



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 3 (51), март 2009 г.

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

БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода –
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	29
ОБЗОР ПРЕССЫ	45
ИНТЕРВЬЮ	81
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	90
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	94

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

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

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

РЕКЛАМА В БЮЛЛЕТЕНЕ КЛУБА

Уважаемые читатели!

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

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

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



РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

Заполните ЗАЯВКУ, чтобы оформить подписку на Бюллетень Клуба авиастроителей

подробности
на
стр. **93**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Российский оборонно-промышленный комплекс получит финансирование на государственный оборонный заказ до конца марта — вице-премьер РФ Иванов	3	В авиационной и судостроительной промышленности увеличилась доля производства гражданской продукции	10
Путин утвердил кандидатов в совет директоров "Оборонпрома"	3	Виктор Христенко: "Нам нельзя допустить паузу в поддержке проектов, которые определяют облик российско-французского сотрудничества на долгосрочную перспективу"	11
Госдума приняла в 1-м чтении законопроект об особенностях передачи и имущественного взноса РФ госкорпорации "Ростехнологии"	4	ОАК создаст бизнес-единицу на базе "МиГа" и "Сухого"	11
Долгосрочные программы	4	Михаил Погосян: "МиГ" и "Сухой" будут дополнять друг друга, а не конкурировать	12
Сокращение работников Комсомольского-на-Амуре авиазавода не скажется на сроках создания истребителя пятого поколения	4	"Сокол" потратит на перевооружение 500 млн рублей	12
Христенко: российский истребитель пятого поколения будет "поставлен на крыло" в этом году	5	Французские партнеры готовятся сертифицировать авиадизель под российский авиакеросин	12
Правительство утвердило кандидатов для избрания в качестве представителей в совет директоров ОАК, И. Шувалов не вошел в этот список	5	НПО "Сатурн" продолжает технологическую модернизацию производства	13
АНТК им. Антонова и российский "Авиакор" договорились о совместном продвижении Ан-140-100	5	НПО "Сатурн" активно развивает сотрудничество с вузами и предоставляет работу молодым специалистам	13
Готов список предприятий, в уставные капиталы которых намерено войти государство, — Христенко	6	НК-93 ждет продолжения испытаний	14
Госдума приняла в 1-м чтении законопроект об уточнении целей, функций и полномочий госкорпорации "Ростехнологии"	6	Акционеры НПО "Сатурн" выберут новый совет директоров	14
Продолжительность полета "Иркут"-ДА42 в беспилотном варианте может быть увеличена в 2,5 раза	6	Комиссия по предприятиям ОПК рассматривает возможность оказания господдержки НПО "Сатурн"	15
В Ульяновской области определен перечень региональных системообразующих предприятий	7	Второй дефолт "Сатурна"	15
Титановый президент	7	Эксперт: Истребитель шестого поколения в России может не появиться никогда	15
Стройкомплекс ВАСО стал авиазаводу "дочкой"	7	Первый этап создания системы М-91 может начаться в марте	16
Кризис может негативно отразиться на программе "Аккорд-201"	8	Опыт "Сухого" используется при разработке композитного крыла	16
Самолетостроители Казани создали среднемагистральный лайнер Ту-214 с рекордной дальностью полета — свыше 10 тыс. км	8	Новый правительственный самолет готовится к первому полету	17
Россия не будет продавать Китаю истребители Су-33	8	Глава РОСНАНО проверит возможности создания в Казани производства нанокompозитов для авиапрома	17
"Авиастар-СП" в 2009 г. передаст ИФК четыре самолета	9	Изобретения пятигорского авиаконструктора будут использованы на Северном полюсе в экспедиции на станции "Борнео"	18
Акционеры НПО "Сатурн" одобрили заключение сделок с ВТБ на сумму не более 25 млрд руб.	9	Су-35 может вернуться в число участников бразильского тендера на поставку истребителей по программе F-X2	18
Титановая отставка	9	Самолеты "Аккорд-201" получат ряд нововведений	19
Российские истребители спасают от старости	10	Производителя истребителя пятого поколения ожидают массовые увольнения	19
На комсомольском заводе "Сухого" введено оборудование, ускоряющее сборку самолета Sukhoi Superjet 100	10		

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за март 2009 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

РОССИЙСКИЙ ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ КОМПЛЕКС ПОЛУЧИТ ФИНАНСИРОВАНИЕ НА ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ОБОРОННЫЙ ЗАКАЗ ДО КОНЦА МАРТА — ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР РФ ИВАНОВ

Предприятия российского оборонно-промышленного комплекса, которые участвуют в реализации гособоронзаказа на 2009 год, получат необходимое для этого финансирование к 31 марта, заявил в интервью телеканалу "Рен-ТВ" в субботу вице-премьер Сергей Иванов.

"До многих предприятий реальные деньги из этого оборонзаказа на этот год еще не дошли. Но к 31 марта этого года все конкурсы должны быть завершены и все силовые структуры — Минобороны, ФСБ, МВД, которые являются распорядителями этих средств, обязаны будут довести их до произведе-

ля", — сказал С. Иванов. Кроме того, он обещал, что не будет сокращено финансирование ряда федеральных целевых программ, в том числе имеющих важное оборонное значение.

"Финансирование госкорпорации "Роснано" не сокращается, федеральная целевая программа "ГЛОНАСС" — там сокращений нет, ФЦП "Развитие гражданской авиации" также будет сохранена полностью", — сказал С. Иванов.

*источник: ИА «Интерфакс»
23.03.09*

ПУТИН УТВЕРДИЛ КАНДИДАТОВ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ "ОБОРОНПРОМА"

Премьер-министр России Владимир Путин утвердил кандидатов в совет директоров корпорации "Оборонпром", ОАО "Росагролизинг" и ОАО "Росгосстрах". Соответствующее распоряжение опубликовано на сайте Правительства РФ.

Как сообщает Интерфакс, в совет директоров "Оборонпрома" рекомендованы Алексей Алешин — первый заместитель генерального директора корпорации "Ростехнологии", Денис Мантуров — замминистра промышленности и торговли, Глеб Никитин — заместитель руководителя "Росимущества", Андрей Реус — гендиректор "Оборонпрома", Михаил Петухов — замгендиректора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству, Андрей Тюлин — начальник управления Минобороны РФ, Алексей Уваров — директор департамента Минэкономразвития РФ, Сергей Чемезов — глава "Ростехнологий", Владимир Чернов — руководитель секретариата вице-преьера Правительства РФ Сергея Иванова. Независимым директором в совет директоров ОАО "Росагро-

лизинг" предложен президент организации "Российский птицеводческий союз" Владимир Фисинин. В члены совета директоров рекомендованы первый вице-премьер Виктор Зубков, Елена Скрынник — директор "Росагролизинга", Александр Хандруев — первый вице-президент Ассоциации региональных банков России, Андрей Шаститко — генеральный директор фонда "Бюро экономического анализа", президент "Центринвест секьюритис" Владимир Гусаков, Иван Дунин — директор ФГУП "Всероссийский научно-исследовательский институт племенного дела".

В совет директоров ОАО "Росгосстрах" Правительство РФ рекомендовало Николая Богданова — заместителя начальника управления "Росимущества", Татьяну Богомолу — начальника отдела "Росимущества", Алексея Саватюгина — директора департамента Минфина РФ.

*источник: сайт «Вести.Ru»
10.03.09*

ГОСДУМА ПРИНЯЛА В 1-М ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ПЕРЕДАЧИ ИМУЩЕСТВЕННОГО ВЗНОСА РФ ГОСКОРПОРАЦИИ "РОСТЕХНОЛОГИИ"

Госдума на пленарном заседании приняла в первом чтении проект закона "Об особенностях передачи имущественного взноса РФ Государственной корпорации "Ростехнологии" и о внесении изменений в некоторые законодательные акты РФ в связи с принятием федерального закона "О Государственной корпорации "Ростехнологии".

Законопроект, внесенный группой парламентариев, содержит ряд правовых механизмов оптимизации сроков передачи имущественного взноса РФ госкорпорации "Ростехнологии" и сокращения государственных затрат. Законопроект, в частности, предусматривает упрощенный порядок госрегистрации прав вновь создаваемых открытых акционерных обществ на передаваемое в их уставный капитал недвижимое имущество.

Законопроектом предусмотрен упрощенный порядок перехода прав и обязанностей по обязательствам при реорганизации ФГУПов и внесении их имущества в качестве имущественного взноса в госкорпорацию "Ростехнологии". Требования кредиторов ФГУПов оборонно-промышленного комплекса подлежат удовлетворению в соответствии с условиями обязательств, на которых они основаны, а правило о досрочном исполнении или прекращении обязательств и возмещении убытков кредиторам не применяется. Также в законопроекте определены и другие особенности осуществления приватизации имущества организаций госкорпорацией "Ростехнологии" а именно:

— включение имущества, приватизируемого в передаточные акты, независимо от учета данного

имущества в реестре федерального имущества;

— включение имущества, принадлежащего ФГУПам и находящегося за пределами территории РФ, в состав подлежащих приватизации имущественных комплексов данных унитарных предприятий;

— получение, если законодательством РФ не предусмотрено иное, земельных участков, предоставленных на праве постоянного (бессрочного) пользования, на праве аренды ФГУПам, преобразуемым в ОАО, 100 проц. акций которых находится в федеральной собственности и передается в качестве имущественного взноса РФ госкорпорации "Ростехнологии" и подлежит приватизации в соответствии с законом "О Государственной корпорации "Ростехнологии" и данным законопроектом.

Правительство РФ наделяется правом устанавливать ставки арендной платы за пользование земельными участками, приватизация которых в соответствии с законодательством РФ не допускается и которые предоставлены на праве постоянного (бессрочного) пользования, на праве аренды ФГУПам, преобразуемым в ОАО, 100 проц. акций которых находится в федеральной собственности и передается в качестве имущественного взноса РФ госкорпорации "Ростехнологии".

Правительство РФ и комитет Госдумы по промышленности поддержали законопроект при условии его существенной доработки.

*источник: АРМС-ТАСС
13.03.09*

ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПРОГРАММЫ

Предприятия Объединенной авиастроительной корпорации на 40 % снизят потребление энергоресурсов. ОАК приступила к повышению энергоэффективности своих предприятий. На всех заводах корпорации будут выработаны программы мероприятий, цель которых — суммарное снижение потребления энергии на единицу выпускаемой продукции на 40 % к 2012 г., а к 2015 г. — еще на 30 %, что позволит выйти на уровень ведущих мировых авиастроительных компаний по этому параметру.

Общие годовые расходы на энергоресурсы в 2012 г. по всем предприятиям уменьшатся с прогнозируемых 7,8–8,2 млрд руб. до 4,8–5,2 млрд руб. Проект рассчитан на период до 2012 г., но долгосрочные программы энергоэффективности не ограничиваются этим сроком.

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
18.03.09*

СОКРАЩЕНИЕ РАБОТНИКОВ КОМСОМОЛЬСКОГО-НА-АМУРЕ АВИАЗАВОДА НЕ СКАЖЕТСЯ НА СРОКАХ СОЗДАНИЯ ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение (КнААПО) в ближайшее время сократит 700 работников, но это не скажется на сроках реализации основных проектов, заявляет руководство предприятия. "Оптимизация проводится за счет реорганизации непрофильных подразделений предприятия. В ближайшие шесть месяцев мы намерены сократить не более 700 человек. В основном речь идет о работниках, достигших пенсионного возраста", — сообщил журналистам заместитель директора КнААПО Сергей Агеев.

Так он прокомментировал сообщения ряда СМИ о том, что в КнААПО планируются массовые сокраще-

ния работников, что может сорвать сроки реализации программы создания истребителя 5-го поколения, а также строительства пассажирских самолетов Sukhoi Superjet 100, в которых участвует КнААПО, входящее в состав холдинга "Сухой".

По словам С. Агеева, предполагаемое сокращение никак не скажется на темпах строительства истребителя пятого поколения, а также самолетов Су-35 и SSJ100. "На сроки выполнения правительственных заказов это никак не повлияет", — добавил он.

*источник: ИА «Интерфакс»
17.03.09*

ХРИСТЕНКО: РОССИЙСКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ БУДЕТ "ПОСТАВЛЕН НА КРЫЛО" В ЭТОМ ГОДУ

Разрабатываемый компанией "Сухой" перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации (ПАК ФА) будет поднят в воздух в 2009 году, заявляет глава Минпромторга Виктор Христенко.

"В этом же году мы поставим на крыло" истребитель пятого поколения, как бы ни было трудно", — сказал В. Христенко в интервью, которое в понедельник опубликовано в журнале "Итоги". По его словам, если этого не будет сделано, последствия могут оказаться

весьма тяжелыми. "Конечно, есть искушение отложить (реализацию программы создания ПАК ФА. — ИФ) — тяжело, денег не хватает, но если мы поддадимся слабости, то результаты будут катастрофическими", — сказал В. Христенко. Он отметил, что этот проект потом уже никому не будет нужен. "Это же рынок!" — сказал глава Минпромторга.

источник: ИА «Интерфакс»
23.03.09

ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО КАНДИДАТОВ ДЛЯ ИЗБРАНИЯ В КАЧЕСТВЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАК, И. ШУВАЛОВ НЕ ВОШЕЛ В ЭТОТ СПИСОК

Правительство утвердило кандидатов для избрания в качестве представителей в совет директоров ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). Об этом говорится в материалах кабинета министров. Первый вице-премьер Игорь Шувалов в кандидаты от государства в совет директоров ОАК не включен.

Всего в список госпредставителей в совет директоров ОАК вошли 14 человек. В их числе глава Внешэкономбанка Владимир Дмитриев, руководитель Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) Михаил Дмитриев, главнокомандующий ВВС и ПВО Александр Зелин, вице-премьер Сергей Иванов (нынешний председатель совета директоров ОАК), глава ВТБ Андрей Костин, министр транспорта Игорь Левитин, замглавы Минпромторга Денис Мантуров, первый зампредела Военно-промышленной комиссии при правительстве Владислав Путилин, президент, председатель правления ОАК Алексей Федоров, гендиректор корпорации "Ростехнологии" Сергей Чемезов. Новыми кандидатами в совет директоров ОАК стали замглавы Минэкономразвития Андрей Клепач, руководитель Росимущества Юрий Петров, первый вице-президент ОАК Михаил Погосян, замначальника экспертного управления президента Василий Попик.

Таким образом, все остальные члены действующего совета директоров ОАК, помимо директора департамента экономики и финансов правительства Андрея Белоусова и экс-главы Росимущества Валерия Назарова, вошли в список кандидатов.

Кроме того, утвержден список госпредставителей в ревизионную комиссию ОАК: начальник отдела

департамента Минпромторга А. Васильева, советник отдела управления Росимущества Н. Кадылинская, начальник отдела управления Росимущества В. Максименко, замначальника отдела управления Росимущества Н. Маркина, начальник отдела департамента Минпромторга Г. Фешин.

ОАО "ОАК" создано в соответствии с указом президента "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация" от 20 февраля 2006 года.

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

Уставный капитал ОАК по завершении дополнительной эмиссии составляет 110,28 млрд руб. и разделен на 110 280 337 613 обыкновенных акций номиналом 1 руб. В собственности РФ — 91,34 % акций.

По данным ИПС "ДатаКапитал", чистая прибыль ОАК в 2007 году по РСБУ составила 121,034 млн руб. Выручка составила 27,151 млн руб., валовая прибыль — 16,142 млн руб., прибыль до налогообложения — 108,517 млн руб.

