщики деталей для самолетов смогли сосредоточиться на выполнении заказов Airbus. Благодаря этому европейская компания смогла ускорить процесс сборки нескольких самолетов A330 и A340.

источник: LENTA.RU
02.12.08

BOEING МОЖЕТ ОТЛОЖИТЬ ПОСТАВКИ DREAMLINER ЕЩЕ НА ПОЛГОДА — ГАЗЕТА

Американский производитель самолетов Boeing Co. может отложить поставки новой модели 787 Dreamliner еще минимум на полгода в связи с недавно закончившейся забастовкой механиков компании и другими проблемами, пишет The Wall Street Journal.

По данным источников газеты, компания намерена вскоре объявить, что первые поставки новых машин, возможно, не удастся осуществить до лета 2010 года. До сих пор Boeing называла в качестве срока начала поставок третий квартал 2009 года.

Официально компания пока отказывается комментировать эту информацию.

Если отсрочка произойдет, она станет уже четвертой. Первоначально предполагалось начать поставки Dreamliner, на который от авиаперевозчиков уже поступило почти 900 заказов, в 2008 году.

Забастовка рабочих компании длилась в течение восьми недель и завершилась лишь 2 ноября. Каждый день забастовки сокращал прибыль Boeing на \$ 10 млн, а также приводил к отсрочке поставок самолетов и развития новых программ.

источник: газета «Гудок»
05.12.08

BOEING ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗ НА ПРОИЗВОДСТВО ОЧЕРЕДНОЙ ПАРТИИ САМОЛЕТОВ EA-18G GROWLER И F/A-18F SUPER HORNET ДЛЯ ВМС США

Компания Boeing заключила с командованием систем вооружения ВМС США контракт на закупку материалов и оборудования с длительным сроком изготовления, предназначенных для производства 34-й партии (лот-34) многоцелевых истребителей F/A-18F Super Hornet и палубных самолетов радиоэлектронной борьбы (РЭБ) EA-18G Growler. Общая стоимость соглашения, являющегося реализацией опциона к ранее заключенному контракту, составила 66,63 млн долл. Как ожидается, работы по данному контракту будут выполнены в декабре 2009 года.

Истребитель F/A-18E/F Super Hornet был принят на вооружение ВМС США в 1999 году. На текущий момент Boeing поставила заказчику более 367 самолетов этого типа. Всего к 2014 году предполагается передать ВМС США 548 машин. Не исключено, что в случае задержки программы разработки самолета F-35 заказ ВМС США на поставку F/A-18E/F будет увеличен. В марте текущего года министр ВМС США Д. Винтер заявил о необходимости дополнительной

закупки 69 истребителей Super Hornet в связи с преждевременным износом F/A-18 из-за активно проводимых операций в Ираке и Афганистане.

EA-18G — самолет РЭБ, созданный на базе двухместной версии F/A-18F Super Hornet специально для нужд авианосной группировки ВМС США. В ноябре ВМС США сообщили о начале реализации этапа оценки оперативной готовности EA-18G Growler.

Boeing является головным подрядчиком программы производства F/A-18F Super Hornet и EA-18G Growler. Кроме нее в программе участвуют Northrop Grumman, занимающаяся изготовлением фюзеляжей и бортовых систем активного радиоэлектронного подавления, General Electric — разработчик и производитель двигателей, Raytheon — радиоэлектронных систем.

источник: АРМС-ТАСС
17.12.08

BOEING ПРОВЕЛА ИСПЫТАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ВООРУЖЕНИЕМ ПО ПРОГРАММЕ ABL

Компания Boeing и американское агентство Missile Defense на прошлой неделе провели первое наземное испытание всей системы вооружения, интегрированной с самолетом, говорится в сообщении компании.

Испытания проходили на авиабазе Эдвардс (шт. Калифорния). Система управления поворачивала турель с лазером, установленную в носовой части самолета, наводя ее на цель, имитирующую баллистическую ракету.

"Это испытание является значительным шагом вперед, поскольку демонстрирует, что программа ABL (Airborne Laser) не стоит на месте, что система вооружения успешно интегрирована с самолетом", — приводятся в сообщении слова вице-президента и генерального менеджера подразделения ракетных систем компании Boeing (Boeing Missile Defense

Systems) Скотта Фэнчера (Scott Fancher). В сентябре текущего года было выполнено первое успешное огневое испытание лазера в воздухе. Таким образом, сегодня устранены все препятствия, стоящие на пути демонстрации стрельбы по реальной цели, которую планируется провести в будущем году.

Программа ABL проводится уже в течение 7 лет. Летные испытания модернизированного по программе ABL самолета Boeing 747-400F прошли на авиабазе Эдвардс в 2007 г. Главным подрядчиком является компания Boeing, высокоэнергетический лазер разработан компанией Northrop Grumman, турель и передняя часть фюзеляжа с системой управления огнем создана компанией Lockheed Martin.

*источник: AVIAPORT.RU
02.12.08*

САМОЛЕТЫ ЗАВИСНУТ В ПОДНЕБЕСНОЙ

Китайские власти борются с кризисом в национальном авиапроме. Вчера они призвали авиакомпании отложить заказы самолетов на 2009 год, а также отказаться от возобновления лизинговых соглашений с западными компаниями. На поддержку авиасектора уже выделено свыше 2 млрд долл.

Китайский рынок авиаперевозок находится в глубоком кризисе. В этом году по спросу резко ударили экономические неурядицы, а также рост расходов на топливо. Не спасло даже резкое снижение цен на нефть во второй половине года, так как компании захедажировали свои потребности в авиакеросине на пике себе в убыток. За первые десять месяцев этого года авиаперевозки выросли всего на 2,4 % вместо ожидавшихся 14 % за год, а совокупные убытки авиакомпаний достигли 4,2 млрд юаней (615 млн долл.).

Как прогнозирует Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA), авиаперевозчики по всему миру в этом году зафиксируют убытки в размере 5,1 млрд долл. на фоне максимального за последние 50 лет кризиса в отрасли. 3,9 млрд долл. из этих убытков зафиксируют авиакомпании из США. На Китай придется как минимум половина авиапотерь всего мира, за исключением США.

Вчера Главное управление гражданской авиации КНР (СААС) призвало госавиакомпании, которые доминируют на рынке авиаперевозок страны, отказаться или перенести на более поздний срок поставки самолетов в 2009 году. Также им рекомендовано воздержаться от возобновления лизинговых соглашений с зарубежными авиакомпаниями. Власти намерены отменить или компенсировать аэропортовые

сборы и налоги для авиакомпаний, обслуживающих слабозагруженные маршруты, на сумму 582 млн долл. Еще около 1,5 млрд долл. поступит на укрепление аэропортовой безопасности, а также для компенсации топливных и других издержек. Крупнейший авиаперевозчик страны China Southern Airlines в ноябре уже получил 440 млн долл., и китайские аналитики ожидают, что третья и четвертая по величине авиакомпании, China Eastern и Hainan Airlines, вскоре получат сопоставимые суммы.

Эксперты отмечают, что действия китайских властей выйдут боком западным авиастроителям. "Это очень плохая новость для Airbus и Boeing, которые возлагали надежды на рост в Китае, который должен был в ближайшие десятилетия стать вторым после США авиарынком", — отметил РБК daily управляющий директор Arran Aerospace Даг Маквити. Сейчас гражданский авиафлот страны насчитывает 1,2 тыс. самолетов (57 % — Boeing, 33 % — Airbus), причем СААС ожидало, что к 2010 г. их число вырастет на 300 машин. Boeing в октябре прогнозировал, что в ближайшие 20 лет стране понадобится 3,7 тыс. лайнеров на сумму 390 млрд долл. Даг Маквити полагает, что авиакомпании, скорее всего, получат компенсацию за отзыв заказов, которая, как правило, составляет от 5 до 10 % их стоимости. По словам эксперта, если раньше авиакомпании отменяли заказы на 2011—2013 гг., то теперь они отказываются от самолетов, поставки которых запланированы на 2009—2010 гг.

*источник: газета RBC Daily
11.12.08*

КАБМИН НАЗНАЧИЛ ГЕНДИРЕКТОРОМ КОНЦЕРНА "АНТОНОВ" В. БЕЛИНСКОГО

КМУ назначил на должность гендиректора Государственного авиастроительного концерна "Антонов" Василия Белинского. Об этом сказано в распоряжении Кабмина № 1492 от 3 декабря 2008 г. В состав Государственного авиастроительного концерна

"Антонов" входят АНТК им. Антонова, Киевский авиазавод "Авиант", Завод № 410 гражданской авиации (все — Киев) и ХГАПП.

*источник: «Транспортный бизнес»
04.12.08*

ПРОВЕДЕНЫ ИСПЫТАНИЯ "ЛАЗЕРНОЙ ПУШКИ", УСТАНОВЛЕННОЙ НА BOEING

Один из ведущих подрядчиков Пентагона, корпорация Boeing, объявил об успешном проведении наземных испытаний "лазерной пушки", установленной на борту модифицированного Boeing 747. Проверка боевых возможностей высокоэнергетического химического лазера мегаваттного класса, способного уничтожать баллистические ракеты (БР), состоялась, согласно вице-президенту корпорации Скотту Фэнчеру, 26 ноября на авиабазе Эдвардс в Калифорнии.

По его словам, "стрельба" велась по имитационной модели БР из размещенной в носовой части

самолета турельной установки. Наведение и управление огнем осуществлялось экипажем из кабины Boeing. Как подчеркнул Фэнчер, "завершен важный этап намеченной на 2008 год программы наземных испытаний полностью интегрированной лазерной системы, что позволяет нам, соблюдая график, приблизиться к проведению воздушных "стрельб" по ракете, запланированных на следующий год".

источник: ИТАР-ТАСС
02.12.08

"АНТОНОВ" ЗАЯВИЛ О НАМЕРЕНИИ ВОЙТИ В АВИААЛЬЯНС

Государственный авиастроительный концерн "Антонов" не исключает возможности вхождения в альянс с другими авиапроизводителями с целью привлечения инвестиций, сообщил глава правления "Антонова" Дмитрий Кива. "Уже сегодня ясно, что одним из условий успеха в будущем является акционирование, IPO, создание на основе обмена акциями рыночных альянсов с нашими российскими и европейскими коллегами, привлечение масштабных инвестиций", — заявил господин Кива. В ноябре

текущего года правительство переименовало Государственный авиастроительный концерн "Авиация Украины" в "Антонов" и утвердило его устав. Количество участников госавиаконцерна сокращено с девяти до четырех: АНТК им. Антонова, КиГАЗ "Авиант", ГП "Завод № 410 гражданской авиации" и ХГАПП.

источник: «Коммерсантъ»
05.12.08

СОЗДАЮТ СВОЙ БЕСПИЛОТНИК

Военное ведомство Южной Кореи выбрало гражданскую авиакомпанию Korean Air в качестве основного разработчика беспилотного летательного аппарата для армии. Согласно планам разработчиков, максимальная высота полета нового аппарата будет составлять до 15 километров над уровнем моря и он сможет находиться в воздухе до 24 часов. В целом спецификация корейского самолета-разведчика будет напоминать американский MQ-1 Predator. Планируется, что после 2016 года новый БПЛА поступит на вооружение корейской армии. Ранее

военное ведомство Южной Кореи приложило немало усилий, чтобы добиться принятия решения о разработке собственного БПЛА, вместо того чтобы закупать американские Global Hawk. Стоимость одного такого аппарата составляет 45–60 млн долларов. Национальная программа обойдется бюджету в сумму более 3 млрд долларов.

источник: «Красная звезда»
11.12.08

ФИНАНСОВЫЙ КРИЗИС УДАРИЛ ПО БРИТАНСКОМУ ФЛОТУ

Финансовые проблемы, с которыми столкнулась Великобритания, стали причиной пересмотра программ перевооружения Королевских ВМС страны, сообщает Navy News. В частности, замедлится работа над авианосцами класса Queen Elizabeth, в результате чего они поступят на вооружение на один или даже два года позже запланированного срока. Военному ведомству страны также придется сократить партию многоцелевых вертолетов Future Lynx, предназначенных для армии и флота, а также отказаться от замены стоящих на вооружении танкеров на более новые образцы.

Авианосцы Queen Elizabeth и Prince of Wales должны стать основой боевой мощи Королевских ВМС в середине 21 века. Это будут самые большие суда, построенные за всю историю Великобритании. Каждое из них сможет иметь на борту до 40 самолетов F-35 или 25 вертолетов Chinook. Стоимость двух авиа-

носцев — почти 6 миллиардов долларов. Изначально планировалось, что строительство кораблей будет завершено в 2012 году. Позже этот срок был продлен до 2014, а затем — и 2016 года. Однако, по мнению главы британского военного ведомства, больших трудностей это не вызовет, поскольку программа поставок Великобритании самолетов F-35 также наверняка будет идти с отставанием от графика.

Партия многоцелевых вертолетов Future Lynx, которые планируется поставить на вооружение ВМС и сухопутных войск, сократится незначительно — с 70 до 62 единиц. Стоимость машин, контракт на поставку которых был подписан в 2006 году, составляет около 1,5 миллиарда долларов.

источник: LENTA.RU
15.12.08

МВ-339СМ ДЛЯ ВВС МАЛАЙЗИИ СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Первый учебно-тренировочный самолет (УТС) МВ-339СМ, построенный итальянской компанией AerMacchi, выполнил первый испытательный полет 25 ноября с аэродрома завода компании в Венегоно (Venegono) близ Милана, говорится в сообщении компании. Пилотировал самолет шеф-пилот Quiirino Bucci компании Alenia AerMacchi, вторым членом экипажа был ведущий инженер по испытаниям Carlo Mont. Полет продолжался около часа. За это время экипаж проверил работоспособность всех систем, в частности нового бортового радиоэлектронного оборудования. В январе 2009 г. Alenia AerMacchi начнет обучение пилотов ВВС Малайзии, а первые два самолета МВ-339СМ планируется передать ВВС Малайзии в первом квартале 2009 г. Еще шесть машин планируется передать до конца следующего года.

Контракт на поставку восьми усовершенствованных УТС МВ-339СМ министерство обороны Малайзии и компания Alenia AerMacchi (подразделение компании Finmeccanica) подписали в конце 2006 г. Кроме поставки собственно самолетов, контракт предусматривает поставку запасных частей, наземного оборудования для обслуживания самолетов и послепродажную поддержку.

15 эскадрилья ВВС Малайзии, дислоцированная на авиабазе Butterworth, уже более 20 лет эксплуатирует восемь УТС МВ-339АМ. Новые машины дополнят этот парк.

*источник: AVIAPORT.RU
01.12.08*

МИНОБОРОНЫ ВЕЛИКОБРИТАНИИ ПОДТВЕРДИЛО НАМЕРЕНИЕ ПРИОБРЕСТИ ВЕРТОЛЕТЫ FUTURE LYNX

Министр обороны Великобритании Джон Хаттон в четверг подтвердил, что министерство купит 62 модернизированных вертолета Future Lynx, говорится в сообщении компании AgustaWestland (Италия).

Контракт на поставку 62 вертолетов Future Lynx Минобороны Великобритании и компания AgustaWestland подписали в июне 2006 г. 34 вертолета должны были попасть в британскую армию, а 28 — поступить на вооружение авиации ВМФ этой страны.

Сухопутный и морской варианты вертолета Future Lynx имеют одинаковую конструкцию, оборудование и вооружение, но оптимизированы для выполнения боевых задач на море или на суше. Предполагается, что оба варианта могут быть легко адаптированы для действий как в сухопутных, так и в морских условиях, включая выполнение таких задач, как разведка, поддержка войск, поисково-спасательные операции.

Минобороны Великобритании в ближайшее время планирует подписать контракт с компанией AgustaWestland на модернизацию 12 британских армейских вертолетов Lynx AH Mk.9. Замена двигателя

Gem на более мощные двигатели CTS800-4N должна существенно повысить летно-технические данные вертолетов, особенно в условиях повышенных температур и высокогорья. Первые 4 модернизированные машины планируется передать ВВС в 2010 г. Такие же двигатели будут устанавливаться и на вертолетах Future Lynx.

Программа Future Lynx продолжает оставаться одной из наиболее приоритетных для компании AgustaWestland. На сегодняшний день подписаны соглашения с рядом поставщиков для этой программы, таких как компании Selex Galileo, Finmeccanica, GKN Aerospace, Rolls-Royce, Honeywell, General Dynamics UK, Thales UK и GE Aviation. Первый полет нового вертолета должен состояться в конце 2009 г. Поставки вертолетов этого типа в британскую армию должны начаться в 2014 г. Флот Великобритании начнет получать новые машины годом позже.

*источник: AVIAPORT.RU
12.12.08*

CESSNA ПОСТАВИЛА ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ CITATION XLS+

Компания Cessna Aircraft вчера передала заказчику, имя которого не разглашается, первый самолет Citation XLS+, говорится в сообщении компании.

Cessna анонсировала разработку самолета Citation XLS+ в октябре 2006 г. 30 мая машина получила сертификат типа Федеральной авиационной администрации FAA (Federal Aviation Administration), сертификат типа Европейского агентства авиационной безопасности EASA (European Aviation Safety Agency) планируется получить в начале 2009 г.

Портфель заказов компании Cessna на модель Citation XLS+ составляет 200 машин.

Citation XLS+ представляет собой дальнейшее развитие самолета XLS. Самолет отличается полностью интегрированной авионикой Pro Line 21 компании Rockwell Collins и системой электронного управ-

ления двигателями FADEC. Подверглись изменениям наружные обводы носовой части самолета, претерпел изменения и салон. Первая модель этого семейства — Citation Excel — начала поставляться заказчиком в июле 1998 г., модель XLS вышла на рынок в июле 2004 г. Сегодня во всем мире летает около 680 самолетов этого типа, суммарный налет составляет 1,5 млн часов. Citation XLS+ способен преодолеть 3441 км при максимальной крейсерской скорости 817 км/ч. При максимальном взлетном весе он способен взлететь с ВПП длиной 1085 м (на уровне моря). Для посадки требуется полоса длиной всего 823 м (при типовой посадочной массе).

*источник: AVIAPORT.RU
16.12.08*

BOOMBARDIER AEROSPACE: БУДУЩЕЕ — ЗА БИОТОПЛИВОМ

Для канадской компании Bombardier Aerospace дискуссии на тему применения биотоплива вышли на новый уровень. Интерес к использованию биотоплива на бизнес-джетах возник после того, как некоторые покупатели региональных самолетов Bombardier обратили свое внимание на текущую негативную экономическую ситуацию в мире.

Специалисты Bombardier живо отреагировали на предложение своих клиентов и сфокусировали внимание на проектах использования биотоплива не только на региональных, но и на административных самолетах. В Bombardier говорят, что первоначально работы проводятся по возможному применению биотоплива на бизнес-джетах. Однако, пока проект не завершен, никаких деталей о методах использова-

ния экологичного топлива раскрыто не будет. Ожидается, что результаты исследования будут опубликованы 16 декабря.

Исследования возможности применения альтернативного топлива проводит не только канадский производитель. Так, его бразильский конкурент Embraer в этом году работал над применением топлива на основе масла бабассу, добываемого из пальмовых деревьев в Бразилии. Embraer прогнозирует, что авиационное горючее будет на 30 % состоять из биотоплива к 2020 году.

источник: JETS.ru
12.12.08

УВИДИТ АВИАНОСЦЫ ЗА ГОРИЗОНТОМ

Китай разрабатывает новую загоризонтную радиолокационную станцию, которая сможет обнаруживать крупные корабли типа авианосцев на расстоянии до 3 тысяч километров и использовать эти данные для направления ракет.

РЛС похожей модификации долгое время использовались военными некоторых стран для обнаружения тяжелых бомбардировщиков и пусков межконтинентальных баллистических ракет. Более поздние были усовершенствованы для контроля над военными судами. Новые радиолокационные станции предположительно могут использоваться для борьбы с авианосцами ВМС США в комплексе с про-

тивокорабельными ракетами DF-21. Согласно данным Пентагона, в настоящее время Китай обладает 60–80 ракетами и 60 пусковыми установками. Дальность полета DF-21 составляет около 1,8 тыс. километров, и она способна нести 300-килотонную ядерную боеголовку. DF-21 стоят на вооружении китайской армии с 1991 года, но пока доподлинно неизвестно, удалось ли Китаю разработать модификацию ракеты для борьбы с авианосцами.

источник: «Красная звезда»
02.12.08

ВВС ЮАР ПОЛУЧИЛИ ПЯТЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ GRIPEN

ВВС ЮАР получили пятый многоцелевой истребитель Gripen в рамках программы модернизации флота, говорится в сообщении шведской компании Saab. Двухместный истребитель Gripen SA05 прибыл в Кейптаун 29 ноября.

ЮАР сделала заказ на 26 истребителей этого типа в декабре 1999 г. Девять из них будут двухместными. Поставки одноместных машин начнутся после того, как ВВС ЮАР получат все двухместные истребители. Последний в этом контракте самолет планируется поставить в 2012 г.

ВВС ЮАР планируют вооружить истребителями Gripen две эскадрильи, дислоцированные на авиабазе Макхаддо (Makhado) на севере провинции Лим-

попо. Первая группа из шести пилотов в настоящее время проходит переучивание на авиабазе Макхаддо. К 26 октября все шесть летчиков выполнили самостоятельные вылеты на новых машинах. Обучение проводят инструкторы компании Saab.

Шведская компания поставила также наземное оборудование для обслуживания истребителей, тренажеры, компьютерный класс и должна обеспечить послепродажную поддержку истребителей в Южной Африканской Республике.

источник: AVIAPORT.RU
03.12.08

В ИРАНЕ СОЗДАН САМОЛЕТ-НЕВИДИМКА

Самолет-невидимку удалось создать иранским ученым, сообщил во вторник иранский телеканал "Пресс-ТВ", цитируя командующего ВВС Ирана Хасана Шах-Сафи.

"Завершена разработка, сейчас строятся первые модели самолета, невидимого для визуального и

аудионаблюдения, а также с пониженной видимостью в диапазонах радио- и частот инфракрасного спектра", — заявил Шах-Сафи.

источник: ИА «Интерфакс»
03.12.08

БЛА MQ-8В УСПЕШНО ПЕРЕДАЛ ВИДЕО- И РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ ОДНОВРЕМЕННО

Беспилотный летательный аппарат (БЛА) MQ-8B Fire Scout впервые одновременно передал на землю телевизионное и радиолокационное изображения, говорится в сообщении компании Northrop Grumman.

Цифровое изображение было получено с помощью системы FLIR, радиолокационное изображение формировала РЛС Telephonics RDR-1700B, установленная на БЛА. Для передачи данных на землю использовался совмещенный канал передачи данных. В системе FLIR был применен электронно-оптический/инфракрасный датчик Star SAFIRE(r) III, созданный компанией Cubic Defense Applications.

Эта демонстрация возможностей аппарата стала частью работ компании Northrop Grumman по установке на БЛА многофункциональной РЛС. Работы проводятся на аппарате и наземной станции управления, которые являются собственностью компании. Успешный полет продолжительностью 40 минут состоялся 18 ноября в испытательном центре Юма

Прувинг Граунд (Yuma Proving Ground) (шт. Аризона).

БЛА Fire Scout создан центром разработки беспилотных систем (Unmanned Systems Development Center) компании Northrop Grumman в соответствии с принципом "открытой архитектуры". Программное обеспечение для системы управления аппарата разработано подразделением Intelligence and Information Systems компании Raytheon.

Fire Scout способен обнаруживать цели и следить за ними, передавать информацию ударным силам или на наземный пункт управления, контролировать результаты удара. Аппарат может эксплуатироваться практически с любой площадки, способен находиться в воздухе более 8 часов на удалении 170 км от наземного пункта управления.

*Источник: AVIAPORT.RU
03.12.08*

ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ ПРЕЗИДЕНТСКИЙ ВЕРТОЛЕТ VH-71 ВЫШЕЛ НА ИСПЫТАНИЯ

Первый серийный президентский вертолет VH-71 вчера доставлен на авиабазу ВМС США в Патуксен Риве (Patuxent River, штат Мериленд) для проведения испытаний, говорится в сообщении американской компании Lockheed Martin. Вертолет прибыл в США на военно-транспортном самолете C-17 с завода компании-изготовителя AgustaWestland.

Вертолет, получивший обозначение PP-1 (pilot production one), два месяца будет проходить наземные вибрационные испытания, а затем перелетит в Оwego (Owego) (шт. Нью-Йорк), где главный подрядчик, подразделение Systems Integration компании Lockheed Martin, установит специальные системы и оборудование, а также оснастит вертолет президентским салоном.

"Это пятый вертолет VH-71, который начал проходить испытания. После завершения испытаний все пять серийных вертолетов будут переданы эскадрилье HMX-1 для эксплуатации в качестве Marine One — президентских вертолетов", — приводятся в сообщении слова Джеффа Бэнтли (Jeff Bantle), вице-пре-

зидента компании Lockheed Martin. Первые испытания предусматривают 11,3 часа наземных испытаний, включая рулежки. 6,6 часа вертолет должен провести в воздухе.

Построено четыре опытных вертолета для первой фазы испытаний. Два из них проходят летные испытания, два других используются для отработки оборудования и систем. Испытания проводит комплексная бригада летчиков из промышленности, авиации флота США и корпуса морской пехоты.

Еще четыре серийных вертолета VH-71 планируется получить от компании AgustaWestland в ближайшие полгода.

AgustaWestland отвечает за разработку, производство и послепродажное обслуживание президентских вертолетов. Lockheed Martin Systems Integration — ответственная за бортовое специальное оборудование и салон вертолета.

*Источник: AVIAPORT.RU
03.12.08*

АВИАКОМПАНИЯ AIR EUROPA ПОЛУЧИТ ЕЩЕ 6 САМОЛЕТОВ EMBRAER 195

Бразильская компания Embraer подписала во вторник твердый заказ с испанской корпорацией Globalia на шесть самолетов Embraer 195 для авиакомпании Air Europa, говорится в сообщении компании Embraer.

Стоимость контракта — \$ 237 млн. Сделка была анонсирована еще в феврале 2008 г., при этом заказчик фигурировал как "нераскрытый".

Таким образом, авиакомпания Air Europa увеличит свой флот самолетов семейства E-Jets до 11 машин. Авиакомпания намерена эксплуатировать новые самолеты на коротких и средних маршрутах в Испании и Европе. Первый самолет планируется поставить в середине 2010 г. Air Europa станет первым оператором в мире, эксплуатирующим самолеты

Embraer 195 с одноклассной компоновкой пассажирского салона на 122 места.

Embraer 195 начал поступать в эксплуатацию в сентябре 2006 г. На 30 сентября текущего года компания Embraer имела 865 твердых заказов и 813 опционов на самолеты семейства E-Jets. Более 450 машин этого семейства уже эксплуатируются 52 авиакомпаниями в 34 странах мира. Суммарный налет этих самолетов достиг 2 млн часов.

Авиакомпания Air Europa образована в 1986 г. Это авиационное подразделение туристической корпорации Globalia. Флот авиакомпании включает в себя 42 реактивных самолета.

*Источник: AVIAPORT.RU
03.12.08*

ШВЕЦИЯ ПРОДОЛЖИТ ИНВЕСТИРОВАТЬ В GRIPEN

По мнению правительства Швеции, многофункциональный истребитель Gripen имеет экспортный потенциал, поэтому государство продолжит вкладывать средства в дальнейшее развитие проекта, сообщает Defense News.

С таким заявлением выступил министр обороны Швеции Стен Толгфорс, подчеркнувший, что отказ Норвегии от закупки самолетов у своего соседа не повлияет на развитие проекта Gripen.

Напомним, что в ноябре 2008 года премьер-министр Норвегии Йенс Столтенберг рекомендовал парламенту истребитель-бомбардировщик пятого поколения F-35 Lightning II, также известный как Joint Strike Fighter, в качестве нового самолета ВВС. Другим кандидатом на замену стоящих на вооружении норвежской армии самолетов F-16 считался JAS 39 Gripen производства шведской компании Saab. Определяющими в выборе стали не только боевые качества, но и

более выгодная цена американского самолета. Тем не менее правительство Швеции намерено выделить средства на разработку нового поколения самолетов Gripen, которыми, в частности, планируется пополнить ВВС своей страны. Хотя при этом их общее количество сократится почти вдвое. В числе зарубежных покупателей рассматриваются Бразилия, Болгария, Хорватия, Дания, Индия, Нидерланды, Румыния и Швейцария. Определенные перспективы у шведского истребителя есть и на балтийском рынке, поскольку бывшие советские республики намерены развивать сотрудничество с НАТО по совместной охране воздушных границ. Свою заинтересованность в самолетах Gripen уже высказала Эстония.

источник: LENTA.RU
04.12.08

БОЛЕЕ 100 СТРАН ПОДПИСАЛИ ДОГОВОР О ЗАПРЕТЕ КАССЕТНЫХ БОМБ

В Осло завершилось подписание договора о запрете кассетных бомб, сообщает ВВС. К нему присоединились более 100 государств, среди которых нет стран, которые обладают крупнейшим арсеналом таких боеприпасов, а также производят их, — США, России и Китая. Договор отказались поддержать Индия, Пакистан и Израиль, которые считают кассетные бомбы эффективным и необходимым оружием. В числе первых документ подписали Норвегия, Лаос, Ливан и Япония.

Договор о запрете этого вооружения был согласован весной 2008 года в Дублине, однако полного и немедленного запрета кассетных бомб он не предусматривает. Допускается разработка вооружений меньшей мощности, но с более высокой точностью поражения. Пентагон уже заявил, что США ведут разработки именно в этом направлении. Вызывают

споры и другие пункты договора. В частности, каждое государство, присоединившееся к соглашению, имеет право сотрудничать с государством-союзником, которое применяет кассетные бомбы.

Договор также подразумевает помощь странам, на территории которых остаются неразорвавшиеся элементы кассетных бомб. Известно, что уже после Второй мировой войны это оружие применялось в таких странах, как Вьетнам, Камбоджа, Югославия, Афганистан, Ирак и Ливан. Далеко не все из них взрываются при ударе и часто остаются в боевом состоянии на долгие годы. От них впоследствии страдают мирные жители, получающие значительные увечья.

источник: LENTA.RU
04.12.08

ШВЕЙЦАРИЯ ОЦЕНИЛА ВСЕХ КАНДИДАТОВ НА ЗАМЕНУ F-5 TIGER II

Многомесячные испытания кандидатов на замену истребителей F-5 Tiger II, проводившиеся ВВС Швейцарии совместно с управлением закупок военного ведомства страны Armatsuisse, завершились, сообщает DefPro. Два многоцелевых истребителя Eurofighter Typhoon, которым предстояло пройти их в последнюю очередь, покинули авиабазу Emmen.

Программа по частичной замене парка самолетов F-5 Tiger II, произведенных около 30 лет назад, стартовала в Швейцарии в конце 2006 года, а сами испытания проходили с 28 июля 2008-го. В качестве кандидатов, помимо Eurofighter Typhoon, также рассматриваются шведский JAS 39 Gripen и французский Dassault Rafale. Предложение принять участие в тендере также было отправлено американской корпорации Boeing, однако последняя по неизвестным причинам отказалась в нем участвовать.

На протяжении последних месяцев швейцарские специалисты проводили полетные и наземные испытания самолетов. В ходе тестов в кабинах находились

швейцарские летчики и пилоты, представители компаний-производителей. Испытания, в частности, включали в себя выполнение учебных заданий в ночных условиях, а также полеты на сверхзвуковой скорости. Тестирование JAS 39 Gripen включало в себя 35 вылетов и 35 летных часов, Dassault Rafale — 39 вылетов и более 60 часов. Eurofighter совершил 31 вылет общей продолжительностью 45 часов.

Подвести предварительные итоги негласного соревнования швейцарские специалисты планируют до января 2009 года. После этого производители получат дополнительные предложения потенциального заказчика. Окончательный выбор швейцарцы обещают сделать в июле 2009 года, а оплатить заказ — в 2010-м. Перевести на новую технику планируется три из пяти эскадрилий, на вооружении которых сейчас стоит F-5 Tiger II.

источник: LENTA.RU
04.12.08

НА ВЗЛЕТЕ

Компания — производитель вертолетов Eurocopter продолжает рост. С учетом полученных 700 заказов уходящий год оказался для "дочки" EADS снова на удивление удачным. С проблемами лидер вертолетного рынка столкнулся лишь в военном сегменте. Проект вертолета НАТО NH-90 оказался для промышленности слишком сложным. Теперь надежды возлагаются на новую модель, которая должна стабилизировать положение дел и в этом секторе.

В Eurocopter считают, что период мирового финансового кризиса ей удастся преодолеть без серьезных потерь. "Стоимость нашего портфеля заказов составляет 14,5 млрд евро, что соответствует более чем 1,5 тыс. вертолетов", — сообщил глава Eurocopter Лутц Бертлинг в беседе с Handelsblatt. Этот объем, по его мнению, обеспечивает устойчивость деятельности фирмы на три года вперед. За итоги 2008 года Лутц Бертлинг не опасается: "К Новому году мы будем иметь 650—700 заказов, так что можно снова считать завершающийся год очень удачным", — отметил глава Eurocopter. Поскольку по его итогам выпуск компанией вертолетов составит примерно 550 единиц, то подушка безопасности из новых заказов станет еще надежнее.

Вертолетное подразделение уже в течение многих лет является для EADS важным гарантом его стабильности. Доля компании на мировом рынке вертолетов гражданского назначения составляет сейчас 50 %, а военных — 25 %. Таким образом, европейцы являются лидерами рынка, опережая своих американских конкурентов Bell, Sikorsky, Boeing и итало-британского производителя AgustaWestland.

"Думаю, что в 2009 году новых заказов будет меньше, чем в три минувших очень сильных года, однако полагаю, что их количество все же превысит многолетний средний уровень", — отметил Лутц Бертлинг, который прогнозирует возможность получения 400 новых заказов.

Выручка компании по прошлому году составила 4,17 млрд евро, а в 2008 году глава фирмы прогнозирует ее рост на 5—10 %. Валовая рентабельность должна возрасти с 4,3 до 5,8 %, ведь, несмотря на свое лидерство на рынке, европейцы еще значительно отстают по этому показателю от конкурентов из США Bell (8,9 %) и Sikorsky (7,5 %). В среднесрочной перспективе выручка Eurocopter должна вырасти до 5 млрд евро, а к 2020 году компания намерена достигнуть уровня в 10 млрд евро. Чтобы обрести полный иммунитет против кризисов, Eurocopter должна решить свои проблемы в оборонном секторе, и прежде всего с вертолетом НАТО NH-90, который компания выпускает в дюжине вариантов для 14 государств. При наличии 665 заказов и опционов проект этот считается рыночным успехом, однако для промышленности он слишком сложен. "Необходимо добиться более сильной унификации, что будет выгодно и странам, и индустрии", — считает Лутц Бертлинг. В будущем стандартизация закупок должна осуществляться через Европейское оборонное агентство EDA. Уже утвержден и первый проект по линии EDA: им станет производство нового военного тяжелого транспортного вертолета.

источник: газета RBC Daily
04.12.08

ПОЛИЦИЯ БОЛГАРИИ ЗАКАЗАЛА ВЕРТОЛЕТ AW109

Полиция Болгарии подписала контракт на поставку одного легкого двухмоторного вертолета AW109 Power, говорится в сообщении компании AgustaWestland. Вертолет будет поставлен в 2010 г. и будет использоваться для патрульных целей.

Вертолет будет оснащен оборудованием, необходимым для полетов в любую погоду. Специально для полиции Болгарии компания AgustaWestland оснастит машину соответствующими связными системами, видеокамерой, поисковым прожектором и системой FLIR. Салон вертолета, рассчитанный на размещение восьми человек (включая

пилота), может легко трансформироваться для выполнения той или иной задачи.

Максимальная крейсерская скорость вертолета составляет 285 км/ч, дальность полета — 948 км. На сегодняшний день в портфеле компании — более 460 заказов на вертолеты AW109 почти из 50 стран мира. При этом более 60 вертолетов приобретаются для использования в правоохранительных органах.

источник: AVIAPORT.RU
03.12.08

EMBRAER ПОСТАВИЛА 500-Й САМОЛЕТ СЕМЕЙСТВА E-JET АВИАКОМПАНИИ REGIONAL

Бразильская компания Embraer поставила пятисотый самолет семейства E-jet авиакомпании Regional (Франция), говорится в сообщении авиастроителя. Церемония передачи самолета Embraer 170, который стал пятисотым самолетом семейства E-jet, состоялась 13 декабря. Четырехсотый самолет семейства E-jet компания Embraer поставила всего полгода назад — в июне 2008 г. Авиакомпания Regional (филиал авиакомпании Air France) получила свой первый Embraer 170 в сентябре 2008 г. Это самый крупный европейский заказчик бразильской фирмы.

Парк Regional на сегодняшний день включает в себя 50 бразильских лайнеров: 6 Embraer 190, 2 Embraer 170, 28 ERJ 145, 9 ERJ 135 и 5 EMB 120 Brasilia. Самолеты Embraer 170 этой авиакомпании имеют одноклассный салон на 76 мест. К концу сентября текущего года самолеты семейства E-jet налетали 2,2 млн часов и перевезли более 10 млн пассажиров, успешно работая в 52 авиакомпаниях 35 стран мира.