источник: ИА «АК&М»
04.03.09

АНТК ИМ. АНТОНОВА И РОССИЙСКИЙ "АВИАКОР" ДОГОВОРИЛИСЬ О СОВМЕСТНОМ ПРОДВИЖЕНИИ АН-140-100

Авиационный научно-технический комплекс (АНТК) им. Антонова и российское ОАО "Авиакор — Самарский авиационный завод" договорились о взаимодействии в сфере производства, модернизации, продвижения на рынок и сервисного обслуживания ближнемагистрального самолета Ан-140-100. Как отметили в пресс-службе АНТК им. Антонова, договоренность достигнута по итогам прошедшего на АНТК четвертого заседания украинско-российской подкомиссии по вопросам сотрудничества в сфере авиационной промышленности. Ан-140 — 52-местный самолет для ближнемагистрального сообщения

(дальность полета — 2000—2550 км), который создается для замены Ан-24. Скорость полета — 520—575 км/ч, максимальная коммерческая нагрузка — 4,9 т. Стоимость самолета оценивается в пределах \$ 16 млн. Серийное производство Ан-140 и его модификации Ан-140-100 развернуто на ХГАПП, иранском HESA и российском "Авиакоре". В Украине первый серийный Ан-140 собран в конце 1999 года, в марте 2002 года его начали эксплуатировать на региональных рейсах.

источник: газета «Коммерсантъ — Украина»
27.03.09

ГОТОВ СПИСОК ПРЕДПРИЯТИЙ, В УСТАВНЫЕ КАПИТАЛЫ КОТОРЫХ НАМЕРЕНО ВОЙТИ ГОСУДАРСТВО, — ХРИСТЕНКО

Готов список предприятий, в уставные капиталы которых намерено войти государство, сообщил министр промышленности и торговли РФ Виктор Христенко в опубликованном интервью журналу "Итоги".

"В основном это предприятия ОПК — порядка 50 млрд рублей, — сказал он. — Мы уже довели в РСК "МиГ" 15 млрд, КАПО им. Горбунова — 4,1 млрд, ММП

им. Чернышева — 2,9 млрд, центр им. Хруничева — 8 млрд". "Что касается знаковых фирм в области самолетостроения, двигателестроения, космической техники, то государство участвует везде", — отметил министр.

*источник: АРМС-ТАСС
23.03.09*

ГОСДУМА ПРИНЯЛА В 1-М ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УТОЧНЕНИИ ЦЕЛЕЙ, ФУНКЦИЙ И ПОЛНОМОЧИЙ ГОСКОРПОРАЦИИ "РОСТЕХНОЛОГИИ"

Госдума на пленарном заседании приняла в первом чтении проект закона "О внесении изменений в федеральный закон "О Государственной корпорации "Ростехнологии".

Законопроект, внесенный группой парламентариев, уточняет некоторые аспекты правового регулирования деятельности госкорпорации "Ростехнологии" в отношении основных функций и полномочий, порядка работы ее органов, а также создает правовые условия для участия госкорпорации в реализации государственных программ развития оборонно-промышленного комплекса, государственной программы вооружения, государственного оборонного заказа, мобилизационного плана, федеральных (долгосрочных) целевых программ и программ военно-технического сотрудничества.

Законопроект наделяет госкорпорацию "Ростехнологии" полномочиями распорядителя бюджетных средств, получателя бюджетных средств в случае реализации федеральных (долгосрочных) целевых программ, федеральной адресной инвестиционной программы.

Также документ допускает возможность наделяния данной госкорпорации полномочиями государственного заказчика в рамках исполнения государственного оборонного заказа, государственного заказчика работ в рамках реализации федеральных

(долгосрочных) целевых программ, федеральной адресной инвестиционной программы, программ военно-технического сотрудничества, реализации заданий мобилизационного плана.

Госкорпорации предоставляется право осуществлять благотворительную деятельность и использовать прибыль на иные согласованные с наблюдательным советом цели, а также выступать спонсором, предоставляющим средства либо обеспечивающим предоставление средств для организации и (или) проведения спортивных, культурных или любых иных мероприятий, создания и (или) трансляции теле- или радиопередач либо создания и (или) использования иных результатов творческой деятельности.

Одновременно уточняются полномочия генерального директора госкорпорации "Ростехнологии" и порядок формирования научно-технического совета госкорпорации. При этом предусмотрено осуществление внешнего финансового контроля за деятельностью данной госкорпорации Счетной палатой РФ и иными государственными органами в соответствии с законодательством.

*источник: АРМС-ТАСС
13.03.09*

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ПОЛЕТА "ИРКУТ"-DA42 В БЕСПИЛОТНОМ ВАРИАНТЕ МОЖЕТ БЫТЬ УВЕЛИЧЕНА В 2,5 РАЗА

Продолжительность полета самолета "Иркут"-DA42 в беспилотном варианте может быть увеличена в 2,5 раза, сообщил "АвиаПорту" директор дирекции развития беспилотных систем ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (НПК "Иркут") Юрий Малов.

"Самолет "Иркут"-DA42 прошел весь комплекс летных испытаний и сертифицирован. Он оснащен двумя авиационными дизелями, что позволяет ему иметь продолжительность полета до 12 часов. Самолет легко дорабатывается в беспилотный летательный аппарат. В беспилотном варианте, с дополнительными топливными баками, он вполне может совершать полеты продолжительностью до 30 часов", — уточнил собеседник.

Проект применения самолета "Иркут"-DA42 в беспилотном варианте является наиболее интересным и перспективным, но его реализация требует существенных затрат, отметил собеседник. "Планиру-

ется установить бортовое оборудование и целевую нагрузку, отработанные на опционально-пилотируемом аппарате "Иркут-850". Все это можно просто снять с "Иркут-850" и перенести на "Иркут"-DA42. "Газпром", МЧС РФ, Минприроды, Рыбоохрана, Минсельхоз проявляют интерес к этому проекту", — сказал Ю. Малов.

На первом этапе планируется использовать самолет в пилотируемом варианте, но в любом случае это будет пилотно-беспилотный вариант, как и "Иркут-850". Создание опционально-пилотируемого самолета является инициативной работой. Австрийская сторона предоставляет самолет, оборудование будет преимущественно отечественное, но может быть установлено и зарубежное оборудование.

*источник: AVIAPORT.RU
04.03.09*

В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОПРЕДЕЛЕН ПЕРЕЧЕНЬ РЕГИОНАЛЬНЫХ СИСТЕМООБРАЗУЮЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ

В Ульяновской области определен перечень региональных системообразующих предприятий, сообщили корреспонденту ИА REGNUM-ВолгаИнформ в пресс-службе правительства Ульяновской области. В их число вошло 69 организаций, из них 46 относятся к сфере промышленного производства и транспорта. Об этом министр промышленности и транспорта Ульяновской области Вильдан Зиннуров сообщил на брифинге, посвященном мерам поддержки промышленных предприятий области.

По словам Зиннурова, наиболее стабильно на данный момент работают предприятия оборонно-промышленного комплекса. На ОАО "Ульяновский патронный завод", ОАО "Утес", ЗАО "Авиастар-СП", ОАО "НПП "Завод Искра" в 2009 году объем государственного оборонного заказа сохранен на уровне прошлого года. Кроме того, предприятия ОПК ведут работу по освоению новых видов продукции. На ОАО "Ульяновский механический завод", НПО "Марс", заводе "Искра", "Авиастаре" продолжается прием новых сотрудников. Работникам своевременно выплачивается заработная плата, нет сокращений персонала.

Серьезные усилия правительства Ульяновской области направлены на работу с федеральным центром по сохранению объемов государственного заказа.

Кроме того, правительство Ульяновской области оказывает содействие предприятиям в получении кредитов, предоставляет налоговые льготы, помогает сохранить кадровый потенциал.

"Мы помогаем предприятиям сохранить свое производство в кризисное время. В Ульяновской области принята и финансируется программа поддержки занятости населения, которая позволяет удержать квалифицированные кадры на производстве. Оказываем содействие в урегулировании задолженности по налогам и сборам, платежам за потребленную электроэнергию и топливно-энергетические ресурсы. ОАО "УАЗ" получило льготу по уплате земельного налога на сумму более 30 млн рублей, ОАО "Авиастар-СП" — налога на имущество и земельного налога в размере 68 млн рублей. ОАО "Ульяновский моторный завод" была предоставлена отсрочка по уплате НДС за четвертый квартал прошлого года, рассматривается вопрос об отсрочке арендной платы за землю в 2009 году. Также нами ведется работа по оказанию помощи ульяновским предприятиям в погашении дебиторской задолженности за поставленную продукцию", — отметил Вильдан Зиннуров.

*источник: ИА Regnum
18.03.09*

ТИТАНОВЫЙ ПРЕЗИДЕНТ

Совет директоров "ВСМПО-Ависмы" в пятницу избрал нового президента компании взамен ушедшего на пенсию Владислава Тетюхина. Им стал исполнительный директор "Проминвеста" (управляет "ВСМПО-Ависмой") Михаил Воеводин, рассказал представитель "Ростехнологий" и подтвердил Воеводин. "ВСМПО-Ависма" — титановый холдинг. Капитализация — \$ 221,9 млн. Выручка (МСФО, 2007 г.) — \$ 1,31 млрд. Чистая прибыль — \$ 240,5 млн.

Должность президента ВСМПО была создана в прошлом году специально для Тетюхина. Но после его отставки ее было решено сохранить. В условиях кризиса необходимо, чтобы совет директоров принимал более активное участие в жизни предприятия, объяснил сотрудник "Ростехнологий". Президент, по сути, и есть представитель совета в компании, одна из его важнейших задач — работа с поставщиками и клиентами, отмечает Воеводин.

Этим он займется вместе с Тетюхиным, оставшимся в совете директоров. Представитель "Ростехнологий" добавляет, что Воеводин будет отвечать и за реализацию стратегии компании.

33-летний Воеводин — экономист, закончил академию им. Г. В. Плеханова и дипломатическую академию МИД ("международные экономические отношения"). С 2002 г. работает в "Проминвесте", с 2005 г. является исполнительным директором компании (этот пост он за собой сохранит). С 2006 г. входит в совет директоров ВСМПО.

"Рособоронэкспорт" не мог сразу заменить менеджмент "ВСМПО-Ависмы" из-за сложности ее производства, а теперь начал укреплять команду, отмечает аналитик "Уралсиба" Дмитрий Смолин.

*источник: газета «Ведомости»
23.03.09*

СТРОЙКОМПЛЕКС ВАСО СТАЛ АВИАЗАВОДУ "ДОЧКОЙ"

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) выделило в отдельные предприятия ряд непрофильных активов. В частности, теперь 100%-ной дочерней структурой является ООО "Строительный комплекс ВАСО", включающее кирпичный завод вместе с глиняным карьером в Каширском районе, и ООО "Гостиничный комплекс "Восток". "Объединенная авиастроительная корпорация, в состав которой входит авиазавод, запустила программу реструктуризации бизнеса, по которой

непрофильные активы должны быть выведены из состава ВАСО. Ранее предприятие передало в областную собственность зоосад", — рассказали на авиазаводе. ВАСО специализируется на выпуске дальнемагистральных самолетов семейства Ил-96, региональных Ан-148, компонентов из современных композитных материалов.

*источник: газета «Коммерсантъ — Воронеж»
18.03.09*

КРИЗИС МОЖЕТ НЕГАТИВНО ОТРАЗИТЬСЯ НА ПРОГРАММЕ "АККОРД-201"

Мировой финансово-экономический кризис может негативно отразиться на реализации планов создания новой легкой авиационной техники, в частности на создании глубокой модификации самолета-амфибии "Аккорд-201" разработки ЗАО "Научно-производственное объединение "Авиа Лтд" (НПО "Авиа Лтд"), сообщил "АвиаПорту" коммерческий директор компании Юрий Семенов.

"Кризис уже негативно отразился на деятельности компании. В частности, стало сложно получать необходимые комплектующие, были нарушены некоторые ранее достигнутые договоренности. Также немного сдвигается по срокам создание глубоко модернизированного самолета "Аккорд-201" и его сертификация", — пояснил собеседник.

Ю. Семенов отметил, что происходит постепенное увеличение доли комплектующих зарубежного производства, применяемых при создании самолетов авиации общего назначения. В настоящее время 85 % комплектующих для самолета — западного производства. "Легкие машины класса "Аккорд-201" в

России практически не выпускаются, поэтому отсутствует налаженное производство комплектующих для авиации общего назначения. Отечественным производителям все труднее обеспечивать самолет комплектующими, к тому же нет гарантии, что в будущем поставки будут производиться в серийном порядке", — подчеркнул он. Тем не менее "Авиа Лтд" сейчас усиленно работает над тем, чтобы "не ломать" программу создания глубокой модификации "Аккорд-201", дополнил коммерческий директор.

Опытный образец "Аккорд-201" № 04, который строит сейчас компания, должен вобрать в себя все предыдущие наработки. В частности, самолет планируется оснастить авиационными дизелями, работающими на авиационном керосине, немецкими воздушными винтами и комплексом бортового оборудования разработки фирмы "Транзас" с так называемой "стеклянной" кабиной.

*источник: AVIAPORT.RU
13.03.09*

САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ КАЗАНИ СОЗДАЛИ СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ ЛАЙНЕР ТУ-214 С РЕКОРДНОЙ ДАЛЬНОСТЬЮ ПОЛЕТА — СВЫШЕ 10 ТЫС. КМ

Коллектив Казанского авиационного производственного объединения (КАПО) имени Горбунова создал среднемагистральный самолет Ту-214 с рекордной дальностью полета — свыше 10 тыс. км. Об этом сообщил сегодня советник премьер-министра Татарстана Назир Киреев.

"Ни один самолет такого класса в мире не имеет такого показателя, дальность полета базовой модели — 7200 км — превышена в полтора раза, — подчеркнул советник премьера. — Успех достигнут совместными усилиями коллективов разработчика — фирмы "Туполев" и производителя — КАПО". Причем рекордная дистанция, по словам Киреева, достигнута при том же двигателе, не за счет снижения веса самолета, а за счет "улучшения его аэродинамических свойств".

"В конце марта первый Ту-214 новой модификации будет передан государственной транспортной

компании "Россия", — сказал советник премьера республики. Предприятие, по его словам, "получило заказы на этот лайнер на три предстоящих года".

Среднемагистральный самолет Ту-214 на 210 пассажиров выпускается в Казани серийно с 2003 года. Лайнер сертифицирован по международным стандартам качества, не имеет ограничений по полетам над территориями Европы и США.

КАПО имени Горбунова, основанное в 1927 году, выпустило 34 типа и модификации авиационной техники общим числом более 20 тыс. единиц. Завершено акционирование предприятия, все 100 процентов акций принадлежат Росимуществу. В этом году планируется принять предприятие в состав Объединенной авиастроительной корпорации.

*источник: газета «Гудок»
16.03.09*

РОССИЯ НЕ БУДЕТ ПРОДАВАТЬ КИТАЮ ИСТРЕБИТЕЛИ СУ-33

Переговоры между Китаем и Россией о покупке палубных истребителей Су-33 зашли в тупик из-за разногласий о минимальном размере партии, сообщает во вторник агентство Ассошиэйтед Пресс со ссылкой на выходящий в Гонконге журнал Kanwa Defense Review.

Kanwa Defense со ссылкой на источник в российской оборонной промышленности сообщает, что Пекин намеревался приобрести у России до 50 истребителей Су-33, но желал вначале ограничиться двумя самолетами в качестве "образцов".

По данным журнала, Россия отвергла это предложение, опасаясь, что Китай может использовать

поставленные самолеты для того, чтобы скопировать технологию. Китай увеличил свое предложение до 14 истребителей, однако, по мнению России, такая партия не окупит издержек, которые понадобятся, чтобы привести боевые машины в соответствие со спецификациями китайской стороны, пишет журнал. Россия полагает, что такой заказ может быть рентабельным, если партия будет состоять не менее чем из 24 единиц. РИА "Новости" пока не удалось получить официальный комментарий на этот счет.