источник: AVIAPORT.RU
15.12.08

ОБЗОР ПРЕССЫ

Премьер Путин ввел ручное управление	43
Уверенный старт государственной корпорации "Ростехнологии"	45
"Пермские моторы" поддерживают учебные заведения среднего и начального профессионального образования	47
Перегрузка для "Суперджета"	48
Индийцы прибирают к рукам наши "сушки"	49
Ту-204 оттесняет Boeing и Airbus	50
Отделению 300 ЦИАМ исполнилось 60 лет	51
Российское оружие заняло оборону в Китае	52
Лизинговый расчет	53
Кант и безопасность в Центральной Азии	54
Два в одном	55
"Оборонпром" дробит пермские моторы	56
"Авиакор" соберет шесть самолетов Ан-140 для авиакомпании "Якутия"	57
На передовом рубеже науки и техники	58
"Климов" обошел "Чернышева"	60
В "МиГи" посадили "Жука"	60
НПО "Сатурн" стало лауреатом национальной премии "Золотая идея"	61
J-11 отмечает юбилей	62
Индия приплатит России за авианосец	63
"Сатурн" спасут за послушание	65
От винта	66
"Золотая акция" для Роскосмоса	67
Умники и умницы российского машиностроения	68
\$ 5,4 млрд на оборонку	69
Центральному аэрогидродинамическому институту имени Н. Е. Жуковского исполнилось 90 лет	70
Минобороны намерено закупать боевую технику за рубежом	70
Заседание коллегии ОАО "Вертолеты России" в Казани	71
Смоленские эталоны	72
Эскадрилья из ангара	73
"МиГ" не долетит до ОАК	74

и другие материалы

ОБЗОР ПРЕССЫ

за декабрь 2008 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

ПРЕМЬЕР ПУТИН ВВЕЛ РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

НПО "Сатурн" стало примером авральной национализации.

В России в рамках мирового финансового кризиса вчера было национализировано первое предприятие. Специальный корреспондент "Ъ" Андрей Колесников считает, что премьер Владимир Путин намеренно сделал это публично: он продемонстрировал схему, по которой это будет происходить и впредь.

Владимир Путин вошел в цех совместного предприятия "Волгаэро" в черной рубашке и черном костюме — скорее всего, потому, что утром стало известно, что умер полпред президента по Уральскому федеральному округу Петр Латышев.

— До вас мировой финансовый кризис докатился? — на всякий случай спросил я одного из сотрудников предприятия, который до сих пор обтачивал одну деталь на приборе, до боли похожем на аппарат зубного техника.

— До нас сатурновский кризис докатился, — отвечал рабочий. — Французская Спеста деньги на запчастях дает (то есть обтачивать есть что. — А. К.), а наши — не дают (то есть обтачивать не на что. — А. К.).

У рабочего была непроверенная информация. Более или менее проверенной обладал губернатор Ярославской области Сергей Вахруков. На совещании он сказал, что в целом ситуация на рыбинском НПО "Сатурн", которое занимается производством двигателей для гражданских и военных самолетов и для других объектов, которые язык не поворачивается назвать вслух, неплохая.

— Но по ряду проблем, — оговорился губернатор, — надо принимать совместные решения.

Тут быстро выяснилось, что предприятие — банкрот и что правительственный десант, высадившийся

вчера в Рыбинске во главе с Владимиром Путиным, — команда то ли ликвидаторов, то ли спасателей.

В зале, где шло совещание, Владимир Путин сидел между министром промышленности и торговли Виктором Христенко и министром здравоохранения и социального развития Татьяной Голиковой. То есть, проще говоря, он сидел между мужем и женой как посаженный (прошу понять правильно) отец.

— Имея большой кредитный ресурс, предприятие не имеет больше возможности кредитоваться. На днях, — заявил губернатор, — предприятие направило заявку на сокращение 4 тыс. работающих. Но я уверен, что меры, которые мы обсудили, могут быть приняты и что предприятие будет спасено.

Владимир Путин кивнул. Казалось, все, что здесь происходило, было призвано продемонстрировать, что правительство, если навалится на какую-то проблему, просто не сможет не решить ее. Здесь вот-вот должны были показать, как и с каким размахом это делается, и поэтому за столом с таким торжественным видом сидели вице-премьер Сергей Собянин, вице-премьер Игорь Сечин, вице-премьер Дмитрий Козак, заместители министров...

Казалось, вся мощь государственного аппарата обрушилась на бедное во всех смыслах НПО "Сатурн" — и могла, просто по неосторожности, смести его с лица земли.

Но нет, оно было нужно государству. Это выяснилось из краткого вступительного слова Владимира Путина. Все оказалось не так просто и не так пропагандистски однозначно.

Финансовый кризис долетел до "Сатурна" со скоростью света, и государство воспользовалось этим на первый взгляд безжалостно и цинично. Владимир Путин объявил, что мажоритарные акционеры реши-

ли продать свои акции миноритарному – государству (ему принадлежали до сих пор только 37 % акций). Все как один, и они, добавил Владимир Путин, продадут эти акции "по рыночной цене".

Правда, непонятно было, по какой именно: по той, которая была месяц назад, по той, которая сейчас, или по той, которая будет через месяц, то есть по, как бы это сказать, остаточной рыночной цене.

– Нельзя не отметить, – говорил, между тем, премьер, – что предприятие проводило рискованную финансовую политику, когда брало большие кредиты за рубежом... Возникла угроза испытаниям и сертификации двигателя самолета "Суперджет 100" (эти испытания проходят на "Сатурне". – А. К.). Будет проведено, – добавил господин Путин, – рефинансирование всех долгов предприятия, и эту работу берет на себя ВТБ (его президент Андрей Костин был в зале. – А. К.). В кратчайшее время предстоит решить, как будет организовано перекредитование предприятия. Кроме того, "Роснотех" уже подготовил проект производства на "Сатурне" современных наноматериалов и готов гарантировать заказ на 1 млрд рублей.

Сам "Сатурн", став государственным, поступит в распоряжение "Оборонпрома", будет объединен с Уфимским моторостроительным производственным объединением, и вместе они образуют государственную двигателестроительную корпорацию.

Выступил заместитель министра промышленности и торговли Денис Мантуров. Он объявил, что предприятию для организации плановых испытаний двигателей нужно сейчас 3 млрд рублей. Совладелец и гендиректор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин (топ-менеджерам завода господин Путин гарантировал прежнюю работу) уточнил эту цифру – надо 4 млрд.

Владимир Путин сказал, что он согласен и что во имя сертификации двигателей по европейским нормам надо гарантировать не меньше 4,5 млрд рублей. Выиграл этот аукцион господин Христенко: он сказал, что, по его подсчетам, это не 4,5 млрд, а 5 млрд.

Желающих поднять цену не нашлось.

Один за другим выступили представители заказчиков. Они были едины в том, что продукция предприятия уникальна, суперсовременна и остро необходима им.

– Итак, – подвел итог господин Путин, – на 10 млрд рублей заказы гарантированы, еще на 15 млрд – возможны.

– Насчет перекредитования, – отметил господин Костин, – будет правильно прямо завтра сесть с руководством завода и все решить!

Так в рамках мирового финансового кризиса вчера в России было публично национализировано первое предприятие. Государство продемонстрировало, что оно, как и обещало все последнее время, переходит на "ручное управление" экономикой, и я хоть понял, почему с таким искренним интересом премьер перед началом совещания ходил по цехам: он уже знал, что это его предприятие.

О ЧЕМ ДОГОВОРИЛИСЬ С ЮРИЕМ ЛАСТОЧКИНЫМ

Как рассказал "Ъ" источник, знакомый с ходом переговоров, государственная ОПК "Оборонпром" приобретет у Юрия Ласточкина и его партнера Александра Артюхова 48,76 % акций НПО "Сатурн" и

58,65 % Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО). В результате сделки "Оборонпром" получит контроль над обеими компаниями. Ранее госхолдингу принадлежало 28 % акций УМПО и 37 % акций НПО "Сатурн". По словам собеседника "Ъ", общая сумма сделки составит 1,6 млрд руб. Источник в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) добавляет, что ОАК будет рекомендовать оставить Юрия Ласточкина на посту гендиректора НПО "Сатурн".

НПО "САТУРН" И ЮРИЙ ЛАСТОЧКИН

НПО "Сатурн" образовано в 2001 году слиянием ОАО "Рыбинские моторы" и конструкторского бюро "Люлька-Сатурн". С момента создания предприятие возглавляет Юрий Ласточкин, который является бенефициаром ряда юридических лиц, владевших НПО.

За время работы господина Ласточкина в "Сатурне" выручка компании возросла с 6,42 млрд руб. в 2002 году до 10,37 млрд руб. в 2007 году, чистая прибыль – с 755,1 млн руб. до 1,98 млрд руб. С 2003 года акции НПО торгуются на РТС. Капитализация с начальных 5 млрд руб. поднималась до 12 млрд руб. в 2007 году.

Сам "Сатурн" стал одним из основных производителей газотурбинных двигателей в России. В военной сфере НПО является ведущим разработчиком реактивных двигателей пятого поколения для авиации и газотурбинных установок для кораблей. С 2002 года компания (единственная в стране) освоила выпуск двигателей для стратегических крылатых ракет, которые раньше изготавливались только на Украине. В том же году "Сатурн" совместно с французской компанией Snecma выиграл конкурс на производство двигателей для пассажирского самолета Sukhoi SuperJet. А в 2006 году НПО выделило в отдельную структуру производство промышленных газотурбинных установок для "Газпрома" и "дочек" РАО "ЕЭС".

В 2006 году "Рособоронэкспорт" с помощью своей дочерней структуры "Оборонпром" начал процесс формирования нового двигателестроительного холдинга. Его ведущим предприятием должен был стать "Сатурн". В августе 2007 года поручение об интеграции НПО в холдинг дал Владимир Путин. Однако Юрий Ласточкин отказался от всех предложений по поглощению "Сатурна". Более того, в декабре 2007 года он начал объединение с Уфимским моторостроительным производственным объединением (на которое также претендовал "Оборонпром"), купив 19,98 % его акций и заявив о планах довести пакет до 51 %. Эти планы были выполнены. Тем временем сам "Оборонпром" вошел в госкорпорацию "Ростехнологии", которая взялась за реализацию проекта по объединению и подчинению себе двигателестроителей с удвоенной энергией. После этого у господина Ласточкина практически не осталось шансов сохранить контроль над своим "Сатурном".

Андрей КОЛЕСНИКОВ

*источник: «Коммерсантъ»
03.12.08*

УВЕРЕННЫЙ СТАРТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОРПОРАЦИИ "РОСТЕХНОЛОГИИ"

Корпорация заслужила в России и за рубежом репутацию перспективного и надежного партнера.

23 ноября 2008 года исполнился год со дня подписания Президентом Российской Федерации Федерального закона № 270-ФЗ "О Государственной корпорации "Ростехнологии". Старт получился многообещающим. Сделано немало — предстоит сделать во много раз больше.

Госкорпорация "Ростехнологии" создана для содействия организациям различных отраслей промышленности, включая оборонно-промышленный комплекс, в разработке, производстве, продвижении на внешний рынок и реализации высокотехнологичной промышленной продукции. Указом Президента РФ от 26 ноября 2007 года № 1575 генеральным директором "Ростехнологий" назначен Сергей Чемезов. За истекшее время корпорация заняла прочные позиции на отечественном рынке машиностроения, заслужила в России и за рубежом репутацию перспективного и надежного партнера.

Сформированная на базе ФГУП "Рособоронэкспорт", — государственного посредника в области военно-технического сотрудничества с иностранными государствами, единственного в стране спецэкспортера всей гаммы высокотехнологичной продукции военного, двойного и производственно-технического назначения, госкорпорация "Ростехнологии" в кратчайшие сроки органично интегрировалась в экономическую сферу Российской Федерации и заняла соответствующее профилю и масштабу деятельности место на мировом рынке.

Создание "Ростехнологий" позволило "Рособоронэкспорту" сосредоточиться сугубо на профильной деятельности (продвижение на мировой рынок продукции и услуг военного и двойного назначения), а также организационно-структурно и юридически упорядочить тот гигантский многоуровневый промышленный конгломерат, в который за прошедшие семь лет превратилось российское военно-экспортное ведомство.

Под юрисдикцию и управление госкорпорации "Ростехнологии" перешли созданные по инициативе и с участием ФГУП "Рособоронэкспорт" разноплановые бизнес-структуры. Это многопрофильная промышленно-инвестиционная группа ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром", крупнейший в мире и единственный в России интегрированный производитель титановой продукции ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма", ООО "Группа АвтоВАЗ", вертолетостроительная и металлургическая холдинговые компании ОАО "Вертолеты России" и ЗАО "Рус-СпецСталь", финансово-промышленная группа ОАО "Оборонительные системы", тренажеростроительная компания ЗАО "Р.Е.Т. Кронштадт".

В составе ГК "Ростехнологии" и такие функционально важные бизнес-единицы, как ОАО "Корпора-

ция "Биотехнологии", ООО "АТ-Спецтехнология", ОАО "Промышленные технологии", ОАО "Протон+Сервис", ОАО "Промпоставка", ОАО "Промимпэкс", ЗАО "Концерн "Высокие технологии Р", ООО "Интеллектэкспорт", ОАО "Национальный центр технологического перевооружения предприятий оборонно-промышленного комплекса", Научно-производственный центр "Реструктуризация и новые программы", Промышленная энергетическая компания и др.

Госкорпорация "Ростехнологии" проявляет интерес к новым технологиям связи и широкополосному мобильному доступу в Интернет, о чем свидетельствует недавнее приобретение 25,1 % пакета акций компании WiMAX Holding Ltd. В планах корпорации — развёртывание совместно с Российской академией наук экспертной деятельности с целью реализации инновационных, научно-прорывных проектов, участие в разработке минерально-сырьевой базы России, создание станкостроительных предприятий с целью производства и обеспечения предприятий современными видами и типами оборудования, переработка вторичного сырья и др.

Госкорпорация "Ростехнологии" совместно с Общероссийской общественной организацией "Союз машиностроителей России" выступила инициатором разработки и реализации концепции государственной политики специального образования в области машиностроения и смежных с ним высокотехнологичных отраслей. ГК "Ростехнологии" организовала первую Всероссийскую научно-практическую конференцию по проблеме подготовки специалистов для машиностроения и смежных отраслей промышленности.

Разработан ряд корпоративных программ, в том числе стимулирования притока абитуриентов и учащихся на инженерные и технические специальности, закрепления молодых специалистов на машиностроительных и других промышленных предприятиях, подготовки и переподготовки высококвалифицированных рабочих и специалистов в сфере технологий нового поколения, преподавательских и научных кадров в сфере технических дисциплин.

Одним из первых партнеров госкорпорации "Ростехнологии" в образовательной сфере стал Московский государственный институт международных отношений. С сентября текущего года ГК "Ростехнологии" развернула на созданной в МГИМО корпоративной кафедре подготовку менеджеров в области военно-технического сотрудничества и высоких технологий. Аналогичные проекты прорабатываются с МГУ, МГТУ им. Н. Э. Баумана и другими российскими вузами.

С целью повышения престижности работы в машиностроительной отрасли предприняты шаги для качественного повышения уровня социальной защищенности работников корпорации и входящих в ее структуру предприятий. В частности, разработана унифицированная система корпоративного пенсионного обеспечения. 10 июля 2008 года издан указ Президента РФ № 1052, предписывающий передать государ-

ственной корпорации "Ростехнологии" в качестве имущественного вклада Российской Федерации находящиеся в федеральной собственности акции около 400 организаций, принадлежащих авиационной и радиоэлектронной промышленности, промышленности боеприпасов, спецхимии и обычных вооружений. Значительная часть предприятий (более 150) имеет форму федеральных государственных унитарных предприятий, что требует их предварительного преобразования в открытые акционерные общества.

Перед государственной корпорацией "Ростехнологии" стоит задача по вводу единых стандартов корпоративного управления. Менеджмент предприятий подлежит комплексной оценке, в том числе с точки зрения эффективности его работы.

В настоящее время корпорация осуществляет сложный процесс реструктуризации предприятий оборонно-промышленного комплекса, создания на их базе профильных интегрированных структур (около трех десятков холдингов), способных производить высокотехнологичную продукцию и конкурировать на мировом рынке. Разработан и реализуется одобренный Военно-промышленной комиссией при Правительстве РФ порядок проведения технического, технологического и финансового аудита предприятий.

Далеко не все предприятия экономически благополучны и нормально функционируют. Многие находятся в тяжелом финансовом положении. По некоторым оценкам, каждое третье передаваемое оборонное предприятие имеет отрицательные финансовые показатели или вовсе находится на грани банкротства. Но все они в той или иной степени – участники кооперации по производству систем вооружений и военной техники, звенья единой технологической цепочки. Потеря одного из звеньев может привести к невозможности производства всего изделия. Вместе с тем некоторые предприятия продолжают использовать в своей работе контрпродуктивные в современных условиях советские технологии и методы плановой экономики.

Корпорации в ряде случаев приходится брать на себя ответственность и нести расходы по поддержке отдельных компаний до завершения формальной процедуры их переподчинения, особенно когда это имеет большую социальную значимость. Во многом благодаря финансовым гарантиям корпорации в августе этого года удалось отправить к месту назначения тысячи пассажиров авиакомпании AirUnion, сутками бедствовавших в аэропортах из-за бесконечных задержек авиарейсов.

Необходимо принятие кардинальных мер в области технического перевооружения. В последние годы из госбюджета на эти цели выделялось только 15–20 % средств. А доля вкладов частных акционеров составляла всего лишь 3 %.

Предстоит детально разобраться в финансово-экономическом состоянии и производственно-технологических возможностях предприятий для выработки адекватных мер по их оздоровлению, преодолению кризиса ликвидности, устранению предпосылок к обесцениванию капитала в структуре финансовых балансов, обеспечению инвестиционной и кредитной привлекательности.

С этой целью заключено соглашение со Счетной палатой России, которое в том числе предусматривает контрольные мероприятия на предмет законности и

эффективности использования средств госкорпорации. В интересах реализации инвестиционных проектов, направленных на разработку и производство высокотехнологичной промышленной продукции на основе инновационных технологий, а также поддержки экспорта промышленной продукции и услуг было подписано долгосрочное соглашение о сотрудничестве с государственной корпорацией "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)". В этом же ряду стоит подписанное с Федеральной сетевой компанией Единой энергетической системы соглашение о развитии сотрудничества в целях обеспечения российских предприятий, объединенных в "Ростехнологиях", надежным электроснабжением, а также обеспечения сетевых компаний оборудованием, необходимым для реализации инвестиционных программ ФСК ЕЭС.

ГК "Ростехнологии" осуществляют активную внешнеэкономическую деятельность, вовлекая в сферу интересов российского машиностроительного комплекса зарубежных партнеров – потенциальных инвесторов и носителей передовых технологий. Знаковым событием в автомобилестроительной отрасли стало подписание соглашения о стратегическом партнерстве между АвтоВАЗом и французским концерном Renault. В "Ростехнологиях" уверены, что сотрудничество с лидером мирового автомобилестроения откроет перед отечественным автопромом новые перспективы. Есть уверенность, что волжский автогигант еще больше окрепнет в технологическом и производственном отношении, повысит свою инвестиционную привлекательность и экспортный потенциал.

Помимо этого подписано соглашение с одним из мировых лидеров шинной промышленности итальянской компанией Pirelli о создании совместного предприятия по производству 4,5 млн шин в год для легковых и грузовых автомобилей, а также спецтехники.

ГК "Ростехнологии" обеспечила подписание контракта стоимостью более 1 млрд долларов между Верхнесалдинским металлургическим производственным объединением ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" и корпорацией Boeing на поставку прокатных изделий из титана в период с 2011 по 2015 год. По оценке С. В. Чемезова, стратегия совместных действий "Ростехнологий" и "ВСМПО-Ависма" направлена на постепенную переориентацию технологических процессов с выпуска полуфабрикатов на переработку и производство готовых, в том числе крупногабаритных, деталей.

В сфере высоких технологий корпорация заключила соглашение с ведущим итальянским концерном Finmeccanica о создании ряда совместных предприятий по производству компонентов из композиционных материалов. Использование композитов в авиастроении позволит повысить технические характеристики, устойчивость к воздействию коррозии, гибкость и прочность конструкций летательных аппаратов.

В октябре с. г. генеральный директор ГК "Ростехнологии" Сергей Чемезов и мэр Москвы Юрий Лужков объявили о создании новой авиакомпании "Росавиа", которая объединит маршрутные сети авиакомпании "Атлант-Союз" и авиационные активы госкорпорации "Ростехнологии". Эксперты предрекают "Росавиа" судьбу авиаперевозчика мирового уровня, который будет осуществлять полеты не только на коммерчески привлекательных, но и на социально значи-

мых направлениях, в частности в дальневосточном секторе перевозок. О привлекательности госкорпорации "Ростехнологии" и ее высоком потенциале говорит тот факт, что за непродолжительное время, прошедшее с момента ее создания, поступили сотни просьб от руководителей различных предприятий (в том числе конструкторских бюро, научно-исследовательских организаций, минерально-сырьевых структур, организаций малого, среднего и крупного масштаба) как о вступлении в состав ГК "Ростехнологии", так и в части установления с корпорацией стратегических партнерских отношений.

Один год — лишь начало большого пути, который предстоит пройти государственной корпорации "Ростехнологии", придерживаясь стратегии вывода России на уровень стран с высокоразвитой и социально ориентированной экономикой.

Вадим СОЛОВЬЕВ

источник:
«Независимое военное обозрение»
28.11.08

"ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ" ПОДДЕРЖИВАЮТ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ СРЕДНЕГО И НАЧАЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Пермский моторостроительный комплекс подводит итоги сотрудничества с пермскими образовательными учреждениями в 2008 году. В этом году началась реализация долгосрочной программы партнерства с базовыми учебными заведениями: профессиональным лицеем № 1 и авиационным техникумом им. А. Д. Швецова.

По словам заместителя директора лицея № 1 Александра Скрипова, "процесс развития и укрепления сотрудничества между "Пермскими моторами" и профильными учебными заведениями в последние годы идет более быстрыми темпами. Например, во многом благодаря поддержке завода лицей — единственный из пермских учебных учреждений начального профессионального образования — выполнил план набора учащихся на 2008 год".

В этом году при поддержке ПМК профессиональный лицей № 1 и авиационный техникум им. А. Д. Швецова стали победителями второго конкурса инновационных образовательных программ учреждений начального и среднего профессионального образования, проводимого Министерством образования и науки РФ. В рамках этого конкурса предприятия ПМК приняли на себя обязательства по софинансированию учебных заведений в части улучшения их материальной базы. Так, в течение года за счет средств ОАО "Редуктор-ПМ" и ОАО "Пермский моторный завод" авиационный техникум закупил учебно-лабораторные классы для "дефицитных" специальностей "Технология литейного производства" и "Технология машиностроения", учебный класс по программированию программ для станков с ЧПУ, лабораторию специальных видов литья. Лицей приобрел современный класс на 18 рабочих мест, оснащенный станками с ЧПУ, отдельные станки и инструмент, провел ремонт кровли и учебных классов. Вместе с тем руководство ПМК и учебных заведений сходятся во мнении, что обновление материальной базы — лишь одно из средств для достижения главной цели любой кадровой политики в

сфере образования — повышения качества подготовки выпускников.

Александр Дическул, директор Пермского авиационного техникума им. А. Д. Швецова:

— Очень радует тот факт, что сотрудничество с ПМК позволяет не только улучшить материальную базу техникума, но и положительно сказывается на профессиональном уровне наших студентов. Уже второй год совместно с ПМК мы реализуем концепцию дуальной схемы обучения: с четвертого курса наши студенты 3 дня учатся и 3 дня работают на заводе. Благодаря этой схеме обучения у учащихся появилась возможность во время практики получать пятый квалификационный разряд по рабочим специальностям.

Александр Скрипов:

— Наши учащиеся постоянно проходят практику на предприятиях ПМК. Кроме того, на базе лицея повышают свою квалификацию рабочие ПМЗ и "Редуктора-ПМ". Для лицея это не только дополнительные денежные средства, но и возможность тесно сотрудничать с ведущими специалистами ПМК, знакомиться с новыми технологиями, применяемыми на производстве. В результате мы всегда имеем представление о реальных кадровых потребностях комплекса, можем повышать уровень подготовки и выпускников, и преподавателей лицея.

Еще один совместный проект Пермского моторостроительного комплекса и авиационного техникума им. А. Д. Швецова — работа над новым образовательным стандартом по специальности "Производство авиационных двигателей". Специалисты ПМК аннотируют данный образовательный стандарт: проводят оценку специальности, определяют компетенцию выпускников.

источник:
«Пермский моторостроительный комплекс»
09.12.08

ПЕРЕГРУЗКА ДЛЯ "СУПЕРДЖЕТА"

В центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ), что находится в подмосковном Жуковском, начались сертификационные испытания по статической прочности самолета Sukhoi Superjet 100.

СЛОМАТЬ, ЧТОБЫ ЛЕТАЛ

На испытательном стенде модель самолета практически не видно: вокруг видимо-невидимо разной аппаратуры. Одних тензодатчиков, с помощью которых исследуется напряженное состояние в элементах конструкции машины, под 7 тысяч! Здесь же специальные нагружающие устройства — рычажные системы, более ста гидроцилиндров с независимым автоматизированным управлением...

Практически завершены работы по испытанию системы дистанционного управления, а также созданию аэродинамического банка данных, который необходим для расширения программы летных испытаний. Кажется, совсем недавно ЦАГИ выдал заключение на первый полет Superjet. А сейчас он уже около 60 раз поднимался в небо, причем десять полетов было сделано при больших углах атаки.

— Эти испытания полностью подтвердили данные расчетов и продувок в трубах ЦАГИ, — замечает начальник отделения статической и тепловой прочности института Александр Дзюба. — Наши наземные испытания продолжатся и в следующем году. Параллельно с летными.

Как говорят аэродинамики, безопасность летных испытаний нового самолета подтверждена. Теперь нужно обеспечить уже безопасность авиапассажирам. Напомним: новый отечественный региональный самолет создается сразу с прицелом на международный рынок. А значит, должен сертифицироваться по европейским и американским нормам. Объем рынка для машин семейства оценивается в 800 самолетов до 2024 года. Сегодня портфель твердых заказов на Sukhoi Superjet 100 составляет 98 единиц.

Вообще то, что делают в ЦАГИ с новыми машинами, иначе как пытками не назовешь. Почему? Российские критерии прочностных испытаний — одни из самых жестких в мире. Скажем, при тепловых испытаниях в вакууме летательные аппараты заставляют "принимать на грудь" до 1700 градусов по Цельсию! На воздухе чуть меньше — 1500.

— Мы должны понять, где нужно усилить самолет, но не сломать его, — поясняет Дзюба.

Самое любопытное, что испытательную модель самолета после того, как будут пройдены все "круги ада", в конце концов все-таки разрушат. Так делается всегда. Зачем? Создателям важно понять, где кончатся резервы их конструкции. Прямо скажем: металлом получается дорогой. Но овчинка стоит выделки. Для примера: крыло самолета Ту-204 после сертификационных "страшилок" было сломано в трех местах. В результате конструкторы получили столько

важнейшей информации, что позже несколько модификаций этой машины было сделано без каких-либо дополнительных прочностных испытаний.

В 20 РАЗ БЫСТРЕЕ ЗВУКА

Кстати, по оценкам многих специалистов, Superjet показывает себя молодцом. "Небольшие точечные усиления конструкции после испытаний — нормальная практика, — говорят они. — Это не окажет влияния на общий дизайн самолета и не потребует переделки конструкции".

Что тут особенно важно? ЦАГИ по своей экспериментальной базе — крупнейший в мире научный центр. Специалисты имеют возможность заниматься проблемами любого летательного аппарата — будь то самолет, космический аппарат или ракета — комплексно. И аэродинамика, и статическая, усталостная прочность, и аэроупругость, и динамика полета, и аэроакустика — все подкреплено стендовой базой. Масштабы поражают. Так, при испытаниях в современной сверхзвуковой аэродинамической трубе Т-109 через рабочую часть пролетает около 2 тонн воздуха. Нет аналогов у гиперзвуковой трубы со скоростью потока, превышающей скорость звука в 20 раз. А всего в институте более шестидесяти аэродинамических труб. Стоит ли удивляться, что с просьбами в институт обращаются самые авторитетные западные фирмы. Скажем, совсем недавно российские специалисты закончили большой цикл сложных испытаний самолета "Боинг-787". На стенде весом 150 тонн испытывались крупноразмерные агрегаты фюзеляжа на ресурс, остаточную прочность, разрыв. Заказчик остался доволен.

КОМПОЗИТЫ РВУТСЯ В НЕБО

По словам специалистов ЦАГИ, испытания нового региональщика Sukhoi Superjet 100 — самый значительный проект института за последние несколько лет. Но уже в середине 2010 года его место на испытательном стенде должен занять российский самолет Ил-112, а после него — МС-21.

— Мы участвуем в разработке концепций более электрического и полностью электрического самолета, — рассказывает директор ЦАГИ Сергей Чернышев. — Эти концепции — как рабочий вариант для нового ближне-среднемагистрального самолета МС-21, который сейчас разрабатывается компанией "Иркут" и КБ имени Яковлева.

Но что значит вообще — электрический самолет? Если совсем просто, то в таком самолете все его системы будут управляться не тяжеловесными гидравлическими агрегатами, а с помощью электрических приводов. По мнению специалистов, это огромный шаг вперед. Более того, МС-21 будет почти на сорок процентов состоять из композитов. Сейчас же доля деталей из углепластиков в самолетах российского производства не превышает 20 процентов.

— Использование композитных материалов даст более легкий вес самолету, повышенную аэродинамическую эффективность за счет увеличения длины крыла, хорошую прочность при статических нагрузках, — сказал Чернышев, выступая в Москве на конференции "Перспективы авиационной науки".

Впрочем, есть у композитов и минусы. В частности, их повышенная хрупкость, чувствительность к климатическим условиям, необходимость постоянного мониторинга. "Но плюсов все равно больше", — подчеркнул директор ЦАГИ. Не случайно в новом Boeing 787 доля этих материалов превышает 50 процентов. Сейчас в институте создается Центр испытаний композитных конструкций летательных аппаратов. Здесь будут испытываться все композитные конструкции гражданских и военных самолетов, включая истребитель пятого поколения. Что же касается МС-21, то, по планам, он должен выйти на рынок в 2015 году и заменить "старичков" Ту-154 и Як-42. Конструкторы обещают: по уровню комфортности для пассажиров эта машина превзойдет не только отечественные, но и зарубежные аналоги.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Сергей Чернышев, директор ЦАГИ, доктор физико-математических наук:

— Каким я вижу самолет будущего? Прежде всего "зеленым": малозумным, с минимумом выбросов. Это самолет, который будет очень гибок по своему интерьеру, с повышенным комфортом. А главное — суперэкономичным. Мы ведем исследования, что, скажем, даст применение водорода с точки зрения перспектив развития авиационного транспорта. Какие внешне будут самолеты? Более "пузатые", наверно. Ведь водород легкий, и его надо много.

Что касается сверхзвуковых пассажирских самолетов, то уверен: их история вместе с Ту-144 не закончилась. Большой пассажирский "сверхзвуковик" обязательно появится. Но для этого необходимо решить несколько фундаментальных проблем. Одна из них — звуковой удар. Необходимо существенно уменьшить вредное воздействие от ударной волны, которая сравнима со взрывом. Последние наши исследования показывают: уровень звукового удара можно довести примерно до 15 паскалей. Для сравнения: 100 паскалей — это Ту-144. Но самое главное не только это: громкость звукового удара мы сегодня можем дове-

сти до 65 децибел. Получаются такой маленький хлопчочек и шелест, которые никого не раздражают. Эти данные — возможный "кандидат" для принятия норм и требований по звуковым ударам. Их в мире сегодня просто нет. Они появятся, скорее всего, к 2011 году. И это откроет дорогу сверхзвуковой авиации. То есть на фундаментальном уровне проблема звукового удара решена. Однако потребуется еще примерно лет пять для отработки на демонстраторах, проведения различных опытно-конструкторских работ.

Но сначала появится маленький деловой сверхзвуковой самолет. Рынок таких машин оценивается примерно в 400 машин. Это серьезно.

МЕЖДУ ТЕМ

Строительные работы по созданию национального центра авиастроения в городе Жуковском начнутся в 2009 году. По словам мэра г. Жуковского Александра Бобовникова, первым строящимся объектом станет Выставочный комплекс на территории ЛИИ имени Громова. Под него уже выделена территория — 100 тыс. кв. метров.

Комплекс обеспечит работу постоянно действующей национальной выставки, где будет проводиться в том числе авиасалон МАКС. Сейчас на утверждении экспертов находится проект строительства новой автодороги к Выставочному комплексу. Уже определено, и где будет располагаться штаб-квартира Объединенной авиастроительной корпорации: строительство должно начаться в 2010 году.

По словам мэра, утверждены основные положения Федерального плана развития г. Жуковского. В том числе на новой территории площадью 3 тыс. гектаров, выделенных по указу губернатора Московской области Бориса Громова. В начале 2010 года планировка завершится и начнется строительство новых жилых кварталов.

— Жуковский должен превратиться в город, комфортный для проживания: с развитой инфраструктурой, чтобы национальный авиастроительный центр был обеспечен кадрами. Это огромная комплексная работа, стоимость которой может в 2–3 раза превысить стоимость проекта "Сочи-2014", — сказал Александр Бобовников.

Наталья ЯЧМЕННИКОВА

*источник: «Российская газета»
09.12.08*

ИНДИЙЦЫ ПРИБИРАЮТ К РУКАМ НАШИ "СУШКИ"

Дели выходит на новый уровень военно-технического сотрудничества с Москвой.

В 2009 году Индия начинает лицензионное производство истребителя Су-30МКИ исключительно из собственных материалов. Последствия этого шага для российского авиапрома противоречивы. С одной сто-

роны, мы передаем Индии полный цикл производства далеко не самого современного самолета. С другой — ничего лучшего наша оборонка в обозримом будущем предложить не сможет, что сужает индийский рынок для российского авиапрома. Контракт на лицензионное производство в Индии многофункционального сверхманевренного истребителя Су-30МКИ

переходит на новый уровень. По словам президента Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексея Федорова, индийская промышленность переходит к так называемой четвертой фазе производства. Начиная с 2009 года индийцы планируют начать собирать истребители не из готовых российских комплектующих, а из собственных материалов. Он отметил, что в общей сложности на сегодняшний день Индия приобрела в лицензионное производство на своих предприятиях 140 самолетов Су-30МКИ, а также 40 готовых этих машин.

Сотрудничество между Москвой и Дели традиционно носит стратегический характер. По словам независимых экспертов, индийцы в отличие от китайцев всегда получали из СССР, а затем и из России новейшие военные разработки. Однако полная локализация производства истребителя Су-30МКИ для не избалованного иностранными заказами российского авиапрома приведет к сужению индийского рынка для отечественных оружейников. Торговля военными технологиями — дело выгодное при условии, что у страны, продающей за рубеж лицензию на серийный выпуск оружия и боевой техники, есть возможность быстро создать и предложить покупателям что-то другое, более совершенное. В данном случае речь идет об истребителе пятого поколения.

К сожалению, Россия, по мнению члена Совета по внешней и оборонной политике Виталия Шлыкова, таким потенциалом уже не обладает. "Мы не способны самостоятельно создавать новые конкурентоспособные самолеты. Тем более мы не готовы это делать с нуля, как это было с Су-30, в создание которого СССР вложил гигантские финансовые и интеллектуальные ресурсы", — говорит эксперт. То, что происходит с Индией, — процесс естественный. По словам Шлыкова, Дели долгое время тесно взаимодействовал с Мос-

квой в военно-технической сфере. Но это была дружба по расчету, поскольку военному сотрудничеству с Западом препятствовало эмбарго на поставку оружия в Индию, наложенное из-за ее ядерной программы. Сейчас, когда эмбарго снято, западный уклон международных военных связей Дели становится все очевиднее. Если говорить конкретно об авиации, то мотивы индийских партнеров вполне понятны: программа создания российского истребителя пятого поколения выполнена немногим более чем на треть, в то время как в ВВС США истребитель пятого поколения F-22A Raptor поступил на вооружение еще в конце 2005 года.

Более оптимистичные оценки состоянию и перспективам военно-технического сотрудничества между Россией и Индией дает директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов. Он напомнил о том, что на протяжении последних 12 лет Дели закупил у нас "огромное количество" боевых самолетов. Именно индийские заказы помогли выжить в трудные постперестроечные годы Иркутскому авиазаводу, на базе которого была создана научно-производственная корпорация "Иркут", специализирующаяся на выпуске истребителей Су-30 и Су-27, а также самолета-амфибии Бе-200. Только благодаря деньгам, полученным за индийские контракты, у нас стали возможны работы по созданию истребителя пятого поколения, считает Пухов. При этом он уверен, что Индии не удастся преодолеть технологическую зависимость своего авиапрома от российских разработок. Следовательно, у нас есть шанс сохранить влияние на этом рынке.