*источник: газета «Известия»
10.03.09*

"АВИАСТАР-СП" В 2009 Г. ПЕРЕДАСТ ИФК ЧЕТЫРЕ САМОЛЕТА

ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск) в 2009 г. передаст лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) четыре самолета, сообщил "АвиаПорту" заместитель генерального директора, технический директор ИФК Юрий Островский.

В текущем году предстоит передать два пассажирских самолета Ту-204-100В авиакомпании Red Wings и два грузовых самолета Ту-204С авиакомпании AirBridgeCargo, уточнил он.

Эти самолеты планируется передавать заказчикам с марта по июнь текущего года, по одной машине в месяц. При этом грузовые Ту-204С будут поставлены в усовершенствованном виде, с некоторыми доработками, уже внедренными на пассажирских Ту-204-100В, отметил Ю. Островский.

Ульяновский авиационный завод недавно передал авиакомпании Red Wings четвертый самолет Ту-204-100В (№ 49). Сейчас он находится на стадии сертификации и ввода в эксплуатацию, сказал "АвиаПорту" заместитель генерального директора.

Ту-204-100В № 50 уже вышел на летно-испытательную станцию. Будет отработана топливная система, затем машина пройдет приемо-сдаточные испытания, после чего ее покрасят в цвета авиакомпании. К концу марта ее планируется передать заказчику.

*источник: AVIAPORT.RU
02.03.09*

АКЦИОНЕРЫ НПО "САТУРН" ОДОБРИЛИ ЗАКЛЮЧЕНИЕ СДЕЛОК С ВТБ НА СУММУ НЕ БОЛЕЕ 25 МЛРД РУБ.

Внеочередное собрание акционеров ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" (НПО "Сатурн", Ярославская область) в понедельник одобрило заключение сделок с банком ВТБ на общую сумму не более 25 млрд руб., говорится в материалах АО. Ранее сообщалось, что 25 декабря банк ВТБ предоставил НПО "Сатурн" финансирование в объеме 7,5 млрд рублей. Полученные сред-

ства были направлены компанией на финансирование финансово-хозяйственной деятельности, включая выплату заработной платы, погашение займов других банков, а также осуществление выплат по облигациям и векселям.

*источник: AVIAPORT.RU
05.03.09*

ТИТАНОВАЯ ОТСТАВКА

С 13 марта президент "ВСМПО-Ависмы" Владимир Тетюхин уходит в отставку. "Возраст уже не тот", — объяснил "Ведомостям" свое решение Тетюхин, которому в ноябре исполнится 77 лет. При этом, по его словам, он сохранит 4 % акций компании и останется членом совета директоров "ВСМПО-Ависмы".

"ВСМПО-Ависма" — крупнейший в мире производитель титана. Производство — около 24 000 т титановой продукции в год. Акционер — "Ростехнологии" (около 60 % акций). Капитализация — \$ 207,53 млн. Финансовые показатели (МСФО, 2007 г.): выручка — \$ 1,31 млрд, чистая прибыль — \$ 240,45 млн.

В совете у Тетюхина появятся новые сферы ответственности, заметил исполнительный директор "Проминвеста" (входит в структуру "Ростехнологий", владеющих примерно 60 % акций "ВСМПО-Ависмы") Михаил Воеводин. В условиях кризиса огромное значение приобретает работа по поиску новых рынков сбыта и клиентов, а у Тетюхина в этом уникальный опыт, отметил он. Кроме этой задачи, Тетюхин, по словам Воеводина, будет отвечать в совете за разработку антикризисной программы и анализ перспективных направлений производства, контроль за деятельностью руководства предприятия, за разработку и внедрение долгосрочной стратегии конкурентоспособности, а также за контакты с клиентами.

Тетюхин проработал в ВСМПО почти всю свою жизнь, а с 1992 г. в течение 16 лет был гендиректором предприятия. С развалом СССР именно Тетюхину

пришлось выводить компанию на внешние рынки. Теперь корпорация обеспечивает до 40 % потребностей Boeing в титане, 60 % потребностей EADS, 100 % — Embraer (данные отчета ВСМПО). Долгое время Тетюхин был крупным акционером "ВСМПО-Ависмы" вместе с партнером Вячеславом Брештом (по 30 % акций). Но в 2007 г. 60 % акций приобрело ФГУП "Рособоронэкспорт" (Тетюхин продал 26 % акций, остальное — доли Брешта и инвесторов).

Летом прошлого года Тетюхин уступил пост гендиректора "ВСМПО-Ависмы" выходцу из "Норникеля" Евгению Романову, заняв специально созданный для него пост президента "ВСМПО-Ависмы". Кто займет место Тетюхина или пост будет упразднен, совет директоров решит на этой неделе, сказали сотрудники ВСМПО и "Проминвеста".

Главное, как к смене статуса Тетюхина отнесутся клиенты ВСМПО и крупнейший из них — Boeing (20-летний контракт на \$ 18 млрд), отмечает аналитик "ВТБ капитала" Александр Пухаев. Boeing знает о решении Тетюхина и с пониманием относится к нему, сказал президент Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко. Угрозы для совместных проектов в этом нет, ведь контакт с советом директоров ВСМПО хорошо налажен: руководство Boeing несколько раз в год встречается с председателем совета — руководителем "Ростехнологий" Сергеем Чемезовым, подчеркивает Кравченко.

*источник: газета «Ведомости»
10.03.09*

РОССИЙСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ СПАСАЮТ ОТ СТАРОСТИ

Минобороны России принимает экстренные меры по вводу в строй истребителей МиГ-29, полеты которых были запрещены из-за выявленных в больших количествах "возрастных" (ресурсных) разрушений и дефектов их силовой конструкции. На официальном сайте Российской Федерации о размещении информации о размещении заказов опубликовано извещение за № 090313/010125/20 о конкурсе на заказ по ремонту 97 хвостов "МиГов", организуемом Управлением начальника вооружения ВВС. Его итоги должны быть подведены 17 апреля, а все работы выполнены до 5 декабря этого года. Цена контракта — почти 15 млн руб.

Пока же многие МиГ-29 продолжают оставаться на земле. В феврале летать на них вновь начала знаменитая пилотажная группа "Стрижи" в подмосковной Кубинке, в то время как, например, в строевом 14-м истребительном авиаполку в Курске (аэродром Халино) к полетам допущен пока только один учеб-

но-боевой МиГ-29УБ из 24 самолетов, положенных полку по штату. И чтобы летчики не теряли летной практики, командование было вынуждено перебросить туда несколько исправных машин из ближайшего 28-го истребительного авиаполка в Андреаполе (Тверская область). Кроме того, курский полк уже получил десять новых МиГ-29СМТ, не принятых Алжиром по контракту с "Рособоронэкспортом". Однако на них пилоты смогут летать только после соответствующей переподготовки.

Напомним, что по состоянию на начало 2009 года российский парк МиГ-29 насчитывал 291 самолет — это порядка трети всех истребителей ВВС РФ. Ими вооружены пять строевых авиаполков, четыре учебных центра и российская авиабаза в Армении.

*источник: газета «Коммерсант»
21.03.09*

НА КОМСОМОЛЬСКОМ ЗАВОДЕ "СУХОГО" ВВЕДЕНО ОБОРУДОВАНИЕ, УСКОРЯЮЩЕЕ СБОРКУ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100

Первый в России автоматический стенд стыковки фюзеляжа среднемагистрального самолета Sukhoi Superjet 100 производства германской фирмы Broetje введен в эксплуатацию на входящем в холдинг "Сухой" Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Ю. А. Гагарина (КнААПО). Стенд существенно упрощает процесс нивелировки отсеков фюзеляжа самолета, на выставление только одного из пяти раньше требовалось до трех дней. Теперь весь процесс займет один день. Сведе-

ние отсеков происходит автоматически с использованием компьютера. Всеми действиями с пульта управления руководят два оператора.

Занятые на стенде сотрудники КнААПО прошли обучение у специалистов фирмы Broetje и получили соответствующие сертификаты на обслуживание и эксплуатацию оборудования.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
24.03.09*

В АВИАЦИОННОЙ И СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ УВЕЛИЧИЛАСЬ ДОЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ГРАЖДАНСКОЙ ПРОДУКЦИИ

Объем промышленной продукции, произведенной предприятиями оборонно-промышленного комплекса за январь — февраль 2009 года, по данным оперативной информации, снизился на 3,7 % к соответствующему периоду 2008 года. Прирост производства продукции гражданского назначения в январе — феврале 2009 года обеспечен в авиационной и судостроительной промышленности. В промышленности боеприпасов и спецхимии, промышленности обычных вооружений, ракетно-космической промышленности и радиоэлектронном комплексе отмечается резкое падение объемов производства гражданской продукции. В авиационной промышленности производство гражданской продукции возросло на 2,7 % к январю — февралю 2008 года, что обусловлено увеличением производства гражданской продукции в вертолетостроении на ОАО "Казанский вертолетный завод" на 27,8 %, ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" — более чем в 3 раза.

В судостроительной промышленности производство продукции гражданского назначения возросло почти в 2,7 раза. Всего в постройке находятся 110 судов. Рост производства гражданской продукции обеспечили: ОАО "ЦС "Звездочка", ОАО "ПО "Севмаш-предприятие", ОАО "Зеленодольский завод им. А.М.

Горького", ОАО "Выборгский ССЗ". На ОАО "Выборгский ССЗ" в январе — феврале произведено 65,3 % гражданской продукции отрасли. Значительное продвижение работ обеспечило проектирование и начало строительства двух полупогружных плавучих буровых установок для работ на Штокманском газоконденсатном месторождении для ООО "Газфлот" сразу после заключения контрактов.

Ранее заместитель министра промышленности и торговли Денис Мантуров рассказал о разрабатываемом в настоящее время правительством комплексе мер, направленном на минимизацию последствий финансового кризиса в ОПК. В частности, Минпромторг России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти прорабатывает такие направления государственной поддержки предприятий — исполнителей гособоронзаказа, как увеличение объемов авансирования платежей, обеспечение финансирования в рамках гособоронзаказа и ФЦП, субсидирование процентной ставки и предоставление госгарантий по кредитам, а также субсидирование организаций ОПК с целью предупреждения банкротства.

*источник: организация «Минпромторговли»
25.03.09*

ВИКТОР ХРИСТЕНКО: "НАМ НЕЛЬЗЯ ДОПУСТИТЬ ПАУЗУ В ПОДДЕРЖКЕ ПРОЕКТОВ, КОТОРЫЕ ОПРЕДЕЛЯЮТ ОБЛИК РОССИЙСКО-ФРАНЦУЗСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА НА ДОЛГОСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ"

Министр промышленности и торговли Российской Федерации Виктор Христенко провел рабочую встречу по поддержке промышленных проектов с министром экономики, промышленности и занятости Французской Республики Кристин Лагард.

Глава Минпромторга России отметил, что "несмотря на кризисные явления российско-французские торгово-экономические отношения, безусловно, на подъеме. Прошлый год дал 33 % прироста".

"Мы считаем, что в этом году мы обязаны еще больше внимания уделить тем проектам, которые определяют облик российско-французского сотрудничества на долгосрочную перспективу. Поскольку многие из них находятся в таких важных сферах, как авиа-, вертолетостроение, автопром. Нам нельзя допустить паузу в поддержке таких проектов", — подчеркнул Виктор Христенко.

Министры, в частности, обсудили реализацию проекта Sukhoi Superjet 100, разработку и производство перспективного среднего вертолета в классе 4,5 тонны с компанией Eurocopter, разработку и сертификацию двигателя для вертолета Ка-226Т с компанией Turbotomeca.

В области автомобильной промышленности стороны обсудили проекты, реализуемые французскими инвесторами в России, в том числе группами "Рено-Ниссан" и "Пежо-Ситроен".

"Мы определились с теми мерами поддержки, которые оказываем и будем оказывать на сегодняшнем этапе, чтобы минимизировать воздействие кризиса на ключевые проекты, поскольку они определяют не только сегодняшний, но и завтрашний день", — сказал глава Минпромторга России. Он отметил, что меры поддержки российской и французской экономики "гармонизированы друг с другом и лежат в общей плоскости использования".

Виктор Христенко подчеркнул, что в активной фазе обсуждения сейчас находится фармацевтическая промышленность: "Мы заканчиваем разработку национальной стратегии развития фармацевтической промышленности. При этом для фармпромышленности кризис отличается по воздействию. Он только подстегнул работу по развитию отрасли и, как

это ни странно, создает дополнительные стимулы".

"С одной стороны, это связано с меньшим сжатием спроса на этом специфическом рынке, с другой — с таким фактором, как снижение стоимости рубля. Это реально способствует импортозамещению, переносу производства и технологий в Россию, а также развитию собственного производства. Поэтому сейчас важно скоординировать собственную национальную стратегию с корпоративными стратегиями крупнейших мировых компаний", — сказал российский министр. Он также добавил, что "этому, в частности, будет посвящена поездка на завод "Сервье". Подмосковный завод этой компании уже производит препараты".

23 марта министр промышленности и торговли Российской Федерации Виктор Христенко посетил с рабочим визитом фармацевтический завод "Сердекс", где обсуждались вопросы развития контрактного производства в России и совершенствования нормативно-правового регулирования сферы обращения лекарственных средств.

Кроме того, Кристин Лагард и Виктор Христенко обсудили перспективы проведения года России во Франции и года Франции в России (2010 г.). Глава Минпромторга России подчеркнул, что "это очень важное мероприятие, которое само по себе демонстрирует стратегический характер взаимоотношений". Стороны договорились в преддверии этого мероприятия организовать в рамках авиасалонов, которые пройдут в июне 2009 г. в Ле Бурже (Международный Парижский авиасалон) и в августе 2009 г. в г. Жуковском (МАКС), российско-французские форматы, провести круглые столы по тематике сотрудничества в авиастроении и космической сфере. "С учетом важности площадок и проектов сотрудничества, эти мероприятия станут своеобразными предвестниками года России и Франции", — сказал Виктор Христенко.

*источник: организация
«Минпромторг»
25.03.09*

ОАК СОЗДАСТ БИЗНЕС-ЕДИНИЦУ НА БАЗЕ "МИГА" И "СУХОГО"

Руководство Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) приняло решение о создании на базе "МиГ" и "Сухого" бизнес-единицы военной авиации, заявил гендиректор АХК "Сухой" и РСК "МиГ" Михаил Погосян.

По словам гендиректора, бизнес-единица станет дочерней структурой ОАК. Погосян выразил уверенность, что "МиГ" и "Сухой" будут дополнять друг друга, а не конкурировать. Интеграция двух компаний, являющихся базовыми для российского военного авиастроения, по его словам, является логичным шагом в развитии стратегии ОАК, предусматривающей объединение активов транспортной, гражданской и военной авиации. В настоящее время "Сухой" уже является частью ОАК. "МиГ" акционирован, и его

вхождение в ОАК — следующий этап развития корпорации. Прежде чем говорить, как компании будут работать как единое целое, отметил в интервью телеканалу "Вести" Погосян, необходимо решить существующие в "МиГе" проблемы.

При этом планируется максимально сохранить два бренда и их продуктовый ряд, сделать его взаимодополняющим, развести продукцию компаний внутри сегмента фронтовой авиации и таким образом обеспечить более широкое удовлетворение потребностей заказчиков в этом типе летательных аппаратов, передает РИА "Новости".