Игорь НАУМОВ

источник: «Независимая газета»
09.12.08

ТУ-204 ОТТЕСНЯЕТ BOEING И AIRBUS

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) пытается убедить "Ростехнологии" закупить отечественные самолеты для создаваемой госкорпорацией и правительством Москвы авиакомпании "Росавиа".

Ранее руководство "Росавиа" заявляло о намерении приобрести Boeing 737 или Airbus A320. ОАК предлагает поставить до 50 Ту-204-100/300 в течение пяти лет. Если стороны договорятся, ОАК получит рекордный для российского гражданского авиапрома контракт стоимостью почти \$ 2 млрд.

О том, что ОАК ведет переговоры с "Ростехнологиями" о поставке "Росавиа" самолетов Ту-204, "Ъ" рассказал источник, близкий к госкорпорации. По его словам, предложение о поставке "Росавиа" до 50 самолетов Ту-204-100/300 было сделано исполнительным вице-президентом ОАК Валерием Безверхним в ходе недавней встречи с замглавы "Ростехнологий" Игорем Завьяловым. "ОАК предлагает разработать стратегию обновления авиапарка "Росавиа" и в зависимости от

потребностей авиакомпании может поставлять до десяти Ту-204 в год", — утверждает собеседник "Ъ". По его словам, речь идет о передаче самолетов в операционный лизинг на срок 3–7 лет с последующей заменой на более современную технику.

Вчера факт начала переговоров с "Ростехнологиями" по возможным поставкам Ту-204 "Ъ" подтвердили в ОАК. "Такой вариант устроил бы как ОАК, так, вероятно, и "Ростехнологии". ОАК это позволило бы наращивать выпуск самолетов Ту-204, а "Ростехнологиям" — загрузить ряд дочерних предприятий — поставщиков комплектующих для этого самолета", — заявил "Ъ" официальный представитель корпорации. Напомним, в состав "Ростехнологий" вошло около 30 предприятий — смежников ОАК. В "Ростехнологиях" вчера от комментариев отказались.

Источник "Ъ" в отрасли подсчитал, что стоимость обсуждаемого с "Ростехнологиями" контракта может составить до \$ 2 млрд. "Каталожная цена каждой машины составляет \$ 40 млн, однако с учетом объема контракта и текущей рыночной ситуации самолеты реально уйдут по \$ 36–38 млн", — говорит собеседник

"Ъ". Провал переговоров по столь крупному контракту, по его мнению, будет автоматически означать остановку производства Ту-204 уже с 2010 года. Между тем на ситуацию с этой машиной завязан план финансового оздоровления ульяновского "Авиастара", Казанского и Воронежского авиазаводов, который совет директоров ОАК будет рассматривать в конце декабря.

До сих пор считалось, что "Росавиа" будет закупать иностранную технику. В середине ноября глава авиакомпании Виталий Ванцев обнародовал планы по приобретению до ста машин Boeing 737 или Airbus A320, заявив, что решение в пользу одного из производителей будет принято до 20 декабря. Вчера Виталий Ванцев от комментариев отказался.

Сейчас Ту-204 эксплуатируют компании "Авиалинии 400" (одна машина уже поставлена, сейчас должны получить вторую и к весенне-летнему сезону — еще три Ту-204-100В) и "Владивосток-Авиа" (закуплено шесть Ту-204-300). "Авиалинии 400" ведут переговоры с ОАК о покупке еще десяти Ту-204, их поставка должна начаться в июле 2009 года и продлиться до

весны 2010 года. У "Трансаэро" действует контракт на пять Ту-214 (модификация Ту-204) на Казанском авиазаводе, две машины уже переданы, еще три должны быть сданы в 2009—2010 годах. Иранская авиакомпания Iran Air Tour подписала протокол о намерениях по закупке пяти самолетов Ту-204-100 на общую сумму более чем \$ 200 млн с началом поставок в 2009 году. Несколько Ту-214 делается для госзаказчиков со сроками поставки в 2009—2011 годах.

Глава аналитической службы агентства "Авиа-Порт" Олег Пантелеев назвал переговоры с ОАК разумным шагом для "Росавиа". "Ту-204СМ — вполне конкурентоспособная машина в сравнении с западными аналогами, — считает он. — Кроме того, портфель заказов у Boeing и Airbus расписан на ближайшие четыре года даже с учетом возможных отказов со стороны авиакомпаний из-за финансового кризиса".

Елена КИСЕЛЕВА

источник: «Коммерсантъ»
11.12.08

ОТДЕЛЕНИЮ 300 ЦИАМ ИСПОЛНИЛОСЬ 60 ЛЕТ

ФГУП "Центральный институт авиационного моторостроения им. Баранова" (ЦИАМ) провело заседание президиума научно-технического совета, посвященное 60-летию отделения "Авиационные газотурбинные двигатели" (отделение 300) и 100-летию лауреата Государственной премии, начальника отделения 300 Николая Литвинова, сообщил корреспондент "АвиаПорта" с заседания.

Перед заседанием НТС на стенах института были торжественно открыты две мемориальные доски: Николая Литвинова и Владимира Сосунова, которые в разное время руководили отделением.

Отделение 300 проводит и координирует исследования авиационных газотурбинных и комбинированных двигателей для самолетов. Такие исследования в области газотурбинных двигателей для авиации в ЦИАМ были начаты в конце 30-х — начале 40-х гг., когда группа профессора В. Уварова разработала первые высокотемпературные ТВД. Систематические исследования ТРД были развернуты в первые послевоенные годы, когда стало ясно, что единственным способом радикального увеличения скорости полета является использование воздушно-реактивных двигателей. В конце 40-х гг. были развернуты исследования турбовинтовых двигателей с целью обеспечить в первую очередь разработки высокоэкономичных силовых установок, рассчитанных на применение при достаточно высоких скоростях полета. Параллельно продолжались исследования двухконтурных двигателей.

Экспериментальная база ЦИАМ отд. 300 для натуральных исследований авиационных ГТД в своем развитии прошла ряд этапов, характеризующихся последовательным повышением мощности и расширением диапазона воспроизводимых условий полета. В результате более чем 50-летнего периода развития экспериментальная база представляет собой уникальный комплекс различных по мощности высотных, наземных и климатических стендов, обеспечивающих испытания в условиях, максимально приближенных к реальным эксплуатационным как по параметрам воздуха, так и по тепловому состоянию конструкции, что обеспечивает доводку современных авиационных ГТД любого типа.

Основные направления исследований возглавляли крупные ученые и специалисты в области авиационных двигателей, среди которых А. Пархомов (теория и расчет ТРДД для дозвуковых самолетов), А. Эльперина (ТРДД для сверхзвуковых самолетов), Р. Курзинер, С. Шляхтенко (комбинированные ГТД и ГПВРД), В. Акимов (теория надежности и экспериментальная база), В. Боровик (методология создания авиационных ГТД), Ю. Литвинов (неустановившиеся и переходные процессы в ГТД), Б. Силин (методы испытаний ГТД на высотных стендах) и многие другие.

Общее руководство исследованиями, проводимыми в отделении, в 60—70-е гг. осуществлял Н. Литвинов, со второй половины 70-х и до начала 80-х гг. — В. Сосунов.

источник: AVIAPORT.RU
18.12.08

РОССИЙСКОЕ ОРУЖИЕ ЗАНЯЛО ОБОРОНУ В КИТАЕ

В Пекине вчера завершилось первое за три года заседание межправительственной комиссии по ВТС между Россией и Китаем.

В ходе переговоров российская делегация во главе с министром обороны Анатолием Сердюковым смогла заключить с КНР соглашение об охране интеллектуальной собственности в сфере ВТС. Впрочем, эксперты сомневаются в том, что этот документ сможет предотвратить китайские подделки российской военной техники.

Анатолия Сердюкова, который вчера покидал Китай после завершения 13-го заседания российско-китайской межправительственной комиссии по ВТС (он является ее сопредседателем с российской стороны), в Пекине принимали на высшем уровне. Перед вылетом в Москву он был принят председателем КНР Ху Цзиньтао — знак внимания, которого в Китае удостоивают не всякого премьера. Товарищ Ху похвалил российского министра за подписание "очень важных договоров" — протокола заседания комиссии, в котором зафиксированы перспективные направления сотрудничества, а также соглашения об охране интеллектуальной собственности в сфере ВТС. В ответ Анатолий Сердюков сообщил, что перед поездкой в Пекин он обсуждал детали визита лично с Президентом РФ Дмитрием Медведевым и премьером Владимиром Путиным.

Пристальное внимание первых лиц России и Китая ко вчерашнему заседанию комиссии по ВТС неудивительно. Дело в том, что ее предыдущее заседание состоялось три года назад — в сентябре 2005 года (российскую часть комиссии возглавлял тогдашний министр обороны Сергей Иванов). С тех пор последующее заседание неизменно переносилось под разными предлогами. По информации "Ъ", вопрос о проведении 13-го заседания подробно обсуждался во время первого визита Дмитрия Медведева в Китай в мае этого года, а затем — в ходе октября-визита в Москву премьер-министра госсвета КНР Вэнь Цзябао. Как сообщили "Ъ" источники в МИД РФ, на проведении заседания особо настаивала именно российская сторона. В последние годы развитие ВТС с КНР сталкивалось с серьезными проблемами. Одной из главных стал вопрос интеллектуальной собственности. Так, свой грузовой самолет Y8 и региональный самолет МА60 Китай создал на базе российских машин Ан-12 и Ан-24. На оружейных выставках Китай демонстрировал крылатую ракету С-602, по оценкам экспертов, очень схожую с Х-55, а также двигатель Tai Hang WS-10, схожий с двигателем АЛ-31Ф для истребителей "Су". Кроме того, в Китае сейчас организуется лицензионная сборка вертолета Ми-171 (по официальному контракту с РФ о передаче лицензии). При этом Ми-17 — самый "ходовой" продаваемый во всем мире российский вертолет, так что Россия, по сути, создала себе конкурента. Самым громким стал скандал вокруг китайского аналога истребителя Су-27. В

1995 году РФ и КНР заключили соглашение о лицензионной сборке на заводе в Шэньяне 200 машин Су-27СК под названием J-11. В 1998–2004 годах Китай получил около ста комплектов для сборки, но от оставшихся комплектов отказался — уже было освоено производство J-11 на основе преимущественно китайских компонентов. Китайские СМИ даже сообщали о создании машины J-11В, на которой якобы установлены двигатель и радар китайской разработки и производства. Эксперты предполагают, что перспективы серийной сборки китайского аналога Су-27 весьма реальны, а значит, вскоре России может предстоять серьезная конкурентная борьба на рынках третьих стран.

Другим блоком проблем стало значительное снижение доли китайских контрактов в общей структуре российского экспорта вооружений. Как заявил "Ъ" эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко, основной причиной этого стало насыщение китайского рынка оружием советской разработки и требование КНР повысить технологический уровень поставляемых вооружений. Китайская сторона сейчас предпочитает закупать оружие малыми партиями и ориентируется скорее на импорт технологий. Москва же, в последние годы расширившая географию продаж военной техники, перестала зависеть от контрактов с КНР, за счет которых российская оборонка выживала в 1990-е годы.

Судя по всему, проблемы вокруг интеллектуальной собственности и должно решить соответствующее соглашение, подписанное вчера в Пекине. Впрочем, эксперты сомневаются в практической значимости этого документа.

Никаких контрактов в Пекине вчера подписано не было. По словам источников "Ъ" в оборонно-промышленном комплексе РФ, Китай сначала намеревался закупить 3–5 корабельных Су-33, затем — 14 машин. Российская же сторона настаивает на большем количестве. Кроме того, по информации "Ъ", в рамках комиссии велись переговоры о возможности поставок истребителей Су-35. По словам собеседников "Ъ", китайцы вновь обозначили интерес к закупкам зенитно-ракетных систем с характеристиками, превосходящими С-300ПМУ2 "Фаворит", — С-400 "Триумф".

Между тем источники "Ъ" в российском авиапроме сомневаются, что будет разморожен контракт на поставку в Китай 38 военно-транспортных Ил-76 и самолетов-заправщиков Ил-78 стоимостью более \$ 1 млрд. По словам источника "Ъ", Китай хотел приобрести несколько Ил-76, но с двигателями Д-30, а производство таких двигателей уже остановлено. "Фактически это означает прекращение переговоров, — утверждает собеседник "Ъ". — К тому же Китай ориентирован на выпуск своего военно-транспортного самолета".

Александр ГАБУЕВ

*источник: «Коммерсантъ»
22.12.08*

ЛИЗИНГОВЫЙ РАСЧЕТ

Авиакомпания "Якутия" поставила на Внешэкономбанк.

Авиакомпания "Якутия" и самарский завод "Авиакор" (входит в корпорацию "Русские машины") заключили соглашение, в рамках которого до 2011 года перевозчик получит шесть региональных самолетов Ан-140-100. Стоимость сделки не разглашается, но, по подсчетам экспертов, она может составить не менее \$ 76 млн. Стороны рассчитывают привлечь к финансированию сделки "дочку" Внешэкономбанка "ВЭБ-Лизинг".

Как сообщили вчера в корпорации "Русские машины", накануне в Якутске представители завода "Авиакор", авиакомпании "Якутия" и ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) заключили соглашение "О введении в эксплуатацию регионального самолета Ан-140-100 в транспортный комплекс Республики Саха". "В рамках данного проекта "Авиакор" до 2011 года произведет и поставит "Якутии" шесть самолетов Ан-140-100 — по две машины в год", — проинформировали в пресс-службе корпорации. Сумма сделки не сообщается. Известно, что каталожная стоимость одного Ан-140 в 2005–2006 годах составляла \$ 8,5 млн. По данным экспертов, сегодня эта цена в полтора раза выше. Таким образом, приобретение шести самолетов без учета лизинговых платежей может составить \$ 76,5 млн.

ОАО "Авиакомпания "Якутия" создано в 2004 году. Собственником 94,64 % акций компании является министерство имущественных отношений Якутии, еще 5,36 % принадлежит ГУП "Комдрагметалл Республики Саха". Чистая прибыль по итогам 2007 года составляла 5,535 млн руб. В составе авиапарка компании — восемь самолетов Ан-24 и Ан-26, два Ан-140, шесть Ту-154М и два Boeing 757-200. По итогам восьми месяцев 2008 года "Якутия" перевезла более 368 тыс. пассажиров.

Напомним, авиакомпания "Якутия" стала первым в России эксплуатантом региональных самолетов нового типа Ан-140. В 2006 году "Авиакор" передал в лизинг перевозчику первый Ан-140. В декабре 2007 года парк "Якутии" пополнился еще одним самолетом самарского производства — модифицированным Ан-140-100. К февралю 2009 года на якутское авиапредприятие должно поступить третье воздушное судно. "Налет у эксплуатируемых машин составляет 70–150 часов в месяц, для данного типа самолета это нормально. Сейчас данными бортами мы стараемся закрывать внутриреспубликанские линии, а также используем на маршрутах Якутск — Хабаровск и Якутск — Благовещенск", — рассказал "Ъ" главный специалист по инвестиционным программам авиакомпании "Якутия" Андрей Винокуров.

Лизингодателем по трем воздушным судам выступала "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК). Предполагается, что финансовое обеспечение новой сделки возьмет на себя "дочка" Внешэкономбанка "ВЭБ-Лизинг". Как уточнили в "Якутии", в

настоящее время с этой компанией идут переговоры. Кроме того, участники прошедшего на днях в Якутске съезда работников транспортного комплекса республики приняли решение обратиться к председателю наблюдательного совета Внешэкономбанка премьер-министру Правительства РФ Владимиру Путину с просьбой поддержать проект, предусматривающий поставки в регион Ан-140-100.

"Мы хотим сотрудничать с "ВЭБ-Лизингом", поэтому и обращаемся к головной компании, — пояснил Андрей Винокуров. — Ранее ФЛК известила нас о том, что не предусматривает в дальнейшем финансирование самолетов такого типа".

По словам главы аналитической службы "Авиа-Порт" Олега Пантелеева, ОАК, в которую входит "Финансовая лизинговая компания", приняла решение о том, чтобы ФЛК сосредоточилась на лизинге технологического оборудования, используемого в авиастроении. На финансировании воздушных судов должна сконцентрироваться другая лизинговая компания холдинга — "Ильюшин Финанс" (ИФ). "У "Якутии" и "Ильюшин Финанс" были серьезные переговоры, имелось рамочное соглашение о поставках шести машин. Однако дело дальше не пошло. Непонятно, почему "Якутия" оставила "Ильюшин Финанс" и сделала выбор в пользу предполагаемого сотрудничества с "ВЭБ-Лизингом". Тем более что Внешэкономбанк, как и ОАК, является акционером "Ильюшин Финанс" (принадлежит 21,4 % — "Ъ"), — отмечает Олег Пантелеев.

Получить комментарии в пресс-службе "Ильюшин Финанс" вчера не удалось. Заместитель директора воздушного департамента минтранса Якутии Виктор Боговков подтвердил "Ъ" факт имевшихся переговоров между якутским перевозчиком и "Ильюшин Финанс". По его словам, стороны "не нашли точек соприкосновения". "Сегодня переговоры ведутся с "ВЭБ-Лизингом". Известно, что Олег Дерипаска (владелец "Базового элемента", которому принадлежат "Русские машины". — "Ъ") собирается передать "Авиакор" в ОАК. Таким образом, у нас будет больше возможностей в плане технической поддержки данных самолетов, поставок запчастей на государственном уровне", — сказал Виктор Боговков.

Олег Пантелеев не исключает финансового сотрудничества между "Якутией" и "ВЭБ-Лизингом". "Внешэкономбанк имеет крупные проекты с авиастроителями (так, в 2007 году ВЭБ подписал соглашение финансирования продаж самолетов Sukhoi SuperJet 100. — "Ъ"). Его лизинговая дочерняя компания могла бы работать в данном направлении", — полагает эксперт.

Павел УСОВ

источник: «Коммерсантъ — Хабаровск»
15.12.08

КАНТ И БЕЗОПАСНОСТЬ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Российская авиабаза в Киргизии расширяет свои возможности.

В условиях экономических и военно-политических противоречий среди стран СНГ, разрастания экономического кризиса, экспансии США и НАТО в сторону постсоветского пространства Россия продолжает наращивать свой военный потенциал в Центральной Азии. В частности, в 2009–2010 годах будут продолжены работы по обустройству российской авиационной базы Кант в Киргизии. По данным Счетной палаты РФ, которая закончила проверку этого важного российского военного объекта, расположенного за рубежом, финансирование базы Кант будет увеличено в два раза — до 1,7 миллиарда рублей.

Отмечается, что выделяемые средства будут направлены на капитальное строительство и ремонт объектов авиабазы. Как сообщают киргизские СМИ, вскоре начнется коренная реконструкция взлетно-посадочной полосы и наземных служб аэродрома Кант. После этого авиабаза сможет принимать все типы боевых и военно-транспортных самолетов, в том числе стратегические бомбардировщики Ту-160 и Ту-95. Это немаловажно, поскольку самолеты такого типа могут безопасно приземляться пока только на аэродроме Манас, где расположена американская авиабаза, выполняющая задачи в интересах группировки НАТО, ведущей антитеррористическую операцию против талибов в Афганистане. Видимо, на основе Манаса американские спецслужбы выполняют также и разведывательные функции в отношении РФ и ее союзников (в первую очередь Китая).

По данным Института стратегического анализа и прогноза при Киргизско-Российском Славянском университете, "обеспокоенность у Китая вызывает желание руководства Киргизии дать согласие на размещение разведывательной авиации на базе. В частности, подготовка политическим руководством Киргизии решения о размещении на авиабазе Манас американских разведывательных самолетов "АВАКС". Отмечается, что в 2004 году уже имели место закрытые киргизско-американские переговоры, в ходе которых один раз американская сторона уже намеревалась добиться согласия на размещение в аэропорту Манас самолетов E-3A системы "АВАКС" и на проведение ими регулярных разведывательных полетов вдоль границы с Китаем. В зону досягаемости американской авиации, дислоцирующейся в Бишкеке, уже попали западные районы Китая, Узбекистан, Таджикистан и весь юг Казахстана. Под контролем радиотехнических и электронных средств ВВС США оказались космодром Байконур, центр космического слежения в районе Нурекской ГЭС, средства противовоздушной обороны, воинские части и соединения, военные полигоны государств — членов ШОС и ОДКБ.

Как считает эксперт Института стратегического анализа и прогноза при Киргизско-Российском Славянском университете Наргиза Мураталиева, "суще-

ствуют принципиальные отличия в целях и условиях размещения на территории Киргизской Республики российской и американской авиационных баз, а также в том, как воспринимают эти базы другие государства региона". Российская база, по ее мнению, создана в рамках Договора о коллективной безопасности и на основе двустороннего соглашения между Киргизией и Россией. Она является важным и долгосрочным элементом системы обеспечения региональной безопасности. Статус американской авиабазы в аэропорту Манас, как известно, носит временный характер. В 2005 году президент Киргизии поставил свою подпись под совместной декларацией стран — участниц ШОС с призывом к США определиться со сроками пребывания военно-воздушной базы в КР: "Учитывая завершение активной военной фазы антитеррористической операции в Афганистане, государства — члены Шанхайской организации сотрудничества считают необходимым, чтобы соответствующие участники антитеррористической коалиции определились с конечными сроками временного использования упомянутых объектов инфраструктуры и пребывания военных контингентов на территории стран — членов ШОС".

Между тем нынешнее руководство Киргизии в лице президента Курманбека Бакиева пока соглашается на присутствие американской авиабазы на своей территории, получая ежегодно от США арендную плату в размере 15 млн долларов. Летом 2008 года в Бишкеке состоялись переговоры с заместителем государственного секретаря США по вопросам Центральной Азии Джорджем Кролом о возможности расширения американской базы на 300 га. Местные эксперты утверждают, что этот вопрос уже фактически решен.

Москва, оказывающая помощь НАТО в борьбе с талибами, пока с такими действиями Бишкека мирится. Формально развертывание российской военной авиабазы ВВС в Канте не является ответной мерой на американское военное присутствие в Киргизии. Хотя в Москве не скрывают, что наши авиаторы выполняют там важную миссию, связанную с защитой не только интересов России в регионе, но и в более широком плане — в рамках коллективной обороны государств Содружества. Так, открывая в октябре 2003 года авиабазу в Канте, тогдашний Президент РФ Владимир Путин недвусмысленно заявил: "Средняя Азия — очень важный для нас регион. Мы знаем, что ситуация здесь непростая, поэтому наше военное присутствие в Средней Азии нужно и России, и нашим партнерам по СНГ". Тогда в городке, находящемся в 30 км от Бишкека, расположилось около трех десятков российских авиаторов и несколько боевых самолетов из состава российских ВВС. За пять лет своего существования штат авиабазы увеличился более чем в 10 раз. Сейчас он составляет около 700 человек, из которых около 100 — местные жители. Сегодня здесь находятся 5 штурмовиков Су-25, 4 учебных самолета Л-39, 2 вертолета Ми-8 и 2 транспортных самолета Ан-26. После

расширения здесь смогут находиться и тяжелые военно-транспортные самолеты Ил-76, а также стратегические ракетноосцы из состава Дальней авиации.

Как заявил начальник авиабазы в Канте полковник Владимир Носов, условия на авиабазе созданы неплохие, поэтому практически все офицеры перевезли сюда свои семьи. В перспективе на базе будет развернуто строительство и модернизация не только ВПП, но и строительство новых домов и детского сада, что уже в ближайшие годы сделает неактуальным жилищный вопрос. Более того, местные жители считают, что им очень повезло. Ведь благодаря размещению в Канте российской авиабазы заметно улучшилась инфраструктура в прежде заштатном городке, появились новые рабочие места, а значит, отчисления в бюджет Киргизии.

Поможет авиабаза в перспективе и обучению киргизских летчиков. "Согласно межправительственному договору учебные самолеты по запросу киргизской стороны должны предоставляться для поддержания летной формы местных пилотов, однако обра-

щений по такому поводу пока не было. Но мы всегда готовы выполнить эту часть соглашения", — сказал Владимир Носов. По его словам, 23 октября 2008 года прошли учения Объединенной системы противовоздушной обороны стран СНГ. В ходе них российские самолеты стали условными целями для зенитчиков Киргизии и Казахстана. "Командующий Силами воздушной обороны республики Олег Попиков поблагодарил нас за добросовестную работу", — отметил Владимир Носов.

Таким образом, Россия расширяет свои возможности по обеспечению безопасности и реализации своих интересов на постсоветском пространстве. И хорошим средством здесь ей служит авиабаза в Канте, которая усиливает свои боевые и мобилизационные возможности.

Андрей КОРБУТ

*источник: «Военно-промышленный курьер»
17.12.08*

ДВА В ОДНОМ

На "Моторостроителя" и СНТК будет создана единая система управления.

Руководство самарских ОАО "Моторостроитель" и "СНТК им. Кузнецова" в рамках реализации проекта по выводу этих двух предприятий из предбанкротного состояния приняло комплексную программу сокращения издержек. В ее основе лежит реструктуризация системы управления. Предполагается, что к январю 2009 года СНТК частично будет переведен под управление "Моторостроителя". Кроме того, оба предприятия ждут сокращение управленческих кадров на 10 %. Примечательно, что оптимизацию расходов самарских заводов "Оборонпром" начинает только через год после получения их в управление. Эксперты говорят, что сокращать издержки следовало начать раньше.

Как стало известно "Ъ", руководство "СНТК им. Кузнецова" и "Моторостроителя" в начале декабря приняло комплексную "Программу радикального снижения затрат" на 2009 год с целью вывода заводов из кризисной ситуации. Эту информацию подтвердил исполнительный директор СНТК и заместитель генерального директора "Моторостроителя" Николай Никитин. В основе документа лежит реструктуризация системы управления — уже к январю планируется сформировать новую структуру двух предприятий. Предполагается, что формирование новой структуры будет идти за счет ликвидации дублирующих служб на СНТК и передачи этих функций "Моторостроителю". Фактически СНТК частично будет переведен под управление "Моторостроителя". Юридически поглощение СНТК "Моторостроителем" и перевод заводов на единую акцию произойдет не раньше конца 2009 года, говорит источник, знакомый с программой. По словам исполнительного директора СНТК и заместителя генерального дирек-

тора "Моторостроителя" Николая Никитина, "единая структура необходима для повышения эффективности управления и снижения затрат за счет исключения дублирующих и излишних функций". Отметим, в ходе реализации программы сокращения затрат ожидается сокращение численности административно-управленческого персонала в среднем на 10 %. "Освобождаемых от управленческих должностей специалистов предполагается перепрофилировать", — рассказывает источник "Ъ".

В программе также прописан технический аудит всего оборудования с возможностью консервации невостребованных станков. По словам собеседника "Ъ", экономический эффект от реализации этих и других мер, заложенных в программе, составит для обоих предприятий более 100 млн рублей экономии ежегодно.

"Моторостроитель" и ОАО "СНТК им. Н. Д. Кузнецова" согласно указу Президента РФ войдут в двигателестроительный холдинг "Оборонпрома", который сейчас находится в процессе формирования. У государства 38 % обыкновенных, 50 % голосующих акций "Моторостроителя", у "Оборонпрома" — 13 %, структуры ГК "Каскол" контролируют 41 %. После окончания формирования двигателестроительного холдинга "Оборонпрома" госпакет "Моторостроителя" перейдет в управление "Оборонпрома". По данным общества, в 2007 году выручка — 3,1 млрд руб., чистый убыток — 33,856 млн руб. 60 % СНТК контролирует Росимущество, 20,26 % — ОПК "Оборонпром". По итогам 2007 года выручка СНТК составила 421,9 млн рублей, чистая прибыль — 849 тыс. рублей (данные ИА "СПАРК-Интерфакс").

Отметим, программа сокращения издержек является частью антикризисного проекта, разработанного новым менеджментом заводов. Напомним, проект подразумевает государственную поддержку заводов

в размере более 8 млрд рублей. Текущее же состояние этих двух самарских предприятий можно характеризовать отсутствием платежеспособности и предбанкротным состоянием. "Это систематически приводит к срывам обязательств перед заказчиками", — говорит источник "Ъ" на самарских предприятиях. Сейчас их суммарная задолженность по кредитам коммерческих банков составляет более 5,5 млрд рублей. В отношении обоих предприятий более двух лет назад открыто сводное исполнительное производство за неуплату налогов (более 2 млрд рублей, учитывая пени за просрочку по обоим заводам), наложен арест на имущество и расчетные счета этих предприятий.

"Изначально формирование двигателестроительного холдинга предполагало ликвидацию дублирующих функций и оптимизацию системы управления, —

отмечает аналитик ИФК "Метрополь" Михаил Пак. — Другой вопрос, что сделать на самарских предприятиях это могли бы и раньше, "Оборонпром" присутствует на предприятиях уже год. Просто все государственные структуры очень бюрократичны, и многие процессы затягиваются". "Этот шаг целесообразный, если все будет сделано верно и действительно удастся сократить часть служб, объединив их в одну, а также сократить численность офисных работников, то должно получиться реальное сокращение затрат", — говорит ведущий эксперт УК "Финам Менеджмент" Дмитрий Баранов.

Ольга ВАРЛАМОВА

источник: «Коммерсантъ — Самара»
18.12.08

"ОБОРОНПРОМ" ДРОБИТ ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

"Редуктор-ПМ" может быть отдан "Вертолетам России".

"Оборонпром" начал перевод моторных активов в Перми под управление новой компании — ООО "УК "Объединенная двигателестроительная корпорация" (ОДК). Первым под управление ОДК может перейти ОАО "Авиадвигатель". Между тем в ОДК может не войти ОАО "Редуктор-ПМ" — "Оборонпром" рассматривает возможность передачи этого актива под управление ОАО "Вертолеты России". Эксперты "Ъ" считают, что из-за этого "Редуктор" может потерять экономические связи с другими предприятиями пермской площадки.

Вчера ОАО "Авиадвигатель" (Пермь, основной акционер — Росимущество, совет директоров контролируется "Оборонпромом") сообщило о решении провести 21 января внеочередное собрание акционеров. В повестке дня — вопрос о передаче полномочий новой управляющей компании — ООО УК "ОДК". Это ООО создано в ноябре 2007 года в Москве, его уставный капитал — 12 млн руб., единственный участник — ОАО "ОПК "Оборонпром", гендиректор — Василий Лапотко. Сейчас "Авиадвигатель" управляется ЗАО УК "Пермский моторостроительный комплекс" (ПМК). Таким образом, "Оборонпром" начал перевод своих моторных активов в Перми из-под управления ПМК в новую структуру.

Между тем в ОДК может не войти "Редуктор-ПМ", пермский производитель вертолетных редукторов и трансмиссий: "Оборонпром" рассматривает возможность передачи управления предприятием из ПМК в ОАО "Вертолеты России". Эту информацию подтвердил источник, близкий к ПМК. Сергей Бровцев, гендиректор ООО "УК "Витус" (владеет 10 % ОАО "Редуктор-ПМ"), сообщил "Ъ", что "слышал подобные разговоры". В пресс-службе "Оборонпрома" возможную реорганизацию своих активов не комментируют.

ОАО "Редуктор-ПМ" выпускает и ремонтирует вертолетные редукторы и трансмиссии, производит узлы для газотурбинных установок (ГТУ), мотоблоки. Выруч-

ка за третий квартал 2008 года — 635 млн руб., чистая прибыль — 34 млн руб. 80,8 % акций контролирует ЗАО "Салес", дочернее предприятие "Оборонпрома".

ОАО "Вертолеты России" — 100%-ное дочернее предприятие "Оборонпрома", управляет вертолетостроительными активами группы. В группу входят ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля", ОАО "Камов", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол". Выручка в 2007 году по группе — 29,6 млрд руб., чистая прибыль — 1,9 млрд руб.

"Редуктор-ПМ" — одна из трех основных моторных компаний, управляемых УК ПМК. "Оборонпром", выкупивший этой весной контроль над предприятиями ПМК у ВТБ и АФК "Система", занимается их интеграцией в ОДК. Помимо пермских активов в состав ОДК войдут предприятия в Самаре, рыбинское НПО "Сатурн", уфимское МПО.

В том, что "Редуктор-ПМ" может быть передан в непосредственное управление ОАО "Вертолеты России", эксперты "Ъ" видят логику: "Редуктор" ориентирован прежде всего на вертолетную тематику. Вместе с тем экс-гендиректор ПМК Валерий Жеглов отмечает, что "Редуктор-ПМ" также сильно завязан и на заказах от предприятий пермской площадки. Согласно отчету "Редуктора" за третий квартал 2008 года, почти 70 % доходов получено от вертолетостроительного производства, 16 % — от работ для авиадвигателей и ГТУ, 14 % — от выпуска мотоблоков. Для Пермского моторного завода (ПМЗ) "Редуктор", в частности, выпускает разделительный корпус, коробки приводов, стартеры для авиадвигателя ПС-90А и для наземных ГТУ.

Смена управляющей компании для "Редуктора" другим пермским предприятиям ПМК грозит управленческими проблемами, прогнозирует Валерий Жеглов: "Разные хозяева — разные интересы". "Редуктор" будет больше нацелен на вертолетную тематику. Сейчас же, несмотря на то что это отдельное юрлицо, "Редуктор" очень тесно завязан на кооперации с Пермским моторным заводом", — добавляет Сергей Смолин, бывший управляющий директор ПМЗ. Эксперт

также указывает на то, что важным конкурентным преимуществом авиадвигателя является себестоимость его производства — сейчас ПМК имеет возможность ее снижать за счет управляемых обществ. Сухом "Редуктора" управляемость себестоимости станет меньше, полагает господин Смолин.

Впрочем, источник, близкий к ПМК, утверждает, что никаких решений насчет "Редуктора" "Оборонпром" не принимал. По данным "Ъ", топ-менеджмент ПМК "мягко возражает" против смены управляющей компании.

В истории ПМК уже есть примеры, когда целое производство, действовавшее ранее в составе единого

моторного комплекса, меняло владельца и становилось независимым. В 2005 году ФГУП "ГКНПЦ имени М. В. Хруничева" консолидировало контрольный пакет ОАО "Протон-ПМ", специализация которого — выпуск ракетных двигателей, но также работающего в кооперации с ПМК. Вчера гендиректор "Протона" Игорь Арбузов сообщил "Ъ", что связи с предприятиями ПМК не ухудшились, а, наоборот, упорядочились.

Вячеслав СУХАНОВ

источник: «Коммерсантъ — Пермь»

18.12.08

"АВИАКОР" СОБЕРЕТ ШЕСТЬ САМОЛЕТОВ АН-140 ДЛЯ АВИАКОМПАНИИ "ЯКУТИЯ"

На втором съезде работников транспортного комплекса Республики Саха представители завода "Авиакор" (входит в корпорацию "Русские машины"), авиакомпания "Якутия", ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" и ОАО "ВЭБ-Лизинг" заключили соглашение "О введении в эксплуатацию регионального самолета Ан-140-100 в транспортный комплекс Республики Саха (Якутия)".

В рамках данного проекта "Авиакор" до 2011 года произведет и поставит авиакомпании "Якутия" шесть самолетов Ан-140-100 — по две машины в год.

Авиакомпания "Якутия" — первый в России эксплуатант региональных самолетов нового типа Ан-140. Сотрудничество авиакомпании и завода "Авиакор" началось два года назад, когда самарское предприятие выпустило и передало в эксплуатацию первый Ан-140. В декабре 2007 года парк авиакомпании "Якутия" пополнился еще одним самолетом самарского производства — модернизированным Ан-140-100. "Якутия" доказала эффективность Ан-140 с текущим годовым налетом более 2000 часов на самолет и положительной рентабельностью. С помощью "Авиакора" в Республике Саха была создана полноценная база техобслуживания и ремонта самолетов Ан-140. До 1 февраля 2009 года "Авиакор" поставит якутской авиакомпании еще один самолет. Заключение соглашения на поставку еще шести самолетов до 2011 года стало новым этапом развития взаимовыгодных партнерских отношений, за два года подтвердивших свою значимость и перспективность.

Стратегическую важность взаимодействия "Авиакора" и авиакомпании "Якутия" отметил и президент Республики Саха Вячеслав Штыров, который встретился с представителями авиационных сообществ на съезде в Якутске. "По сути, наша республика открыла перспективы развития для самарского "Авиакора", одной из первых сделал заказ на строительство Ан-140. И сегодня, несмотря на кризис, завод существенно улучшил операционные и финансовые результаты, вышел на текущую безубыточную деятельность", — заявил президент Якутии.

"Сегодня на "Авиакоре" внедряются уникальные управленческие и производственные компетенции, существенно повышающие эффективность работы всего предприятия. В частности, освоение производственной системы и ее элементов — тянущей системы и подневного планирования — позволило нам сократить цикл сборки и четко соблюдать временные рамки выпуска самолетов при полном соответствии стандартам качества, — сообщил директор по стратегии и развитию, директор по авиационному бизнесу ОАО "Русские машины" Александр Филатов. — Первые два самолета Ан-140 зарекомендовали себя как надежное региональное воздушное судно, и с нашей точки зрения это очень существенный показатель дальнейших перспектив проекта в целом".

Предполагается, что финансовое обеспечение нового проекта на поставку Ан-140 возьмет на себя акционерное общество "ВЭБ-Лизинг". Принимая во внимание исключительную роль авиации в социально-экономическом развитии республики Якутия, участники съезда работников транспортного комплекса приняли решение обратиться к председателю наблюдательного совета ВЭБ премьер-министру Правительства РФ Владимиру Путину с просьбой поддержать проект.

источник: «ОАО "Русские машины"»

11.12.08

НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИННОЙ В ЖИЗНЬ

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

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

НА ПЕРЕДОВОМ РУБЕЖЕ НАУКИ И ТЕХНИКИ

Комитет Государственной думы по промышленности провел выездное заседание в ОАО "ГСКБ "Алмаз-Антей".

Ситуация в оборонной промышленности в связи с мировым финансовым кризисом сегодня, как известно, не самая лучшая. Взаимные неплатежи, к сожалению, становятся чуть ли не повседневным явлением. И все-таки даже на этом фоне есть крепкие, твердо стоящие на ногах предприятия ОПК, которые играют роль своеобразных локомотивов экономики, внедряют передовые технологии. Одно из них — ОАО "Головное системное конструкторское бюро Концерна ПВО "Алмаз-Антей" имени академика А. А. Расплетина" (входит в состав Концерна ПВО "Алмаз-Антей"). 4 декабря 2008 года здесь состоялось выездное заседание Комитета Государственной думы по промышленности. Надо сразу отметить, что такого внимания Государственной думы удостоиваются далеко не все предприятия нашей "оборонки". Важно и то, что члены делегации, которую возглавлял председатель Комитета Госдумы по промышленности Юрий Маслюков, прибыли в ГСКБ "Алмаз-Антей" не просто с ознакомительной поездкой. На предприятии их ждала довольно обширная программа.

Делегацию принимал генеральный директор ОАО "ГСКБ "Алмаз-Антей" Игорь Ашурбеили. Первым делом депутаты захотели познакомиться с производственной базой, состоянием дел на рабочих местах. Поэтому прямо от ворот направились в сборочный цех и на производстве. Именно в тот, где в феврале 2007 года "алмазовцы" впервые показали членам Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ под председательством Сергея Иванова новую, еще пахнущую свежей краской зенитную ракетную систему С-400 "Триумф". Как известно, сама система и ее средства управления продолжают совершенствоваться. Процесс этот естественный и непрерывен для любого изделия. Вот и в этот раз депутатам было что посмотреть, например, в подвижном командном пункте ЗРС. Интересно, что пробыли депутаты в достаточно небольшом пространстве кабины довольно долгое время и проявили серьезный интерес к перспективным разработкам. А их сегодня у "алмазовцев" немало в самых различных направлениях деятельности.

Для широкого читателя в качестве справки напомним, что ОАО "ГСКБ "Алмаз-Антей" является головным системообразующим предприятием оборонно-промышленного комплекса России, занимающимся разработкой зенитных ракетных комплексов и систем противовоздушной обороны. В 2007 году ему исполнилось 60 лет. Еще 8 сентября 1947 года вышло подписанное И. Сталиным постановление Совета министров СССР № 3140-1026 об организации в рамках Министерства вооружения Специального бюро № 1, на которое была возложена задача создания управляемого реактивного оружия. В дальнейшем СБ-1 последовательно получало

наименования: КБ-1, МКБ "Стрела", ЦКБ "Алмаз", НПО "Алмаз", ОАО "НПО "Алмаз" имени академика А. А. Расплетина", а сейчас — ОАО "ГСКБ "Алмаз-Антей".

Первой основной работой предприятия стало создание зенитной ракетной системы "Беркут" (С-25), которая была принята на вооружение в 1956 году и, пережив четыре глубокие модернизации, демонтирована только в 80-е годы. Опыт создания системы С-25 позволил накопить уникальные научные заделы и создать передовые технические решения, сформировать научную школу, коллектив ученых и разработчиков.

Все последующие работы "алмазовцы" также неизменно выполняли на передовых научных идеях и технических решениях. Подтверждением тому — подвижные зенитные ракетные комплексы средней дальности С-75 (1959 год), малой дальности С-125 (1960 год), большой дальности С-200 (1966 год). Широкою мировую известность им принесла высокая боевая эффективность, продемонстрированная в вооруженных конфликтах во Вьетнаме и на Ближнем Востоке. В настоящее время эти комплексы состоят на вооружении в армиях более чем 35 стран мира.

В 70-х годах на предприятии было начато создание зенитных ракетных систем нового поколения ряда С-300П, которые обладают характеристиками, во многом превосходящими все зарубежные аналоги. В настоящее время модернизированная зенитная ракетная система ряда С-300П составляет основу сил противовоздушной обороны России.

Но, может, самым значительным достижением последних лет стало создание перспективной ЗРС С-400 "Триумф". 28 апреля 2007 года постановлением Правительства РФ она была принята на вооружение, и 6 августа первый зенитный ракетный полк, вооруженный С-400, заступил на боевое дежурство близ города Электросталь Московской области. Так что российская школа зенитного ракетостроения в лице ГСКБ "Алмаз-Антей" имени академика А. А. Расплетина сохранила свои лучшие традиции, технологическую и производственную базу, научные и инженерные кадры, интеллектуальный потенциал. Однако сегодня перед предприятиями кооперации, входящими в ГСКБ "Алмаз-Антей", стоят еще более грандиозные задачи по созданию Единой системы зенитного ракетного оружия ПВО-ПРО пятого поколения. Нет сомнения, что все они будут выполнены.

На днях в Госдуме состоялось заседание Совета по науке, наукоемким технологиям и инновационному развитию при председателе Государственной думы Федерального собрания РФ, посвященное вопросам развития электронной промышленности в Российской Федерации. В нем приняли участие руководители целого ряда российских предприятий электронной промышленности, крупнейшие отечественные ученые в области электроники, руководители и представители министерств и ведомств, Правительства РФ. Среди них — председатель Комитета по промышленности Юрий Маслюков. Участники заседания сошлись в том, что

отечественные производители должны доминировать в таких основных компонентах нашего гражданского рынка электроники, как производство персональных компьютеров, наземных средств системы космической навигации ГЛОНАСС и других. Законодатели особо отметили, что необходимо иметь в виду и интересы обороноспособности страны, развитие специальных средств, в том числе СВЧ-электроники, оптоэлектронных устройств, радиационно стойкой микроэлектроники. То есть все то, что напрямую затрагивает производственную деятельность ГСКБ "Алмаз-Антей". Эти и другие актуальные вопросы производственной деятельности ГСКБ "Алмаз-Антей" 4 декабря рассматривались также на заседании в конференц-зале предприятия.

Со вступительным словом на нем выступил Юрий Маслюков. Затем сообщение о творческом наследии основоположника систем управляемого ракетного оружия академика А. А. Расплетина сделал советник генерального директора ГСКБ "Алмаз-Антей" Евгений Сухареv. Первый заместитель генерального конструктора Николай Ненартович акцентировал внимание присутствующих на приоритетных направлениях развития воздушно-космической обороны России.

Генеральный директор ОАО "ГСКБ "Алмаз-Антей" Игорь Ашурбейли в докладе поднял проблемы развития оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации. В его обсуждении приняли участие члены Комитета Госдумы РФ по промышленности. Итоги дискуссии подвел Юрий Маслюков. Члены Комитета Госдумы по промышленности ознакомились также с музеем предприятия, возложили венки к мемориальной доске академика А. А. Расплетина.

Какие впечатления они вынесли из всего увиденного и услышанного?

— У нас сегодня состоялось выездное заседание Комитета Государственной думы по промышленности на предприятии, которое имеет очень звучное и хорошее имя — "Алмаз" и соответствует многим требованиям этого замечательного минерала, — сказал, отвечая на вопрос корреспондента "Военно-промышленного курьера", Юрий Маслюков. — Это легендарное предприятие, основоположник наших системных исследований в области противовоздушной обороны, космической обороны, разведки и многого другого. Тот спектр работ, которые проводятся здесь, чрезвычайно широк.

Ю. Маслюков особо подчеркнул, что ГСКБ "Алмаз-Антей" сегодня является флагманом в разработке систем противовоздушной обороны, космической обо-

роны, в других новейших направлениях науки и техники. Кроме того, оно является системообразующим предприятием, каких сейчас немного.

Как сказал Ю. Маслюков, Комитет Государственной думы РФ по промышленности сейчас как раз готовит законы о промышленном развитии Российской Федерации и, конечно, депутатам очень важна обратная связь. Члены делегации получили очень интересную информацию и огромное удовольствие от того, что увидели на предприятии. Много, конечно, они знали, но кое-что узнали впервые. Особенно те детали, которые связаны с разработкой, испытаниями, созданием совершенно новых направлений. "Вызывает удивление то, как "алмазовцам" удавалось решать вопросы, которые порою казались неразрешимыми", — отметил Ю. Маслюков. "Мы рассчитываем, что наши связи с коллективом будут развиваться и крепнуть, — продолжил он. — Нам назвали те вопросы, которые есть у предприятия. Мы их внимательно выслушали и будем стараться оказать возможное содействие в их разрешении".

Коснулись мы в разговоре с Ю. Маслюковым и вопроса дальнейшего совершенствования законодательной базы.

— Для того чтобы ее улучшать, прежде необходимо как следует подготовить, — пояснил он. — Это большая работа, которую необходимо делать вместе с предприятиями ОПК. Кстати, в этом также один из поводов сегодняшнего посещения нами ОАО "ГСКБ "Алмаз-Антей".

— А с мировым финансовым кризисом это никак не связано?

— Кризис — очень серьезное явление, к которому надо и относиться серьезно, заранее принимать все необходимые упреждающие меры.

— Какова в целом ваша оценка предприятия?

— Думаю, у всех членов нашей делегации осталось прекрасное впечатление от увиденного, от общения с коллективами разработчиков, от сборочных цехов, цехов, производящих радиоэлектронную аппаратуру. Предприятие всегда было на переднем крае науки и техники. Не сдает оно завоеванных рубежей и сегодня. Верю: так будет и впредь!

Олег ФАЛИЧЕВ

*источник: «Военно-промышленный курьер»
10.12.08*



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

"МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "САЛЮТ"

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

WWW.SALUT.RU

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

"КЛИМОВ" ОБОШЕЛ "ЧЕРНЫШЕВА"

Авиадвигатели ТВЗ-117 и ВК-2500 решено собирать в Санкт- Петербурге.

Московское ММП им. В. В. Чернышева, которое рассчитывало разместить у себя переводимое с Украины производство авиадвигателей ТВЗ-117 и ВК-2500, потерпело неудачу. Как стало известно РБК daily, вчера министр промышленности и торговли Виктор Христенко подписал приказ, в соответствии с которым выпуск этой продукции будет налажен на питерском ОАО "Климов".

Вчера Виктор Христенко подписал приказ "О дополнительных мерах по организации серийного производства авиационных турбовальных двигателей ТВЗ-117 и ВК-2500". В соответствии с документом (копия имеется в распоряжении РБК daily) приказом устанавливаются и сроки реализации программы освоения двигателей: к 2010 году — "освоение ремонтно-группового комплекта для производства двигателей с использованием специальных технических условий и обеспечения потребностей авиаремонтных заводов, а к 2015 году — полное освоение производства двигателей из российских комплектующих". Но главное, как отмечается в приказе, — правительство определилось с производственной площадкой: двигатели будут выпускаться на питерском ОАО "Климов".

Между тем в январе 2008 года тот же Виктор Христенко подписал приказ, в котором потребовал организовать серийное производство вертолетных двигателей ТВЗ-117 и ВК-2500 (которое позволит отказаться от услуг украинских поставщиков) в Москве на площадке ОАО "ММП им. В. В. Чернышева". На тот момент обсуждалось строительство нового завода по производству данных двигателей. Однако с учетом плохого финансового состояния предприятия сделать это до 2010 года уже было невозможно. Вместе с этим мощности ММП им. В. В. Чернышева дублировались еще с советского времени Омским машиностроительным объединением, которое постоянно было не загружено.

Финансовое положение ММП им. В. В. Чернышева обсуждалось и на заседании совета директоров предприятия 12 ноября. По словам источника РБК daily, знакомого с материалами к совету директоров, за девять месяцев убытки предприятия составили

2,181 млрд руб. при общей кредиторской задолженности 22 млрд руб. Уровень выплат по кредитам достиг 430 млн руб. в квартал при выручке предприятия за девять месяцев этого года 3,49 млрд руб. (в 2007 году этот показатель равнялся 5,4 млрд руб.). Предприятию ничего не оставалось, как сократить 346 сотрудников. Эксперты считают логичным, что производство в итоге было решено разместить на ОАО "Климов". Это предприятие с технологической точки зрения наиболее подготовлено к началу серийного производства ТВЗ-117 и ВК-2500, считает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. "Было два варианта российского производства двигателей — на ОАО "Климов" и Омском машиностроительном объединении. Непонятно, как в списке претендентов появился "Чернышев". В Москве развивать промышленное производство — это аномалия", — отмечает эксперт.

Решение Минпромторга о переносе производства двигателей в Санкт-Петербург неудивительно, возмущен один из миноритарных акционеров ММП им. В. В. Чернышева Алексей Щецлыкин. Он отмечает, что за первые девять месяцев 2008 года финансовое положение московского предприятия значительно ухудшилось. "Задолженность в 20 раз превышает объем собственных средств. Заработная плата уже не выплачивается два месяца, увольняются сотрудники. Уже сорван контракт с Индией, продолжение контракта с Китаем еще под вопросом", — говорит он РБК daily. По его словам, сейчас миноритарии "Чернышева" инициируют запрос в Счетную палату по поводу появления убытков на предприятии. Официальный представитель "Оборонпрома" выразил уверенность в том, что независимо от места организации серийного производства сборка двигателей ТВЗ-117 и ВК-2500 должна начаться в 2010 году. Гендиректор ОАО "Климов" Александр Ватагин не стал комментировать приказ Виктора Христенко, отметив, что его предприятие "готово выполнять любые приказы". Гендиректор ММП им. В. В. Чернышева Александр Новиков сказал РБК daily, что пока не видел никакого приказа Минпромторга, а "значит, и комментировать нечего".

*источник: газета RBC Daily
11.12.08*

В "МИГИ" ПОДСАДИЛИ "ЖУКА"

Теперь наш истребитель не уступает американскому F-35.

Российская корпорация "Фазотрон-НИИР" завершила разработку новейшей бортовой радиолокационной станции "Жук-АЭ" для истребителей МиГ-35

с активной фазированной решеткой. По словам гендиректора фирмы Вячеслава Тищенко, это первая изготовленная в России активная фазированная антенная решетка. Ее появление приближает наш истребитель к главному конкуренту — американскому истребителю пятого поколения F-35. Теперь наш

"МиГ" способен конкурировать с F-35 не только в воздушных боях, но и на мировых рынках вооружений.

Считается, что Россия отстает от США в области разработки перспективных авиационных комплексов нового, пятого поколения. У американцев уже есть тяжелый истребитель F-22 Raptor, который запущен в серийное производство. F-35 пока проходит стадию испытаний. Но уже сейчас ясно, что это будет одна из самых перспективных боевых машин мира. США и их союзники уже сделали заказ более чем на 3 тысячи таких истребителей. У нас пока больше думают, чем ответить американцам. Как говорят в КБ "Сухой", в фирме, выигравшей тендер на разработку перспективного истребителя, "все идет по плану". В Комсомольске-на-Амуре уже собирают первые образцы новой машины, перспективный двигатель для нее С-117 проходит обкатку на новейшем Су-35.

Появление обновленного "МиГа" — событие того же порядка. От обычного МиГ-29 его отличает обновленная электронная "начинка". Все системы самолета управляются бортовыми компьютерами. Вместо аналоговых — стрелочных приборов — жидкокристаллические панели. Новейшие двигатели питерского КБ "Климов" РД-33МК с полностью поворотными соплами. Причем не только в режиме "нормального" полета, но и на форсаже. Это свойство радикально отличает МиГ-35 от того же Су-30МКИ или американского F-22 и F-35.

Однако в современном бою всего этого недостаточно, если машина и пилоты "слепы". "Жук-АЭ" как раз и решает эту проблему. До ее появления такие локаторы устанавливались лишь на самых современных американских истребителях, а Западная Европа создать их пока не смогла. Установка этого комплекса вплотную приблизит наш МиГ-35 к западным конкурентам, а заодно повысит шансы на победу в предстоящем индийском тендере по программе MMRCA на поставку Дели 126 истребителей. Попробуем разобраться в деталях.

На предыдущих наших самолетах устанавливались параболические или щелевые антенны. Они имели по одному приемнику и передатчику сигнала. Активная фазированная антенная решетка построена по принципу пчелиной соты, состоящей из 680 миниатюрных приемо-передающих устройств. Такая антенна (опять же в отличие от "предшественниц") монолитна, то есть не поворачивается из стороны в сторону в поиске целей. Это не только экономит вес устройства (ему электродвигатели больше не нужны), но и на порядок сокращает время обнаружения радаром целей — сканирующий луч перебрасывается из одной точки антенны в другую в доли секунды.

Угол зрения у нового "Жука" — плюс-минус 60 градусов. Дальность — 140 км. Он может одновременно сопровождать 30, а обстреливать — 6 целей. Причем как в воздухе, так и на земле. При этом новая антенна позволяет решать еще ряд задач: передавать данные о тактической обстановке на другие самолеты, вести радиолокационную борьбу, картографирование местности. Точно так же, как это сделано в американском F-35.

По словам главы Объединенной авиастроительной корпорации Алексея Федорова, все это позволяет говорить о МиГ-35 как об одном из самых перспективных российских истребителей, который по своим возможностям приближается к боевым самолетам нового поколения. В случае победы в тендере, как отмечают российские эксперты, Индия получит не только сам истребитель, но и технологию производства новых радиолокационных станций с активной фазированной антенной решеткой.

Дмитрий ЛИТОВКИН

*источник: «Финансовые известия»
15.12.08*

НПО "САТУРН" СТАЛО ЛАУРЕАТОМ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРЕМИИ "ЗОЛОТАЯ ИДЕЯ"

В апреле 2008 года федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству объявила очередной конкурс на соискание ежегодной Национальной премии "Золотая идея" в шести номинациях.

От ОАО "НПО "Сатурн" участие в номинации "За вклад в области разработки продукции военного назначения" принял коллектив авторов-разработчиков первого российского корабельного газотурбинного двигателя М75РУ во главе с техническим директором — генеральным конструктором Михаилом Кузменко в составе:

— Кузменко Михаил Леонидович — технический директор — генеральный конструктор;

— Матвеенко Георгий Петрович — первый заместитель технического директора — генерального конструктора;

— Ефимов Евгений Васильевич — заместитель генерального конструктора;

— Виноградов Виталий Алексеевич — начальник бригады;

— Орешкина Марина Валентиновна — заместитель начальника ОКБ-1;

— Червонюк Владимир Васильевич — заместитель начальника ОКБ-1;

— Лысенко Анатолий Иванович — заместитель начальника ОКБ-1;

— Мольков Сергей Геннадьевич — ведущий инженер-конструктор;

— Кривоногов Альберт Рудольфович — заместитель начальника КО.

Решением организационного комитета Национальной премии "Золотая идея" от 1 декабря 2008 года авторский коллектив ОАО "НПО "Сатурн" определен лауреатом Второй премии 2008 года в указанной выше номинации.

16 декабря 2008 года в 17:00 в Москве, в конференц-зале гостиничного комплекса "Президент-отель" состоится церемония награждения лауреатов с участием заместителя председателя Правительства РФ Сергея Иванова.

Работы по созданию корабельных газотурбинных агрегатов ОАО "НПО "Сатурн" ведет по заказу Военно-морского флота России. ОАО "НПО "Сатурн" стало четвертой в мире компанией, после "Дженерал Электрик" (США), "Роллс-Ройс" (Великобритания) и "Зоря-Машпроект" (Украина), способной самостоятельно разрабатывать и производить корабельные газотурбинные двигатели. Первый российский корабельный газотурбинный двигатель М75РУ максимальной мощностью 7000 л. с. разработки и производства ОАО "НПО "Сатурн" успешно прошел государственные испытания в ноябре 2006 года.

Технический директор — генеральный конструктор ОАО "НПО "Сатурн" Михаил Кузменко назвал успешное прохождение государственных испытаний первого отечественного корабельного ГТД исторически значимым событием: "В Советском Союзе была одна база корабельного двигателестроения — в г. Николаеве, и после распада СССР она осталась в Украине. Сегодня решается стратегическая задача создания, производства и поддержания эксплуатации корабельных газотурбинных двигателей для ВМФ России. Конечно, эти двигатели можно применять и на гражданских судах. Новый двигатель имеет достаточно широкий экспортный потенциал".

В октябре 2008 года завершил государственные испытания второй российский корабельный газотур-

бинный двигатель разработки НПО "Сатурн" М70ФРУ. Газотурбинные двигатели М75РУ мощностью 6000–7000 л. с. и М70ФРУ мощностью 12000–14000 л. с. разработки ОАО "НПО "Сатурн" являются базовыми высокоэкономичными автоматизированными корабельными газотурбинными двигателями 4-го поколения.

Морские силовые установки с газотурбинными двигателями М75РУ и М70ФРУ имеют большие коммерческие перспективы. В частности, помимо Военно-морского флота, ОАО "НПО "Сатурн" предложило ГТД М75РУ и М70ФРУ на корабли и катера Пограничной службы ФСБ РФ. По оценке специалистов, корабли, оснащенные газовыми турбинами разработки НПО "Сатурн", будут востребованы как российским флотом, так и инозаказчиками.

Создаваемая в ОАО "НПО "Сатурн" российская база морского газотурбостроения дает возможность оптимального использования опыта, ресурсов и мощностей для адекватного ответа на растущую экспансию иностранных производителей на российский рынок судовой и корабельной энергетики.

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

источник: «НПО "Сатурн"»
15.12.08

J-11 ОТМЕЧАЕТ ЮБИЛЕЙ

15 декабря 1998 г. на заводе в Shenyang (КНР) был облетан первый серийный самолет Су-27СК китайской сборки.

КНР стала первой зарубежной страной, получившей истребители Су-27СК и Су-27УБК. Переговоры о поставках новых самолетов в Китай начались в 1990 г. Российские пилоты продемонстрировали возможности истребителей Су-27 и МиГ-29 в Пекине в марте 1991 г. После всесторонних оценок КНР выбрала Су-27 и сделала заказ на 20 одноместных и 6 двухместных Су-27. Эти самолеты поступили в Китай в 1992 г., ими вооружили 3-й авиационный дивизион ВВС НОАК, базировавшийся на авиабазе Wuhu (провинция Anhui).

В 1993 г. КНР проявила интерес к покупке второй партии. Этот контракт стоимостью \$ 710 млн был выполнен в 1996 г. ВВС НОАК получили 22 самолета: 16 Су-27СК и 6 Су-27УБК. Они поступили на вооружение 2-го авиационного дивизиона на авиабазе Suixi (провинция Guangdong).

В 1995 г. Россия и КНР подписали соглашение о лицензионном производстве самолетов Су-27СК в Китае. Через год АВПК "Сухой", КНААПО и корпорация Shenyang Aircraft Corporation (SAC) подписали

контракт на сумму \$ 2,5 млрд, предусматривающий лицензионный выпуск 200 истребителей Су-27СК. При этом SAC собирала самолеты из комплектов, поставляемых КНААПО.

Но соглашение предусматривало лицензионное производство только одноместных самолетов. Это вынудило КНР в 1999 г. купить еще 28 самолетов. На этот раз все они были двухместными учебно-боевыми Су-27УБК. Поставка этих машин завершилась в 2002 г., они поступили в 33-й авиационный дивизион, дислоцировавшийся в Baishiduo (провинция Chongqing).

Таким образом, ВВС НОАК получили три партии Су-27, всего 76 машин. Самолеты Су-27СК поставлял завод в Комсомольске-на-Амуре, двухместные Су-27УБК строило ИАПО (Иркутск).

Су-27 стал первым китайским истребителем, способным на равных "говорить" с самыми современными западными машинами. Впервые его продемонстрировали широкой общественности в 1996 г. по телевидению. В коротком ролике четверка китайских Су-27 атаковала наземные цели бомбами и ракетами. Это должно было внушить уважение руководству Тайваня. Летом 1999 г. китайские Су-27 барражировали в тайваньском проливе во время учений НОАК.

Лицензионная копия самолета Су-27СК получила обозначение J-11 (Jianji-11 или Jian-11). Первые серии, которые строила корпорация SAC, были полностью идентичны истребителю Су-27СК.

Первый J-11, собранный из российских деталей, SAC выкатила из сборочного цеха в декабре 1998 г. Но на налаживание нормального серийного производства потребовалось еще два года. К 2002 г. было построено 48 самолетов, в 2002–2003 гг. SAC выпустила еще столько же. Однако еще в 2000 г. китайцы решили, что не станут использовать право постройки 200 истребителей, а ограничатся половиной этого количества. Поставки комплектов с КНААПО прекратились. Появились предположения, что самолет в таком виде более не соответствует требованиям ВВС НОАК. По мнению экспертов, имелось несколько причин для остановки серийного производства J-11 в КНР. Во-первых, лицензионное соглашение не предусматривало передачу технологий производства авионики и силовой установки. Эти системы оставались полностью российскими. Во-вторых, российская система управления вооружением не могла работать с китайскими ракетами. В результате ВВС НОАК вынуждены были экспортировать дополнительное количество российских ракет Р-27 и Р-73, для того чтобы обеспечить боеспособность уже построенных истребителей J-11. В-третьих, Су-27СК мог работать по наземным целям только "простым", неуправляемым оружием. Это совсем не устраивало руководителей китайских ВВС. В 2003 г. "Сухои" начал активно продвигать на китайский рынок истребитель Су-27СКМ, модернизированный многоцелевой вариант Су-27СК. На нем была установлена РЛС "Жук-27" (на более поздних вариантах – НО01ВЭП) и улучшено информационно-управляющее поле кабины пилота, подобно Су-30КМ. Однако ВВС КНР пошли по пути создания собственного варианта J-11, получившего обозначение J-11В. В 2002 г. корпорация SAC выступила с инициативой построить модернизированный вариант самолета J-11 и продемонстрировала натурный макет нового самолета, выложив возле него как ракеты класса "воздух – воздух", так и управляемое оружие "воздух – поверхность". То есть самолет становился многофункциональным истребителем, а количество комплектов китайского производства на нем существенно возрастало. Более того, в будущем корпорация намерена оснастить эти самолеты отечественным двигателем WS-10А. Вооружение самолета включало в себя ракеты класса "воздух – воздух" китайского производства PL-8 и PL-12, управляемые бомбы LT-2 и LS-6

и ракеты класса "воздух – поверхность" YJ-91 (Х-31П) и KD-88.

По крайней мере три опытных самолета J-11В (№№ 523, 524 и 525) передали в летно-исследовательский институт CFTE для летных испытаний в 2006 г. Затем завод в Shenyang приступил к разработке двухместного варианта самолета J-11В, который получил обозначение J-11BS. Это эквивалент российского Су-27УБК, но с двигателями, авионикой и оружием китайского производства.

В 2006 г. появились сообщения о возможности модернизации китайских Су-27. В частности, шла речь об установке более мощных двигателей. ММПП "Салют" предлагало АЛ-31Ф-М1, а НПО "Сатурн" – двигатель "117С". Предполагалось, что Китай первоначально купит 52 двигателя на сумму \$ 180 млн для модернизации 26 самолетов. А в перспективе планировалось оснастить новыми моторами весь парк самолетов Су-27, Су-30МКК и J-11, всего 273 машины. Стоимость такого контракта оценивалась в \$ 2 млрд.

К марту 2008 г. истребители семейства Су-27 находились на вооружении следующих подразделений ВВС НОАК:

- 3-й полк центра обучения и подготовки (Cangzhou, Hebei), Су-27СК, Су-27УБК, Су-30МКК и J-11;
- 1-й полк 1-го дивизиона (Anshan, Liaoning), J-11, Су-27УБК;
- 6-й полк 2-го дивизиона (Suixi, Guangdong), Су-27СК, Су-27УБК, J-11;
- 9-й полк 3-го дивизиона (Wuhu, Anhui), Су-30МКК;
- 16-й полк 6-го дивизиона (Yinchuan, Ningxia), Су-27УБК, J-11;
- 19-й полк 7-го дивизиона (Zhangjiakou, Hebei), Су-27УБК, J-11;
- 40-й полк 14-го дивизиона (Xiangtang AB, Jiangxi), Су-27УБК, J-11;
- один из полков 18-го дивизиона (Datoupu, Changsha, Hunan), Су-30МКК;
- 55-й полк 19-го дивизиона (Jining, Henan), Су-27СК, Су-27УБК, J-11;
- 85-й полк 29-го дивизиона (Quzhou, Zhejiang), Су-30МКК;
- 98-й полк 33-го дивизиона (Baishiyi, Chongqing), J-11, Су-27УБК.

Андрей ЮРГЕНСОН

источник: AVIAPORT.RU
15.12.08

ИНДИЯ ПРИПЛАТИТ РОССИИ ЗА АВИАНОСЕЦ

Москве удалось заставить Дели доплатить за контракт в 700 миллионов долларов еще 3 миллиарда.

Тактика получения крупных зарубежных контрактов любой ценой с последующим требованием ее повысить в очередной раз увенчалась крупным успе-

хом для российской стороны. Дели согласился доплатить Москве 2,2 млрд долл. для завершения модернизации тяжелого авианесущего крейсера "Викрамадитья" (бывший "Адмирал Горшков"), при том, что первоначально сумма контракта составляла около 700 млн долл., а позже она была увеличена до 1,5 млрд долл. Случай с модернизацией "Викрамадитья" – не единственный пример успешного применения этой

тактики. Впрочем, были и очевидные провалы. Эксперты полагают, что наряду с сиюминутной выгодой она наносит ущерб деловой репутации российских подрядчиков и имиджу страны в целом, и рекомендуют от нее отказаться.

"Комитет по безопасности окончательно принял решение в пользу покупки "Адмирала Горшкова", поскольку это — наилучший выбор для Нью-Дели, учитывая тот факт, что индийские ВМС более чем на 65 % оснащены фрегатами, эсминцами и подводными лодками российской постройки", — заявила вчера влиятельная газета Indian Express со ссылкой на правительственные источники. По ее данным, пересмотренное соглашение о покупке авианосца водоизмещением 44,5 тыс. тонн будет подписано в течение ближайших трех месяцев, а завершение всех работ намечено на 2012 год. "Российская сторона настаивала на увеличении суммы на 2,2 млрд долл.", — напомнило в связи с этим издание. Таким образом, в эпопее со "Всемогущим" — так с хинди переводится новое название корабля — России и главному подрядчику — предприятию "Севмаш" удалось в несколько раз повысить стоимость первоначального контракта.

Напомним, что "Адмирал Горшков" был продан Дели в январе 2004 года. Ожидалось, что через 4,5 года, после модернизации, затраты на которую оценивались в 700 млн долл., он войдет в состав индийских ВМС. Однако первоначальная сумма неоднократно подвергалась корректировке: российская сторона, ссылаясь на возникновение целого ряда технологических трудностей и удорожание материалов и стоимости работ, требовала поднять ее сначала до 1,5 млрд долл., а в ноябре этого года — до 2 млрд долл. Индийская сторона несколько лет проявляла неуступчивость, периодически прекращая финансирование, однако в итоге сдалась. К тому же готовность корабля оценивается сегодня примерно на 50 %, а неделей ранее прозвучали угрожающие заявления о том, что Россия может оставить "Адмирала Горшкова" себе. Как отмечало руководство "Севмаша", новый авианосец такого класса будет стоить 3–4 млрд долл., а стоимость модернизации "Горшкова" составляет "всего" 60–70 % от этой суммы, так что деваться индийцам было некуда. Тем более что первые транши по контракту Дели уже выделил.

Индия, пожалуй, больше других стран пострадала от требований российских подрядчиков резко повысить цены уже заключенных контрактов. Можно привести пример печально известной подлодки "Нерпа", изначально заложенной для российского ВМФ, но так и не достроенной. Разморозить "Нерпу" позволил контракт с Индией, которая согласилась взять подлодку в лизинг. Под новым названием Chakra она должна была быть передана Дели еще в августе прошлого года. Однако российская сторона не успела выполнить все работы, и сроки сдачи лодки были сдвинуты более чем на год. К тому же Россия потребовала увеличения стоимости контракта на 20 % — с 650 млн до 785 млн долл. Индия тогда согласилась лишь на отсрочку. Теперь, после недавней аварии на испытаниях, "Нерпа", видимо, останется в России. Продукцию с такой репутацией и по таким ценам отправить зарубежному заказчику не так просто.

Испытать на себе особенности российского ведения контрактов смог и Иран, который еще в 1995 году договорился с Россией о завершении строительства

АЭС "Бушер". Первоначально сумма всех работ оценивалась в 1 млрд долл. и договоренности не предусматривали формулу роста цены. Однако по соглашению, подписанному в сентябре 2006 года российским "Атомстройэкспортом" (АСЭ) и иранской Организацией по атомной энергии, Иран соглашался в течение года платить АСЭ по 25 млн долл. в месяц — вплоть до сдачи объекта в сентябре 2007 года. Как объясняли тогда подрядчики, "возник ряд моментов, которые потребовали доплат на общую сумму в 200 млн долл.". При этом каждая задержка финансирования с иранской стороны вызывала отсрочку исполнения работ с российской. Последний срок завершения всех работ в Бушере — вторая половина будущего года, опять же при условии, что все платежи будут проходить вовремя.

Испытанная на индийцах и иранцах схема давала сбои, когда дело касалось западных или китайских партнеров. В частности, в феврале этого года норвежская компания Odfjell — ведущая на мировом рынке перевозок химикатов и жидких нефтепродуктов — расторгла контракт с тем же "Севмашем" на постройку 12 танкеров "в связи с серьезными задержками в строительстве, сочетавшимися с требованиями повышения цены, проблемами в сотрудничестве и затянувшимися переговорами". Контракт, подписанный в 2004 году, оценивался в 500 млн долл., но затем российская сторона потребовала увеличить его до 544 млн долл. с формулировкой "из-за навязанного заказчиком положения о фиксировании цены 2004 года на весь период строительства судов". Тот факт, что норвежский заказ был выигран на тендере в соперничестве с иностранными конкурентами и решающим условием при выборе заказчика стала низкая цена, отечественных судостроителей не волновал. Цены на танкеры с того времени выросли, что позволяло им безболезненно в финансовом плане срывать контракт и продавать построенные суда другим компаниям.

В свою очередь, китайцы в ходе многолетней борьбы продавали в октябре предварительное соглашение о строительстве ответвления нефтепровода Восточная Сибирь — Тихий океан (ВСТО) на Дацин, несмотря на то, что российская сторона требовала согласия Китая на привязанную к мировой плавающую цену поставляемой нефти, тогда как Пекин настаивал на ее фиксации на определенном уровне. А на прошлой неделе "Транснефть" и "Роснефть" подписали договоренности "по принципиальным вопросам" с китайской CNPC о предоставлении им кредитов в счет долгосрочных поставок нефти. За 25 млрд долл., 10 млрд из которых получит "Транснефть", а 15 млрд — "Роснефть", в течение 20 лет — с 2010 по 2030 год — Китай планирует получать 15 млн тонн ежегодно. И хотя формула цены и ставка по кредитам все еще находятся в стадии обсуждения, шансов на то, что китайцев удастся продать, очень немного.

По мнению экспертов, тактика выкручивания рук, применяемая российскими компаниями, в нынешних условиях абсолютно неперспективна. "К тому же срывает она лишь в тех случаях, когда партнерам просто некуда деваться, — отмечает гендиректор компании "ФинЭкспертиза" Агван Микаелян. — Может быть, в 90-х и начале 2000-х годов она и была продиктована суровой реальностью — не было опыта, не могли просчитать возможные затраты, желание ухватить контракт для продолжения производства и т. д.,

но сейчас это невозможно. И партнеры не дадут, и наши все-таки за это время многому научились, чтобы не наступать на одни и те же грабли". Что же касается оборонки, где эта схема применяется наиболее часто, то, как считает управляющий партнер компании "2K Аудит – Деловые консультации" Иван Андриевский, вред от нее перевешивает все выгоды. "Российский ОПК постепенно теряет свои традиционные рынки, и ситуации, подобные истории с "Адмиралом Горшковым", этому только способствуют, – уверен эксперт. –

То, что Дели в результате не отказался от покупки авианосца, можно объяснить тем, что корабль уже присутствует в военной доктрине Индии, к тому же часть контракта уже проплачена. Однако развития дальнейшего сотрудничества с Индией с таким отношением ждать сложно".

Сергей КУЛИКОВ

источник: «Независимая газета»
04.12.08

"САТУРН" СПАСУТ ЗА ПОСЛУШАНИЕ

Отругав НПО "Сатурн" за неэффективное управление, премьер Путин пообещал компании всяческую поддержку и гарантировал получение заказов. Это стало возможно после того, как руководство компании перестало сопротивляться включению в состав госкорпорации "Ростехнологии".

Премьер-министр Владимир Путин обвинил руководство научно-производственного объединения "Сатурн" в "неоправданно рискованной финансовой политике". В результате, по его мнению, лидер отечественного двигателестроения оказался "не готов к обслуживанию и своевременному погашению кредитной задолженности в условиях нестабильности на финансовых рынках".