*источник: газета «Взгляд»
04.03.09*

МИХАИЛ ПОГОСЯН: "МИГ" И "СУХОЙ" БУДУТ ДОПОЛНЯТЬ ДРУГ ДРУГА, А НЕ КОНКУРИРОВАТЬ

Инновационным промышленным лидером России по итогам 2008 года стала компания "Сухой". Такого титула она удостоена за истребитель Су-35 и пассажирский лайнер Sukhoi Superjet 100. Главу авиационного холдинга Михаила Погосяна отраслевые СМИ признали Человеком года. И недавно он был назначен гендиректором корпорации "МиГ", которая переживает трудные времена. В интервью телеканалу "Вести" Михаил Погосян рассказал, как он собирается управлять сразу двумя авиастроительными компаниями.

"Интеграция "Сухого" и "МиГа" — это такой логичный шаг в развитии той идеологии, которая была связана с созданием Объединенной авиастроительной корпорации; объединение активов транспортной, гражданской и военной авиации — это собственно элементы стратегии развития Объединенной авиастроительной корпорации. Безусловно, "Сухой" и "МиГ" — это базовые компании, которые определяют развитие военного сектора авиации, который на сегодняшний день является основным сегментом того продуктового ряда, который производит ОАК", — сообщил Михаил Погосян.

Он отметил, что на сегодняшний день "Сухой" и "МиГ" дают более 60 процентов общего объема поставок авиационной техники от всего объема, который производится Объединенной авиастроительной корпорацией.

"С учетом того, что сегодня рынок — это мировой рынок и мы должны конкурировать там, интеграция — это такой логичный шаг. И я свою роль вижу в том,

чтобы, с одной стороны, максимально интегрировать, с другой стороны, сохранить ту самостоятельность и тот сегмент рынка, который каждая из этих фирм занимает", — подчеркнул он.

"Сегодня "Сухой" уже является частью ОАК, — продолжил Погосян. — "МиГ" акционирован, и его вхождение в ОАК — это следующий этап развития корпорации. Прежде чем говорить, как это будет все работать как единое целое, для начала нужно решить те проблемы, которые существуют на "МиГе". При решении этих проблем мы попытаемся максимально сохранить два бренда, сохранить их продуктовый ряд, сделать его взаимодополняющим. Не развивать эти продукты по пути конкуренции между ними, а развести их внутри сегмента фронтовой авиации и таким образом обеспечить более широкое удовлетворение потребности заказчиков в этом типе летательных аппаратов".

"Сегодня принято решение о том, что на базе "МиГа" и "Сухого" будет создана бизнес-единица военной авиации, поэтому дочерней компанией ОАК будет эта бизнес-единица, в которую входят "МиГ" и "Сухой". Наверное, будет управляющая компания, которая будет руководить деятельностью этой бизнес-единицы, и, наверное, будут управляющие исполнительные руководства на "МиГе" и на "Сухом", — отметил Погосян.

*источник: сайт «Вести.Ru»
04.03.09*

"СОКОЛ" ПОТРАТИТ НА ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ 500 МЛН РУБЛЕЙ

ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" в 2009 году направит на техническое перевооружение 500 млн руб.

Об этом сообщил вчера генеральный директор завода Александр Карезин на заседании круглого стола по проблемам оборонных предприятий Ниже-

городской области. Ранее предприятие планировало направить на эти цели около 730 млн руб.

*источник:
газета «Коммерсантъ — Нижний Новгород»
19.03.09*

ФРАНЦУЗСКИЕ ПАРТНЕРЫ ГОТОВЯТСЯ СЕРТИФИЦИРОВАТЬ АВИАДИЗЕЛЬ ПОД РОССИЙСКИЙ АВИАКЕРОСИН

Французские партнеры российского ЗАО "Научно-производственное объединение "Авиа Лтд" (НПО "Авиа Лтд") готовятся сертифицировать в России авиационный дизель для работы на российском авиационном керосине ТС-1 (РТ), сообщил "Авиа-Порту" коммерческий директор НПО "Авиа Лтд" Юрий Семенов.

Авиадизель SR-305 мощностью 230 л. с. имеет сертификаты EASA и FAA, он также получил одобрение Авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК) при использовании топлива Jet-A1. "В настоящее время французская фирма SMA (входит в группу компаний SAFRAN) готовится к валидации (подтверждению сертификата EASA) авиадизеля для работы с топливом российского производства ТС-1(РТ)", — пояснил собеседник. До сентября текущего года французская сторона должна

подготовить всю необходимую документацию для валидации двигателя в АР МАК. Как сообщалось ранее, предварительные расчеты показывают, что с использованием дизельных двигателей на самолете при налете в три тысячи часов эксплуатационные расходы снижаются на \$ 210 тыс. в ценах 2003 г. Французский турбодизель мощностью 230 л. с. работает на авиационном керосине и автомобильном дизельном топливе. Расход топлива на 30 % меньше, а ресурс — в два раза больше. Несмотря на свою дороговизну, двигатель окупается очень быстро. "Авиа Лтд" получила первые два турбодизеля SR-305 еще в апреле 2004 г. Эти двигатели будут установлены на самолет "Аккорд" № 04.

*источник: AVIAPORT.RU
16.03.09*

НПО "САТУРН" ПРОДОЛЖАЕТ ТЕХНОЛОГИЧЕСКУЮ МОДЕРНИЗАЦИЮ ПРОИЗВОДСТВА

В ОАО "НПО "Сатурн" завершены монтаж и пусконаладка нового токарного вертикального обрабатывающего центра модели Omega60M производства японской фирмы O-Mega Ltd.

Оборудование японской фирмы O-Mega Ltd уже эксплуатируется на предприятии, это станок модели Omega80M. В минувшем году в НПО "Сатурн" введено в эксплуатацию более 50 единиц нового высокотехнологичного оборудования производства Японии, Чехии, Великобритании, Швейцарии, Германии, России.

НПО "Сатурн" осваивает и запускает в серийное производство новые виды газотурбинной техники, которая создается в соответствии с международными стандартами и требованиями, предъявляемыми к высокотехнологичной продукции. В соответствии с этим компания продолжает целенаправленную политику технологической модернизации производства.

Токарный вертикальный обрабатывающий центр модели Omega60M предназначен для комплексной обработки различных деталей диаметром до 1300 мм и длиной до 700 мм. Станок оснащен блоком ЧПУ Fanuc18i-T со множеством функций, имеет блок автоматической смены инструмента на 24 позиции и систем предварительной настройки инструмента и автоматического измерения посредством щупа Renishaw. Новый обрабатывающий центр обладает

широкой функциональностью. Он оборудован приводным шпинделем, и, кроме токарной обработки, на нем можно выполнять фрезерные, сверлильные, расточные и резьбонарезные операции. Это позволяет сэкономить время и расходы на транспортировку, а также время на установку и настройку деталей на следующий станок технологической цепи. Конструкция станка отвечает таким требованиям, как точная чистовая обработка труднообрабатываемых материалов на тяжелых режимах резания с минимизацией роста температуры и вибрации. В рамках существующего договора специалисты НПО "Сатурн" — операторы, программисты, наладчики, обслуживающий персонал по механике, электронике — прошли обучение на заводе-изготовителе в Японии. В настоящее время на новом оборудовании уже производится изготовление первых деталей.

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

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
17.03.09*

НПО "САТУРН" АКТИВНО РАЗВИВАЕТ СОТРУДНИЧЕСТВО С ВУЗАМИ И ПРЕДОСТАВЛЯЕТ РАБОТУ МОЛОДЫМ СПЕЦИАЛИСТАМ

ОАО "НПО "Сатурн" заинтересовано в специалистах, представляющих различные научные школы страны, и ежегодно принимает на практику сотни студентов ведущих российских профильных вузов. На днях в НПО "Сатурн" завершились практики студентов шестого курса Московского государственного технического университета им. Н. Э. Баумана, обучающихся по специальности "проектирование технических и технологических комплексов в машиностроении", пятого курса Ивановского государственного химико-технологического университета, по специальности "технология электрохимических производств", четвертого курса Пермского государственного педагогического университета, по специальности "лингвист-переводчик".

Организация производственной практики для учащихся всех форм обучения является одним из наиболее действенных методов закрепления в компании молодежи. НПО "Сатурн" имеет договоры о долгосрочном сотрудничестве с такими учебными заведениями, как Московский государственный авиационный институт (технический университет) (МАИ), Самарский государственный аэрокосмический университет им. академика С. П. Королева, Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана, Рыбинская государственная авиационно-технологическая академия им П. А. Соловьева.

Тесная связь с вузами и широкие формы взаимодействия — часть кадровой политики компании. С 2005 года на основании договора между НПО "Сатурн" и Рыбинской государственной авиационной технологической академией им П. А. Соловьева и

соглашений между студентами и предприятием осуществляется программа дополнительной целевой подготовки студентов 4 и 5 курсов по семи специальностям в качестве будущих специалистов предприятия. Таким образом, начиная с 2007 года порядка 100–150 "целевиков" — выпускников РГАТА ежегодно вливаются в коллектив НПО "Сатурн".

С 2003 года осуществляется сотрудничество с Самарским государственным аэрокосмическим университетом им. академика С. П. Королева. Выпускники СГАУ приглашаются на работу в "Сатурн" на контрактной основе, предусматривающей обеспечение жильем, определенные условия оплаты труда, подъемные. Сегодня в СГАУ учатся и бывшие рыбинские школьники, которые придут на предприятие в 2010 году.

С 2006 года действует программа по направлению студентов РГАТА в Московский государственный авиационный институт (технический университет) (МАИ), с 2007 года — в МГТУ им. Н. Э. Баумана для завершения обучения после 3-го курса.

Студенты целевой подготовки специалистов для НПО "Сатурн" в СГАУ, МАИ и МГТУ получают корпоративную стипендию, оплачиваемое место в общежитии. Основой данных программ являются трехсторонние договорные отношения, предусматривающие обязательство выпускника вуза отработать на предприятии 3–5 лет после завершения обучения.

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
19.03.09*

НК-93 ЖДЕТ ПРОДОЛЖЕНИЯ ИСПЫТАНИЙ

Двигатель НК-93 в прошлом году выполнил три полета на летающей лаборатории Ил-76 и сейчас ждет продолжения испытаний, сообщил "АвиаПорту" генеральный конструктор ОАО "Самарский научно-технический комплекс им. Н. Д. Кузнецова" (СНТК им. Н. Д. Кузнецова) Дмитрий Федорченко.

"Получена полная тяга, характеристики двигателя соответствуют расчетным. Сегодня согласуются стоимость продолжения работ по испытанию двигателя и сроки, идет оформление документации. Эти работы включены в ФЦП", — уточнил собеседник.

Двигатель НК-93 вполне подходит для установки на самолет Ил-96-400, но в настоящее время СНТК рассматривает эту работу как исследовательскую, которая может дать богатую информацию по двигателям с сверхвысокой степенью двухконтурности в реальных полетных условиях, сказал Д. Федорченко.

Первый полет летающей лаборатории с двигателем НК-93 состоялся 29 декабря 2006 г., но в этом полете двигатель не запускали. Первый полет с работающим двигателем был выполнен в мае 2007 г. Затем наступила пауза из-за отсутствия средств. По

неофициальной информации, задержка с поступлением средств в ЛИИ была связана с реформированием Минпромэнерго в Минпромторговли. Возобновление летных испытаний было намечено на 12 декабря, но помешал туман. До 30 декабря планировалось совершить пять-шесть полетов.

Двигатель НК-93 СНТК им. Н. Д. Кузнецова начало разрабатывать в конце 1980-х. В 1993 г. предполагалось ввести его в эксплуатацию. На выставках не раз демонстрировались модели Ил-96 и Ту-204 с такими моторами. Предполагалось оснастить ими и рамповый вариант Ту-204, грузовой самолет Ту-330. Сегодня перспективного самолета, который можно было бы оснастить такими двигателями, просто нет. По удельному расходу топлива, а также по предполагаемому ресурсу в мире пока нет двигателя, равного НК-93. Подтверждение тому — многолетняя работа газогенератора двигателя (без винтовентилятора) в составе газоперекачивающих агрегатов.

*источник: AVIAPORT.RU
02.03.09*

АКЦИОНЕРЫ НПО "САТУРН" ВЫБЕРУТ НОВЫЙ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

Акционеры двигателестроительного НПО "Сатурн" выберут новый состав совета директоров. Полномочия действующего состава будут прекращены досрочно. Это связано с тем, что "Оборонпром", согласно указу президента и распоряжению правительства, занимается созданием Объединенной двигателестроительной корпорации. О том, станет ли эта объединенная компания эффективной, корреспондент "Бизнес ФМ" Ольга Шипша:

— Выборы нового состава совета директоров — вопрос чисто технический. В него войдут представители "Оборонпрома" и государства, что обозначит присоединение "Сатурна" к Объединенной двигателестроительной корпорации, которая создана еще в апреле 2008-го и уже управляет пермскими и самарскими предприятиями. "Сатурн", выпускающий двигатели для гражданских и военных самолетов, а также энергетические установки, вплоть до декабря сопротивлялся вхождению в ОДК — он чувствовал себя неплохо и без господдержки. Комментарий главного редактора авиакосмического издания Russia and CIS Observer Максима Пядушкина:

— Изначально предполагалось создать четыре холдинга. Потом пришли к тому, что создавать надо один холдинг, потому что объемы производства не очень большие. Хорошо это или плохо, пока рано говорить. Участники не очень равные по силе и по финансовому состоянию. Есть предприятия, которые находятся на грани банкротства, как, допустим, предприятия самарские, и есть предприятия довольно успешные, например НПО "Сатурн", сами себя довольно хорошо чувствовали. Но государственная политика такая, что надо всех объединять.

Российское двигателестроение отстало от западных конкурентов на несколько десятков лет и дышит,

в общем-то, на ладан. Это признают и в "Оборонпроме", хоть и называют положение в отрасли неблестящим. Говорит официальный представитель ведомства Илья Якушев:

— К сожалению, отрасль на сегодняшний день генерирует убытки. Я не хотел бы называть эти цифры, поскольку они предварительные, но это очень серьезные убытки. Поэтому основной задачей, которая стоит перед "Оборонпромом" и ОДК как дочерним подразделением, является создание эффективного производства.

Реанимация российского двигателестроения — процесс небыстрый и очень затратный, отметил гендиректор консалтинговой компании "Инфомост" Борис Рыбак: "Деньги нужны огромные и нужна огромная политическая воля, которая в четком мобилизационном режиме пока не просматривается. Нужны десятки миллиардов долларов и несколько лет кропотливой и усердной работы".

Двигатели для гражданских самолетов производят в нашей стране только в одном городе — в Перми — и в очень небольшом количестве: для Ту-204 и 214 и для Ил-76. В Уфе и Москве выпускают двигатели для истребителей Су-27, Су-30 и МиГ-29. Объемы производства тоже невелики, но эта продукция экспортируется в Индию, Малайзию, Китай, Венесуэлу. Есть производство вертолетных двигателей в Москве и Петербурге, но преимущественно двигатели для вертолетов Россия закупает на Украине. Пламенные моторы для ракет-носителей и беспилотных космических аппаратов выпускают в Самаре. Сейчас эти предприятия на грани банкротства.

*источник: радиостанция Business FM
17.03.09*

КОМИССИЯ ПО ПРЕДПРИЯТИЯМ ОПК РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ОКАЗАНИЯ ГОСПОДДЕРЖКИ НПО "САТУРН"

Комиссия по предприятиям оборонно-промышленного комплекса рассматривает возможность оказания господдержки НПО "Сатурн", сообщил заместитель министра финансов РФ Антон Силуанов. "Сейчас рассматривает вопрос по "Сатурну", — сказал А. Силуанов. При этом он сказал, что решение по конкретному объему средств не принято. Комиссия также рассматривает еще целый ряд предприятий оборонного комплекса.