Губернатор Ярославской области Сергей Вахруков подтверждает, что ситуация на предприятии непростая. С одной стороны, "Сатурн" набрал много кредитов на развитие производства, в то же время уже готова заявка о сокращении 4 тысяч рабочих мест, сообщил губернатор. "Но если мы примем необходимые меры, то сумеем сохранить и сотрудников, и производство", – считает Вахруков.

По мнению премьера, без расширения участия государства в капитале предприятия его проблемы сегодня не решить. Государству сейчас принадлежат 37 % акций предприятия, но договоренность о выкупе долей у менеджмента для получения контрольного пакета уже фактически достигнута.

Акции, по словам Путина, будут выкуплены по рыночной цене и переданы "Оборонпрому" (входит в госкорпорацию "Ростехнологии").

Особое внимание со стороны правительства к НПО "Сатурн" понятно. Предприятие производит двигатели для самолета SuperJet, на который Объединенная авиастроительная корпорация делает ставку в развитии отечественной пассажирской авиации. Также компания специализируется на разработке и производстве газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, судов военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок. Как заявил сегодня замглавы Минпромторга Денис Мантуров, документы о включении НПО "Сатурн" в госкорпорацию по двигателестроению (на основе "Оборонпрома") уже подготовлены. На под-

держку отечественного двигателестроения в федеральном бюджете предусмотрено 367 млрд рублей в следующем году и по 289 млрд рублей в 2010–2011 годах. "Сатурн" может рассчитывать на часть этих средств, если будет направлять заявки", – заверил Мантуров.

"Будет проведено рефинансирование долгов предприятия, будут привлечены ресурсы ВТБ, и на эти цели будет выделено 10 млрд рублей", – заявил Путин. При этом он не исключил, что, "возможно, будут нужны и дополнительные ресурсы". Это не единственная мера поддержки: премьер пообещал обеспечить "Сатурну" заказы со стороны его ключевых покупателей – Министерства обороны, транспортных авиакомпаний, Объединенной авиастроительной корпорации, энергетиков, "Газпрома".

Также в 2009 году планируется провести эмиссию и увеличить уставный капитал компании. По данным главы Минпромторга Виктора Христенко, 3 млрд рублей – это минимальная сумма, необходимая для повышения капитализации "Сатурна". Министр прогнозирует, что юридическая процедура проведения эмиссии займет около пяти месяцев. Для сертификации двигателей для SuperJet необходимо 5 млрд рублей. "Но до конца года мы выделим на сертификацию 1,5 млрд рублей", – заверил Христенко.

По мнению ряда экспертов, сложная обстановка на предприятии сложилась не только из-за финансового кризиса или неэффективного управления. Глава НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин длительное время противостоял планам включения компании в госкорпорацию "Ростехнологии" под руководством Сергея Чемезова. Считается, что это противостояние и повлекло за собой падение котировок "Сатурна" – никто не хотел идти против Чемезова, которого активно поддерживал тогда еще президент Владимир Путин. Нынешняя просьба "Сатурна" о выделении кредита ВЭБа, по мнению экспертов, дала возможность "убедить" Ласточкина в необходимости включения в госкорпорацию.

Это и позволило активно поддержать столь необходимое для российского машиностроения предприятие.

"У предприятия достаточно серьезная долговая нагрузка – около 15 млрд рублей", – говорит аналитик ИК "Перспектив" Дмитрий Парфенов. Благодаря долгосрочному кредиту на 10 млрд рублей предприятие смо-

жет расплатиться по текущим долгам, а выплату кредита от ВЭБа растянуть на несколько лет. За это время, по мнению аналитика, прояснится ситуация с производством авиадвигателей. "Предприятию сейчас крайне важно не сорвать производство двигателей для самолета "Сухой Суперджет 100", — соглашается Севастьян Козицын из "Брокеркредитсервиса". Если сейчас загрузить производство хотя бы минимальными, но постоянными заказами, "Сатурн" вполне сможет продержаться два года и пережить кризис, а затем активизировать производство двигателей.

Отраслевые эксперты не исключают, что "необходимый" заказ может обеспечить "Газпром". По заявлению заместителя председателя правления "Газпрома"

Александра Ананенкова, так и произойдет. В 2009–2010 годах "Газпром" закупит у "Сатурна" оборудования на 4 млрд рублей. "Кроме того, мы подготовили и до конца года планируем подписать долгосрочное соглашение до 2012 года о сотрудничестве и взаимодействии", — сообщил замглавы "Газпрома". Он уточнил, что речь пойдет о разработке энергогенерирующих установок мощностью 110, 170 и 325 МВт.

Оксана НОВОЖЕНИНА,
Галина ШАКИРОВА

источник: «Газета.Ру»
03.12.08

ОТ ВИНТА

Руководство "Моторостроителя" и СНТК попросило Правительство РФ выделить им бюджетные средства.

Самарские ОАО "Моторостроитель" и СНТК им. Кузнецова, находящиеся в предбанкротном состоянии, могут получить господдержку в размере 8 млрд рублей. "Оборонпром" и руководство заводов обратились с таким предложением в Правительство РФ. Решение о выделении средств при условии возвращения долга может быть принято в ближайшие дни. Эксперты говорят, что главное для предприятий — стабильно получать заказы, чтобы наращивать выручку для обслуживания долга.

Как стало известно "Ъ", в первой декаде декабря в Правительстве РФ будет рассматриваться вопрос о выделении бюджетных средств самолетостроительным и двигателестроительным предприятиям, среди которых будут самарские "Моторостроитель" и СНТК им. Кузнецова. По информации "Ъ", в аппарат Правительства России руководством Минпромторга направлены предложения по выводу самарских заводов из предбанкротного состояния, инициированные "Оборонпромом" и новым топ-менеджментом самарских предприятий во главе с Николаем Никитиным, возглавившим "Моторостроитель" и СНТК 1 ноября 2008 года. Господин Никитин подтвердил "Ъ" существование такого документа. Речь идет о комплексной программе государственной поддержки заводов в размере более 8 млрд рублей. Если средства будут выделены, то они пойдут на погашение задолженности предприятий и восстановление их работоспособности. Как рассказал собеседник "Ъ", знакомый с подробностями проекта, возврат средств, которые могут быть выделены государством, будет идти с 2011 по 2015 год. В среднем срок окупаемости может составить чуть более 6 лет.

"Моторостроитель" и ОАО "СНТК им. Н. Д. Кузнецова" согласно указу Президента РФ войдут в двигателестроительный холдинг "Оборонпрома", который сейчас находится в процессе формирования. У государства 38 % обыкновенных, 50 % голосующих акций "Моторостроителя", у "Оборонпрома" — 13 %, структу-

ры ГК "Каскол" контролируют 41 %. После окончания формирования двигателестроительного холдинга "Оборонпрома" госпакет "Моторостроителя" перейдет в управление "Оборонпрома". По данным общества, в 2007 году выручка — 3,1 млрд руб., чистый убыток — 33,856 млн руб. 60 % СНТК контролирует Росимущество, 20,26 % — ОПК "Оборонпром". По итогам 2007 года выручка СНТК составила 421,9 млн рублей, чистая прибыль — 849 тыс. рублей (данные ИА "СПАРК-Интерфакс").

Как отмечает источник в руководстве самарских заводов, если решение не будет принято, предприятия можно будет банкротить. "Несмотря на проведенную "Оборонпромом" в начале 2008 года реструктуризацию долгов СНТК и начало реализации программы финансового оздоровления "Моторостроителя", финансовый кризис практически свел на нет эти мероприятия, — говорит источник. — Текущее состояние самарских предприятий (ОАО "Моторостроитель" и ОАО "СНТК имени Кузнецова") можно характеризовать отсутствием платежеспособности и предбанкротным состоянием". Сейчас их суммарная задолженность по кредитам коммерческих банков составляет более 5,5 млрд рублей, просрочка в выплате заработной платы — более 100 млн рублей. В отношении обоих предприятий открыто сводное исполнительное производство за неуплату налогов (суммарно более 2 млрд рублей, учитывая пени), наложен арест на имущество и расчетные счета.

В инвестпрограмме двух заводов, как рассказал исполнительный директор СНТК и первый заместитель генерального директора "Моторостроителя" Николай Никитин, кроме помощи государства другим этапам их вывода из кризиса является формирование и фиксация жестких программ заказов этих предприятий сроком не менее трех лет, начиная с 2009 года. Имеется в виду госзаказ по производству двигателей для космических программ Роскосмоса, а также техническое сопровождение и ремонты всего семейства двигателей НК для самолетов стратегической авиации. "Выделение средств и формирование долгосрочных госзаказов приведут к немедленному восстановлению платежеспособности предприятий, владе-

ющих ключевыми компетенциями, и началу их эффективного развития", — говорит господин Никитин. Все эти меры, по его словам, позволят производить промышленное оборудование для газовой отрасли (газоперекачивающие агрегаты, газотурбинные установки, газотурбинные электростанции для "Газпрома"), энергетики и сферы ЖКХ в объеме не менее 50 % от всей продуктовой линейки заводов. "Предполагается, что прибыли от этих видов деятельности позволят предприятиям вернуть долг государству и привлечь заказчиков, в частности "Газпром", — рассказал источник на самарских заводах.

Эксперты разошлись в оценках перспектив развития самарских заводов. "Реализация проекта позволит оживить данные предприятия, однако, на наш взгляд, ее исполнение должно было начаться до кризиса, как минимум в прошлом году, — отмечает аналитик ИК "Солид" Евгения Талалаева. — Новый долг, даже под небольшие проценты, нужно будет обслуживать, и в этой ситуации очень важно будет гарантированно и равномерно генерировать ста-

бильную выручку. Выделенные средства, с учетом долговой нагрузки, позволят решить проблемы на текущий момент, но для решения в среднесрочной перспективе потребуются их индексация на величину инфляции — минимум на 14 %".

Аналитик "Тройки Диалог" Геннадий Суханов считает, что если госсредства будут выделены в полном объеме, который просит "Оборонпром", то их должно хватить на решение финансовых проблем заводов. "Предприятия небольшие, как, скажем, пермские, которые также войдут в холдинг "Оборонпрома", и после погашения долгов останутся деньги на модернизацию, главное, чтобы у предприятий были заказы", — говорит он. По словам аналитика, проблема краткосрочных заказов — системная для всей экономики и решаться она должна комплексно.

Ольга ВАРЛАМОВА

источник: «Коммерсантъ — Самара»
03.12.08

"ЗОЛОТАЯ АКЦИЯ" ДЛЯ РОСКОСМОСА

Передав пакет акций самарского "Моторостроителя" "Оборонпрому", государство сохранит за собой контроль с помощью "золотой акции" и представителя Роскосмоса.

Сегодня акционерам "Моторостроителя" на очередном собрании будет предложено одобрить изменения в устав и ввести право "золотой акции" для государства, рассказал "Ведомостям" пресс-секретарь Росимущества (владеет 50,67 % акций завода) Александр Комаров. Это позволит ему после передачи пакета акций "Оборонпрому" сохранить право влиять на управление предприятием.

Производитель авиадвигателей ОАО "Моторостроитель". Основные акционеры: РФФИ — 50,67 %, ОАО "Национальный космический банк" (основной акционер — группа "Каскол") — 29,98 %, ОПК "Оборонпром" — 12,27 %. Финансовые показатели (РСБУ, девять месяцев 2008 г.): выручка — 1,795 млрд руб., убыток — 125,715 млн руб.

Распоряжение о внесении в течение 10 месяцев госакций "Моторостроителя" в уставный капитал "Оборонпрома" в начале октября подписал председатель правительства Владимир Путин.

Чтобы внести в устав положение о "золотой акции", необходимо согласие 75 % акционеров. Росимущество поддержит введение "золотой акции", сказал Комаров. Пресс-секретарь "Оборонпрома" Илья Якушев и президент "Каскола" Сергей Недорослев отказались от комментариев.

По словам ведущего эксперта УК "Финам Менеджмент" Дмитрия Баранова, выгода государства может не совпадать с целями "Оборонпрома". Последний, например, уже долгое время пытается на "Моторостроителе" увеличить выпуск газотурбинных электростанций и газоперекачивающих агрегатов (в 2007 г. —

29,8 % всех заказов, в 2008 г. — 43,4 %), но мощности завода не безграничны, а значит, могут пострадать оборонные заказы по линии Роскосмоса, отмечает эксперт.

Сейчас в совете директоров "Моторостроителя" четыре представителя государства. После введения "золотой акции" в совете директоров и ревизионной комиссии смогут остаться по одному представителю, полагает старший юрист корпоративной практики юридической фирмы "Вегас-лекс" Александр Чернышев. При этом государство сохранит за собой право накладывать вето на стратегические решения совета директоров (выпуск дополнительных акций, изменения в устав, реструктуризация и проч.).

Аналитик ИФК "Метрополь" Михаил Пак считает, что, вероятнее всего, единственным представителем государства в совете директоров завода будет представитель Роскосмоса. "Моторостроитель" значительно задействован в цепочке Роскосмоса, объясняет он. По данным "Моторостроителя", в сегменте ракетных двигателей доля завода на российском рынке — 80 %, по пилотируемым пускам — 100 %, в сегменте авиационных двигателей — около 10 % и 100 % — двигателей для нужд стратегической авиации. По словам председателя совета директоров "Моторостроителя" Николая Якушина (представитель Роскосмоса), в этом году 60 % заказов "Моторостроителя" — от Роскосмоса.

"Золотые акции" уже есть и на других предприятиях "Оборонпрома" — Казанском вертолетном заводе и Уфимском производственном моторостроительном предприятии. Но эти акции принадлежат республикам Башкирия и Татарстан.

Екатерина НАЗАРОВА

источник: «Ведомости — Поволжье»
12.12.08

УМНИКИ И УМНИЦЫ РОССИЙСКОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Подведены итоги Всероссийской конференции молодых ученых и специалистов «Будущее машиностроения России».

27 ноября в МГТУ им. Н. Э. Баумана состоялось подведение итогов Всероссийской конференции молодых ученых и специалистов, организаторами которой выступили Союз машиностроителей России, Министерство образования и науки РФ и Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана.

Определить победителей среди 372 участников конференции, представляющих 112 ведущих научных организаций, технических вузов, конструкторских бюро и предприятий машиностроительного и оборонно-промышленного комплекса страны из 36 регионов России, действительно было непросто. Настолько высоким оказался уровень выполненных научных работ и технических разработок, часть из которых была представлена на выставке современных промышленных технологий, развернутой на время работы конференции в стенах МГТУ им. Баумана. Тем не менее взыскательный экспертный совет вынес свое решение, которое было оглашено в заключительный день работы Всероссийской конференции.

В итоге дипломами «За лучшую научную работу» и медалями МГТУ им. Баумана были награждены 57 участников конференции. Сертификатами участника молодежного научно-инновационного конкурса «УМНИК» — 47 молодых ученых и специалистов, которым, и это немаловажно, будет выделено 200 тыс. рублей для воплощения своих научных идей в области инноваций. Эти средства ежегодно выделяются целевым назначением из государственного бюджета.

Дипломов Союза машиностроителей России были удостоены машиностроительные предприятия, принявшие наиболее активное участие в конференции, среди которых — Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина, АХК «ВНИИМЕТМАШ имени академика А. И. Целикова», Конструкторское бюро приборостроения (г. Тула), НПО «Искра» (г. Пермь), Пермский моторный завод, «Силовые машины» (г. Санкт-Петербург), Калужский турбинный завод, ОНПП «Технология» (г. Обнинск), ОКБ «Буллат».

Помимо этого 29 молодых ученых и специалистов, чьи научные работы отраслевые эксперты признали наиболее оригинальными, получили эксклюзивные подарки от ведущих промышленных предприятий. Так, например, концерт «Тракторные заводы» наградил Александру Климову из Курганского государственного университета, Татьяну Никитину из Чувашского государственного университета им. И. Н. Ульянова. ОАО «Российские железные дороги» поощрило Антона Демьянова из Марийского государственного технического университета и Ивана Костюкова, пред-

ставителя Калужского турбинного завода. Руководство Ижевского машиностроительного завода отметило работы Сергея Силина (МГТУ им. Баумана), Алины Серегинной и Сергея Антипова (оба — Тульское КБП).

Управляющая компания «Каскол» совместно с КамАЗом наградила Михаила Шарапкова, Илью Косолапова и Михаила Седых из МГТУ им. Баумана, а также Виталия Долгова из МГТУ «Станкин». ОАО «Технологическая компания» свой выбор остановило на работах Оксаны Потягаило из Пермского государственного технического университета и Светланы Шевченко из МГТУ им. Баумана. ОАО «Русские машины» наградило Татьяну Тимофееву из Санкт-Петербургского ЛМЗ и Владимира Белогусева из Марийского государственного технического университета.

АХК «Сухой» наградила Антона Кривенка и Романа Физулакова, представляющих Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина, а Объединенная авиастроительная корпорация — Ирину Никонову из Самарского государственного аэрокосмического университета им. академика С. П. Королева и Андрея Ефремова, представляющего пермское НПО «Искра».

От «ВНИИинструмент» подарки были вручены Александру Дьяконову из Южно-Уральского государственного университета, Анатолию Олейнику из Костромского государственного технологического университета и Виталию Туктамышеву, представителю Пермского моторного завода. Электростальский завод тяжелого машиностроения поощрил Алевитину Горлову из ВНИИМЕТМАШ и Андрея Филатова из МГТУ им. Баумана. Его коллега Сергей Поворов был удостоен подарка от «Уралмашзавода», а Павел Андрианов из Тульского КБП — от АвтоВАЗа. И, наконец, Российская ассоциация производителей станкоинструментальной продукции «Станкоинструмент» отметила работу Сергея Куколева из МГТУ им. Баумана.

Подводя итоги Всероссийской конференции и торжественного награждения победителей, руководитель Научно-учебного комплекса «Машиностроительные технологии» доктор технических наук А. Г. Колесников отметил, что у отечественного машиностроения есть будущее. И это будущее — сегодняшние студенты технических вузов страны, молодые ученые и специалисты.

Важно и то, что подобные Всероссийские конференции станут ежегодными. Именно за это выступает Союз машиностроителей России, который видит в качественной подготовке кадров основную цель и необходимое условие развития всей отрасли. «Это сегодня и в долгосрочной перспективе должен быть главный наш приоритет», — отметил председатель СоюзМаш России Сергей Викторович Чемезов в обращении к участникам форума.

источник: <http://www.soyuzmash.ru>
01.12.08

\$ 5,4 МЛРД НА ОБОРОНКУ

Государство подготовило пакет мер ценой 150 млрд рублей по помощи оборонно-промышленному комплексу. Главные претенденты на ее получение — "Ростехнологии" и ОАК. На предприятиях этих холдингов будет испытан новый механизм госпомощи — выкуп допэмиссий акций.

На этой неделе Минфин внесет в правительство предложения по реформированию оборонно-промышленного комплекса (ОПК), рассказал "Ведомостям" замминистра финансов Антон Силуанов, возглавляющий межведомственную комиссию по поддержке отрасли.

ДОЛГИ ПОГАСЯТ

Гособоронзаказ на 2009 г. будет дополнительно увеличен на 60 млрд рублей, заявил вице-премьер Сергей Иванов. По его словам, проблемным предприятиям оборонки оказывается госпомощь: "Мы увеличиваем уставный фонд, вносим деньги, гасим долги, многим предприятиям мы будем субсидировать ставку по кредитам <...> и для предприятий оборонки такие решения приняты" (цитата по Интерфаксу).

План помощи ОПК состоит из пяти основных пунктов, уточнил замминистра промышленности и торговли Денис Мантуров: увеличение объемов авансирования платежей, стимулирование финансирования гособоронзаказа и федеральных целевых программ, субсидирование процентной ставки и предоставление госгарантий по кредитам, предупреждение банкротств, проведение допэмиссии акций и выпуск облигаций в пользу государства.

По словам Силуанова, на субсидирование процентной ставки, увеличение капитализации компаний и предупреждение банкротств государство намерено потратить примерно 50 млрд рублей. Еще около 100 млрд руб. будет зарезервировано в бюджете под госгарантии по кредитам, рассказал он.

Перечень предприятий, которые получают поддержку, пока не определен, сообщил Силуанов, его составляет Минпромторг. "Значимость и критичность выпускаемой предприятием продукции для гособоронзаказа будут базовыми критериями при принятии решения о выделении господдержки", — уточнил представитель Минпромторга.

О временном возможном вхождении государства в капитал системообразующих предприятий премьер Владимир Путин говорил в конце прошлой недели. Выкуп он назвал "способом выведения из кризиса предприятий", уточнив, что делать это государство будет по просьбе их руководителей.

Уже рассматриваются заявки на выкуп государством допэмиссий акций предприятий ОПК, рассказал директор департамента развития ОПК Минпромторга Игорь Караваев: "Принятых решений по

выкупу допэмиссий пока нет, есть от 15 до 35 предприятий, которые рассматриваются совместно с Минфином" (цитата Интерфакса). По словам Караваева, решение по каждому предприятию будет оформляться отдельным постановлением правительства: "В каждом индивидуальном случае будет свой механизм. Решения будут приниматься по мере их проработки и готовности".

Межведомственная комиссия по поддержке отрасли склоняется к тому, чтобы оказать поддержку путем выкупа допэмиссий прежде всего предприятиям Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и "Ростехнологий", рассказывает менеджер одного из предприятий ОПК. Они — главные претенденты на большую часть 50-миллиардного пакета помощи, добавляет он. При акционировании и объединении этих предприятий выяснилось, что у них много долгов, они недокапитализированы, объясняет он позицию комиссии.

По словам представителя ОАК, корпорация отправила предложения о выкупе государством допэмиссий как самой ОАК, так и ее дочерних структур, но перечислить их и назвать конкретные суммы он отказался. Сотрудник "Ростехнологий" рассказал, что ни госкорпорация, ни входящий в нее "Рособоронэкспорт" заявок в Минпромторг на допэмиссию акций в пользу государства не подавали. Но другими мерами поддержки отрасли "Ростехнологии" будут активно пользоваться: "Было бы неплохо, если бы была увеличена общая сумма поддержки в 50 млрд рублей. Кредиторская задолженность оборонных предприятий, входящих в госкорпорацию, — около 80 млрд рублей".

Менеджер РСК "МиГ" подтвердил, что среди прочих мер поддержки предприятия обсуждается и выкуп государством допэмиссии акций компании. Долги "МиГа" превысили 41 млрд рублей и компания оказалась в сложном положении после отказа Алжира от контракта на поставку истребителей МиГ-29.

Неудивительно, что госкорпорации — главные претенденты на госпомощь, говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко: "Ростехнологии" обладают мощным административным ресурсом, а ОАК считается модельным лидером отрасли по структурным преобразованиям. Отказ предприятиям ОПК в помощи "может привести к кризису неплатежей, в том числе и на разных уровнях формируемых корпораций", объясняет Караваев. Представитель "Ростехнологий" не стал комментировать этот вопрос.

Евгения ПИСЬМЕННАЯ,
Алексей НИКОЛЬСКИЙ

источник: «Ведомости»
08.12.08

ЦЕНТРАЛЬНОМУ АЭРОГИДРОДИНАМИЧЕСКОМУ ИНСТИТУТУ ИМЕНИ Н. Е. ЖУКОВСКОГО ИСПОЛНИЛОСЬ 90 ЛЕТ

**Центральному
аэрогидродинамическому институту
имени Н. Е. Жуковского (ЦАГИ)
сегодня исполнилось 90 лет.**

ЦАГИ был образован по инициативе профессора Императорского технического училища и Московского государственного университета Николая Егоровича Жуковского. Его предложение в 1918 году о создании в Советской России комплексного научного центра в области авиации было поддержано Высшим советом народного хозяйства, и 1 декабря того же года ЦАГИ начал свою деятельность. В последующем из отдельных подразделений ЦАГИ был образован целый ряд российских научных заведений. В их числе ЦИАМ им. Баранова (1930 г.), ВИАМ (1932 г.), АНТК им. Туполева (1936 г.), Летно-исследовательский институт им. М. М. Громова (1941 г.) и другие.

Сегодня ЦАГИ — крупнейший в мире центр авиационной науки. Впервые в мировой практике институт объединил фундаментальный научный поиск, прикладные исследования, конструкторские разработки, производство и испытания опытных летательных аппаратов. В ЦАГИ разрабатываются концепции перспективных летательных аппаратов, новые аэродинамические компоновки самолетов и вертолетов, конструктивно-силовые схемы, критерии оценки устойчивости и управляемости летательных аппаратов, стандарты в области прочности, теория флаттера, проводятся фундаментальные и прикладные теоретические и экспериментальные исследования в области авиационной, ракетной и космической техники. Институт оснащен уникальной экспериментальной базой, способной в наземных условиях моделировать полет летательных

аппаратов при скоростях от 10 м/с до значений, соответствующих $M=25$.

В 1994 году Указом Президента РФ ЦАГИ зарегистрирован как Государственный научный центр 1.

За большой вклад института в развитие авиационно-космической науки и техники он награжден орденами Трудового Красного Знамени (1926 г.), Красного Знамени (1933 г.), Ленина (1945 г.) и Октябрьской Революции (1971 г.).

Особую роль ЦАГИ в мировом авиастроении подтверждает его сотрудничество более чем с 50 ведущими аэрокосмическими фирмами и научными центрами Америки, Европы и Азии, продолжающее тесные связи с партнерами из стран СНГ. За последние 15 лет институт выполнил около 450 грантов и контрактов с зарубежными фирмами в области авиационных и аэрокосмических исследований и разработок, регулярно участвует в международных проектах и программах. Институт является важным базовым элементом в создании Национального центра авиастроения в России.

Мероприятия в рамках празднования 90-летнего юбилея начались на прошедшей неделе. В среду в ЦАГИ прошел День прессы, в ходе которого представители СМИ ознакомились с уникальной экспериментальной базой института, без которой ни один российский летательный аппарат военного и гражданского назначения не смог бы подняться в воздух. 27–29 ноября в Доме ученых в г. Жуковском и в Центре международной торговли состоялся ряд юбилейных научно-практических конференций. Сегодня во Дворце культуры г. Жуковского пройдет торжественный прием.

*источник: АРМС-ТАСС
01.12.08*

МИНОБОРОНЫ НАМЕРЕНО ЗАКУПАТЬ БОЕВУЮ ТЕХНИКУ ЗА РУБЕЖОМ

**Представители российского ОПК уже
забили тревогу.**

В то время как правительство с трудом изыскивает средства для поддержки оборонно-промышленного комплекса страны, Минобороны рассматривает вопрос серийных закупок некоторых средств вооружений и боевой техники за рубежом. Как заявил начальник Главного управления боевой подготовки и службы войск ВС РФ генерал-лейтенант Владимир Шаманов, министр обороны Анатолий Сердюков поставил задачу Генштабу ВС РФ, а также другим управляющим структурам военного ведомства "провести детальный анализ производственных возможностей нашей промышленности".

Если современное отечественное вооружение не соответствует "необходимым кондициям", предлагается рассмотреть "возможность закупки подобного образца у иностранных производителей". При этом Шаманов заявил, что "уже сегодня во Франции и в Израиле закупаются тепловизоры для нашей бронетанковой и авиационной техники". На очереди закупки израильских беспилотных летательных аппаратов (БПЛА), которые находились на вооружении грузинской армии и хорошо зарекомендовали себя во время конфликта в Южной Осетии в августе 2008 года. Главным приоритетом в закупочной политике Минобороны, по словам Шаманова, будет являться не принадлежность оружия к отечественному ОПК, а критерии

"эффективного ведения боя". Заметим, что еще в ноябре в думском комитете по обороне с докладом об основных направлениях военных реформ выступал начальник Генштаба ВС РФ генерал армии Николай Макаров. Выступление было закрытым, но, комментируя его, один из депутатов заявил, что, мол, Минобороны готово закупать БПЛА за рубежом. Чуть позже заместитель председателя комитета Госдумы по обороне Михаил Бабич опроверг данное сообщение, заявив, что покупать БПЛА в Израиле Москва не будет, поскольку "выбор сделан в пользу отечественного производителя". Депутат также подчеркнул, что данную позицию разделял на упомянутом заседании и начальник Генштаба. Как отметил Бабич, "участники заседания пришли к общему мнению, что у России есть только один путь — развитие собственной промышленности и собственной науки... и других вариантов быть не должно".

Как теперь выясняется, военное ведомство и министр Сердюков имеют другую позицию. Источники "НГ" в Минобороны сообщают, что в настоящее время готовится контракт с компанией Israel Aerospace по закупке пробной партии БПЛА на сумму 20–30 млн долл. Не исключено, что в случае успешной апробации беспилотников в войсках в Россию будет поставлено более 100 комплектов БПЛА. Каждый из них включает в себя станцию слежения и пять беспилотных самолетов-разведчиков Machatz-1. В этом случае цена контракта будет уже в пределах 1,5 млрд долл. (то есть почти 3 % от всего военного бюджета страны на 2009 год). Это весьма солидная сумма. Никаких официальных подтверждений из Минобороны по поводу данного кон-

тракта пока нет. Однако представители российского ОПК уже забили тревогу. Критику на этот счет уже высказал заместитель гендиректора по внешнеэкономической деятельности и продажам спецпродукции Уральского оптико-механического завода Вениамин Элинсон, предприятие которого занимается разработкой БПЛА. Озабочены данной проблемой и в Военно-промышленной комиссии (ВПК) при Правительстве РФ, которую возглавляет Владислав Путилин. Представитель аппарата ВПК, пожелавший не называть себя, сказал, что информация о намерении закупать вооружения за рубежом проверяется. И, мол, мимо правительства она не пройдет. Хотя он и не исключил, что "Сердюков может надавить на правительство" и в целях быстрого повышения боеспособности войск и решения проблем, вытекающих из войны с Грузией, "правительство даст добро на локальную закупку партии зарубежных вооружений".

Слова представителя ВПК имеют и косвенное подтверждение. Так, выступая на прошлой неделе в Совете Федерации, замминистра обороны по вооружению генерал-полковник Владимир Поповкин заявил, что положение в российском ОПК "остается сложным", а "процесс оптимизации там так до сих пор и не наступил". Генерал также говорил о значительном росте стоимости российских вооружений, который намного опережает инфляцию.

Владимир МУХИН

*источник: «Независимая газета»
10.12.08*

ЗАСЕДАНИЕ КОЛЛЕГИИ ОАО "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" В КАЗАНИ

19 декабря 2008 г. в Казани, в конференц-зале "Адмиральский" гостиницы "Ривьера" состоялось очередное заседание коллегии ОАО "Вертолеты России", где обсуждались вопросы дальнейшей стратегии развития отечественной вертолетостроительной отрасли.

Сфера компетенции коллегии — согласование и рекомендация путей реализации общей и функциональных стратегий формирования холдинга, организационные вопросы, а также вопросы производственной, финансово-экономической, научно-технической и кадровой политики. Это заседание — уже 4-е с момента формирования этого управленческого органа вертолетостроительного производственного объединения. Предыдущее проходило летом этого года на базе ОАО "Роствертол". Их и в дальнейшем будут проводить на заводах — участниках холдинга.

На заседании коллегии в Казани присутствовали генеральный директор ОАО "ОПК "Оборонпром" А. Г. Реус, заместитель премьер-министра Республики Татарстан Р. Ф. Муратов, первый заместитель генерального директора ОАО "Вертолеты России" И. Е. Пшеничный и другие руководители российской авиа-

промышленности. С докладом об организации и выполнении мероприятий по Федеральной целевой программе и подготовке предложений в ГПВ-2020 выступил директор ОАО "Вертолеты России" по развитию и государственным программам В. С. Макарейкин. Директор ОАО "Вертолеты России" по финансово-экономической политике С. В. Ярковой разъяснил присутствующим систему показателей эффективности деятельности предприятий вертолетостроительной отрасли, ознакомил руководство предприятий холдинга с планом антикризисных мероприятий и доложил о ходе подготовки и внедрении международной системы финансовой отчетности.

Направления, критерии оценки и меры повышения эффективности производств озвучил директор ОАО "Вертолеты России" по производственной политике В. И. Кисин; исполнительный директор ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля" М. З. Короткевич доложил о концепции формирования научно-технического комплекса "Вертолеты России" и порядке выполнения тематических направлений, а также о формировании системы управления результатами интеллектуальной деятельности (нематериальными активами) в ОАО "Вертолеты России". О мероприятиях по выполнению приказа ОАО "ОПК "Оборонпром" об утверждении

графика перехода на единую акцию ОАО "Вертолеты России" поведала начальник правового управления Т. В. Новикова.

Заседанию коллегии предшествовало проведенное накануне в ОАО "Казанский вертолетный завод" расширенное заседание совета директоров, на котором руководители вертолетостроительного предприятия наметили план технического перевооружения завода. "Необходимость серьезных преобразований в технологической сфере является одной из первоочередных задач казанского завода на пути повышения эффективности и качества выпуска продукции, — заявил генеральный директор ОАО "Вертолеты России" А. Б. Шибитов, — реализация первого этапа модернизации КВЗ будет проводиться в рамках общей стратегии развития вертолетостроительной сферы производства".

ОАО "Вертолеты России" — 100%-ная дочерняя компания корпорации "Оборонпром", управляющая компания вертолетными активами, создана в 2006 г. Компания управляет ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля", ОАО "Камов", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", Арсеньевская авиа-

ционная компания "Прогресс", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие", ОАО "Вертолетная сервисная компания", рядом других предприятий. В рамках реализации Указа Президента РФ и Постановления Правительства РФ в вертолетостроительный холдинг включено Кумертауское авиационное производственное предприятие.

ОАО "ОПК "Оборонпром" — многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, создана в 2002 г. Основные направления деятельности корпорации: вертолетостроение (управляющая компания "Вертолеты России"), двигателестроение (создание Объединенной двигателестроительной корпорации), системы ПВО и сложные радиоэлектронные комплексы (холдинг "Оборонительные системы"), другие машиностроительные активы. Акционеры ОПК "Оборонпром": Российская Федерация — 55,45 %, ФГУП "Рособонэкспорт" — 23,8 %, Республика Татарстан — 13,7 %, ОАО "Роствертол" — 2,53 %.

источник: «ОАО "Вертолеты России"»
19.12.09

СМОЛЕНСКИЕ ЭТАЛОНЫ

Одним из предприятий оборонного комплекса Смоленщины стал сорок лет тому назад завод "Измеритель", хотя его история начинается на восемь лет раньше, когда на базе Смоленского авиационного завода было организовано конструкторское бюро по разработке изделий авиационной и специальной электроавтоматики.

За короткий срок молодой творческий коллектив освоил целый ряд самоходных пусковых установок для ракет и самолетов-разведчиков. В то же время заводом были построены опытные образцы поисково-эвакуационных установок для обнаружения спускаемых аппаратов космических кораблей.

Жизнь "Измерителя" изменило решение об организации в Смоленске серийного выпуска "черных ящиков", или на профессиональном языке — бортовых регистраторов полетной информации. Тогда же освоили 20 наименований изделий авиационной техники, сложилось многопрофильное производство с использованием различных технологических процессов.

К концу 1970-х годов за счет применения передовых технологий в сочетании с высокой квалификацией коллектива завод достиг мирового уровня в выпуске новейших по тому времени образцов аэрокосмического оборудования. Девяностые, как и повсюду, отметились в истории "Измерителя" резким спадом производства из-за сокращения серийных заказов. Руководство завода сформировало новую стратегию: модернизировали свою продукцию, сделали все возможное и невозможное для обеспечения конкурентоспособности изделий.

Вхождение ОАО "Измеритель" в состав корпорации "Аэрокосмическое оборудование" дало новый импульс развитию предприятия, освоению новых направлений деятельности. При этом завод качественно развил профильный вид деятельности — производство приборов авиационного назначения. В сотрудничестве с ведущими российскими авиафирмами на предприятии разработаны современные бортовые устройства регистрации и контроля полетной информации для новейших отечественных летательных аппаратов. Они обеспечивают стопроцентное сохранение информации даже в чрезвычайных условиях. Не случайно именно "Измерителю" доверили опытно-конструкторскую работу по созданию системы регистрации для самолета пятого поколения.

Новой вехой в развитии завода стало его участие в освоении технических средств автоматизированной системы управления Вооруженными Силами в сотрудничестве с НИИ автоматической аппаратуры имени академика Семенихина, что потребовало реконструкции и перевооружения опытного производства. Сегодня на предприятии ведутся работы по подготовке к серийному производству целого ряда изделий автоматизированной системы государственного управления. "Красная звезда" рассказывала о работе в войсках передвижного пункта управления армией на автомобильной базе, в создании которого принял участие и коллектив "Измерителя" ("КЗ" от 28 апреля 2007 года и от 3 октября 2008 года).

"Измерителем" также освоен выпуск более 600 наименований товаров народного потребления и сувениров. Их высокое качество отмечено многочисленными наградами всероссийских выставок.

Завод обладает современным высокотехнологичным оборудованием ведущих станкостроительных фирм мира. Технический имидж "Измерителя" и достигнутые заводом успехи позволили открыть на его базе представительство "Рособоронэкспорта", что стало залогом получения новых заказов, увеличения объема

выпуска продукции и как следствие — сохранения высоких технологий на предприятии.

Василий ФАТИГАРОВ

источник: «Красная звезда»
10.12.08

ЭСКАДРИЛЬЯ ИЗ АНГАРА

Коллекционирование старинных самолетов — хобби дорогое, но есть возможность компенсировать затраты участием в авиашоу или рекламных акциях.