Замминистра напомнил, что комиссия уже выделила средства ряду предприятий, в частности, РСК "МиГ" — 15 млрд руб., ММП им. Чернышева — 2,9 млрд руб., КАПО имени Горбунова — 2,1 млрд руб. и ГКНПЦ им. Хруничева — 8 млрд руб.

*источник: АРМС-ТАСС
17.03.09*

ВТОРОЙ ДЕФОЛТ "САТУРНА"

НПО "Сатурн" вчера допустило техдефолт, не выплатив купон на 124,66 млн руб., говорится в сообщении компании.

Это второй техдефолт "Сатурна" — в сентябре завод не смог выплатить купон на 125,34 млн руб., но через несколько дней погасил долг. Но сегодня "Сатурну" предстоит более серьезная выплата — выкуп облигаций на сумму до 2 млрд руб. С представителем "Сатурна" связаться не удалось, представитель "Оборонпрома" ситуацию пока не комментирует.

Причина вчерашнего дефолта — дефицит денежных средств, вызванный сбоем поступления выручки, сообщает компания. "Сатурн" гарантирует исполнение обязательств по выплате купона до 27 марта.

НПО "Сатурн" занимается разработкой двигателя для Sukhoi Superjet 100 (SSJ100). При выручке

около 10 млрд руб. общий объем кредитов и займов у него — около 15 млрд руб., говорили в декабре источники "Ведомостей". В декабре 2008 г. "Сатурн" должен был вернуть 7,7 млрд руб., в I квартале 2009 г. — еще 5,8 млрд руб.

"Сатурн", принадлежащий на 37 % "Оборонпрому" (входит в "Ростехнологии"), уже попросил помощи у государства — 18 млрд руб. безвозмездной помощи и 13 млрд руб. госгарантий, правительство снизило аппетиты до 3 млрд руб. помощи и 6 млрд руб. госгарантий. Впрочем, после визита премьера Владимира Путина ВТБ открыл НПО кредитную линию на 11,5 млрд руб.

*источник: газета «Ведомости»
24.03.09*

ЭКСПЕРТ: ИСТРЕБИТЕЛЬ ШЕСТОГО ПОКОЛЕНИЯ В РОССИИ МОЖЕТ НЕ ПОЯВИТЬСЯ НИКОГДА

Российская авиапромышленность, которая сейчас работает над созданием истребителя пятого поколения (такие в настоящее время есть только у США), может в дальнейшем столкнуться с проблемой создания самолета шестого поколения. Как считает вице-президент Академии геополитических проблем Владимир Анохин, такой истребитель из-за объединения предприятия "Сухой" и "МиГ" может не появиться в стране никогда.

"Это огромные вложения, ведь речь идет о создании даже не самолетов, а целых воздушно-наземных комплексов. Надо думать не только о сегодняшнем дне, но и о завтрашнем. А при объединении одно из конструкторских бюро рухнет. При объединении усилий по созданию самолета пятого поколения мы можем столкнуться с проблемой создания истребителя шестого поколения, который не будет создан никогда. Потому что мы потеряем не только производство, но и творческие силы. Конструкторские бюро должны жестко конкурировать, предлагать свою продукцию, а их почему-то начинают объединять. Людей, у которых творческое пространство находится в разных плоскостях, загоняют в угол и заставляют заниматься чем-то определенным. Это провальная политика", — рассказал Накануне.RU Владимир Анохин. А работа над самолетом будущего — самолетом шестого поколения — актуальна уже сейчас, добавляет он. Ведь от идеи до

серийного производства такого оружия проходят десятки лет.

Сам гендиректор АХК "Сухой" и РСК "МиГ" Михаил Погосян надеется, что две компании будут в своей работе дополнять друг друга, а не конкурировать. Этого-то и опасаются эксперты, которые не видят плюсов в объединении предприятий. "Может быть, это попытка создать нечто конкурентоспособное, но у нас в реальности это ничего не дает, кроме удушения сильным слабым. Здесь пока я никаких плюсов не заметил. Я подозреваю, что "МиГ" в конце концов будет удушен как более слабый", — рассказал Накануне.RU замдиректора Института политического и военного анализа Александр Храмчихин.

Напомним, первые полеты нового российского истребителя пятого поколения должны состояться в этом году. Вице-премьер Сергей Иванов заявляет, что на вооружение они должны поступить в 2015 году и будут обладать целым рядом уникальных особенностей, которые еще не имел ни один отечественный самолет. Новый самолет разрабатывается на заводе компании "Сухой" — Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении.

*источник: сайт «Накануне.Ру»
10.03.09*

ПЕРВЫЙ ЭТАП СОЗДАНИЯ СИСТЕМЫ М-91 МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ В МАРТЕ

Подписание контракта и начало научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) по созданию авиационно-космической системы (АКС) М-91, которую разрабатывает Экспериментальный машиностроительный завод им. В. М. Мясищева (ЭМЗ), запланированы на первый квартал 2009 г., сообщил "АвиаПорту" источник в области авиационного строительства. В 2007 г. был подписан контракт на выполнение работы "Технико-экономическое обоснование создания авиационно-космической системы М-91" для обеспечения космического туризма с использованием самолета ЗМ-Т в качестве носителя космического модуля. В настоящее время на преддоговорной стадии сохраняется несколько вариантов выполняемых работ в качестве первого этапа, объемы которых зависят от выделяемого финансирования. Если в течение первой половины прошлого года было много заинтересованных инвесторов с различными условиями инвестирования финансовых ресурсов, то сейчас, в условиях финансово-экономических затруднений в стране, "не все так просто", есть определенные сложности, сказал собеседник агентства.

Скорее всего, в качестве первого этапа НИОКР речь пойдет о восстановлении самолета ЗМ-Т, созданного в свое время на базе стратегического бомбардировщика ЗМ для перевозок агрегатов ракетно-космического комплекса "Буран". Планируется вос-

становить обе имеющиеся машины, но не сразу обе, а дорабатывать их поэтапно. Это достаточно затратные работы, так как необходима замена двигателей. Вместо ВК-7 придется устанавливать более современные Д-30Ф6, но без форсажной камеры, уточнил источник. Он отказался назвать инвестора проекта, но отметил, что это ответственный, крупный отечественный инвестор, умеющий привлекать финансовые ресурсы.

АКС М-91 прорабатывается на ЭМЗ им. Мясищева уже достаточно давно. По оценкам прошлого года, НИОКР будет стоить примерно \$ 500 млн. Всего планируется построить три опытных летных космических модуля КМ-91, стартующих с доработанных самолетов ЗМ-Т на высоте примерно 8000 м. В год на АКС планируется совершить 100 полетов.

За рубежом планируется начать полеты аналогичной АКС, рассчитанной на 6 человек. Отечественная система способна взять на борт 16 человек, включая 14 пассажиров. КМ-91 должен достичь высоты 100 км, обеспечить пассажирам ощущение невесомости и совершить посадку по-самолетному. Аэродромы уже подобраны, и возможно, что полеты будут выполняться не в России, а ближе к экватору.

*источник: AVIAPORT.RU
02.03.09*

ОПЫТ "СУХОГО" ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ПРИ РАЗРАБОТКЕ КОМПОЗИТНОГО КРЫЛА

Около ста конструкторов компании "Сухой" принимают участие в эскизном проектировании нового крыла из композитных материалов (КМ) для нового пассажирского самолета МС-21. Параллельно идет исследование новых материалов, конструкций, создание прототипов крыла.

"Сухой" уже имеет опыт создания композитного крыла для экспериментального истребителя "Беркут". Интерес компании к внедрению инновационных технологий объясняется также существующими перспективными планами запуска удлиненной версии среднемагистрального авиалайнера Sukhoi Superjet 100 (SSJ100), в котором крылья также предполагается изготавливать из композитных материалов. Унификация производственных решений с МС-21 позволила бы добиться большей эффективности в производстве новой авиатехники.

Проектирование крыльев из КМ отличается от проектирования обычных. С самого начала проектирование ведется на цифровой основе с изготовлением электронных моделей. При этом учитываются все особенности данных материалов. Цифровым будет и новое производство. Накопленный опыт в работе "Сухого" по SSJ100 помогает при реализации нового проекта.

Широкое применение композитных материалов при изготовлении планера самолета позволяет добиться снижения веса лайнера, тем самым на 10–12 % повышается его топливная экономичность, а также снижается трудоемкость изготовления и себестоимость изделия.

ЗАО "Аэрокомпозит" было создано в январе этого года. Учредителями стали Объединенная авиастроительная корпорация, "Сухой" и группа компаний "Прогрестех". Основными видами деятельности компании является разработка, испытание, производство и реализация деталей, агрегатов и компонентов авиационной техники гражданского назначения из композиционных материалов. "Аэрокомпозит" занимается, в частности, разработкой, проектированием и созданием крыла из КМ для нового пассажирского авиалайнера МС-21. Планируется также привлечение к сотрудничеству иностранных партнеров, имеющих опыт работы в данной сфере.

В 2009–2010 годах "Аэрокомпозит" будет выполнять проектные функции. Решение о переходе к промышленной фазе будет принято в начале 2010 года. Для этого в течение этого года планируется выбрать площадку для создания производства.

Технологии производства элементов крыла, частей фюзеляжа и других конструкций из композитных материалов являются одними из передовых в мировом авиастроении и позволяют значительно улучшить эксплуатационные характеристики самолетов. В настоящее время ведущие мировые авиастроительные фирмы применяют КМ при создании новых моделей самолетов, в частности Boeing 787, Airbus A350 и A-400M.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
26.03.09*

НОВЫЙ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ САМОЛЕТ ГОТОВИТСЯ К ПЕРВОМУ ПОЛЕТУ

В Казани собран первый модернизированный самолет Ту-214 — по сравнению с базовой моделью дальность полета лайнера увеличена более чем в 1,5 раза. Он способен преодолеть без дозаправки свыше 10 тысяч километров. Самолет, на котором сейчас заканчивают отделку салона, предназначен для российского правительства. Количество кресел будет точно соответствовать числу министров в кабинете. Затем будут собраны еще 15 таких лайнеров. На казанском авиапредприятии этот заказ называют дорогой в жизнь.

Из Москвы до Нью-Йорка или Токио этот самолет будет летать без дозаправки. Среднемагистральный самолет Ту-214 в свой 13-й день рождения получил подарок от конструкторов. Разработчикам удалось выполнить, казалось, невыполнимую задачу: не нарушая общей аэродинамики, не меняя прежние двигатели, установить дополнительные топливные баки, увеличив массу машины. Это и позволило обновленному Ту-214 добиться дальности полета в 10,5 тысячи километров.

"Основа всей навигации, всего оборудования закладывается отечественная. Это поддержка нашего приборостроения", — рассказывает Сергей Сушинцов, заместитель главного инженера ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова".

Правительственный заказ обеспечит завод работой на три года. В качестве господдержки предприятия Сбербанк выделяет ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова" кредит в 1,5 миллиарда рублей, а правительство Татарстана прощает заводу долг в размере более 130 миллионов рублей. Эти меры позволят не только сохранить казанское авиационное объединение, но и развивать производство. Ближайшая задача перед предприятием — получить еще один госзаказ. Своей очереди в серийном производстве уже несколько лет дожидается и ближнемагистральный Ту-334.

"Государство сегодня заинтересовано в этом самолете, он нужен в первую очередь для государственных нужд. Мы считаем, что у этого самолета

есть будущее и в коммерческих перевозках", — объясняет Жамиль Тагиров, финансовый директор ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова".

Ту-214 однажды уже спас казанское авиационное объединение от полного упадка. Его серийное производство началось в 1996 году. И сейчас вновь именно он находится в цехах концерна.

С виду может показаться, что этот самолет вроде бы ничем не отличается от своих собратьев: такая же длина фюзеляжа, такие же системы. Но летать на нем смогут только совершенно определенные пассажиры. На креслах, которые здесь пока еще не установлены, будут сидеть члены российского правительства. Кто и где именно, конечно, неизвестно. Но, как уверяют конструкторы, основным отличием новой модификации Ту-214 станет именно дизайн. VIP-салоны, отдельные кабинеты и количество мест — строго по количеству кресел в кабинете министров.

Уже через какие-то несколько дней голос из динамика скажет: "Уважаемые министры, пристегните свои ремни". Первый самолет, собранный для президентского отряда, совершит свой первый рабочий рейс уже в конце марта. Инженеры тестируют оборудование и спецсвязь, пока дизайнеры завершают укладку ковролина в рабочем кабинете и комнатах отдыха.

"В длительном полете на этом самолете летят два экипажа. Один экипаж работает, другой — отдыхает. Через определенное время меняются", — поясняет Миннихан Хисамов, авиатехник бытового оборудования цеха № 7 ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова". За три года на заводе должны собрать еще 15 машин. Действующий заказ на заводе называют дорогой в новую жизнь. Ведь теперь уже точно с заводского аэродрома регулярно будут взлетать новые самолеты.

*источник: сайт «Вести.Ru»
25.03.09*

ГЛАВА РОСНАНО ПРОВЕРИТ ВОЗМОЖНОСТИ СОЗДАНИЯ В КАЗАНИ ПРОИЗВОДСТВА НАНОКОМПОЗИТОВ ДЛЯ АВИАПРОМА

Генеральный директор Российской корпорации нанотехнологий (РОСНАНО) Анатолий Чубайс проверит возможности реализации федеральных проектов новой отрасли в Казани.

В ходе двухдневного пребывания в городе глава корпорации посетит Казанское авиационное производственное объединение (КАПО) имени Горбунова, где познакомится с проектом создания производства отечественных композиционных материалов для самолетов. "Использование композиционных материалов вместо металла значительно облегчает самолет, на порядок увеличивает ресурс узлов и агрегатов лайнера", — сказал ИТАР-ТАСС генеральный директор предприятия Васил Каюмов.

В среднемагистральном самолете Ту-214, серийно выпускаемом в КАПО имени Горбунова, по словам его руководителя, иностранные КМ составляют всего 25 проц., а на "Боинге-787" того же класса они превы-

шают 60 проц. конструкции машины. На строительство КМ для авиапрома претендуют Казань, Воронеж, Ульяновск, Подмосковье. "Казань имеет больше выигрышных моментов, в городе создана научная база, есть кадровый потенциал по нанотехнологии", — считает первый вице-премьер Татарстана Борис Павлов. К тому же КАПО имени Горбунова в составе Объединенной авиастроительной корпорации выбрано, по его словам, базовым предприятием по производству крыла самолетов для всей отрасли.

Чубайс также побывает в компании "Казаньоргсинтез", на других предприятиях города, совместно с правительством Татарстана проведет заседание по перспективам развития отечественной nanoиндустрии.

*источник: АРМС-ТАСС
26.03.09*

ИЗОБРЕТЕНИЯ ПЯТИГОРСКОГО АВИАКОНСТРУКТОРА БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАНЫ НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ В ЭКСПЕДИЦИИ НА СТАНЦИИ "БОРНЕО"

В рамках Панарктической ледовой дрейфующей экспедиции (ПАЛЭКС) на полярной станции "Борнео" весной текущего года будут использоваться два летательных аппарата, сконструированных пятигорским летчиком-испытателем Александром Бегаком.

Как сообщил агентству "Интерфакс-Юг" А. Бегак, оба летательных аппарата — "Беголет-Эволюция-Арктик" и "Беголет-Эволюция-Арктик-2" — будут отправлены на Северный полюс уже в пятницу, перед прибытием участников экспедиции.

"Оба летательных аппарата — микросамолеты с мягким крылом. Первый одноместный, второй — двухместный. Примечательно, что эти аппараты могут быть использованы и как наземный вид транспорта", — рассказал авиаконструктор.

По его словам, одна из серьезных задач испытываемой в арктических условиях техники — обеспечить авиационную логистику для выполнения задач в рамках Панарктической ледовой дрейфующей экспедиции на станции "Борнео".

В частности, с помощью "Беголетов" планируется проводить аэрофотосъемку, выполнять топографию местности, а также некоторые другие задачи, необходимые для жизнеобеспечения ледовой дрейфующей станции. Собеседник агентства отметил, что использование "Беголетов" позволит снизить финансовые расходы экспедиции. "Стоимость одного летного часа "Беголета-Эволюции" составляет \$ 100–200 в зависимости от специфики задания, тогда как стоимость одного летного часа, к примеру, вертолета Ми-8 составляет \$ 5–9 тыс.", — сказал А. Бегак.

Он сообщил, что в рамках экспедиции планируется установить новый рекорд: подняться на двухместном "Беголете-Эволюции" на высоту свыше 5 тыс. метров. А. Бегак отметил, что поддержку проекту оказывает известный полярник и ученый Артур Чилингаров, дважды Герой России и Советского Союза.

*источник: ИА «Интерфакс»
18.03.09*

СУ-35 МОЖЕТ ВЕРНУТЬСЯ В ЧИСЛО УЧАСТНИКОВ БРАЗИЛЬСКОГО ТЕНДЕРА НА ПОСТАВКУ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ПО ПРОГРАММЕ F-X2

Проводимый ВВС Бразилии тендер на поставку истребителей нового поколения в рамках программы F-X2 может возвратиться к начальному этапу, сообщает ресурс "Дифенс профешнл".

Бразильские ВВС направили запросы об информации на поставку новых самолетов в рамках программы F-X2 американским компаниям "Локхид Мартин" и "Боинг", европейскому консорциуму "Еврофайтер", шведской "СААБ", французской "Дассо авиасьон" и российской АХК "Сухой" в июне 2008 года.

Комиссия по управлению проектом F-X2 1 октября 2008 года на основании проведенной оценки полученных ответов объявила участников финальной стадии тендера, в число которых вошли компания "Боинг", представившая проект истребителя F/A-18E/F "Супер Хорнет", "СААБ" с самолетом "Грипен" и "Дассо авиасьон" с истребителем "Рафаль". Самолеты Су-35 компании "Сухой", EF-2000 консорциума "Еврофайтер" и F-16 "Локхид Мартин" были исключены из числа претендентов на поставку новых самолетов.

Как сообщалось, все три компании-финалиста передали командованию ВВС Бразилии свои окончательные предложения ко 2 февраля текущего года.

По заявлению командующего ВВС Бразилии генерал-лейтенанта Джуанити Сэйто, победитель тендера должен определиться к июню или июлю текущего года, а в октябре с ним предполагалось подписать контракт. На первом этапе проекта предусматривается поставка к 2014 году партии из 36 истребителей, срок службы которых составит не менее 30 лет. К 2020 году общее количество закупаемых Бразилией истребителей может увеличиться до 120 единиц. Потенциальная стоимость проекта оценивается в 2,2–2,5 млрд долл.

Однако 5 февраля министр обороны Бразилии Нельсон Джобим неожиданно заявил, что посетившая 4 февраля министерство делегация "Рособоронэкспорта" от имени компании "Сухой" предложила пред-

ставить бразильским ВВС самолет Су-35 для повторной оценки. Министр принял данное предложение и сообщил, что ВВС проведут испытания истребителя. Аналогичное предложение сделано Италией, которая предлагает самолеты EF-2000 от имени консорциума "Еврофайтер".

По информации министра, результаты технической оценки будут готовы к июлю-августу, после чего будет принято политическое решение о выборе страны — поставщика новых самолетов.

Сделанное министром заявление ставит бразильские ВВС, которые не были уведомлены о внесенных изменениях в процедуру и сроки реализации тендера, в сложное положение. В случае возвращения в тендер всех первоначальных участников (очевидно, что если "Алениа аэронаутика" и "Рособоронэкспорт" будет разрешено представить предложения, того же потребует и "Локхид Мартин"), процедура принятия решения о закупке затянется. В то же время, в связи с мировым экономическим кризисом, Минфин Бразилии уже предложил "заморозить" до 50 % инвестиционной части оборонного бюджета страны. Кроме того, в 2010 году в Бразилии должны пройти президентские выборы и в случае, если процедура закупки продлится до этого времени, принятие решения новой администрацией может затянуться на длительный срок.

Подобным образом завершился предыдущий тендер по программе F-X. МО Бразилии с начала 2001 года начало реализацию проекта закупки для ВВС 12–24 многоцелевых истребителей. Однако занявший пост президента в октябре 2002 года Лула да Силва законсервировал программу. Дата завершения тендера переносилась более четырех раз, пока конкурс не был официально отменен в начале 2005 года.

*источник: АРМС-ТАСС
10.03.09*

САМОЛЕТЫ "АККОРД-201" ПОЛУЧАТ РЯД НОВОВВЕДЕНИЙ

Самолеты "Аккорд-201" в серийной версии получат ряд нововведений и усовершенствований, которые будут внедряться по мере проведения испытаний самолета, сообщил "АвиаПорту" коммерческий директор ЗАО "Научно-производственное объединение "Авиа Лтд" (НПО "Авиа Лтд") Юрий Семенов.

НПО "Авиа Лтд" постоянно работает над расширением условий эксплуатации самолета, улучшением его характеристик и управляемости. Например, в начале текущего года были успешно завершены работы по модификации топливной системы с целью увеличения полноты выработки топлива из баков и уменьшения невыработываемого остатка топлива. В декабре прошлого года была проведена отработка использования лыжного шасси самолета "Аккорд-201". Большая работа проделана также по расширению температурного диапазона эксплуатации, по

улучшению управляемости, уточнил собеседник.

Процесс совершенствования самолета "Аккорд-201" ведется постоянно, и наработанные на сегодня результаты проведенных работ планируется реализовать на самолете № 04, который должен отличаться новой силовой установкой, новыми воздушными винтами и комплексом бортового оборудования стак называемой "стеклянной" кабиной экипажа. "Все покупные изделия (двигатели, бортовое оборудование), внедряемые на самолете "Аккорд-201" № 04, уже сертифицированы разработчиками и будут подвергнуты сертификационным испытаниям в составе воздушного судна", — сказал Ю. Семенов.

*источник: AVIAPORT.RU
17.03.09*

ПРОИЗВОДИТЕЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ ОЖИДАЮТ МАССОВЫЕ УВОЛЬНЕНИЯ

Сроки реализации проекта российского истребителя пятого поколения ПАК ФА в очередной раз могут быть перенесены из-за предстоящих массовых увольнений на Комсомольском-на-Амуре производственном авиационном объединении имени Ю. А. Гагарина (КНААПО), которое входит в концерн "Сухой". Как сообщает агентство "Новый регион" со ссылкой на представителя профкома Павла Арсланова, в начале марта на предприятие поступило уведомление о сокращении части коллектива. Увольнения должны начаться через три месяца.

По данным собеседника, ситуацию усугубляет внутривзаводской конфликт, который развивается еще с прошлого года. В частности, недовольство коллектива вызывают зарплаты, которые значительно ниже, чем у сотрудников корпорации "Иркут", также занимающейся производством самолетов "Сухого". Если на "Иркуте" заработки специалистов недавно были проиндексированы до 22,5 тысячи рублей, то на КНААПО они до сих пор не превышают 18 тысяч рублей. Рабочие требовали повысить тариф первого разряда, который в настоящее время составляет 1 тысячу 800 рублей, до 2 тысяч 160 рублей, а в коллективном договоре конкретизировать сроки индексации зарплаты. Однако руководство КНААПО эти требования отклонило. Из-за этого представители коллектива написали обращение Президенту РФ Дмитрию Медведеву и премьер-министру Владимиру Путину, однако ответа на него от первых лиц государства пока не последовало.

Как сообщил собеседник, под сокращение попадает чуть более тысячи человек. Официально причиной такого решения стало уменьшение производственной загрузки. Но, по словам Арсланова, 25 и 26 марта в Москве состоится заседание постоянного координационного совета ОАО "Объединенная авиационная корпорация" и профсоюза трудящихся авиационной промышленности, основным вопросом повестки дня которого будет коллективный трудовой спор на КНААПО.

Предприятие в Комсомольске-на-Амуре занимается производством поставляемых на экспорт самолетов семейства "Су". В настоящее время на КНААПО производят самолеты Су-30МК2, Су-30МК, Су-27СМК и опытные образцы многофункционального истребителя поколения "4++" Су-35. Предприятие также выбрано в качестве производственной площадки для изготовления опытного образца первого российского истребителя пятого поколения ПАК ФА.

Как ранее сообщало агентство АРМС-ТАСС со ссылкой на генерального директора холдинга "Сухой" Михаила Погосяна, полеты нового российского истребителя ПАК ФА должны начаться в течение года. На его основе также планируется создание аналогичного российско-индийского самолета. Российские ВВС намерены принять на вооружение его одноместный вариант, а ВВС Индии — двухместный истребитель.

*источник: LENTA.RU
16.03.09*

ВСЛЕД ЗА "АВИАДВИГАТЕЛЕМ" ОБЪЕДИНЕННАЯ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ СМЕНИЛА УПРАВЛЯЮЩУЮ КОМПАНИЮ НА ПЕРМСКОМ МОТОРНОМ ЗАВОДЕ

С 1 апреля 2009 года полномочия единоличного исполнительного органа ОАО "Пермский моторный завод" будут переданы ООО "Управляющая компания "Объединенная двигателестроительная корпорация". Такое решение приняли акционеры ПМЗ на внеочередном заочном собрании 16 марта. Отметим, что

аналогичное решение чуть раньше (21 января) приняли акционеры ОАО "Авиадвигатель".

*источник: газета «Новый компаньон»
19.03.09*

ОАК ИЗУЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ УЧАСТИЯ В ПРОЕКТЕ СОЗДАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА — В. ПРУТКОВСКИЙ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) в настоящее время изучает возможность участия в одном-двух проектах создания и развития регионального самолета вместимостью 50 кресел и менее, сообщил на Межрегиональной конференции "Развитие региональной авиации России — 2009" член правления ОАК, директор департамента корпоративного управления Василий Прутковский.

Он отметил, что ОАК не планирует самостоятельно создавать авиатехнику такой размерности, однако не исключает возможности участия в существующих проектах. "Сейчас стоит вопрос стратегического выбора модели самолета", — отметил докладчик. В. Прутковский отметил, что для участия в той или иной программе ОАК выдвигает ряд критериев. "Критерии ОАК к запуску проектов требуют, чтобы существенные инвестиции начинались при получении твердых заказов на уровне 20–30 самолетов. Кроме того, необходимо наличие программы выпуска не менее 150–200 самолетов и проект дол-

жен иметь потенциал выхода за пределы России", — уточнил он. По мнению специалиста, в сегменте региональных турбовинтовых самолетов сейчас представляют интерес проекты Ил-114 (разработка АК им. Ильюшина, производство Ташкентского авиационного производственного объединения, Узбекистан) и Ан-140 (разработка украинского АНТК им. Антонова, производство завода "Авиакор", Самара). "Как Ташкентский авиазавод, так и АНТК им. Антонова в настоящее время находятся вне "периметра" ОАК", — напомнил В. Прутковский. В сегменте 30-местных самолетов есть проекты Бе-32 разработки ТАНТК им. Бериева, который входит в ОАК, и L-410. "Производителя самолета L-410 приобрела российская компания, и самолет должен рассматриваться как потенциально присутствующий на рынке", — отметил В. Прутковский.

*источник: AVIAPORT.RU
26.03.09*

ВОРОНЕЖСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ ПЕРЕЙДУТ НА ВЫПУСК САМОЛЕТОВ РЕГИОНАЛЬНОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ АВИАЦИИ — ПРЕЗИДЕНТ ОАК

Коллектив Воронежского самолетостроительного общества (ВАСО) "будет переориентирован на выпуск самолетов региональной и транспортной авиации". Об этом сообщил сегодня журналистам президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров после посещения ВАСО.

Федоров сообщил, что "уже в этом году предприятие выпустит 4 региональных самолета Ан-148". В следующем году сборка этих машин будет увеличена. Кроме того, в ближайшие годы в ВАСО начнется выпуск самолетов Ил-112 для военно-транспортной авиации. Президент ОАК также сообщил, что "для реализации такой программы в ВАСО уже проведена масштабная реконструкция стоимостью несколько миллиардов рублей". В рамках этой программы на предприятии "будут установлены самые современные станки и оборудование, которые позволят резко повысить производительность труда". В этой связи Федоров

отметил, что ВАСО предстоит выполнить серьезную программу переобучения кадров, особенно вспомогательного звена. "Ясно, что держать на предприятии такое количество вспомогательных рабочих, как в настоящее время, нет необходимости". Однако "об увольнении речь не идет — люди пройдут переподготовку, тем более что база для этого есть как на самом ВАСО, так и в учебных заведениях города", отметил он.

Однако в ОАК намерены сохранить в Воронеже и производство дальнемагистральных самолетов Ил-96 в разной модификации. Эти лайнеры в количестве двух машин в год "необходимы для выполнения государственных нужд, на них летают в том числе и высшие должностные лица страны", отметил Федоров.

*источник: газета «Гудок»
18.03.09*

РСК "МИГ" В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ УТВЕРДИТ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД

Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (РСК "МиГ") планирует в ближайшее время утвердить модельный ряд, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

"Тяжелое финансово-экономическое положение РСК "МиГ" оказывает значительное давление на утверждение модельного ряда. Модельный ряд уже рассматривался, но решение пока не принято, нет пока утвержденной тематики работ предприятия", — уточнил собеседник.

В настоящее время основным вопросом является исправление финансово-экономических показателей деятельности РСК "МиГ" в минимально возможные сроки. "Надо также учитывать и такой фактор, как, например, необходимость выполнения экспортных

поставок палубных истребителей МиГ-29К в Индию и участие в индийском тендере с истребителем МиГ-35", — подчеркнул источник. При этом значительную роль в решениях по утверждению тех или иных программ создания новой авиационной техники с маркой "МиГ" играет "Рособоронэкспорт", который проводит соответствующие маркетинговые исследования, изучает рынки по регионам и странам. "В частности, "Рособоронэкспорт" внимательно рассматривает потенциальный экспортный рынок не только истребителей, но также и учебно-тренировочного самолета МиГ-АТ", — сказал собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
16.03.09*

"АВИАКОР" ПОДВЕЛ ИТОГИ 2008 ГОДА

Совет директоров ОАО "Авиакор — авиационный завод" рассмотрел итоги деятельности предприятия за 2008 год. Согласно представленному отчету, в минувшем году менеджмент под руководством генерального директора Вячеслава Артемьева добился значительных улучшений производственных и финансовых показателей "Авиакора".

В 2008 году "Авиакор" завершил строительство одного самолета Ту-154, а также произвел капитальный ремонт еще трех таких самолетов. Объем выручки "Авиакора" в 2008 году составил 1072 млн рублей, что на 5,4 процента превысило показатели 2007 года. Кроме того, предприятию удалось на 33,9 процента сократить себестоимость выпускаемой продукции.

Несмотря на сложную макроэкономическую ситуацию, завод выполнил запланированную инвестиционную программу, объем капитальных инвестиций 2008 году вырос на 24 процента. Основные средства были направлены на проект подготовки серийного производства Ан-140, который активно реализуется в течение последних трех лет. В 2009 году ожидается завершение основной части данного проекта и строительство первой серии из пяти самолетов. Также часть средств инвестиционного бюджета в 2008 году была направлена на создание современного конструкторского бюро.