Владения Тима Манна поражают: на площади в несколько тысяч квадратных метров разместилась коллекция старинных военных самолетов в рабочем состоянии.

Манна, бывший пилот военно-морского флота США, один из немногих людей в мире, которые покупают и восстанавливают исторические военные самолеты типа Spitfire, Hurricane, Mustang и Harvard. Некоторые из них стоят больше миллиона фунтов.

Гордость эскадрильи Манна — истребитель Supermarine Seafire, редкая модификация знаменитого Spitfire со складывающимися крыльями, созданная для использования на авианосцах. Самолет 1946 года выпуска отслужил всего четыре года, после чего стал тренировочной машиной, а затем был отправлен на хранение. Компания Манна Kennet Aviation купила Seafire в 2001 году, и после пяти лет работ в обширном ангаре в Эссексе самолет вернулся в небо и стал единственным летающим оригинальным образцом в мире.

"После службы я летал с резервом ВМС США, но в 1989 году переехал в Великобританию. Мне очень не хватало полетов, поэтому я приобрел Percival Provost с поршневым двигателем. Я понял, что мне нравится возвращать к жизни самолеты, и решил сосредоточиться на этом". Манна и его команда из пяти техников восстановили 20 исторических машин, и сейчас в ангаре можно увидеть вертолет Bell Huey, отбитый у Аргентины во время войны на Фолклендских островах, бомбардировщик Douglas AD4 Skyraider, вылетавший на 75 заданий в Корею, и Jet Provost 1954 года выпуска. Там стоит второй Seafire, частично уже отреставрированный.

В ангаре собраны и части давно исчезнувших моделей, которые Манна ищет по всему свету. В огромных деревянных ящиках лежат моторы, не работающие уже десятки лет, а на стеллажах громоздятся крылья, пропеллеры, шасси и приборные панели.

"Мы находим их в самых странных местах", — говорит Манна, показывая на гору из шести звездообразных двигателей Alvis Leonides, извлеченных на свет из амбара на ферме на севере Англии. "Старая мудрость — дешевле всего стоит самолет, который уже летает, — верна: ремонт стоит десять тысяч фунтов и занимает тысячи часов. Кроме того, необходима страховка, переборка двигателя после каждых 200–400 часов полета, хранение в ангаре и текущее техобслуживание. Расход топлива у Seafire около 300 литров в час, так что

час полета стоит, наверное, около тысячи фунтов". Но есть способы компенсировать затраты на это дорогое хобби. Еще одному энтузиасту, бизнесмену Питеру Тайкману, принадлежит "Коллекция ангара 11". В нее входят Curtiss P40 Kittyhawk, Spitfire Mk XI, P51 Mustang и только что восстановленный Hawker Hurricane Mk IIB, считающийся единственным сохранившимся бомбардировщиком Hurricane. Зимой Тайкман занимается поставкой в отели прибора, позволяющего гостям заказывать напитки и еду одним нажатием кнопки. А летом он выступает на авиашоу в Европе. "Я сам не занимаюсь реставрацией, — говорит Тайкман. — У меня работает небольшая команда механиков, и я помогаю им работать во время шоу. Летный сезон длится с мая по ноябрь, и "Ангар 11" — это бизнес, который приносит достаточно доходов, чтобы содержать самолеты в рабочем состоянии".

Братьям Нику и Джэйлсу Инглишам также удалось добиться самокупаемости. Они используют свой старинный военный самолет как летающий билборд с рекламой бренда авиаторских часов Bremont. "У нас самолет Broussard, такие делали во Франции в 1950-х, — говорит Ник. — Мы купили его дешево, эксплуатация стоит относительно недорого, в нем могут разместиться пять человек плюс пилот. Мы используем его практически как семейный автомобиль: у нас трое детей, и они его обожают".

Саймон де БЕРТОН, FT,
перевод: Елена ПАРИНА

источник: «Ведомости — Пятница»
12.12.08

ГАЗЕТА О МОТОРАХ И ЛЮДЯХ

ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

Учредитель и издатель —
ОАО "Пермский моторный завод"
г. Пермь, Комсомольский пр-т, 93
тел.: +7 (342) 245-05-24, факс: (342) 245-13-20

Главный редактор Комаровский В. И.
Телефон: +7 (342) 240-94-62, п/я 717 в канцелярии ПМЗ
E-mail: wladko@jetmotors.perm.ru
Web-сайт: <http://pmz.ru/gazeta>

"МИГ" НЕ ДОЛЕТИТ ДО ОАК

Вхождение ОАО "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (РСК "МиГ") в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК) может быть отложено на полтора года, до завершения санации "МиГа".

Сейчас ОАК и Минпромторг ведут переговоры с Минфином и рядом госбанков о выделении РСК "МиГ", долги которой составляют 40 млрд руб., субсидий в размере 20 млрд руб. В ходе санации РСК "МиГ" может быть продана ее производственная площадка на Ленинградском проспекте площадью 60 га.

О том, что вхождение РСК "МиГ" в ОАК может быть отложено на полтора года, до завершения санации предприятия, "Ъ" рассказал источник в профильном ведомстве. По его словам, ОАК может отказаться от размещения весной следующего года допэмиссии акций, в рамках которой предполагалось вхождение "МиГа" в состав корпорации. "Такой сценарий обсуждается в правительстве, — утверждает собеседник "Ъ". — Глава ОАК Алексей Федоров и Минпромторг ведут переговоры с Минфином, Внешэкономбанком и Сбербанком о выделении РСК "МиГ" единовременных субсидий в размере около 20 млрд руб."

Кроме того, ОАК рассчитывает, что государство возьмет на себя субсидирование процентных ставок по кредитам РСК "МиГ", а Сбербанк предоставит отсрочку на выплату долга по процентам в размере 330 млн руб. В качестве еще одной меры РСК "МиГ" рассматривается возможность продажи ее производственной площадки площадью 60 га в районе Ленинградского проспекта (между Беговой улицей и проспектом Авиаконструктора Сухова). Летом в рамках процедуры акционирования "МиГа" участок был оценен в \$ 800 млн.

В ОАК "Ъ" подтвердили, что интеграция с РСК "МиГ" может быть отложена. "Финансовая ситуация на "МиГе" действительно сложная. Несмотря на то что формально РСК пока не входит в ОАК, мы подключились к решению этой проблемы, в частности, ведем переговоры с госорганами о финансовом оздоровлении предприятия. Сейчас разрабатываются различные варианты вхождения "МиГа" в ОАК — как до, так и после его санации", — заявил "Ъ" директор департамента корпоративных коммуникаций ОАК Константин Лантратов. По его словам, к разрешению ситуации на "МиГе" подключилась глава АХК "Сухой" Михаил Погосян, который вскоре

должен возглавить "МиГ". Один из участников совещания, состоявшегося неделю назад у вице-преьера Сергея Иванова, уточнил, что господин Погосян в качестве одного из условий своего прихода в РСК "МиГ" обозначил оказание предприятию господдержки (см. "Ъ" от 13 ноября). В Сбербанке и ВЭБе от комментариев отказались.

Изначально в качестве источника финансирования деятельности корпорация "МиГ" рассматривала контракт с Минобороны на поставку 34 истребителей МиГ-29СМТ, заказанных и частично возвращенных Алжиром. Она просила Минобороны заплатить за самолеты 23,05 млрд руб., рассчитывая получить до 3 млрд руб. к концу года. Однако контракт до сих пор не подписан. Из-за расторжения контракта с Алжиром у РСК "МиГ" появился долг в размере \$ 320 млн при общей сумме задолженности около 40 млрд руб. (см. "Ъ" от 2 октября).

В РСК "МиГ" уверены, что финансовая ситуация на предприятии стабилизируется. "У нас большой портфель заказов, — утверждают в корпорации. — В ближайшее время начнется передача Индии серийных корабельных самолетов (МиГ-29К/КУБ. — "Ъ"). Первые четыре машины будут отгружены до конца года, идут переговоры по дальнейшим закупкам. Кроме того, мы рассчитываем, что контракт с Минобороны будет подписан в ближайшее время". Но глава аналитической службы агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев полагает, что это не решит проблем РСК "МиГ". "Корпорации требуются оборотные средства, в том числе на проведение опытно-конструкторских работ по истребителю МиГ-35. При таких долгах и нынешних банковских ставках по кредитам РСК "МиГ" вряд ли справится сама", — говорит эксперт. Идею продажи земельного участка РСК "МиГ" в разгар финансового кризиса эксперты называют не слишком удачной. Коммерческий директор Galaxy Group Артем Цогоев оценивает стоимость земельного участка в \$ 360 млн из расчета \$ 6 млн за гектар. Однако, по его словам, из-за неблагоприятной финансовой конъюнктуры продать эту землю будет сложно даже с дисконтом.

*Елена КИСЕЛЕВА,
Халиль АМИНОВ*

*источник: газета «Коммерсантъ»
24.11.08*

"МИГ" ДОЗАПРАВИЛИ

Государство выделит корпорации 15 млрд руб.

Совет директоров ОАО "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (РСК "МиГ"), 100 % акций

которой принадлежит государству, вчера утвердил Михаила Погосяна на должность гендиректора. Одновременно был утвержден план финансового оздоровления предприятия, одобренный накануне межведомственной комиссией по поддержке стратегических

предприятий. В частности, принято решение о выделении РСК "МиГ", долги которой составляют 44,6 млрд руб., 15 млрд руб. в виде инвестиций в уставный капитал. Размещение допэмиссии запланировано на январь 2009 года.

Как сообщил "Ъ" источник в совете директоров РСК "МиГ", вчера совет рекомендовал собранию акционеров корпорации досрочно прекратить полномочия нынешнего гендиректора Анатолия Белова и назначить с 1 января на этот пост Михаила Погосяна. О смене руководства в РСК "МиГ" стало известно в середине ноября. Единственный претендент на пост гендиректора корпорации Михаил Погосян, который при этом сохранит за собой должность гендиректора АХК "Сухой", в качестве одного из условий своего назначения обозначил оказание господдержки предприятию, долги которого составляют 44,6 млрд руб. От официальных комментариев в РСК "МиГ" и Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), глава которой Алексей Федоров возглавляет совет РСК, вчера отказались.

По словам источника "Ъ", вчера же был утвержден план финансового оздоровления предприятия. Накануне вечером межведомственная комиссия по поддержке стратегических предприятий под руководством замминистра финансов Антона Силуанова согласовала выделение РСК "МиГ" 15 млрд руб. "в виде инвестиций в уставный капитал". В Минфине эту информацию подтвердили: "До конца года должен быть подготовлен проект распоряжения Правительства РФ о проведении допэмиссии акций РСК "МиГ", в рамках размещения которой в капитал "МиГа" будут внесены эти средства". Допэмиссия запланирована на январь 2009 года. В середине ноября руководство ОАК попросило выделить РСК субсидии в размере 20 млрд руб.

Изначально в качестве источника финансирования деятельности корпорация "МиГ" рассматривала контракт с Минобороны на поставку 34 истребителей МиГ-29СМТ, заказанных и частично возвращенных Алжиром. Она просила Минобороны заплатить за самолеты 23,05 млрд руб., рассчитывая получить до 3 млрд руб. к концу года. Однако контракт до сих пор не подписан.

Из-за расторжения контракта с Алжиром у РСК "МиГ" появился долг в размере \$ 320 млн. Вчера источник в аппарате вице-преьера Сергея Иванова сообщил "Ъ", что в середине ноября господин Иванов поручил Минобороны перенести сроки закупки "алжирских" самолетов с 2010 на 2009 год. "Контракт уже фактически согласован с Федеральной службой по тарифам, его подписание ожидается на следующей неделе", — утверждает собеседник "Ъ".

В Минпромторге вчера уточнили, что план санации РСК "МиГ" предполагает целый ряд других мер. В частности, предприятие намерено увеличить выпуск истребителей до 40 машин в год, снизив при этом свои операционные расходы. Кроме того, по словам источника "Ъ" в ведомстве, одобрено предложение по "реализации ряда непрофильных активов РСК "МиГ", предполагающее перевод производства с московских площадок на нижегородский завод "Сокол". Ранее предполагалось, что РСК "МиГ" продаст производственную площадку площадью 60 га в районе Ленинградского проспекта. "Это абсолютно верное решение, позволяющее предприятию поддерживать хоть какой-то баланс между собственным и заемным капиталом, — уверен аналитик МДМ-банка Михаил Галкин. — Такие предприятия, как РСК "МиГ", нужно поддерживать не кредитами, а укреплять их баланс инъекциями в капитал, что позволит им снизить долговое бремя".

Эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко говорит, что 15 млрд руб. — "это абсолютный минимум, необходимый для начала финансового оздоровления РСК "МиГ", но тот факт, что государство пошло на выделение финансовой поддержки, означает, что оно не будет банкротить предприятие, оказавшееся в непростой ситуации".

Елена КИСЕЛЕВА

источник: газета «Коммерсантъ»
19.12.09



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **91**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

НЕКОТОРЫЕ ДЕТАЛИ КОНТРАКТА НА ПОСТАВКУ ИНДИИ 80 ВЕРТОЛЕТОВ МИ-17В-5

Как уже сообщалось, Управление закупок Министерства обороны Индии и "Рособоронэкспорт" подписали обсуждавшееся длительное время соглашение о поставке ВВС Индии 80 транспортных вертолетов Ми-17В-5. Поставка машин должна быть выполнена с 2010 по 2014 г.

По информации "Джейнс дифенс уикли", стоимость контракта, подписанного в ходе визита в Индию президента России Д. Медведева, составляет около 58,41 млрд рупий (1,18 млрд долл.), а по данным "Флайт глобал" — 24 млрд рупий (485 млн долл.) плюс реинвестирование Россией в индийскую промышленность около 405 млн долл.

Новые вертолеты будут использоваться для выполнения широкого круга задач, включая транспортировку личного состава, особо важных лиц, грузов в кабине и на внешней подвеске, медицинскую эвакуацию. Кроме того, для использования в зоне боевых действий Ми-17 получают дополнительное вооружение, что позволит осуществлять огневую поддержку подразделений Сухопутных войск при высадке и эвакуации.

Предконтрактные переговоры о поставке индийским ВВС 80 транспортных вертолетов Ми-17 стоимостью 650 млн долл. прошли в ходе состоявшегося в марте 2007 заседания российско-индийской межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству. Однако официальный контракт долгое время не подписывался, так как "Рособоронэкспорт" посчитал согласованную стоимость недостаточной и настаивал на ее увеличении до 1 млрд долл. 80 новых машин Ми-17В-5 постепенно должны заме-

нить вертолеты Ми-8, которые практически выработали свой ресурс. В настоящее время на вооружении ВВС Индии имеется 50 Ми-8, срок эксплуатации которых не должен превышать 35 лет. Тем не менее возраст этой техники составляет 38 лет.

В общей сложности ВВС Индии эксплуатируют 12 эскадрилий различных версий Ми-8/17. Первые вертолеты Ми-8 поступили на вооружение ВВС Индии в 1971 году, Ми-17 — в 1985 году. Российские вертолеты с самой лучшей стороны проявили себя во время индо-пакистанского военного конфликта в районе Каргила в 1999 году, а также в районе спорных территорий на высокогорном леднике Сиачен. Основной задачей вертолетов в районе ледника Сиачен является обеспечение постов индийской армии, расположенных на высотах 3700–5300 м, вооружением, средствами МТО и продовольствием. Вертолеты Ми-8 и Ми-17 успешно решают боевые задачи в сложных условиях высокогорья на близких к потолку высотах и при экстремально низких температурах.

Ми-17В-5 является модернизированной версией вертолета Ми-8. Максимальный взлетный вес составляет 13 т. Машина может перевозить 36 военнослужащих либо 4 т груза в кабине объемом 23 куб. м и 4,5 т на внешней подвеске на дальность 750 км со скоростью 230 км/ч. Ми-17В-5 лучше других вертолетов приспособлен для работы в условиях высокогорья с большим перепадом температур и по своим высотным характеристикам существенно превосходит зарубежные аналоги. Вертолет в состоянии совершить посадку на высоте до 5490 м. На сегодняшний день вертолеты типа Ми-8/17 поставлены в 80 стран.

*источник: АРМС-ТАСС
11.12.08*

РУКОВОДИТЕЛИ АГРЕГАТНЫХ И МОТОРОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ОБСУДИЛИ НАКОПИВШИЕСЯ ПРОБЛЕМЫ И СОГЛАСОВАЛИ ПЛАНЫ НА ПЕРСПЕКТИВУ

В Москве в Центральном институте авиационного моторостроения (ЦИАМ) состоялось 27-е заседание Межгосударственного координационного совета по сотрудничеству между Российской Федерацией и Украиной в области авиационного двигателестроения.

На заседании с участием руководителей моторостроительных и агрегатных предприятий были подняты вопросы научно-технического обеспечения совместных российско-украинских разработок, а также с

подачи главы ОАО "Мотор Сич" Вячеслава Богуслаева состоялась обсуждение экономической стратегии поведения участников рынка в условиях кризиса и ограниченности финансовых возможностей.

Глава ЦИАМ Владимир Скибин презентовал доклад, в котором рассказал о последних достижениях института в обеспечении совместных российско-украинских разработок, в частности двигателей Д-436, Д-36, Д-27, АИ-222-25, а также ТВ3-117ВМА-СБМ1В. Новые технологические возможности, способствующие реализации заказов и проектов в самые краткие сроки, позволили существенно улучшить

аэродинамические характеристики силовых установок запорожского моторостроительного "куста" совместно с ММПП "Салют". Президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" Виктор Чуйко со своей стороны отметил продвижение института в межгосударственной российско-украинской кооперации и предложил использовать уже отработанные алгоритмы взаимоотношений применительно к другим проектам, связанным с разработкой, улучшением характеристик и запуском в серийное производство новых модификаций двигателей.

Отдельное внимание участники совещания обратили на необходимость скорейшей реализации одного из ключевых проектов российско-украинской экономической и технической кооперации — завершение опытно-конструкторских работ и проведение совместных испытаний транспортного самолета Ан-70, не имеющего аналогов в мире. Этот пункт, равно как и намерение назначить госкомиссию заказчика по двигателю Д-27, зафиксирован в итоговом протоколе 27-го заседания. Переходу от деклараций к серийному производству уникального летательного аппарата должно способствовать то, что финансирование проекта Ан-70 включено в государственный оборонный заказ на 2009 год, что позволит устранить искусственные административные преграды на пути реализации проекта. Кроме того, в целях ускорения работы по научно-техническому сопровождению двигателя Д-27 на заседании МКС было принято решение обратиться в Департамент авиационной промышленности с просьбой об ускорении оформления очередного межправительственного соглашения между Российской Федерацией и Украиной в области авиадвигателестроения. В свою очередь главный конструктор КБ "Прогресс" Игорь Кравченко сообщил о том, что на базе Д-27 разработано предложение по двигателю АИ-727-10, предназначенному для летательных аппаратов в классе тяги 10–11 тонн. По его словам, эта силовая установка на 70 % уже готова и идеально подойдет для самолета Ту-334 на 130 пассажирских мест.

Участники заседания обсудили и ход завершения работ по отладке и внедрению в эксплуатацию системы противопомпажной защиты (СПЗ) двигателя АИ-222-25 для обеспечения специальных испытаний самолета Як-130. К этому процессу, который должен быть завершён ориентировочно к январю 2009 года, подключены ОАО "Мотор Сич", КБ "Прогресс", ММПП "Салют", а также ЦИАМ. А к 3-му кварталу 2009 года этим предприятиям, а также ФГУП "Молния" и

"Омскому МКБ" поручено обеспечить проведение испытаний АИ-222-25 на ресурс до первого ремонта — 600 часов и назначенного — 1200 часов.

Отдельное выступление по ресурсным показателям агрегатов, предназначенных для установки на перспективные силовые установки, а также находящихся в эксплуатации, посвятил председатель совета директоров ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев. Он отметил, что запорожские моторостроители, равно как и их российские коллеги, сталкиваются с существенными трудностями из-за более низкого ресурса агрегатов по сравнению с ресурсом двигателей. Это приводит к простою вполне работоспособных машин в связи с необходимостью разборки двигателей и устранения отслуживших агрегатов. Более того, по словам руководителя запорожского предприятия, ОАО "Мотор Сич" становится крайне невыгодно ориентироваться на приобретение отдельных отечественных комплектующих для силовых установок, так как их цена при относительно худших технических характеристиках неоправданно завышена. "Мы хотим быть патриотами и закупать комплектующие у российских партнеров. Но нас ставят в неудобное положение, предлагая продукцию по ценам, которые превосходят стоимость аналогичных комплектующих западных фирм-производителей, — заявил глава ОАО "Мотор Сич". Нужно отметить, что именно руководитель серийного двигателестроительного предприятия несет полную ответственность за качество силовых установок, устанавливаемых на крыло, а это не только летно-технические характеристики, понятные только специалистам, это — безопасность пассажиров.

Проблема несоответствия цены и качества изделий, а также их недостаточный ресурс должна стать темой отдельного обсуждения руководителей агрегатных заводов, разработчиков и серийных производителей двигателей. С такой инициативой, поддержанной участниками совещания, выступили Вячеслав Богуслаев и Виктор Чуйко.

В дополнение к этому президент АССАД Виктор Чуйко призвал представителей агрегатных предприятий внимательнее отнестись к запросам моторостроителей и поработать над улучшением ресурсных показателей своих изделий.

источник: «ОАО "Мотор Сич"»
16.12.08

МАЛЬЧИШКАМ НА РАДОСТЬ

В московских музеях техники можно увидеть настоящий истребитель, спуститься на подводную лодку и научиться управлять поездом.

Конечно, самолеты и поезда больше интересуют мальчишек, хотя и всей семьей можно с удовольствием посидеть за рулем ретроавтомобиля.

САМОЛЕТЫ

Центральный музей ВВС Российской Федерации. Самолеты, вертолеты, планеры и другая авиационная техника находятся в двух ангарах и шести залах основного здания музея, а также на открытой стоянке на территории Краснознаменной Военно-воздушной академии им. Гагарина. Там можно посмо-

треть на четырехмоторный дальний бомбардировщик Ту-4, самолет Ту-22М, развивающий скорость 2300 км/ч, всепогодный дальний истребитель-перехватчик Ту-128, транспортный вертолет Ми-12, а также увидеть макет первого в истории авиации четырехмоторного самолета «Илья Муромец». Если ребенок маленький, лучше взять с собой коляску, так как на территорию академии не пропускают на автомобилях и около километра придется идти пешком.

Режим работы: с 9.30 до 17.00 (обед — 13.30–14.15), в сб. — с 9.00 до 14.00 (ср., вс. — выходные).

Московская обл., пос. Монино, 37-й км Горьковского шоссе, тел. 747-39-28, 584-21-80.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Выставочный центр ОАО «РЖД».

Главный экспонат этого музея — действующий макет железной дороги, очень похожий на огромную игрушку. Железная дорога проходит через город с вокзалом, аэропортом, домами, речкой, мостами и тоннелями. По рельсам движутся модели электровозов с пассажирскими вагонами, товарные поезда, скоростные экспрессы. Есть даже некоторые курьезные сценки из жизни пассажиров. Например, человечки, изображающие безбилетников, прыгают с платформы. А еще можно на настоящем тренажере самому попробовать управлять поездом. Это как компьютерная игра: перед ребенком — пульт управления с разными рычагами и экран, который имитирует окно кабины машиниста.

Режим работы: с 10.00 до 16.00 (обед — 13.00–13.45); пн., вт. — выходные.

Билеты: взрослые — 80 руб., школьники — 30 руб., дошкольники — бесплатно; фотосъемка — 30 руб.

Рижская пл., 3 (в здании Рижского вокзала), тел. 262-95-42.

АВТОМОБИЛИ

Музей ретроавтомобилей.

В ангаре бывшей автобазы на Рогожском Валу собраны легковушки разных лет, стран и марок — всего несколько десятков машин. Как новенькие стоят отреставрированные «Руссо-Балт» 1909 года, BMW 326 1930-х годов, Trabant из ГДР и другие. Новинка музея — Mercedes-Benz 1925 года выпуска. У раритетных отечественных автомобилей ЗИС-110 и ЗИМ, выпускавшихся в середине прошлого века, открыты капоты, и можно рассмотреть, как все устроено внутри.

Режим работы: с 10.00 до 19.00, в вс. — с 10.00 до 18.00 (пн., вт. — выходные).

Билеты: взрослые — 40 руб., школьники — 10 руб., дети до 7 лет — бесплатно.

Ул. Рогожский Вал, 9/2, тел. 678-63-67.

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

Музей подводного флота России.

Сам музей представляет собой большую дизельную подводную лодку Б-396 длиной 90 метров, пришвартованную у берега Химкинского водохранилища. Каждый может заглянуть внутрь этой огромной подводной машины. Лодка состоит из семи отсеков: торпедного, жилого, аккумуляторного, ЦПУ, дизельного, электромоторного и кормового. Пролезая через люки,

можно пройтись по всем отсекам, позвонить в колокол, потрогать антенны, радары и приборы навигации. А еще на лодке есть небольшой выставочный зал с личными вещами экипажа: столовыми приборами, книгами, рабочими инструментами.

Записываться на экскурсии нужно по телефону заранее.

Режим работы: с 10.00 до 17.00 (пн., вт. — выходные).

Билеты: взрослые — 50 руб., школьники — 12 руб., дошкольники — бесплатно; фотосъемка — 100 руб., видеосъемка — 200 руб.

Парк «Северное Тушино», ул. Свободы, вл. 44-48, тел. (499) 729-66-02.

БОЕВАЯ ТЕХНИКА

Музей техники Вадима Задорожного.

На улице — площадка с военной техникой: советские и американские танки и бронемашины, пушки и гаубицы, старинная корабельная и береговая артиллерия, установки залпового огня «Град» и «Ураган». Еще представлена коллекция стрелкового оружия: винтовки, пулеметы, карабины, автоматы, пистолеты. Ну и, конечно, самолеты: «МиГ», «мессершмитт» времен Второй мировой, самый первый «Як» и многие другие. Здесь собраны и раритетные машины. В нескольких павильонах разместились коллекция из 120 ретроавтомобилей и 20 мотоциклов — как иностранных (BMW 326, Mercedes-Benz 190SL, Alfa-Romeo 6-C2500), так и отечественных («ГАЗ-24» кабриолет, «ЗИЛ 111Д», «ГАЗ-21»).

Режим работы: с 10.00 до 19.00 (пн. — выходной).

Билеты: взрослые — 150 руб., школьники — 50 руб., дошкольники — бесплатно.

Пос. Архангельское, 4-й км Ильинского шоссе, стр. 9, тел. 980-06-11.

Мария ВЛАСОВА

источник: «Ведомости — Пятница»

12.12.08



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ —

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

WWW.KSAN.RU

ПРОЩАЙ, КИТАЙ!

До сих пор Китай был крупнейшим импортером российских вооружений и военной техники, лишь изредка уступая лидерство Индии. В отдельные периоды его доля превышала 50 % всех российских поставок и вплоть до 2007 года вряд ли когда-либо опускалась ниже 30 %. КНР закупала большие партии вооружения и военной техники, при этом технологические требования оставались на относительно невысоком уровне.

Всего после 1992 года Народно-освободительная армия Китая (НОАК) получила 76 истребителей-перехватчиков Су-27СК/УБК, 100 многоцелевых истребителей Су-30МКК/МК2, более 100 технологических комплектов Су-27СК для их лицензионной сборки на заводе в Шэньяне. В области военно-морских вооружений Россия поставила 4 эсминца проектов 956-Э/ЭМ, 12 ДЭПЛ пр. 877ЭКМ и 636М, зенитные ракетные системы корабельного базирования «Риф-М» и «Штиль-1» для оснащения эсминцев национальной китайской постройки. В секторе средств ПВО Пекин закупил предположительно 20 дивизионов ЗРС С-300ПМУ-1/2, причем стал первичным заказчиком новейших систем «Фаворит», а также 27 ЗРК «Тор-М1». Не будет преувеличением сказать, что именно китайские и индийские контракты в буквальном смысле спасли в 90-е и в начале XXI века российский оборонно-промышленный комплекс, практически не имевший в этот период внутреннего заказа. Однако после 2004 года появились признаки заметного сокращения импорта из РФ. Первым сигналом такого рода стал отказ от перевода в твердый контракт опциона на поставку примерно сотни технологических комплектов Су-27СК, предназначенных для лицензионной сборки в Шэньяне. Получив в 1998–2004 годах сотню таких комплектов и наладив устойчивое серийное производство J-11 (китайское обозначение лицензионного Су-27СК) с удовлетворительным качеством, КНР, видимо, в дальнейшем предполагает ориентироваться на создание собственных клонов этой машины. В прессе упоминалась, например, версия J-11В, где якобы используются двигатель и радар собственной китайской разработки и производства.

Не оправдались и надежды российских экспортеров на заказ второго полка морских истребителей Су-30МК2. Первые 24 единицы были поставлены в КНР в 2004 году, и ожидалось, что ВМС НОАК могут заказать вторую партию этих оптимизированных для решения противокорабельных задач машин. Похоже, однако, что этим надеждам сбыться не суждено. Последним из известных китайских заказов на российские авиационные платформы стал контракт 2005 года на закупку 34 военно-транспортных самолетов Ил-76МД и 4 воздушных заправщиков Ил-78МК.

Однако уже год спустя стало ясно, что Ташкентский авиационный завод не в состоянии выполнить этот заказ из-за исчерпания советских заделов, падения курса доллара и ценовых просчетов, допущенных при подписании контракта.

Таким образом, последний из известных и успешно реализованных контрактов на поставку в КНР авиационных или морских платформ относится к 2003 году. С этого момента новые заказы концентрировались в секторе модернизации ранее поставленной авиационной техники, поставок авиационных средств поражения, авиационных двигателей и корабельных ударных и зенитных комплексов. Исключение составляет сегмент транспортно-десантных вертолетов Ми-17, закупки которых продолжаются. Соответственно снижается и стоимость заключаемых с КНР контрактов. Если верить одному из высказываний генерального директора «Росборонэкспорта» Сергея Чемезова, в 2006 году КНР разместила заказы всего на 200 млн долларов. С учетом работы других спецэкспортеров, прежде всего АХК «Сухой», которая имеет право самостоятельной торговли запчастями, общая стоимость контрактов, вероятно, составила до 500 млн долларов. В 2007 году, по нашим оценкам, этот показатель составил порядка 700–800 млн долларов. Если приведенные цифры верны, это означает, что по стоимости контрактов КНР в 2006–2007 годах уступала Индии, Алжиру и Венесуэле и занимала место не выше четвертого, а возможно, и ниже, если в тот же период заключались крупные контракты с Сирией и Ираном, о которых нет открытой информации.

Тем не менее в 2004–2007 годах уровень поставок благодаря ранее заключенным контрактам оставался высоким и составлял, по всей видимости, не менее 1,5–2,5 млрд долларов в год, главным образом за счет передачи в этот период 8 дизель-электрических подводных лодок (проект 636М), двух эсминцев (проект 956ЭМ) и поставок авиационных средств поражения и вооружения для кораблей ВМС НОАК. По данному показателю Китай все еще оставался лидером, уступив Индии лишь в 2007 году.

ЧТО ПРОИЗОШЛО

В 90-е годы Россия и КНР критически зависели друг от друга в области военно-технического сотрудничества. В условиях действия европейского эмбарго на поставки вооружений и военной техники в КНР Россия являлась для КНР почти безальтернативным источником современных вооружений и технологий. Конкуренцию ей теоретически мог составить главным образом Израиль, но эта страна, зависимая от финансовой и военной помощи США (которые не склонны способствовать военной модернизации Китая), сталкивается с большими ограничениями в проведении суверенной военно-технической политики. Под давлением Вашингтона Израиль, например, отказался от реализации контракта на поставку в КНР радар-

ных систем воздушного базирования Phalcon, а еще ранее прекратил оказание помощи в создании китайского легкого истребителя F-10. В этой ситуации только импорт вооружения и военной техники из России мог обеспечить Китаю скачок от эксплуатации вооружений второго поколения к обладанию системами третьего и четвертого поколений. С другой стороны, закупки КНР обеспечивали от трети до половины реального финансового потока российских компаний — разработчиков и производителей обычных вооружений. В этом отношении Китай также являлся для России чрезвычайно важным партнером, без которого российскую оборонную промышленность ожидал бы коллапс: на одних лишь индийских заказах при всей их важности военная индустрия в 90-е годы не продержалась бы.

Между тем к середине первого десятилетия нового века ситуация радикально изменилась. На китайском рынке российский оборонно-промышленный комплекс перестал быть единственным поставщиком вооружений и военной техники уровня 80-х годов прошлого столетия. Конкурентом россиянам стала китайская оборонная промышленность, которая совершила за прошедшие пятнадцать лет революционный технологический рывок. Так, российские специалисты, имевшие возможность ознакомиться с китайскими авиационными, двигателестроительными и судовыми производствами, неизменно отмечают их первоклассный уровень. Значительно выросло качество китайской рабочей силы и компетенция научных кадров, инженеров и конструкторов. Кроме того, получая российские системы, китайцы сразу же предпринимают попытки их копирования. Помимо информации о J-11В известно о попытках воспроизводства ЗРС С-300, корабельных ЗРК, авиационных двигателей. Пока эти усилия имеют ограниченный успех, но опыт воспроизводства и последующего бесконечного совершенствования советских систем второго поколения (особенно истребителей МиГ-21) показывает, что рано или поздно китайский ОПК способен решить эту задачу. Наконец, в середине десятилетия некоторые европейские страны начали активную кампанию в пользу отмены эмбарго на поставки вооружений в Китай, что дало Пекину надежду на скорый доступ к первоклассным европейским военным технологиям.

Поэтому, получив к 2005–2006 годам заказанные ранее слегка модернизированные авиационные и морские системы четвертого поколения, Китай стал настойчиво добиваться резкого повышения технологического уровня предлагаемых НОАК вооружений, причем настаивает на закупках крайне ограниченных товарных партий, предпочитая импорт технологий. При этом КНР не проявляет интереса к реализации совместных проектов по разработке, производству и маркетингу систем нового поколения, как это имеет место с Индией.

Революционным образом изменилась ситуация и в России. Общеполитическое и экономическое укрепление страны, рост ее интегральной мощи, улучшение образа Москвы в некоторых регионах мира способствовали впечатляющим успехам в части географической диверсификации военного экспорта, ранее локализованного главным образом на китайском и индийском рынках. В 2003 году были заключены контракты стоимостью до 2 млрд долларов с тремя стра-

нами Юго-Восточной Азии — Малайзией, Вьетнамом и Индонезией. В 2006 году последовало заключение двух больших пакетных сделок с Алжиром и Венесуэлой общей стоимостью до 11 млрд долларов. По всей видимости, в 2006–2007 годах заключались также крупные контракты с рядом государств Ближнего и Среднего Востока. Таким образом, структура портфеля контрактных обязательств России сейчас отличается высокой диверсификацией, и китайские заказы занимают в портфеле далеко не первое место. Более того, стоимость контрактов достигла такой величины, что их исполнение стало вызывать проблемы. Если в 90-е годы стоимость портфеля заказов колебалась вокруг отметки 7 млрд долларов, то по состоянию на конец 2007 года она увеличилась до 32 млрд долларов. При этом производственный потенциал оборонно-промышленного комплекса не только не увеличился, а скорее сжался по сравнению с прошлым десятилетием. В результате продукция целого ряда компаний («Иркут», «Концерн ПВО «Алмаз-Антей», вертолетных заводов) продана до 2012 года. Заметим, что именно эти корпорации производят наиболее востребованную на рынке российскую военную продукцию. Есть основания полагать, что это обстоятельство отчасти является фактором, тормозящим заключение контрактов с Ливией и Саудовской Аравией. Таким образом, китайские заказы потеряли свое значение для «оборонки» в целом, хотя для некоторых экономических субъектов их отсутствие или сокращение стало серьезной проблемой.

В этой ситуации оппозиция российских военных в отношении повышения технологического уровня передаваемых в КНР систем и тем более технологий выглядит теперь вполне уместной. Дисбаланс потенциалов двух стран растет, и это не может не беспокоить военно-политическую элиту и экспертное сообщество России. Если ранее деградация оборонно-промышленного комплекса, неизбежная без китайских контрактов, справедливо считалась угрозой более высокого порядка, нежели усиление КНР, то теперь выживание и развитие российской военной промышленности вполне может быть обеспечено и без китайских денег. Так что, похоже, эпоха больших китайских заказов в России осталась позади.

*Константин МАКИЕНКО,
заместитель директора Центра анализа
стратегий и технологий*

*источник: Центр анализа стратегий и
технологий
01.07.08*



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

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ — КОМПОЗИТЫ

Интервью с директором технологического центра ОАО "ОАК" Юрием Тарасовым.

Широкое применение композиционных материалов (КМ) в гражданских самолетах сегодня стало тенденцией в мировом авиастроении, и наиболее ярким представителем нового поколения авиалайнеров станет Boeing 787 Dreamliner, в конструкции которого доминируют материалы нового поколения, в первую очередь композиты. Очевидно, что для обеспечения конкурентоспособности отечественной промышленности необходимо располагать всем тем инструментарием, который имеется у зарубежных производителей, — набором материалов и технологий, ноу-хау, и освоение производства изделий из КМ является насущной потребностью. Ответом на вызовы времени стало создание дочерней компании ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК), ЗАО "Аэрокомпозит". О том, какие цели и задачи ставит перед собой вновь создаваемая компания, "АвиаПорт" попросил рассказать директора технологического центра ОАО "ОАК" Юрия Тарасова.