По результатам 2008 года "Авиакор" на 8,5 процента снизил объем кредитного портфеля и успешно реструктурировал оставшуюся часть долга, погашение которого начнется в 2010 году.

Позитивная динамика развития ОАО "Авиакор — авиационный завод" в 2008 году во многом связана с активным внедрением производственной системы (технологий бережливого производства). Такие элементы ПС, как подневное планирование и тянущая система производства, позволили предприятию сократить удельные затраты, обеспечить общий рост выработки на 8,6 процента, а также повысить уровень выработки в расчете на одного рабочего со 104 тыс. до 113 тыс. рублей.

"Несмотря на финансовый кризис, ключевые задачи предприятия в 2009 году предусматривают сохранение позитивной динамики развития, обеспечение положительной рентабельности и осуществление широкомасштабной кооперации с ОАК", — отметил председатель совета директоров ОАО "Авиакор — авиационный завод", директор по стратегическому развитию и планированию ОАО "Русские машины" Александр Филатов.

*источник:
компания «ОАО "Русские машины"»
13.03.09*

ОАК НЕ ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ ПРОГРАММЫ ВЫПУСКА АН-148

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) не отказывается от программы выпуска Ан-148 на Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО), заявили в корпорации.

По словам собеседника агентства, в текущем году ОАК намеревается собрать на ВАСО четыре Ан-148 для ГТК "Россия". "Сейчас идет заключение контрактов на Ан-148 на 2012 год. На 2009—2011 годы производственная программа полностью сформирована: заказчики — ГТК "Россия" и авиакомпания "Полет", — добавили в ОАК.

Напомним, ранее поступала информация о том, что ОАК, скорее всего, заморозит выделение средств на такие проекты, как выпуск на ВАСО Ан-148 и запуск производства Ту-334 на КАПО. Последний уже про-

шел сертификацию и готов к серийному производству. Но правительство не поддержало КАПО, приоритет отдан якобы "прорывному" SSJ100. Президент ОАК Алексей Федоров, в свою очередь, заявлял, что планы производства самолетов будут уточнены.

Внешэкономбанк, в августе 2007 года подписавший протокол о намерениях по сотрудничеству с ОАК, во второй половине февраля известил ВАСО, что прекращает обслуживание инвестпрограммы по Ан-148. А на прошлой неделе стали известны планы по сокращению на ВАСО 8 тыс. рабочих и сокращению программы по дальнемагистральным самолетам.

*источник: сайт Abireg.ru
17.03.09*

БЫТЬ ХРАМУ РЯДОМ С ЗАО "АВИАСТАР-СП"!

Архиепископ Симбирский и Мелекесский владыка Прокл на приеме в своей резиденции благословил генерального директора ЗАО "Авиастар-СП" Михаила Николаевича Шушпанова и прихожан — членов инициативной группы, жителей микрорайона Авиастроителей на строительство храма в честь святого апостола Андрея Первозванного в районе проходных авиазавода. Владыкой определен и настоятель будущего прихода — отец Николай.

Этого радостного события православные жители нового города ожидали долго. К счастью, прихожан поддержали мэр г. Ульяновска Сергей Николаевич

Ермаков и глава заволжской администрации Олег Григорьевич Шептиенко, генеральный директор ЗАО "Авиастар-СП" Михаил Николаевич Шушпанов, ряд предпринимателей. Учитывая, что храмы строятся на пожертвования прихожан, членам инициативной группы предстоит большая работа среди населения микрорайона авиастроителей. Надежду вселяет поддержка коллектива ЗАО "Авиастар-СП", с энтузиазмом поддержавшего идею строительства церкви.

*источник: компания «ЗАО "Авиастар-СП"»
24.03.09*

АВИАСТРОИТЕЛИ ИРКУТСКА РАСШИРЯЮТ НОМЕНКЛАТУРУ ПОСТАВОК КОМПЛЕКТУЮЩИХ ИЗДЕЛИЙ ДЛЯ АЭРОБУСОВ A320

Иркутский авиационный завод — филиал научно-производственной корпорации "Иркут" — расширяет номенклатуру поставок комплектующих изделий для самолетов европейского концерна Airbus.

Как сообщили сегодня в дирекции предприятия, к ранее выпускавшейся нише шасси добавилась серийная поставка килевой балки лайнера. А в ближайшее время планируется освоить производство еще одного агрегата — направляющую закрылка.

"В нынешнем году в рамках международной промышленной кооперации мы должны поставить в шесть раз больше компонентов аэробуса, чем в прошлом. Выполнение графика первых месяцев показывает, что такие задачи нам по плечу", — отметили в дирекции.

Кроме того, предприятие включается в совместный с Airbus проект конвертации пассажирских самолетов A320/321 в грузовой вариант. Сибиряки будут

изготавливать комплект деталей для переоборудования лайнера.

Сотрудничество с европейским концерном завод начал четыре года назад. За это время здесь проведена модернизация в соответствии со стандартами заказчика, в том числе внедрены и освоены новейшие технологические процессы, обновлен парк оборудования, включая запуск линии анодирования, гальванической обработки и покраски деталей. Итогом всей работы стало получение самолетостроителями сертификата официального поставщика Airbus. Иркутский авиационный завод также известен тем, что на нем серийно выпускаются тяжелый истребитель Су-30МК, многофункциональный гражданский самолет-амфибия Бе-200 и запущен в производство учебно-боевой истребитель Як-130.

*источник: АРМС-ТАСС
25.03.09*

"КУМЕРТАУСКОЕ АПП" УВЕЛИЧИЛО ПРОИЗВОДСТВО ГРАЖДАНСКОЙ ПРОДУКЦИИ

Деятельность ОАО "Кумертауское авиационное производственное предприятие" повлияла на рост производства гражданской продукции в авиационной промышленности России в январе 2009 года.

Рост в 1,2 % обеспечили ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" и ОАО "Кумертауское авиационное производственное предприятие". Данный факт особенно примечателен на фоне общего снижения

производства на некоторых предприятиях отрасли в РФ. Авиационная техника, выпускаемая одним из ключевых предприятий Республики Башкортостан, востребована и Вооруженными силами России, и иностранными заказчиками — это вертолеты марки "Ка".

*источник: сайт «Официальный портал
правительства Республики Башкортостан»
04.03.09*

СПЕЦИАЛИСТЫ AIRBUS ОСТАЛИСЬ ДОВОЛЬНЫ ВИЗИТОМ НА "ВСМПО-АВИСМУ"

На "ВСМПО-Ависма" побывали специалисты авиастроительного концерна Airbus Филипп Шале и Бриджит Понна. Главная цель их визита — проверить качество и своевременность поставок продукции корпорации. Как пишет газета "Металлург", на вопрос: "Есть ли связь между вашим визитом и подписанием нового долгосрочного контракта между корпорациями?", представители Airbus ответили утвердительно.

"Естественно, есть. Но основное, что нас интересует на данный момент, это качество и своевременность

поставок необходимого количества изделий от корпорации "ВСМПО-Ависма". Что касается предстоящего подписания контракта до 2020 года, то мы должны точно знать ваши производственные возможности и быть уверенными, что существующее оборудование и организация труда обеспечат выполнение условий соглашения", — приводит слова Филиппа Шале газета "Металлург".

*источник: газета Business Class
10.03.09*

"СУХОЙ" ВВЕЛ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ СИСТЕМУ ЗАЩИЩЕННОГО ОБМЕНА ИНФОРМАЦИЕЙ СО СМЕЖНИКАМИ

Компания "Сухой" начала эксплуатацию системы защищенного файлового обмена (СЗФО) с предприятиями-партнерами, не входящими в холдинг "Сухой". Ранее, в 2004—2005 гг., в строй была введена аналогичная быстросействующая сеть передачи данных между головной компанией холдинга, ОКБ Сухого, и авиазаводами в Новосибирске (НАПО) и Комсомольске-на-Амуре (КНААПО).

Подобные системы уже используются в нашей стране некоторыми федеральными структурами и крупными промышленными холдингами. За рубежом аналогичная сеть существует, в частности, у американской самолетостроительной корпорации Boeing. Система создана для информационного обеспе-

чения в защищенном режиме специалистов предприятий-смежников, участвующих в программах создания и модернизации авиационных комплексов марки "Су". Обеспечивая передачу данных в электронном виде между предприятиями в целях организации их совместной работы, СЗФО "Сухого" позволит значительно сократить сроки обмена информацией и повысить производительность труда. Использование в этих целях Интернета обеспечивает мобильность информационного обмена и значительно удешевляет процесс взаимодействия.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
11.03.09*

ПЕРВЫЙ ИЛ-96-400Т ПРИБЫЛ НА ВАСО ДЛЯ ПРИЕМКИ ТЕХНИЧЕСКИМИ СПЕЦИАЛИСТАМИ ЗАО "АВИАЦИОННАЯ КОМПАНИЯ "ПОЛЕТ"

Подписание контракта между "Ильюшин Финанс Ко." и ЗАО "Авиационная компания "Полет" на поставку трех грузовых самолетов Ил-96-400Т в финансовый лизинг сроком на 15 лет состоялось в присутствии министра транспорта Российской Федерации Игоря Левитина.

Ил-96-400Т — первое воздушное судно нового поколения подобного класса, построенное на базе широкофюзеляжного самолета Ил-96-300. На Ил-96-400 установлены российские двигатели и модернизированный комплекс пилотажно-навигационного оборудования, позволяющий эксплуатировать воздушное судно без каких-либо ограничений по всему миру. Ил-96-400Т способен транспортировать до 92 тонн грузов на маршрутах средней и дальней протяженности. В настоящий момент все три Ил-96-400Т готовятся к передаче АК "Полет" Воронежским авиационным заводом. Авиакомпания "Полет" осуществляет плановую подготовку к вводу в эксплуатацию нового типа воздушного судна. В связи с этим проводится подготовка летного и технического пер-

сона и оформление документов на получение сертификата эксплуатанта. Как стало известно ИА "Воронеж-Медиа" из сообщения пресс-службы ЗАО "Авиационная компания "Полет", 4 марта состоялась выкатка Ил-96-400Т "Вячеслав Саликов" из покрасочного цеха предприятия "Спектр-Авиа" в корпоративной раскраске ЗАО "Авиационная компания "Полет". 5 марта первое воздушное судно Ил-96-400Т прибыло на завод ВАСО для приемки техническими специалистами ЗАО "Авиационная компания "Полет". Приобретение Ил-96-400 является стартом к открытию нового вида авиатранспортного бизнеса ЗАО "Авиационная компания "Полет".

Эксплуатация Ил-96-400Т является ключевым звеном в освоении рынка регулярных грузовых перевозок в направлениях Севера и Востока Российской Федерации, а также регулярных международных грузовых перевозок между Россией, Китаем, Южной Кореей, странами ЕС и СНГ.

*источник: сайт «Воронеж-Медиа»
12.03.09*

ДО 2013 Г. ДОЛЯ "СУХОГО" НА МИРОВОМ РЫНКЕ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СОСТАВИТ БОЛЕЕ 13 %

Доля "Сухого" на мировом рынке боевой авиации составит в 2009–2013 гг. 13,3 %. Эти данные публикует американский аэрокосмический журнал Aviation Week & Space Technology со ссылкой на исследование авторитетной в области военного авиационного прогнозирования компании Forecast International. За этот период "Сухой" может выпустить 211 самолетов.

Год назад в том же издании был напечатан прогноз на 2008–2012 гг. Тогда доля крупнейшего российского производителя боевых самолетов оценивалась в 12,2 %, а возможный объем производства — в 177 единиц. Всего ведущие авиационные компании выпустят 1582 истребителя. Лидером, прогнозирует "Форкаст интернэшнл", будет Lockheed Martin, которая произведет 333 истребителя. Ее доля на рынке

составит 21 %. За ней следуют Eurofighter — 289 машин (18,3 %), Boeing и Chengdu Aircraft — по 232 самолета (по 14,7 %). Доля остальных производителей составит 18 %. В опубликованном в журнале исследовании не приводятся данные по выпуску самолетов другого крупного российского производителя боевой авиатехники — РСК "МиГ". На сегодняшний день истребители "Су" и "МиГ" занимают 25 % мирового рынка боевой авиации. Эти данные привел генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян в Бангалоре (Индия), где принимал участие в работе аэрокосмической выставки Aero India 2009.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
12.03.09*

В ЦАГИ РАЗРАБОТАНА СИСТЕМА ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ ПОДДЕРЖКИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ЛЕТЧИКОМ НА ЭТАПЕ ВЗЛЕТА

Специалисты отделения динамики и систем управления летательными аппаратами ЦАГИ разработали систему интеллектуальной поддержки принятия решений летчиком на этапе взлета. Внедрение разработанной системы на борт позволит добиться существенного повышения безопасности полетов.

Проблему безопасности на взлете пытаются решить во всем мире на протяжении четверти века. Специалистами ЦАГИ в результате многолетней работы наконец найдено решение, которое может иметь практическую реализацию.

ЦАГИ предложен и разработан альтернативный метод контроля процесса взлета, в котором контролируется функция, интегрирующая в себе все параметры разбега, являющаяся априори постоянной величиной, что существенно упрощает процедуру контроля. Разработана методика выбора допусков на изменение контролируемой функции, основан-

ная на вероятностной модели процесса разбега, учитывающая также взаимосвязь между длиной взлетно-посадочной полосы и нештатным отклонением контролируемой характеристики. Разработан вариант формата индикации, учитывающий опыт других исследователей, главный вывод из которого заключается в том, что индикация не должна быть перенасыщена символикой, так как основное внимание экипажа на разбеге направлено на наблюдение внекабинной обстановки. Система интеллектуальной поддержки принятия решений летчиком на этапе взлета прошла стендовые испытания на пилотажном стенде с подвижной кабиной (ПСПК-102) с участием летного состава и получила положительную оценку летчиков.

*источник: компания «ЦАГИ»
13.03.09*

ДЛЯ УЧАСТИЯ В ИНДИЙСКОМ ТЕНДЕРЕ В КОНФИГУРАЦИЮ ВЕРТОЛЕТА МИ-28Н БУДУТ ВНЕСЕНЫ СУЩЕСТВЕННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Для участия в индийском тендере в конфигурацию вертолета Ми-28Н будут внесены существенные изменения, сообщила корр. АРМС-ТАСС ведущий специалист по рекламно-выставочной деятельности ОАО "Роствертол" Тина Шапошникова.

По ее словам, если Ми-28Н останется в коротком списке участников, он, согласно требованию ВВС Индии, будет оборудован, в частности, авионикой фирмы "Талес" и прицельным комплексом зарубежного производства, возможно, бельгийского. Это, однако, дальнейшая перспектива, а пока ОАО "Роствертол" совместно с МВЗ им. Миля и "Рособоронэкспортом" обсуждает с индийской стороной

документацию по вертолету, недавно представленную на конкурс, добавила Т. Шапошникова.

Она отметила, что "Роствертол" связывает с Индией длительное сотрудничество. В индийских ВВС эксплуатируется 4 вертолета Ми-26 и 32 вертолета Ми-35 производства ростовского предприятия, обеспечивающего также их полное обслуживание в течение всего жизненного цикла. Начиная с 2001 года на "Роствертоле" был проведен ремонт всех 4-х индийских Ми-26 и 15 Ми-35, сообщила Т. Шапошникова.

источник: АРМС-ТАСС
04.03.09

В 2008 ГОДУ КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД УВЕЛИЧИЛ КОЛИЧЕСТВО РЕАЛИЗОВАННЫХ ВЕРТОЛЕТОВ НА 66 %

В конце февраля на Казанском вертолетном заводе состоялось подписание коллективного договора. Одновременно были подведены общие итоги работы завода за 2008 год. Все без исключения принятые на 2008 год колдоговорные обязательства были выполнены.