— Мы создаем ЗАО "Аэрокомпозит" не столько как производителя серийной продукции в области композитов, а в первую очередь как разработчика силовых композиционных конструкций для гражданского самолетостроения. Дело в том, что создание агрегатов и конструкций из композиционных материалов обладает своей спецификой и требует глубокой специализации проектных, технологических и производственных ресурсов при наличии широкой кооперации с российскими и иностранными партнерами.

— Какие задачи стоят перед новой компанией?

— Во-первых, создание конкурентоспособной продукции отечественного самолетостроения. Композиционные материалы обладают целым рядом преимуществ по сравнению с традиционными материалами, используемыми при создании авиационной техники. Основными из них являются высокая прочность, жесткость и ресурсные характеристики; относительно низкая плотность и удельная масса; высокая температурная, коррозионная и радиационная стойкость; возможность получения конструкции с заданными свойствами для решения конкретной технической проблемы. При правильном применении композиционные материалы позволяют снизить массу конструкции на 25–30 %, а трудоемкость изготовления — в 1,2–1,5 раза. Более того, они дадут возможность создать конструкции с низкими расходами при эксплуатации, новыми потребительскими свойствами. Один из при-

меров повышения потребительских свойств — создание крыла большого удлинения, что приводит к повышению топливной эффективности самолета.

С другой стороны, один из путей снижения себестоимости изготовления — это повышение степени интегральности создаваемой конструкции. Другими словами, происходит замещение сборочной единицы, изготавливаемой из нескольких отдельных деталей, одной деталью, изготавливаемой из композиционных материалов за одно формование. Тем самым радикально снижается трудоемкость изготовления деталей, а самое главное — сборочных работ, где используется дорогостоящий высококвалифицированный труд. Еще один аспект: создавать новое крыло, базируясь на достигнутых решениях, аналогичных тем, что используют сегодня Boeing, Airbus, нецелесообразно. В принципе, в этом случае мы всегда будем догонять лидеров и вряд ли вырвемся вперед. Поэтому мы поставили задачу сделать следующий шаг, базирующийся на прорывных решениях в области науки, конструкции, материалов, технологий, и создать более привлекательную конструкцию для потребителя.

Во-вторых, ставится задача создания высокоэффективного производства, базирующегося на прорывных технологиях и рациональной организации труда. У нас сегодня нет производства, способного изготавливать высоконагруженные конструкции, в частности крыло из композиционных материалов. ОАО "ВАСО", ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова", ЗАО "Авиастар-СП" изготавливают так называемые навесные агрегаты из композиционных материалов: механизация крыла (закрылки, элероны, интерцепторы, воздушные тормоза), оперения (рули высоты, направления), различные панели, люки. Это в основном ручной труд. Оборудование и технологии, которые применяются, находятся, грубо говоря, на уровне 80-х годов прошлого столетия. Хотя, конечно, у нас есть отдельные современные технологии, в частности, на ОАО "ВАСО" освоено изготовление интегральных закрылков, изготавливаемых за одно формование, для самолетов Ан-148 и Superjet 100. Это серьезный шаг вперед. Но в целом производство не соответствует современным требованиям. Мы планируем внедрить ряд интересных технологических решений, в том числе перейти к технологиям безавтоклавного формования.

— В чем заключается эта технология и чем она отличается от используемой сегодня?

— При традиционном автоклавном формовании конструкция выкладывается из препрега, а затем помещается в автоклав, где создается необходимая температура и давление. В свою очередь, безавтоклавные

технологии подразумевают сборку конструкции из сухого материала с пропиткой связующим под вакуумом (RFI) или под давлением (RTM), или комбинацию данных способов. Применение этих технологий расширяет возможности конструктора по созданию более совершенной конструкции, дает повышение технологичности, качества, резкое снижение трудоемкости цикла и затрат, в том числе на приобретение дорогостоящего оборудования.

— В свое время Авиационный комплекс "Ильюшин" сделал фюзеляж самолета Ил-114 из композиционных материалов. Но дальше работа не пошла, поскольку возникли вопросы о ресурсе такой конструкции. В сегодняшних конструкциях это тоже будет одной из проблем?

— Это была очень интересная технология. Такими решениями не обладает никто, кроме российского предприятия, работающего в области ракетостроения. Конструкция получается методом намотки. Вместе с этим предприятием мы пытаемся немного усовершенствовать технологию и совместно изготовить отсек фюзеляжа, сопоставимый с диаметром фюзеляжа самолета Superjet 100. Но в этой технологии есть ряд особенностей, которые для ракетной техники допустимы, а в авиации — нет. Технология заманчивая, необходимо работать над ее адаптацией к требованиям самолетных конструкций.

— А на SuperJet 100 есть какие-то агрегаты из композиционных материалов, кроме навесных?

— Применение конструкций из композиционных материалов на SuperJet 100 традиционно — это механизация крыла, оперения, мотогондолы, различные панели, обтекатели, элементы интерьера пассажирского салона.

— Планируется ли увеличение доли композиционных материалов в этом самолете?

— Резкий рост применения КМ в самолетостроении — это мировая тенденция. Мы планируем расширить применение композиционных конструкций в следующей модификации самолета SuperJet и вновь создаваемом самолете МС-21. Сегодня уже разрабатываются для самолета МС-21 крыло, оперение, часть отсеков фюзеляжа.

— Есть ли в ОАК специалисты, которые способны решать поставленные задачи в части освоения проектирования и выпуска композиционных конструкций?

— Специалисты есть, но их очень мало. За последние годы мы не то чтобы потеряли, но не развивали это направление. Сейчас мы пытаемся наверстать упущенное время. МАИ, МАТИ, МВТУ готовят инженеров в этой области, также начал готовить специалистов в области КМ и Московский институт стали и сплавов. Мы работаем с ними.

— Будет ли использоваться зарубежный опыт?

— Однозначно да. В части композиционного крыла мы сегодня работаем с рядом зарубежных предприятий. Совместно с кафедрой химических технологий МГУ и ЗАО "УНИХИМТЕК", где соучредителем является МГУ и которые возглавляет профессор Виктор Авдеев. Мы планируем создать учебный центр, который будет работать и в России, и за границей, для того чтобы наши специалисты смогли учиться не только теории, но и на практике осваивать современные приемы работы.

— На каком этапе находится процесс создания ЗАО "Аэрокомпозит"?

— Документы находятся на регистрации, и я думаю, что в начале декабря это предприятие будет зарегистрировано. Это будет дочернее предприятие ОАК, учредителями которого выступили ОАО "ОАК", ОАО "Компания "Сухой" и "Прогрестех".

— Какие варианты производственных площадок рассматриваются на данном этапе?

— Наиболее серьезно сегодня рассматриваем три площадки, на одной из которых будет создано производство ЗАО "Аэрокомпозит": это КАПО, ВАСО и "Авиастар-СП". Выбор производственной площадки — серьезное решение, и рассматривается много факторов, в том числе оптимизация затрат на создание производства, наличие научно-технического и кадрового потенциала в регионе, возможность транспортировки созданных конструкций и многие другие факторы. До конца текущего года планируется завершить сравнительную оценку потенциальных площадок для строительства завода и в первом полугодии 2009 года принять решение.

— Есть ли в России материалы, из которых можно изготавливать композиционные конструкции?

— По оценкам ЦАГИ, которые совпадают и с нашими оценками, из тех материалов, которые сегодня выпускаются в России, изготавливать крыло нецелесообразно. Мы просто не получим необходимой эффективности и не сможем сертифицировать конструкцию. После распада Советского Союза произошел системный кризис во всей научной, технологической, производственной цепочке создания отечественных композиционных материалов. Существующее производство соответствует ассортименту 80–90-х годов. Это ограниченная номенклатура углепластиков с нестабильными характеристиками, в 2–3 раза меньшей прочностью при 3–4-кратном превышении цен по сравнению с зарубежными материалами. Поэтому силовые конструкции на данном этапе мы планируем создавать на базе зарубежных композиционных материалов, работая параллельно и над созданием российских материалов. Впрочем, надо отдать должное и российским компаниям: в последние несколько лет идет активная работа по созданию отечественных композиционных материалов. Так, например, создание композиционных материалов включено в "Приоритетные направления развития науки, технологий и техники в Российской Федерации". Разработан и принят ряд федеральных программ.

— Для осуществления таких планов требуются немалые деньги. Каковы источники финансирования этих работ?

— Источники финансирования определены различными программами, в том числе и Федеральными целевыми программами — это бюджетные средства и собственные вложения предприятий и инвестиции.

— В этих программах есть какие-то временные рамки?

— Да, есть. Если по созданию отечественных композиционных материалов, то они рассчитаны до 2015 г. и предусмотрена поэтапная реализация мероприятий. Я думаю, что опытные партии УВМ и препрегов на их основе, не уступающих по характеристикам зарубежным материалам, появятся у нас уже в 2010 г. При создании крыла мы планируем закупать уже готовый препрег, а не делать его самим, это не наша специализация. Что касается создания композиционного крыла, то программа выпуска планируется в районе 140–150

комплектов в год и первое опытное крыло, предназначенное для испытаний, будет изготовлено в 2012 году, а прототип крыла – в 2011 году.

– За каждой идеей стоит конкретная личность. Кто инициировал создание ЗАО "Аэрокомпозит"?

– С такой инициативой выступил генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян, и его поддержали президент ОАК Алексей Федоров и генеральный директор корпорации "Иркут" Олег Демченко. В этой инициативе сошлись интересы создания

конструкций из КМ для семейства самолетов МС-21 и следующего самолета семейства Superjet. Было принято решение объединить две программы в части создания композиционного крыла и создать новое предприятие по разработке и производству конструкций из композиционных материалов.

Андрей ЮРГЕНСОН

*источник: AVIAPORT.RU
01.12.08*

КОГДА ДЕМОКРАТИЯ СОБЕРЕТСЯ С ДУХОМ

В недрах капитализма формируется новая экономическая система. Родовой канал, по которому она, скорее всего, выйдет на свет, пролегал через корпорацию, считает профессор Геннадий Константинов.

О кризисе капитализма в последнее время говорят и пишут довольно много, особенно на Западе. Писать есть о чем. От корпоративных скандалов в США, под фанфары которых наиболее зрелая из экономик вступила в новое тысячелетие, предоставив затем специалистам оправдывать ее существование в глазах смущенных акционерных масс, до пугающей – правда, пока лишь интеллектуалов – «самостийности» глобализации: она вместо решения насущных экономических и финансовых проблем почему-то, наоборот, все увеличивает разрыв между богатством и бедностью и добавляет миру нестабильности. От дефицита стратегичности, лидерства, мотивации внутри корпораций до таких совсем уж тонких материй, как кризис идентичности менеджеров, в том числе CEO (проще говоря, утрата смысла профессионального существования, недуг, который американцы окрестили «тибетским вирусом»). Последний тренд, подмеченный самими пристальными наблюдателями, означает, собственно, что поиск ответов на предыдущие вопросы в рамках старой парадигмы менеджмента можно закончить, ибо лидировать и мотивировать по большому счету уже некому.

В поисках возможных путей выхода из этой ситуации аналитики условно разделились на две группы. К первой можно отнести тех, кто полагает, что резервы капитализма далеко не исчерпаны и, при всех его недостатках, рецепт выживания кроется в совершенствовании базовых институтов, например финансовой системы. В менеджменте аналогом является точка зрения, согласно которой ключ к прогрессу – в дальнейшем развитии определенных качеств и навыков руководителя: «эмоциональности», «терпимости» к персоналу, командного строительства, выработки стратегии и др. Ко второй же группе принадлежат радикалы: по их мнению, система в целом себя изжила, так как устарели ее базовые ценности. Переверните пирамиду Маслоу с ног на голову и получите истинную картину мира – вот один их совет. Но это еще не все. Некоторые, и к их числу принадлежит Геннадий Константинов, профессор Высшей школы экономики, директор

Центра корпоративного управления, уверены, что переворот ожидает всю экономическую систему, которая пока что зиждется на капитале и функционирует как его производная. Иными словами, чтобы истинная пирамида ценностей индивида и окружающая его экономическая среда не противоречили друг другу, место капитала в новой экономике должен занять человеческий свободный дух.

– Геннадий Николаевич, разве может капиталистическая экономика обойтись без капитала?

– Если бы мы лет двести назад пришли к помещику или американскому латифундисту и рассказали ему об индустриальной экономике, он бы ответил: да вы что, ребята, без земли-то куда? Точно так же сейчас говорят: без капитала никуда. Проблема в том, что на уровне фундаментальных позиций существует некий разрыв – эти позиции называют и обсуждают в теоретическом контексте, но не принимают в практической деятельности. Касается это и новой экономики – экономики знаний. Разговоры о ней ведутся пятьдесят лет: теория постиндустриальной экономики, затем «информационная эпоха» Кастельса, новая экономика. Разговоры ведутся на уровне политических деятелей, правительств. Официальные лица заявляют, что деньги будут зарабатывать в сфере новой экономики, что нефть – подозрительная вещь. Все «в теории» понимают, что социально-экономическая трансформация происходит. Но не принимают – по одной простой причине: предполагая, что ничего по большому счету не изменится, что капитализм просто недоразвился, что на самом деле капитал как был главным, так главным и останется. Но им нужно возразить, во-первых, что так было не всегда, и во-вторых, если мы сами признаем, что в экономике и обществе в информационную эпоху произойдут радикальные изменения, то почему мы считаем, что роль капитала останется прежней? Это не так. Более того, мы можем увидеть, что все уже действительно меняется, и очень сильно. Когда-то появился капитал, который сказал: «А что земля? Если есть капитал, будет и земля». Переход, который, на мой взгляд, очевиден, когда мы говорим об экономике знаний, такой: если есть знания, будет и капитал. Разве не логично? А вот дальше нужно смотреть, во что именно трансформируется капитализм.

– Во что же?

– Следует ожидать трансформации основных элементов индустриальной эпохи. До последнего вре-

мени было три ключевых источника богатства: земля вместе с природными ресурсами, капитал и труд. В экономике знаний к этим факторам создания стоимости добавляется фактор знаний. Поэтому ключевые вопросы следующие. Какую роль будет играть рынок трудовых ресурсов? Как изменится роль корпорации? Какую роль будет играть финансовый капитал? Каким образом будет формироваться рынок знаний?

— И для Вас очевидны изменения по всем этим направлениям?

— Если взять рынок труда, то «охота за головами» указывает на эти изменения. Свободный рынок труда — это порождение индустриальной эпохи, он опирается на постулат о том, что работник заинтересован в корпорации больше, чем корпорация в работнике. Почему? Потому что всегда есть замена на рынке, есть очередь, и это капитализм девятнадцатого века в чистом виде. А сегодня что? Есть сотрудники, за которыми корпорации гоняются. И те, кто обдумывает эти процессы на рынке труда, говорят: изменился психологический контракт между корпорацией и сотрудниками, то есть появился класс людей, для которых складывается рынок корпораций и с которыми корпорация строит другие отношения. Иными словами, корпорация заинтересована в них больше, чем они в корпорации. Если говорить о корпорации, то в индустриальную эпоху она создавалась для производства товаров и услуг, а теперь, чтобы быть конкурентоспособной, она должна уметь порождать знания. Раньше корпорация была ориентирована исключительно на интересы поставщиков финансового капитала. Но в последние лет десять активно формируется концепция более широкого круга заинтересованных сторон в деятельности корпорации — стейкхолдеров. К ним относятся, в частности, поставщики интеллектуального и социального капитала. Первые — это люди, обладающие уникальными знаниями или предпринимательским талантом. Вторые — те, кто обладает социальными связями, опирающимися на доверие. Так что корпорация в экономике знаний будет существенно зависеть от структуры взаимодействия этих трех видов капитала. Кроме того, на нее будет сильно влиять глобализация, которая как процесс существовала всегда, но сейчас захватила область мышления. Это ведет к тому, что размывается старое понимание идентичности, принадлежность к государству становится менее важной, чем принадлежность к той или иной социальной сети. Так же как на заре индустриальной экономики рабочий класс являлся ведущей силой, так сегодня нарождается креативный класс.

РАССЛАБЛЕННАЯ ДЕМОКРАТИЯ

— Действительно, все, что Вы говорите, — очевидные вещи, и понятно, почему с ними никто не спорит. Но существуют, видимо, и факторы, позволяющие думать, что в целом капитализм не изменится?

— Я думаю, что можно рассуждать вот в каком направлении. Одна из ясных, в общем, позиций заключается в том, что капитализм без демократии — вещь сомнительная. Все же говорят, что это элементы связанные. И если мы принимаем точку зрения, что капиталистический способ в экономике и демократия связаны, то у меня возникает вопрос. Сама по себе демократия развивается, и развивается она вокруг первоначального постулата о свободе выбо-

ра. А мы можем задать вопрос: до каких пределов в обществе дошла демократия, каких институтов в обществе она коснулась? Прямой вопрос: она коснулась корпораций?

— Нет, конечно.

— То есть вроде бы мы смирились с тем, что корпораций образца XIX века демократия никак не должна коснуться. Что есть менеджеры, начальники и так далее. То, что вы называете кризисом менеджмента. Ведь кризис менеджмента заключается не в том, что менеджмент умер, закончился, как иногда говорят, а в том, что сущность менеджмента изменилась. Менеджмент образца конца XIX века — это менеджмент военного типа, где есть иерархия, есть начальники и есть исполнители, основная задача которых — выполнять приказ. Этот менеджмент себя исчерпал, хотя он кое-где и работает. Но как только мы начинаем подниматься вот в эту новую экономику, там он точно не работает. И возникает следующий вопрос, который, кстати, широко обсуждается. Что произойдет, если демократия должна будет попасть внутрь предприятия? Точнее, внутрь предприятия должна попасть «свобода выбора».

— Наверное, катастрофа.

— Почему катастрофа?

— Взять хоть выборы директоров у нас в конце восьмидесятых — начале девяностых, что хорошего? Да и сейчас говорят, что по крайней мере на конвейере демократия неуместна.

— Даже на конвейере, вот смотрите. Совсем недавно мы были в Бразилии. На всех произвело неизгладимое впечатление посещение компании Natura, производящей косметику. Они очень успешны в Латинской Америке, а недавно открыли продажи в Париже и, кажется, собираются выходить на североамериканский и российский рынки. Что нас поразило? То, что это абсолютно новое предприятие. Там детские садики расположены прямо на территории фабрики. Мать, которая приносит туда четырехмесячного ребенка, имеет право сходить покормить его тогда, когда считает нужным. Если места нет в этом садике, компания полностью оплачивает любой другой садик. В компании три собственника, то есть это частная фирма, они вышли на IPO несколько лет назад, но все равно у них не более двадцати пяти процентов в открытом обращении. Что говорят собственники? Что капитал для них — не главное. На первом месте — те ценности, которых они придерживаются. И сотрудник либо разделяет эти ценности, либо нет. Если разделяет — ему там комфортно. Так вот, лояльность сотрудников в этой компании — одна из трех самых высоких в Бразилии. Они продают не через магазины, а, как они говорят, через консультантов, то есть это прямой маркетинг, но не сетевой, а одноуровневый, когда нет зарабатывания на других. И консультанты зарабатывают небольшие деньги, но им нравится эта компания, вся эта деятельность. И они продают, продают огромное количество, оборот — полтора миллиарда долларов.

— Если консультанты мало зарабатывают, то кто тогда зарабатывает много — рабочие на конвейере, акционеры?

— Дело здесь в другом. Консультанты не зарабатывают много, рабочие на конвейере — тоже. Но они говорят: меня не интересуют сверхбольшие заработки, меня интересует атмосфера, комфорт, нормаль-

ная жизнь в компании. Здесь мне обеспечен тот уровень, на который я претендую. Можно же так рассуждать? Там так необычно устроено производство, что все эти курсирующие делегации — а к ним много народу приходит — их видно сотрудникам через стеклянные стены, и они все машут рукой, улыбаются нам. Видно, что работа на конвейере не напряженная, они разговаривают между собой. Но они работают в режиме реального времени, то есть по поставкам (система just in time. — «Эксперт»). Атмосфера внутри... Я долго думал, что там необычного, и только недавно сформулировал, что внутренняя атмосфера такая, как в американском университете, в кампусе — расслабленная: кафе, рестораны, много мест социальных, где можно чашку кофе выпить. Везде чисто, идеально чисто. Это атмосфера университета.

— Расслабленная атмосфера для Латинской Америки, вообще-то, не редкость. Это их стиль жизни.

— Да, но тогда возникает вопрос: значит, можно обеспечить и расслабленность, и работу? И успех на рынке. Впечатление просто потрясающее.

— Пожалуй, Вы правы, и это универсальный принцип. Недавно на семинаре в Москве, который проводил Масааки Имаи, директор института Kaizen и теоретик этой производственной системы, которую внедряют по всему миру, он как раз призывал руководителей не гнаться за количеством, скоростью. Он сравнивает такую организацию труда со скелетом прямоходящего человека, а обычное производство — со скелетом гориллы, согбенным. «Прямой скелет» позволяет компании расслабиться, освободить все потоки, а значит, оптимизировать их.

— Это вторая линия в обсуждении, которая сейчас существует: компании рассматривают как живой организм. Это социальный организм, он живой. Следующий шаг — он должен обладать сознанием, коллективным сознанием. Так вот, с точки зрения коллективного сознания очень многие наши компании — это гориллы, да еще шизофреничные. Они отстали в развитии. Вообще весь этот переход говорит о том, что корпорации отстали в социальном развитии. И это создает проблему.

КОНКУРЕНЦИЯ СРЕДИ ГРАЖДАН

— Почему, по-Вашему, компании игнорируют новые методы управления?

— Потому что у них ментальная модель другая.

— У руководителей?

— Не только. У многих сотрудников. То есть в целом еще доминирует привычка, что работа — это тяжелая обязанность. Вот есть книга Линды Грэттон «Демократическое предприятие», в которой она пишет, что основой организации являются граждане, преданные организации и имеющие согласующиеся с ней ценности и убеждения. А вторая идея, которую она продвигает, — это то, что люди внутри организации свободны.

— Все хорошо, только слова «преданные организации» смущают.

— Я могу быть преданным организации, если я там свободен. А если я свободен, тогда возникает новая роль администрации. Роль администрации — обслуживать свободных людей. Точно так же как роль правительства демократической страны — обслуживать ее граждан. Мы же это признаем? При-

знаем. Так почему этот принцип не должен перейти в компанию? Если он должен работать в такой социальной среде, как государство, то он должен работать и в такой большой социальной среде, как корпорация. И если он будет туда проникать, то по тем же критериям.

— Дело в том, что демократическое государство создается вроде бы снизу, гражданами, а корпорация — сверху, предпринимателем.

— Это следующий шаг — корпорации начнут создаваться снизу. Почему нет? Мы же говорим, что знания становятся основой конкурентных преимуществ. Три-четыре-пять человек, каждый из которых обладает колоссальными знаниями в какой-нибудь сфере, соберутся и скажут, что они создают корпорацию.

— А потом начнут ожесточенно делить капитал?

— Если они начнут делить капитал, им конец. Они проиграли. Для чего они создавали корпорацию? Чтобы их знания нарастали. Потому что к знаниям нужно относиться как к капиталу, который в корпорации обращается точно так же, как финансовый капитал обращается для того, чтобы он наращивался. Я прихожу в корпорацию для того, чтобы мои знания наращивались, и это дает мне позитивный результат. Если я еще и умею трансформировать эти знания в капитал, когда мне нужно, то никаких проблем нет. По-моему, модель университета как корпорации можно рассматривать как образец для подражания. Ведь университет всегда занят тем, что производит знания. И один из важных принципов устройства университета — это внутренняя академическая свобода, то, что мы с вами обсуждаем. Роль администрации — обслуживать свободных людей, а не командовать. Ведь когда мы говорим о знаниях, мы понимаем, что никто под давлением, по указке генерировать знания не будет. Это невозможно. Впрочем, сейчас даже университет с точки зрения обслуживания новой ситуации в обществе тоже испытывает кризис. Причем колоссальный.

— В чем он заключается?

— Если коротко говорить, когда я прихожу в аудиторию, передо мной сидят слушатели, у которых компьютеры подключены к Интернету, и любую фразу, которую я произношу, они могут проверить тут же: источники, кто сказал, так ли я ее воспроизвел. У них доступ к знаниям гораздо шире, чем у преподавателя, который перед ними стоит. И тогда возникает вопрос: что он должен там делать? Прежняя его работа — собрать материал в библиотеках — потеряла смысл. Кроме того, знаний стало так много, что собирать их в какие-то компакты, кристаллы становится делом индивидуальным. В связи с этим возникает вторая проблема. Когда мы говорим, что знания — основа конкурентоспособности, одна из позиций, которую можно всерьез обсуждать, — что переход к экономике знаний есть перемещение конкуренции с корпоративного уровня на персональный. Ведь мы говорим, что человек свободен, что он меньше заинтересован в корпорации, чем корпорация в нем, — значит, это он конкурирует. Тогда я задаю вопрос: если конкуренция попадает на персональный уровень и знания становятся основой конкуренции, следовательно, знания должны давать личности конкурентные преимущества? То есть они должны перестать быть стандартом? Потому что знания как стан-

дарт, которым обладают все, конкурентных преимуществ не дают. Значит, университет должен дать не стандарт, а возможность формировать индивидуальное конкурентное преимущество, что означает возможность сформировать индивидуальный пакет знаний. Следовательно, новый университет, если о нем говорить, — это пространство, где студент должен иметь ту же свободу в выборе движения, в выборе нужных ему знаний. Ему не министерство, не стандарт должен диктовать: сдай это и это. Они выходят все одинаково причесанные. Кому нужны эти стандарты? Это было нужно для индустриальной экономики. Но задача-то поменялась.

КОРПОРАЦИЯ КАК ОБЩИНА

— Может быть, процесс перехода к новой экономике сдерживается как раз нехваткой людей, готовых самостоятельно производить знания? Хотя вот на той косметической фабрике в Бразилии вряд ли большие интеллектуалы собрались...

— Ну, Бразилия не столь простая страна. Я вообще полагаю, что мы были редкие гости в Бразилии, кто поехал посмотреть, как там устроен бизнес, образование — не фестивали и рестораны, а экономика. Думаю, что мы их сильно недооцениваем. Вот если у нас при словах «социальная ответственность бизнеса» возникает какая-то нездоровая реакция, то в той же компании Natura говорят: да, социальная ответственность. На эту компанию работают люди, живущие в дельте Амазонки, они живут естественным способом, выращивают корешки и все такое, и Natura заключает с ними контракты. Компания говорит: мы заинтересованы в том, чтобы создать долгосрочную основу для обеспечения их жизни, мы их учим, чтобы было постоянное воспроизводство, а если, к примеру, поменяется спрос на рынке, чтобы они могли вырастить другие корешки. То есть она их обеспечивает всем, по сути дела, а те живут себе в удовольствии, как им нравится, работают, получают деньги.

— Но, выращивая корешки, эти люди разве в экономике знаний живут? По-моему, это старая добрая полукOLONиальная экономика.

— Дело все в том, что, когда говорят об экономике знаний, подразумевают, что экономика знаний — это еще экономика отношений. Потому что экономику знаний четко связывают с сетевой экономикой, а сетевая экономика — это экономика отношений, социальный капитал — это капитал отношений между людьми. И эта бразильская компания — предприятие отношений. Я могу ответственно сказать: они управляют социальным капиталом лучше всех, кого я видел и слышал. Это новая экономика. Знания — там колоссальный объем знаний на самом деле закладывается, потому что они производят косметику из природных компонентов, которые в дельте Амазонки растут. Но второе, что им удалось, это построить экономику отношений. А как только мы говорим «отношений» и «отношений свободных людей», что мы получаем? Мы получаем корпорацию как общину.

— Все-таки эти жители дельты Амазонки не очень свободны. Выбора-то у них нет.

— Почему? У них есть свой выбор.

— Так же, как у наших людей в сельской местности: если придет инвестор, наладит производство, они радуются, а если нет — нет. Вот весь выбор.

— Выбор есть у всех. И у жителя сельской местности есть выбор — встать и уйти. И он обнаружит, что все в порядке. Многие из тех, кого в начале девяностых годов в России увольняли с работы просто потому, что закрывали предприятие или выживал начальник, теперь говорят «спасибо». Спасибо, что меня оттуда вытурили, я вынужден был оглядеться и увидел огромные возможности. Поэтому свобода есть. Но есть проблема понимания свободы. Надо в связи с этим, я думаю, четко оговаривать, как понимается свобода. Я бы предпочел давать определение такое: свобода — это исключительное право человека брать на себя обязательства. И ничто другое. Это не возможность делать все, что в голову придет. А это свобода осознанно брать на себя обязательства. Вот если на меня обязательства кто-то навешивает, не согласовывая со мной, я не свободен. Если я сам беру обязательства, я свободен.

— Ну, в этом смысле, конечно, любая деревня абсолютно свободна.

— Да, деревня свободна. И выбор понятен. Недавно по телевизору я мельком видел сюжет про ханты-мансийские народности. Там один герой на первый взгляд производит жуткое впечатление: как можно так жить? Но я-то вижу другую вещь: он абсолютно свободен. Потому что все обязательства, которые он берет, он берет только сам, лично, и не хочет, чтобы ему кто-то чем-то помогал. Точно так же, я думаю, и на Амазонке — они живут свободными людьми.

— Вы говорите, что корпорация — это община, а в общине все равны. Но реально уравнивать разных людей, кажется, невозможно. Может быть, секрет в том, что Дэвид Брэдфорд из Стэнфорда в интервью нашему журналу назвал «обменом акций» внутри корпорации, когда один обладает сильной приверженностью целям фирмы, другой — видением, третий — влиятельностью, четвертый — умениями, пятый — знаниями и так далее, то есть равенство заключено в принципиальной «мультивалентности» обмена?

— Ну правильно, с точки зрения демократического устройства нужно обсуждать партнерство. И сейчас этот процесс идет. Проблема же в чем состоит? Основа любой корпорации сегодня — это соединение капитала многих людей для реализации крупных проектов. В основе лежит процесс соединения капитала. А мы с вами обсуждаем процесс соединения знания, или процесс соединения людей. И возникает этот переход. Когда мы объединяем капитал, там работает закон: одна акция — один голос, то есть сколько вложил, столько и власти получил, — но он далек от демократии. Когда мы объединяем людей, принцип другой: один человек — один голос. Партнерство работает в консалтинге, и принцип там простой: пока ты работаешь, ты имеешь право на выгоды и на голос, а перестал работать — теряешь право и на голос, и на выгоды. Базовое противоречие между корпорацией обычной и экономикой знаний состоит в том, что тот, кто вложил деньги, претендует абсолютно на все и не считается с теми, кто вложил знания.

Вера КРАСНОВА

*источник: <http://www.mbahse.ru>
06.02.07*

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

SIEMENS: ПОСТАВКА ГАЗОВЫХ ТУРБИН В США

Компания Siemens Energy заключила контракт на поставку четырех газотурбинных установок простого цикла для Кливлендской электростанции в штате Северная Каролина, США.

Заказчиком оборудования выступила компания Southern Power, подразделение работающей на юго-востоке США Southern Company. Электростанция будет производить до 720 МВ электроэнергии в период летней пиковой нагрузки и будет запущена в эксплуатацию в начале 2012 года.

Объем поставки по контракту с Siemens включает в себя четыре газотурбинные установки типа SGT6-PAC-5000F и их сервисное обслуживание. Каждая из установок состоит из газовой турбины SGT6-5000F и генератора с воздушным охлаждением, инновационной системой управления SPPA-T3000 и возможностью дополнительной установки выхлопной трубы.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.com
11.12.08*

CONCEPTS NREC СОЗДАСТ ВОДОРОДНЫЙ ЦЕНТРОБЕЖНЫЙ КОМПРЕССОР

Министерство энергетики США выбрало компанию Concepts NREC в качестве подрядчика для разработки нового водородного центробежного компрессора для нефте- и газопроводов.

Соответствующая программа правительства направлена на поиск возможностей использования водорода в качестве топлива, которое позволит в будущем обеспечить США эффективной и экологически безопасной энергией. Компания Concepts NREC

была выбрана для осуществления этого проекта в связи с огромным опытом разработок, анализа и производства систем на основе турбинной техники. Технический аспект программы базируется на использовании новейших разработок в конструкции аэродинамического центробежного компрессора и материалов, обеспечивающих высокую скорость вращения наконечника рабочего колеса.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.conceptsnrec.com
18.12.08*

МОТОРЫ TRENT ДЛЯ РАЗРАБОТКИ МЕСТОРОЖДЕНИЯ НИКЕЛЯ

Две электрогенерирующие установки типа Trent 60 производства Rolls-Royce будут установлены на месторождении никеля на острове Новая Каледония в Тихом океане.

Компания Koniambo Nickel SAS, совместное предприятие, принадлежащее Xstrata Nickel и Societe Miniere du Sud Pacifique, остановила свой выбор на двух газотурбинных установках с возможностью

работы на двух типах топлива мощностью 46 МВ каждая. Турбины будут снабжать электроэнергией паротурбинную установку мощностью 135 МВ. Работа установок рассчитана на следующие 25 лет. Проект по открытой разработке никеля стоимостью 3,8 млрд долларов позволит производить 60 000 тонн ферро-никеля ежегодно.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.rolls-royce.com
15.12.08*

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ОТРАСЛЬ ВЕЛИКОБРИТАНИИ: ПРЕДЕЛЫ РОСТА НЕ УСТАНОВЛЕНЫ

Несмотря на то что в ряде отраслей экономики страны заметны признаки серьезных финансовых проблем, авиакосмическая отрасль Великобритании сохраняет свои позиции, а в некоторых областях по-прежнему продолжается рост.

После активного роста в 2007 - начале 2008 года, когда на работу требовались и были наняты порядка 600-700 новых специалистов, космический консорциум EADS Astrium продолжает поиск еще 150 инженеров на вакансии внутри компании, расположенной в двух британских городах - Стивенэйдже в графстве Хертфордшир и Портсмуте в графстве Гемпшир.

"У нас есть широкий выбор позиций в пяти основных областях деятельности - механике, электротехнике, системном и программном отделе, а также в коммерческих службах, - говорит Эндрю Скотт (Andrew Scott), менеджер по персоналу компании. - Уникальной особенностью ситуации является то, что только четыре вакансии представляют собой одинаковые позиции, тогда как оставшиеся 116 - совершенно разные. Это означает, что мы заинтересованы в максимальном разнообразии личных качеств и профессионального опыта приходящих к нам соискателей".

Несмотря на рецессию, по словам Скотта, портфель заказов концерна Astrium не претерпел изменений и компания загружена работой благодаря потребности в спутниковых технологиях, включая проекты "Галилео" и "Скайнет". "Мы также полагаемся на спрос в телекоммуникационной отрасли и области цифрового телевидения, включая проекты "Хотбёрд" и "Астра-2", - добавил представитель компании. Кроме того, продолжает расширяться сектор систем управления воздушным движением.

Джон Рэнс (Jon Rance), главный консультант компании Jonathan Lee Recruitment, поясняет: "Авиакосмический сектор на данный момент сохраняет достаточно стабильные позиции, и мы по-прежнему наблюдаем высокий уровень кадровой активности. Однако нужно учитывать тенденцию авиастроительной отрасли следовать за изменениями в автомобилестроении и промышленности с задержкой примерно в девять месяцев, так что можно предположить, что спад в отрасли начнется в течение ближайшего года. Кроме того, мы наблюдаем, как многие компании начинают пересматривать свои потребности в новой рабочей силе, что, по всей видимости, связано с рецессией".

Джон Рэнс добавил, что объем портфелей заказов крупных производителей, таких как Boeing и Airbus, в настоящий момент достаточно стабилен, особенно на их основных рынках сбыта - Среднем и Дальнем Востоке. Кроме того, сейчас реализуется несколько крупных программ, в частности Boeing 747, Airbus A380, A350 и A400M, которые в обозримом будущем будут продолжать нуждаться в талантливых авиационно-космических инженерах.

Airbus в настоящее время нанимает на работу людей с высокой мотивацией и хорошим профессиональным опытом в области композитных и металли-

ческих структур, систем и аэродинамического дизайна. В связи с новыми разработками, в частности по программе A350, компании требуются инженеры с опытом работы в области аэродинамики и проектирования высоких нагрузок. Необходимы навыки в таких областях, как материаловедение металлов и композитов, усталость металла и допустимые повреждения, посадочные устройства и другие системы самолета, топливо, архитектура воздушного судна и интеграция систем.

"В последние годы Airbus поэтапно увеличивает процент использования композитных материалов в своих самолетах. До 60 % корпуса A350 будет состоять из облегченных композитных материалов - это беспрецедентная пропорция", - говорит Мик Флеминг (Mick Fleming), руководитель отдела занятости и повышения квалификации Airbus.

"Наша группа компаний продолжает лидировать в области технологических инноваций. Благодаря исследованиям и новым разработкам Airbus в Великобритании планирует и дальше сохранять ключевую роль в создании воздушных судов будущего; чтобы это происходило, жизненно необходимо использовать нужные навыки в нужном месте, - добавил он. - Мы ищем людей с инновационным и проактивным подходом, обладающих хорошими навыками в руководстве проектами, способностью работать в многофункциональных и многонациональных командах, легко адаптирующихся и готовых к изменениям".

По данным компании, в портфеле Airbus находится примерно 3700 заказов на самолеты, так что снижение темпов не окажет существенного влияния на производство. По словам одного из представителей компании, "нужно иметь в виду, что последние три года были очень успешными для авиационной промышленности, поэтому не произойдет ничего страшного, если объем заказов возвратится к привычному уровню". Сохранение спроса на рабочую силу обеспечивают также оборонные контракты. "Компания NP Aerospace выиграла тендер на большой контракт по улучшению и модификации летательных аппаратов для армии. Мы также наблюдаем продолжающийся набор сотрудников в такие компании, как Rolls-Royce, EADS Astrium Goodrich, GE Aviation, Messier-Dowty и Honeywell", - говорит представитель NP Aerospace.

Как обычно, в дефиците специалисты, обладающие определенными навыками, и такие инженеры вряд ли будут иметь проблемы, если захотят найти новую работу. "В настоящее время востребованы инженеры-конструкторы, специалисты по системам технического снабжения и инженеры, занимающиеся усталостными нагрузками материалов. В некоторых областях рабочей силы не хватает, и многие компании смотрят в сторону Европы, особенно на Италию, Испанию и Францию, надеясь восполнить пробелы там, - добавляет Рэнс. - Также сохраняется потребность в инженерах, занимающихся производством, причем производители стремятся усилить конструкторскую составляющую, сокращая позиции в общем руководстве и проектном менеджменте".

Несмотря на перспективы некоторого сокращения рынка рабочей силы в связи с рецессией, боль-

шинство опытных инженеров остаются востребованными. В условиях продолжения работ по большому количеству проектов профессионалы в области авиационной промышленности могут волноваться меньше, чем их коллеги, занятые в других отраслях промышленности. По данным г-на Скотта из компании EADS Astrium, космическая промышленность не выказывает признаков уменьшения количества заказов, обещая хорошие долгосрочные перспективы занятым в отрасли специалистам. "В силу своей природы продукты нашей компании производятся в основном по заказу крупных организаций или правительств. Тендеры на новые контракты продолжают проводиться, и, насколько мы можем судить, влияние спада в мировой экономике не идет дальше психологического эффекта", - продолжает Скотт.

По данным представителя компании NATS г-на Уайтли (Whiteley), несмотря на прогнозируемую возможность снижения количества пассажиров, зависимость Великобритании от авиационных перевозок останется на прежнем уровне, сохранив оживленность в этом секторе: "Грузоперевозки, поставки продовольствия, пассажиры, которым

необходимо совершать воздушные перелеты в силу личных причин или по работе, будут всегда. Даже в случае снижения количества перевозок мы останемся востребованными".

Таким образом, даже если кризисные явления затронут отдельные компании или вся отрасль будет испытывать давление в случае продолжительного периода экономической депрессии, инженерам, занятым в авиакосмической промышленности, ничто не угрожает, подводит итог г-н Рэнс из Jonathan Lee Recruitment. Кроме того, по его словам, "необходимо упомянуть о том, что опыт и навыки авиакосмических специалистов также востребованы в сопутствующих отраслях промышленности, в частности в оборонной и атомной. Ряд прогнозов оптимистично оценивает возможности роста британского сектора атомной энергетики, всегда предлагающего высокие зарплаты".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
25.11.08*

ТУРБИНЫ GE ДЛЯ ЮЖНОЙ КАЛИФОРНИИ

В ответ на повышение спроса на электроэнергию в Калифорнии компания GE Energy объявила о том, что она предоставит девять авиационных газовых турбин типа LM6000 для использования в четырех новых энергетических проектах.

Объем соответствующих заказов включает в себя: две силовые системы нового поколения типа LM6000PC для города Риверсайд; две газовые турбины LM6000PC SPRINT для электростанции компании MMC Energy в Чула-Виста; дополнительную установку LM6000PC SPRINT для проекта MMC Energy по модернизации одной из электростанций и четыре установки LM6000 для Южно-Калифорнийской энергетической компании в городе Анагейм.

"Отделение компании GE Energy по производству авиационных турбин разрабатывает и производит различные виды эффективных и надежных продуктов, обеспечивающих производство электроэнергии с максимально низкими выбросами в окружающую среду. Правительство Калифорнии ввело нормы, направленные на снижение выбросов в атмосферу, а компания GE предоставила передовые газотурбинные технологии для использования в четырех проектах, которые помогут штату достичь целей в защите окружающей среды и удовлетворить растущий спрос на электроэнергию", - заявил Дэрри Уилсон (Darryl Wilson), вице-президент подразделения.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com
03.12.08*

GE: НОВАЯ МОДЕЛЬ МОБИЛЬНОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ

Компания GE Energy объявила о выпуске улучшенной модели мобильной силовой установки TM2500+ на автотрейлерной базе, которая позиционируется как быстрый и надежный продукт, позволяющий сократить перерывы при запланированных отключениях электричества.

По информации компании, установка дает на 30 % больше энергии, чем ее предшественница, при том, что выбросы в атмосферу снижены на 75 %. Улучшенная версия TM2500+ включает в себя авиационную газовую турбину типа LM2500 и генератор Brush 170ER. Мощность обновленной мобильной установки составляет 34 МВ.

Установленная на системе из двух прицепов, оборудованная сверху устройствами впуска воздуха и выпуска отработанных газов, передвижная станция TM2500+ занимает площадь всего 150 кв. метров. Установка выходит на полную рабочую мощность через 10 минут после запуска, обладая КПД 41,1 % и уровнем шума всего 88 дБ. Установку можно использовать в версии, рассчитанной на 60 или 50 Гц, топливом является природный газ и легкое дистиллятное топливо. Для снижения выбросов оксидов азота до 25 м. д. предусмотрена система водяного впрыска.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
03.12.08*

GE OIL & GAS ЗАВЕРШАЕТ КРУПНЫЙ ПРОЕКТ В КИТАЕ

Компания GE Oil & Gas только что завершила работы по постройке двух из четырех запланированных компрессорных станций в рамках расширения ключевого китайского газопровода "Запад-Восток".

Это позволит увеличить подачу природного газа в Шанхай как раз перед суровым зимним сезоном. Первый запуск компрессорной установки, приводимой в движение газовой турбиной на компрессорной станции Янчуань, состоялся 11 октября 2008 года, на два месяца раньше срока. Проект планируется завершить к концу декабря, что на 46 % быстрее, чем предыдущие работы такого масштаба на газопроводе, и составляет рекорд компании GE Oil & Gas. На станции Янчуань происходит повышение напора и давления газа на последнем отрезке магистрали.

Новые станции Янчуань и Динюань являются частью проекта по удлинению газопровода "Запад-Восток" на 12 станций и увеличению его пропускной способности с 12 до 16 миллиардов кубометров в год. Газопровод является самым длинным в Китае и делает возможным осуществление национальных планов по использованию природного газа для производства дополнительной электроэнергии. Протяженность газопровода составляет 4000 километров, что

позволяет транспортировать газ из удаленного Синцзян-Уйгурского автономного региона на западе страны в экономический район Шанхая и других восточных провинций, расположенных на пути следования магистрали. Компания GE была выбрана в качестве поставщика газовых турбин, компрессоров и услуг по установке всех 12 новых станций. Партнерами компании выступают корпорация China Petroleum и обслуживающее газопровод подразделение West East Gas Pipeline Company, входящее в состав пекинской PetroChina. Первые шесть станций были установлены компанией GE в 2006 году, ставшие две запланированы на 2009 год.

GE осуществит поставку 22 газотурбинных силовых установок типа PGT 25+ и 24 компрессоров PCL800. Каждая установка PGT 25+ включает в себя газовый генератор типа LM2500+, произведенный на заводе авиационных турбин компании GE в американском городе Цинциннати. Генераторы будут аэродинамически соединены с высокоскоростными турбинами, произведенными GE Oil & Gas во Флоренции, Италия. В объем поставки также входит установка и услуги по вводу станций в эксплуатацию.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
24.11.08*

КИТАЙСКИЕ ВЕТРЯНЫЕ ТУРБИНЫ

Компания Windtec, подразделение American Superconductor Corporation, продает китайской Shenyang Blower Works чертежи своей ветряной турбины двойной индукции мощностью 2 МВ, что обеспечит китайской компании позицию ведущего поставщика ветряных турбин на местном рынке.

American Superconductor также поможет своему партнеру в налаживании системы поставок основных компонентов от местных производителей, запуске производственной линии, строительстве и тестировании первого прототипа. После прохождения сертификации Shenyang Blower Works начнет производство и продажу турбины, в основном на китайском рынке. Основанная в 1934 году со штаб-квартирой в Шанхае,

компания Shenyang Blower Works является государственным предприятием, производящим широкий спектр промышленного оборудования, в частности крупные компрессорные установки, насосы, вентиляторы, теплообменные устройства. Компания планирует закончить создание первого прототипа турбины в 2009 году и запустить продукт в серийное производство в 2010 году. По данным Китайской ассоциации ветряной энергии, Китай увеличит свой парк ветряных турбин с 5,9 ГВ совокупной мощности в 2007 году более чем до 10 ГВ к концу 2008 года. Оценки будущего развития энергетического рынка Китая предсказывают рост парка ветряных турбин до мощности 101-201 ГВ к 2020 году.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.theengineer.co.uk
19.11.08*

CAPSTONE: НОВЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В АЗИИ

Компания Capstone Turbine Corporation объявила о подписании контракта с новым дистрибьютором, компанией Sobono Energy Private Limited.

Контракт подписан на поставку энергетических установок комбинированного цикла и устройств по возмещению использованных ресурсов на рынках Сингапура, Малайзии, Филиппин, Таиланда, Индо-

незии, Вьетнама, островов Гуам и Сайпан. Компания Sobono Energy предоставляет решения на основе возобновляемых источников энергии заказчикам в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая разработку, установку и обслуживание систем.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
08.12.08*

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



К ПЯТИЛЕТНЕМУ ЮБИЛЕЮ КЛУБА 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.**

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

18 декабря 2008 года состоялось заседание Клуба авиастроителей, посвященное пятилетию Клуба. На заседании присутствовали члены Клуба и приглашенные гости.

Открыл заседание первый вице-президент Клуба авиастроителей Виктор Иванович Зазулов, он поздравил всех членов Клуба с юбилеем.

Исполнительный вице-президент Клуба Сергей Валентинович Гвоздев рассказал об основных мероприятиях, подготовленных и проведенных Клубом авиастроителей за пять лет его существования. Рассказ сопровождался показом видеосюжетов и слайд-шоу.

Действительные члены Клуба Надежда Гегамовна Багдасарьян – председатель жюри Ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, заведующая кафедрой социологии и культурологии МГТУ им. Баумана – и Сергей Викторович Кувшинов – вице-президент Клуба по образовательным и профориентационным проектам, директор Института новых образовательных технологий и информатизации РГГУ, профессор кафедры "Проектирование самолетов" МАИ – рассказали о Ежегодной Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания, о молодежи, которая придет на смену нынешним авиастроителям.

С поздравлениями в адрес Клуба выступили члены Клуба: заместитель генерального директора авиационного холдинга "Сухой" Виктор Иванович Меркулов, генеральный директор ОАО "Гаврилов-Ямский машиностроительный завод "Агат" Владимир Николаевич Корытов, заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Российской Федерации Анатолий Николаевич Квочур. Заведующий кафедрой "Летательные аппараты" Таганрогского радиотехнического университета Геннадий Сергеевич Панатов подарил Клубу модель самолета-амфибии Бе-103.

По традиции на заседании поздравляли юбиляров 2008 года. Им вручили сувениры, цветы и "свитки" с поздравлениями.

Участников заседания приветствовали дети из творческих студий дома культуры "Чайка" – они выступили с танцевальными номерами. Выпускник Лицея № 1550 города Москвы лауреат авторской песни Игорь Попов исполнил свои песни. Молодые члены Клуба Анастасия Жукова и Андрей Киселев выступили с увлекательным рассказом об истории "аэрогам" (бумажной авиации). Победительница IV Олимпиады Анна Деднева спела "а капелла".

Действительный член Клуба руководитель управления по работе со студентами МАТИ Павел Степанович Герцев исполнил под гитару замечательные песни. Участники заседания долго не отпускали его аплодисментами.

Произносились тосты за Россию, за отечественную авиацию, за молодое поколение.

Заседание и весь вечер прошли в теплой атмосфере всеобщей радости. Полный протокол заседания будет опубликован на сайте Клуба по адресу: www.as-club.ru.

*источник: Клуб авиастроителей
18.12.08*

ПОЗДРАВЛЕНИЕ

*Президенту Клуба авиастроителей
ЕЛИСЕЕВУ Ю. С.*

Уважаемый Юрий Сергеевич!

*Академия наук авиации и воздухоплавания
поздравляет Клуб со славным пятилетием.*

*Вы всегда ведете большую и полезную работу,
направленную на сохранение и развитие авиационной
промышленности России.*

*Для нашей промышленности нужны кадры
специалистов и квалифицированных рабочих.*

Усилия Клуба по воспитанию молодежи крайне важны.

*Выпускаемый Клубом Бюллетень снискал поклонников
и почитателей во всей нашей отрасли.*

*Академия авиации принимает участие во многих
полезных мероприятиях, которые проводит Клуб.*

*Хочу заверить Вас, что наша совместная работа будет
продолжаться.*

*Искренне поздравляю Вас, руководителя,
понимающего все проблемы нашей отрасли, и членов
Клуба со знаменательной датой.*

*Поздравляю коллег с наступающим Новым годом.
Желаю всем доброго здоровья, успехов в работе и
удачи во всех делах. Счастья и благополучия, невзирая
на кризис.*

*С уважением,
Президент Академии наук авиации и воздухоплавания
дважды Герой Социалистического Труда
Г. В. НОВОЖИЛОВ*

ОБРАЩЕНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Уважаемые дамы и господа!

Клуб авиастроителей проводит Шестую Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания.

Мы обращаемся к тем, кто связан с системой образования во всех регионах Российской Федерации, к руководителям предприятий авиационного машиностроения РФ: пришло время для создания новой системы по профессиональной ориентации подрастающего поколения и подготовке кадров для промышленности нашей страны.

Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания – одно из звеньев этой системы. Мы ищем молодых людей, которым небезразлична история авиации нашей Родины, а значит, мотивированных на трудовую деятельность на предприятиях авиационной промышленности.

Организатором проведения Олимпиады наряду с Клубом традиционно выступает Академия наук авиации и воздухоплавания. Помощь в подготовке и проведении Олимпиады оказывают: Некоммерческая организация "Фонд авиационно-космических технологий", Некоммерческая организация "Фонд развития авиатехнологий", Департамент образования города Москвы, Департамент науки и промышленной политики города Москвы, Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана, Российский государственный технологический университет им. К. Э. Циолковского (МАТИ), Российский государственный гуманитарный университет (РГГУ), Московский авиационный институт (МАИ), Лицей № 1550 города Москвы.

Многие региональные органы администрации уже сочли необходимым включиться в работу вместе с Клубом авиастроителей. В оргкомитет Олимпиады были направлены представители из Республики Башкортостан, Вологодской, Калужской, Орловской, Пензенской, Тамбовской и других областей РФ.

Наша Олимпиада – не разовое мероприятие. Участие в ней предполагает работу с молодежью в течение всего учебного года. Став участниками Олимпиады, подростки получают возможность общаться с людьми, посвятившими жизнь авиации и авиастроению. Мы считаем, что это и есть профессиональная ориентация подрастающего поколения на работу в российской промышленности. За пять лет в Олимпиаде приняли участие дети из 30 регионов России.

Сама технология проведения Олимпиады весьма демократична, проходит она в два тура. Первый тур Олимпиады проходит в сети Интернет, и от ребят не требуется ни документов, ни каких-либо разрешений, ни даже очного присутствия где-либо. Это позволяет принять участие в Олимпиаде всем ребятам независимо от склада их характера и географического местоположения.

Каждый желающий участвовать в Олимпиаде должен зарегистрироваться на сайте Олимпиады (www.olymp.as-club.ru), пройти тесты и представить реферат на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы рефератов опубликованы на сайте Олимпиады.

Рефераты, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения, где проходит рейтинговое голосование болельщиков в поддержку опубликованных рефератов.

Участники, не успевшие разместить на сайте свои рефераты до 16 января 2009 года, считаются выбывшими.

С 16 января до 15 февраля 2009 года с рефератами работает жюри. Участники, допущенные ко второму туру Олимпиады, считаются победителями первого тура, получают сертификаты победителей и приглашаются к участию во втором туре.

Каждый из участников второго тура вправе сам определить, работает он над своим докладом по теме первого тура или меняет ее. В случае выбора темы работы, не указанной в списке тем, опубликованном на сайте, участник должен согласовать ее с методической комиссией Олимпиады.

Второй тур проходит в форме очного Молодежного симпозиума, на котором участники выступают публично. Участник второго тура при подготовке доклада может получить консультации либо в центрах по подготовке к Олимпиаде, либо через сеть Интернет.

Все участники второго тура представляют организаторам Олимпиады тезисы своих докладов на Симпозиуме до 15 апреля 2009 года.

О дате и месте проведения Молодежного симпозиума оргкомитет сообщает участникам второго тура не позднее 1 апреля 2009 года путем размещения информации на сайте Олимпиады и направления индивидуальных писем электронной почтой по адресам, указанным при регистрации.

Оплата дорожных расходов и проживания для иногородних участников и сопровождающих лиц из расчета одно сопровождающее лицо на одного участника производится за счет средств спонсоров Олимпиады.

Молодежный симпозиум проходит в течение двух дней по определенной оргкомитетом программе.

Победителями Олимпиады считаются участники второго тура, чьи доклады на Симпозиуме заняли первое, второе и третье места. Победителям вручаются дипломы и подарки спонсоров, а также они получают приглашения стать членами Клуба авиастроителей. Весь ход Олимпиады и ее результаты освещаются на сайте Олимпиады в сети Интернет, а также в средствах массовой информации.

Органы власти и государственные (муниципальные) организации (территориальная власть) могут принять участие в Олимпиаде, направив в оргкомитет Олимпиады своего представителя.

Территориальная власть по своему усмотрению организует работу на местах по пропаганде Олимпиады, привлечению подростков и молодежи из местных школ, техникумов, колледжей, училищ к участию в ней, публикацию итогов Олимпиады и пресс-релизов о ней в средствах массовой информации.

Клуб авиастроителей выражает надежду на то, что идея поиска молодежи, заинтересованной в изучении истории и поставившей своей задачей связать жизнь с будущим нашей промышленности, найдет отклик в сердцах многих людей.

**Контактные телефоны:
+7 (495) 685-19-30,
+7 (495) 685-26-30**



ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
«СОЮЗ МАШИНОСТРОИТЕЛЕЙ РОССИИ»

(ООО «СоюзМаш России»)

101000, г. Москва, ул. Полянка, дом 22А, стр.1

тел.: 781-11-04 05 06; факс: 781-11-07;
www.soyuzmash.ru; E-mail: smr_280407@mail.ru

РЕШЕНИЕ
Бюро Центрального Совета
Общероссийской общественной организации
"Союз машиностроителей России"

г. Москва

18 декабря 2008 г.

**О поддержке Ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания
для русскоязычных юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет**

Заслушав информацию члена Бюро ЦС **Ю.С.Елисеева** о поддержке Ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания для русскоязычных юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет Бюро Центрального Совета **РЕШИЛО**:

1. Поддержать инициативу проведения Ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания для русскоязычных юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет.
2. Аппарату Бюро ЦС обеспечить предоставление символики Организации для размещения в ходе Олимпиады.
3. Поручить Аппарату Бюро ЦС оказать информационную поддержку проведению Олимпиады путем размещения материалов о ее проведении на сайте Организации.

Председатель

С.В.Чемезов

посвящается 100-летию со дня рождения М. Л. Миля

ШЕСТАЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет



**ШЕСТАЯ
ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И
ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ**

**ПРИЕМ ЗАЯВОК НА УЧАСТИЕ В
ОЛИМПИАДЕ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU**

СРОКИ ПРИЕМА ЗАЯВОК:

начало: 1 октября 2008 г.

окончание: 31 декабря 2008 г.

ПЕРВЫЙ ТУР.

**ТЕСТИРОВАНИЕ УЧАСТНИКОВ И
ПРИЕМ КОНКУРСНЫХ РАБОТ:**

до 15 января 2009 г.

**ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ ПЕРВОГО
ТУРА:**

до 15 февраля 2009 г.

ВТОРОЙ ТУР.

МОЛОДЕЖНЫЙ СИМПОЗИУМ:

апрель 2009 г.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Клуб авиастроителей,
+7 (495) 685-19-30, Александрова
Светлана Валентиновна
olymp@as-club.ru

Клуб авиастроителей объявляет о начале приема заявок на участие в Шестой ежегодной Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания.

ЦЕЛИ ОЛИМПИАДЫ

— популяризация достижений человеческой технической мысли в области авиации и воздухоплавания;

— профессиональная ориентация подрастающего поколения на специальности и профессии, связанные с наукой и техникой в области конструирования и строительства летательных аппаратов;

— поиск молодежи, мотивированной на трудовую деятельность на предприятиях авиационного машиностроения, и организация помощи ей в профессиональной подготовке и профессиональном росте;

— обращение внимания руководителей предприятий авиационного машиностроения на необходимость создания на новом уровне системы работы по профессиональной подготовке и переподготовке кадров через развитие сотрудничества с учреждениями общего среднего, начального, среднего и высшего профессионального образования.

ОРГАНИЗАТОРЫ ОЛИМПИАДЫ

Клуб авиастроителей

Академия наук авиации и воздухоплавания

Некоммерческая организация
«Авиакосмофонд»

Департамент образования города Москвы

Департамент науки и промышленной политики
города Москвы

БАЗОВЫЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

Московский государственный технический
университет им. Н. Э. Баумана

Московский авиационный институт (университет)

Московский авиационно-технологический
институт (университет) им. К. Э. Циолковского

Российский государственный гуманитарный
университет

Московский институт открытого образования
Лицей № 1550, город Москва

"...СОДЕЙСТВОВАТЬ ПЕРЕСТРОЙКЕ ЖИЗНИ НА УЛУЧШЕННЫЙ, СООБРАЗНО ВРЕМЕНИ, ЛАД"

Можно смело утверждать, что современная школа является первоосновой развития общества и экономики, именно она обеспечивает условия для развития ребенка как всесторонне развитой личности и закладывает основы для осознанного выбора профессии и приобретения соответствующих трудовых навыков.

Инновационные подходы в школьном образовании, в том числе использование современных информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), позволяют создавать условия для развития новых поколений российских граждан, формирования у них знаний и навыков, необходимых для жизни и эффективной трудовой деятельности в условиях информационного общества, таких, как ИКТ-компетентность, умение мыслить глобально, способность к решению творческих задач, готовность работать в команде, гражданское сознание — всего, что так необходимо современному человеку. Компьютеры и Интернет уже давно стали очевидной неотъемлемой частью как процесса обучения, так и управления учебным процессом. Без доли сомнения можно утверждать, что внедрение ИКТ в ходе информатизации российской школы в конечном счете приведет к формированию единого образовательного информационного пространства на всей территории страны.

Единое информационное пространство школы — это система, в которой задействованы и на информационном уровне связаны между собой все участники учебного процесса: администрация школы, преподаватели, учащиеся, родители, руководители органов управления образованием, и даже потенциальные работодатели. Информационные, коммуникационные, аудиовизуальные и интерактивные технологии становятся фундаментом, основой для построения структуры новой образовательной среды, организации учебно-исследовательского пространства иного типа. На наших глазах идет формирование единого информационного пространства школы, которое все чаще специалисты называют "Цифровой школой", идет формирование новой медиакультуры.

Основной целью создания цифрового учебного заведения является задача создать принципиально новый системный формат оснащения и оформления комплекса школ, способных решать перспективные, "пилотные" педагогические задачи европейского масштаба. Основными же критериями такого системного проекта являются:

1. Открытость: цифровые школы должны стать открытой площадкой для всех заинтересованных в обучении детей на новой педагогико-технологической платформе. Информация об образовательном процессе становится доступной on-line через Интернет. Школы смогут обеспечивать прием педагогов из

других учебных заведений, внедряющих новые инновационные модели образования.

2. Компетентность: создание новой образовательной среды цифровых школ будет проводиться при участии ведущих специалистов hi-tech-отрасли, компаний всемирно известных брендов. Инсталляция образовательного контента — с привлечением крупнейших производителей программных продуктов, ориентированных на образование. Учебно-методическое обеспечение работы комплекса должно быть проведено на основе работы консультационного комитета, образованного из уже практикующих педагогов цифровых школ.

3. Инновационность: применяемые программно-аппаратные решения, интегрированные в системные комплексы, предназначенные для решения исключительно образовательных задач, будут новы и исключительно не только для России, но и для образовательных учреждений Европы. Предполагается, что цифровое пространство России станет по праву европейской экспериментальной площадкой. (Данное утверждение основывается на экспертных оценках специалистов крупнейших компаний-интеграторов, предлагающих свои инновационные проекты.)

4. Мобильность: проект обеспечивает возможность гибкой настройки оборудования и программного комплекса при корректировке образовательных задач, а также позволит переносить учебный процесс за пределы традиционного школьного пространства.

5. Интерактивность: все оборудование и внутреннее устройство комплекса школ должно вовлечь учеников, учителей, родителей, общественность в сетевое пространство, пространство коллективного взаимодействия. У каждого участника образовательного процесса — электронный паспорт, свое место в информационной системе школ.

6. Креативность: цифровое пространство будет способствовать творческой деятельности, развитию креативного и в то же время критического мышления, умению нестандартно мыслить, прививать системную культуру. Проектная деятельность должна получить новый социальный импульс для развития в учебном процессе.

7. Гуманитарность: новейшие технологии, образовательные инструменты нацелены в первую очередь на воспитание нравственной личности, социально ответственных молодых людей, способных с применением новейших гипермедиаинструментов принимать участие в построении нового российского демократического общества.

Концепция же информационно-технологической структуры цифрового образовательного пространства — это функциональные составляющие, ориентированные на повышение эффективности обучения и воспитания учащихся за счет: проведения образовательного процесса школы на базе широкого использования современных информационных, аудиовизу-

альных, интерактивных, коммуникационных технологий, повышающих привлекательность получения образования в целом; достижения прозрачности и удобства управления школой путем создания соответствующей коммуникационной среды и отчетности для принятия решений; снижения расходов за счет повышения скорости и качества выполнения административно-управленческих операций путем их автоматизации; уменьшения стоимости владения высокотехнологичным оборудованием и системами; интеграции операций и информационных потоков, обеспечивающей достоверность используемых данных; повышения гибкости учебного и воспитательного процессов; повышения эффективности использования доступных ресурсов (в качестве ресурсов могут выступать совершенно различные объекты: это и аудитории для ведения различного рода занятий, и оборудование для проведения презентаций, и сотрудники, учителя школы); подчинения IT- и AV-инициатив инициативам и направлениям развития школьного образования в целом; стандартизации и документирования основных процессов жизненного цикла и использования систем, обеспечивающих работу школы.

В последнее время появились большие надежды, что данная концепция будет реализована в течение ближайших нескольких лет, так как президент России Дмитрий Медведев 3 декабря 2008 г. утвердил перечень поручений Правительству РФ, Совету безопасности, Администрации Президента по реализации Послания Президента РФ Федеральному Собранию от 5 ноября 2008 года, в который вошли меры по развитию сферы образования. Большинство президентских поручений в сфере образования касается общеобразовательных учебных заведений. В частности, необходимо обеспечить разработку и введение в действие федерального государственного образовательного стандарта общего образования, разработать и начать использовать в школьных образовательных программах новые технологии и методики. Как отметил Президент РФ, если во второй половине прошлого века российская образовательная система была признана во всем мире, то в настоящее время она "оставляет желать лучшего". "С передовых позиций мы откатились", — признал глава государства и подчеркнул, что слабость образовательной системы — это угроза конкурентоспособности страны в целом. При этом школьное образование, по мнению Д. А. Медведева, "представляет собой один из определяющих и самых длительных этапов жизни каждого человека, является решающим как для индивидуального успеха, так и для долгосрочного развития всей страны". Президент напомнил, что в настоящее время ведется работа по формированию федеральной программы развития образования, которая не только станет продолжением приоритетного национального проекта "Образование", но и пополнится новыми направлениями. При этом вопросам развития и модернизации сферы общего образования будет уделено особое внимание. Ее главным результатом должно стать соответствие школьного образования целям опережающего развития. На основе этих предложений будет подготовлена Национальная образовательная инициатива "Наша новая школа". По словам Д. А. Медведева, программа развития российской школы должна включать в себя пять основных направлений.

Первая задача, которую необходимо решить в системе общего образования, заключается в созда-

нии таких условий обучения, при которых уже в школе дети могли бы раскрыть свои возможности, подготовиться к жизни в высокотехнологичном конкурентном мире.

Во-вторых, должна быть выстроена разветвленная система поиска и поддержки талантливых детей, а также их сопровождения в течение всего периода становления личности.

Третья задача — сохранение, качественное улучшение и пополнение кадрового состава преподавателей. "Ключевая роль в школе принадлежит учителю, и нам необходимо разработать систему моральных и материальных стимулов для сохранения в школах лучших педагогов и постоянного повышения их квалификации" (Д. А. Медведев).

В-четвертых, должен измениться облик школ — как по форме, так и по содержанию. "Мы получим реальную отдачу, если учиться в школе будет и увлекательно, и интересно, если она станет центром не только обязательного образования, но и самоподготовки, занятий творчеством и спортом" (Д. А. Медведев). Необходимы не только передовые образовательные стандарты, но и новые нормы проектирования школьных зданий и кабинетов, оснащение медпунктов, столовых и спортивных залов.

Пятое направление, которое должно войти в новую программу развития общеобразовательной школы, — решение всего спектра вопросов, касающихся здоровья школьников. Как отметил Д. А. Медведев, именно в школьный период формируется здоровье человека на всю последующую жизнь, а "сегодняшняя статистика ухудшения здоровья школьников просто ужасающая".

Среди основных барьеров, стоящих на пути внедрения новой инновационной модели образования в школе, можно отметить так называемые когнитивные барьеры, к которым относятся: "нечувствительность педагогов и администрации к новизне" — нет понимания, в чем состоит преимущество нового; неспособность разрешать когнитивные противоречия, т. е. трудность синтеза нового и старого опыта; отсутствие опыта практического использования теоретических знаний в области hi-tech и образовательных технологий; отсутствие "фона" для восприятия нового, и регулятивные барьеры: "барьер недоверия", "барьер самооценки", "барьер ригидности", "барьер стилия руководства". Очевидно, что проблема сопротивления учителей и преподавателей нововведениям не есть только плод консерватизма и некомпетентности, она обусловлена объективными трудностями процесса перехода от старого к новому, от одной модели обучения к другой. В самом общем виде процедуру формирования инновационного поведения можно представить таким образом: привлечение сторонников нововведения из лиц, принципиально согласных с необходимостью изменений, активных сторонников — из тех, чьи интересы находятся в соответствии с перспективой изменений; нейтрализация оппозиции — прежде всего тех, чьи интересы в той или иной степени не соответствуют инновационным изменениям; поиск оптимальных организационных форм и методов достижения промежуточных и конечной цели внедрения технологий; поиск и эффективное использование требуемых ресурсов. Таким образом, проблема внедрения инновационных образовательных технологий должна рассматриваться не только с точки зрения процедурных механизмов, но и с точки

зрения создания социальных и организационных предпосылок внедрения, разработки методов управления сопротивлением социального объекта в процессе смены парадигмы образования.

В настоящее время, широко обсуждая образовательную концепцию новой школы, цифровой школы, вполне уместно обратиться к научно-педагогическому наследию выдающегося русского ученого и педагога Дмитрия Ивановича Менделеева, 175-летний юбилей которого отмечается в 2009 г. Уделяя довольно большое внимание проблемам народного просвещения и высшего образования России, Д. И. Менделеев считал, что основное направление русского образования должно быть жизненным и реальным. Высоко ценя педагогический труд учителя, он предъявлял к нему весьма серьезные требования. Он считал, что педагогическая деятельность не может состоять "...только в обучении тому, что распространилось уже в жизни". Педагоги должны содействовать "...перестройке жизни на улучшенный, сообразно времени, лад" [1, с. 82]. Эти слова в вышеназванном современном контексте имеют особое значение, поэтому только тот учитель сумеет плодотворно воздействовать на учащихся, "...который сам силен в науке, ею обладает и ее любит" [1, с. 84]. По мысли Д. И. Менделеева, учитель должен иметь не только педагогическую практику, но и научную! В современных условиях эта мысль Д. И. Менделеева приобретает особый статус, так как решить проблемы, возникающие на пути создания цифровой школы, возможно лишь новой генерацией учителей, ведущих научно-педагогическую деятельность. Предвидя большое количество доводов сомнения в правильности и возможности осуществления сегодня на практике суждений Д. И. Менделеева, следует отметить ту новую роль, которую играет в современном мире научно-техническая, историко-исследовательская деятельность. Преподавателю физики, биологии, литературы и т. д. вполне доступны научно-исследовательские занятия из истории соответствующих областей! История науки в целом, история отдельных естественно-научных и гуманитарных областей может стать тем делом учителей и преподавателей, которое позволит на новом методологическом уровне осуществлять процесс преподавания, так как мы должны помнить, что сегодня происходит формирование комплексного представления об учебном заведении принципиально нового типа. Это включает в себя: определение основных категорий пользователей и анализ их потребностей в информационных услугах; определение целей, задач и требований к информационной инфраструктуре школы, необходимой для эффективной реализации и сопровождения IT-услуг; определение списка потребных информационных сервисов. Реализация проекта "Цифровая школа" позволит в каждом конкретном случае: сформулировать потребности в информационных и вычислительных услугах со стороны основных направлений деятельности школы; оптимизировать, сбалансировать и спланировать инвестиции в развитие IT-инфраструктуры школы; оптимизировать финансовые, временные и иные расходы на поддержание IT-инфраструктуры; оптимизировать потери во времени и в денежных средствах, возникающие в силу неэффективности предоставляемых образовательных услуг; избежать дублирования и внедрения технологий, априори не соответствующих потребностям школы; подбирать технологии по соот-

ветствию потребностям, а не по объему функциональности и даже финансирования; сочетать технологические новшества с административными и социальными мероприятиями, необходимыми для успешного внедрения технологий в повседневную жизнь школы. "Цифровая школа" – это масштабируемый проект, позволяющий наращивать функциональность и объем образовательного контента в условиях непрерывного совершенствования программно-аппаратных средств. Цифровое образовательное "кольцо" нескольких школ даст уже принципиально новые возможности: перейти от обучения в классах к обучению в любом месте и в любое время; заменить регулятивные уроки индивидуальными; превратить учащихся из потребителей электронных ресурсов в создателей новых школьных медиапорталов; широко использовать электронный документооборот вместо технологии мела и бумаги; сделать каждую школу элементом единого национального образовательного портала.

Вполне определенно, комплекс цифровых школ следует рассматривать как совершенно новое явление для российского и европейского образования, в основе которого лежит педагогический опыт величайших ученых, среди которых имя Д. И. Менделеева занимает одно из первых мест. Не секрет, что современные дети быстрее начинают разбираться в технических устройствах, но именно учитель является ключевым звеном в научно-образовательном процессе. Если у него нет личной заинтересованности и увлеченности своим делом, то по большому счету не важно, на каком оборудовании учатся школьники. Однако сегодняшние технологии – это уже не только инструмент, но и новая среда существования человека.

Здесь уместно напомнить, что цифровые, или, более правильно, цифирные школы, появились в России в первой половине XVIII века. Создание первых цифирных школ было связано с формированием в эпоху петровских преобразований нового порядка прохождения дворянской службы: требование грамотности приобретало обязательный характер. Указы 1714–1715 годов предписывали заводить в каждой губернии цифирные школы и записывать в них дворянских недорослей, а также детей государственных служащих, зажиточных мещан и приказных в возрасте от 10 до 15 лет; им запрещалось вступать в брак без "свидетельствования" о прохождении обучения. В качестве учителей в эти школы направлялись воспитанники Школы математических и "навигационных" наук. Помимо чтения и письма преподавались арифметика ("цифирная мудрость" – отсюда название) и геометрия, выпускники определялись на военную или гражданскую службу или продолжали образование в профессиональных учебных заведениях (артиллерийские школы и др.).

У каждого времени свои приоритеты – и на смену цифирным в XXI веке приходят цифровые учебные заведения.

1. Менделеев Д. И. О народном просвещении России // Сочинения, Л.-М.: Изд-во АН СССР, 1952, т. 23.

*С. В. КУВШИНОВ,
вице-президент Клуба авиастроителей по
образовательным проектам*

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, Россия, г. Москва, Сибирский проезд, д. 2, корп. 8, 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,
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.

Счета-фактуры на поставку высылаются с каждым номером Бюллетеня.

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"