Количество реализованных вертолетов увеличилось в отчетном году по сравнению с 2007 годом сразу на 66 %, выручка от всей реализованной заводом

продукции — на 68 %. На Казанском вертолетном заводе сформированы портфели заказов на текущий год и на следующий. В текущем году завод должен сделать и отправить покупателям вертолетов на 25 % больше, чем в прошедшем 2008 году. План по реализации в 2010 году составит до ста вертолетов.

источник: ИА Finam.ru
19.03.09

ОАК ОПРОВЕРГАЕТ СЛУХИ О МАСШТАБНОМ СОКРАЩЕНИИ ПРОИЗВОДСТВА НА ВАСО

Президент ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексей Федоров опроверг слухи о грядущем масштабном сокращении производственных мощностей ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО).

"Эти слухи (о сокращении производственных мощностей ВАСО. — "АвиаПорт") распускают недалекие люди, понятия не имеющие о наших планах и нашей стратегии", — заявил А. Федоров журналистам в среду. Руководитель ОАК отметил, что на ВАСО ведется активная подготовка к выпуску нового регионального самолета Ан-148, поставки которого заказчикам будут осуществляться с текущего года. Он также опроверг сообщения о планах по сворачиванию на ВАСО серийного производства широкофюзеляжных самолетов семейства Ил-96. "Производство

широкофюзеляжных самолетов мы не собираемся закрывать, потому что есть заказы и от транспортных авиакомпаний, и государственные заказчики", — отметил А. Федоров. При этом он уточнил, что ОАК рассматривает возможность пересмотреть планы выпуска гражданских самолетов на ближайшую перспективу. "Может быть, мы сделаем небольшую корректировку в связи с кризисной ситуацией, которая на сегодня сложилась, так как ряд покупателей или переносит сроки закупки, или просто перестал существовать. Но это в целом абсолютно не влияет на наши долгосрочные планы", — добавил он.

источник: AVIAPORT.RU
11.03.09

ВАСО В 2010 Г. ВВЕДЕТ ПРОГРАММУ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) в 2010 году планирует ввести программу повышения энергоэффективности, сообщили Интерфаксу в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК), которое является координатором проекта.

В настоящее время в ВАСО, а также в ЗАО "Авиа-стар-СП" проходит расширенный энергоаудит — электротехническое, теплотехническое и тепловизионное обследование, анализ договорной базы по постав-

кам топливно-энергетических ресурсов, а также системы мотивации соответствующего персонала.

"На основе полученных данных будет разработана программа повышения энергоэффективности и привлечения инвестиций в этот проект. Выработанные решения в течение 2010 года планируется распространить на остальные предприятия ОАК", — сказал представитель корпорации.

источник: ИА «Интерфакс»
13.03.09

КРИЗИС НЕ ИЗМЕНИЛ ПЛАНОВ УЛЬЯНОВСКИХ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Мировой финансово-экономический кризис не отразился на планах наращивать производство пассажирских самолетов одного из ведущих авиазаводов России — предприятия "Авиастар" в Ульяновской области. Если в прошлом году компания произвела семь самолетов, то в этом у нее есть в заделе десять лайнеров. А в перспективе "Авиастар" ежегодно будет выпускать примерно 20 воздушных судов, отмечает Вильдан Зиннуров, министр промышленности и транспорта Ульяновской области: "На федеральном уровне компания "Авиастар" в составе Объединенной авиастроительной корпорации вошла в список системообразующих предприятий, которые получают финансовую помощь от государства при реализации производственной программы. На региональном уровне компания имеет преференции по налогам на имущество и землю. Кроме того, идет совместная работа по подготовке квалифицированных кадров с участием федерального и областного бюджетов и жилищному строительству для специалистов "Авиастара".

Размер финансовой помощи составит примерно 200 миллионов долларов. "Авиастар" — один из крупнейших производителей авиационной техники в России. Завод специализируется на выпуске пассажирских и грузовых самолетов семейства Ту-204, а также производит уникальные транспортные гражданские самолеты "Руслан". Одна из наиболее перспективных разработок — самолет Ту-204-120 СЕ, который первым среди российских воздушных судов

получил сертификат европейского агентства по безопасности (EASA). То есть он отвечает всем международным требованиям и благодаря этому становится более конкурентоспособным на мировом авиарынке. Эта машина способна перевозить до 27 тонн грузов в контейнерах международного класса на дальность до трех тысяч километров. А груз весом в десять тонн она может доставлять на расстояние почти в семь с половиной тысяч километров. Именно с ней авиастроители связывают экспортные планы. Первый такой самолет уже отправился для эксплуатации в Китай. В ближайшее время планируется передать еще несколько лайнеров в КНР с опционом на десять самолетов в пассажирском и грузовом вариантах. Хорошие шансы получить "добро" от Европы имеет и самолет Ту-204-300. В составе компании "Владивосток Авиа" этот дальнемагистральный лайнер уже летал в Японию, Китай, Республику Корея.

В планах на будущее у компании "Авиастар" — глубокая модернизация модели Ту-204 и переход к производству широкофюзеляжных самолетов вместимостью более 300 человек. В условиях кризиса и девальвации национальной валюты российским авиаперевозчикам имеет прямой смысл делать ставку на отечественные машины, а не закупать подержанные импортные самолеты. Такие предприятия, как "Авиастар", готовы выполнять подобные заказы.

*источник: радиостанция «Голос России»
10.03.09*

ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ БЕСПИЛОТНОГО ЛЕТАТЕЛЬНОГО АППАРАТА "ИРКУТ-200" НАЧНУТСЯ В 2009 ГОДУ

Заканчивается разработка беспилотного летательного аппарата, построенного из композиционных материалов, сообщил Интерфаксу-АВН директор дирекции развития беспилотных систем корпорации "Иркут" Юрий Малов.

"С начала прошлого года создается принципиально новый беспилотный летательный аппарат "Иркут-200". Он имеет обычную самолетную схему с тянущим воздушным винтом", — заявил Ю. Малов. По его словам, уже этой весной "Иркут-200" начнет совершать пробежки по взлетно-посадочной полосе, после чего начнутся его летные испытания.

"Сегодня на "Иркут-200" устанавливается немецкий двигатель, рассматривается также возможность

установки английского двигателя, так как у России нет двигателей малой мощности", — сказал Ю. Малов.

Он сообщил, что практически изготовлен планер "беспилотника" из композиционных материалов. "Вскоре начнется монтаж на нем систем и оборудования. В производстве находится второй экземпляр беспилотного аппарата", — сказал Ю. Малов.

Он отметил, что потенциальным заказчиком беспилотного комплекса с аппаратом "Иркут-200" является МЧС России, которое подписало техническое задание на его создание.

*источник: ИА «Интерфакс»
09.03.09*

ВАСО СОБИРАЕТСЯ ВЫПУСКАТЬ ПО 56 САМОЛЕТОВ В ГОД

Воронежский авиазавод собирается выпускать по 56 самолетов в год — 36 региональных Ан-148 и 20 военно-транспортных Ил-112 — в ближайшие три-четыре года, заявил в четверг на встрече с профкомом гендиректор ВАСО Виталий Зубарев.

Уже с 1 апреля Воронежское акционерное самолетостроительное общество приступит к подготовке производства выпуска нового военно-транспортного самолета Ил-112. При этом уже в 2010 году ВАСО должно выпустить первые 4 самолета: два для ресурсных

испытаний и два — для летных. К 2012–2013 годам ВАСО должно выйти на производство 20 самолетов Ил-112 и 36 региональных Ан-148 в год. При этом в ВАСО утверждают, что производство самолетов Ил-96 продолжится и будет производиться по два таких самолета одновременно — больше завод не в состоянии произвести из-за высоких трудозатрат.

*источник: сайт Abireg.ru
19.03.09*

КРИЗИС ОТОДВИНУЛ СРОКИ ЗАВЕРШЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ ДИРИЖАБЛЯ AU-30

Кризисные явления в отечественной экономике не способствуют выдерживанию ранее планировавшихся сроков завершения сертификации дирижабля Au-30, сообщил "АвиаПорту" вице-президент ЗАО "Авгурь – Аэростатные системы" Михаил Талесников.

"В прошлом году планировалось завершить сертификацию дирижабля Au-30 весной текущего года, но финансово-экономический кризис внес свои "исправления" – в настоящее время завершение сертификации намечено на вторую половину текущего года. Замедление темпов сертификации дирижабля обусловлено причинами финансового характера. Макетная комиссия в рамках сертификации успешно прошла в прошлом году, и по результатам замечаний макетной комиссии выполнены соответствующие доработки", – сказал собеседник.

Сертификацию дирижабля в конфигурации для перевозки до 10 пассажиров в условиях полета по приборам по отечественным нормам проводит Межгосударственный авиационный комитет. В дальнейшем планируется валидировать российский сертификат летной годности на соответствие нормам и требованиям Евросоюза JAR. Дирижабль Au-30 имеет объем оболочки 5065 куб. м и длину 54 м.

Масса полезной нагрузки – до 1500 кг. Оснащен двумя двигателями LOM Praha по 170 л. с. Максимальная скорость – 110 км/час. Продолжительность полета при крейсерской скорости в 70 км/час – сутки, дальность полета – 1600 км. Команда – 2 человека. Дирижабль оснащен новейшим навигационным оборудованием, позволяющим совершать полеты по приборам в сложных метеословиях, и впервые в мире оснащен автопилотом.

"На сегодня построены три аппарата Au-30, еще два таких дирижабля находятся в процессе производства", – уточнил вице-президент компании.

Группа компаний "Авгурь-РосАэроСистемы" состоит из шести российских компаний и ряда совместных предприятий за рубежом. Совокупный годовой оборот группы по основной тематике (аэростаты и дирижабли) составляет (2006 г.) свыше 300 млн рублей. Число сотрудников – 120. С начала деятельности выпущено 7 дирижаблей и более 200 привязных аэростатов различных типов и назначения. Продукция поставляется в 14 стран мира.

*источник: AVIAPORT.RU
24.03.09*

В РОССИИ СОЗДАЮТ "УМНЫЕ" ТРЕНАЖЕРЫ ДЛЯ АВИАТОРОВ И МОРЯКОВ

В Санкт-Петербурге разрабатываются и выпускаются тренажеры, имитирующие управление самолетом, вертолетом, морским или речным судном.

Специалисты компании "Кронштадт", созданной Государственной корпорацией "Ростехнологии" и группой компаний "Транзас", придумали, как предотвратить авиакатастрофы и исключить так называемый человеческий фактор. На предприятии стали разрабатывать и выпускать наземные тренажеры, до малейших деталей имитирующие полет на конкретной модели самолета или вертолета. Это не игрушечные "симуляторы", а серьезное оборудование, позволяющее экипажу отрабатывать действия в штатных, сложных и аварийных условиях.

"Авиационные тренажеры мы делаем на данный момент только для российской техники, для российских вертолетов и самолетов. Поэтому мы завязаны на те страны, где есть российская техника, – Сирию, Индию, Бразилию. Например, у нас подписан контракт с Венесуэлой на поставку пяти вертолетных тренажеров", – сказал Евгений Комраков, генеральный директор компании "Кронштадт".

Подобные тренажеры "Кронштадт" делает и для другой стихии – водной. Вся работа на тренажерах выполняется в реальном времени. Программа моделирует любое время суток, погодные условия, а главное – вполне узнаваемую местность, например небо над Краснодарским краем или каналы Санкт-Петербурга. Для моделирования ландшафтов используются самые свежие картографические данные. "Те из обучаемых, кто реально плавал на судах в данном районе, узнают окружающую обстановку. Они подсознательно чувствуют: да, это именно то, что они видели во время реального плавания", – отметил

Александр Сперанский, старший эксперт департамента разработки тренажеров компании "Транзас".

Свыше 20 видов тренажеров производства "Кронштадта" предназначены не только для пилотов и капитанов кораблей. На сертификационном оборудовании проводится обучение механиков и штурманов, лоцманов и радиооператоров судов морского флота.

С помощью подобных тренажеров можно проводить расследования обстоятельств катастроф и действий экипажа или вести исследовательские работы по реконструкции портов.

"Пройдет судно по фарватеру с расстояниями от кормы-носа и от бортов до кромки канала – следовательно, этот канал будет безопасен. Следовательно, мы можем заказывать проектно-конструкторские работы для дальнейших дноуглубительных работ. А ведь это очень дорого стоит", – подчеркнул Александр Сперанский.

Сегодня компания вышла в число мировых лидеров в области разработки специального программного обеспечения и оборудования. Пять тысяч тренажеров компании "Транзас" поставлено в 75 стран мира. Это 45 % рынка коммерческих морских тренажеров. Госкорпорация "Ростехнологии" поддерживает усилия компании "Кронштадт" по завоеванию серьезных позиций на мировом рынке. Идут переговоры с авиационными концернами Boeing и Airbus о производстве и поставке тренажеров для их самолетов.

*источник: сайт «Вести.Ru»
09.03.09*

НАЗ "СОКОЛ" ПЛАНИРУЕТ В 2009 Г. НАПРАВИТЬ ОКОЛО 500 МЛН РУБ. НА ПРОГРАММУ ТЕХПЕРЕООРУЖЕНИЯ

ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (НАЗ "Сокол", Нижний Новгород, входит в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация") планирует в 2009 г. направить около 500 млн руб. на финансирование программы техперевооружения, сообщил генеральный директор завода Александр Карезин. По его словам, программа скорректирована из-за экономического кризиса. В целом на 2006–2010 гг. она составит 2,5 млрд руб.

А. Карезин отметил, что с 2005 по 2008 г. "Сокол" постепенно увеличивал долю оборонной продукции и на конец 2008 г. она составила 70–75 проц. в общем объеме производства. "При существующем гособоронзаказе нам необходимо наращивать мощности на 20 проц. в год", – добавил он. Гендиректор завода также сообщил, что "Сокол" не сокращал рабочих, однако приступил к программе перепрофилирования

кадров в связи с кризисом. Как сообщалось ранее, в 2008 г. "Сокол" намеревался направить на программу техперевооружения около 730 млн руб. Как пояснили в руководстве завода, эта сумма была несколько ниже из-за кризиса. В 2007 г. на реализацию программы развития "Сокол" израсходовал 376 млн руб.

Программа развития ОАО "Сокол" в целом предполагает проведение капремонтов и модернизации оборудования, приобретение нового оборудования для внедрения современных технологий, увеличение производственной мощности завода. Ее реализация в 2007 г. позволила снизить уровень износа производственных фондов ОАО "Сокол" с 62,7 до 58,6 проц.

*источник: АРМС-ТАСС
18.03.09*

В РОССИИ В 2008 ГОДУ ВЫПУЩЕНО 169 ВЕРТОЛЕТОВ, ПЛАН НА 2009 ГОД — 231

На предприятиях отечественной вертолетостроительной индустрии в 2008 году было построено 169 вертолетов, что на 3 % превысило плановое задание. Об этом говорится в сообщении ОАО "ОПК "Оборонпром". Вертолетостроительная отрасль является одной из немногих отраслей российского машиностроения, показывающих положительную производственную динамику на протяжении последних 4 лет.

Заказы на постройку новой винтокрылой авиатехники военного и гражданского назначения для российских и зарубежных заказчиков выполняли все производственные предприятия отрасли: ОАО "Казанский вертолетный завод" (55 вертолетов), ОАО "Роствертол" (44), ОАО "Улан-Удэнский авиазавод" (59) и ОАО "Кумертауское авиационное производственное предприятие" (11). Успешной работе предприятий способствовало конструкторское сопровождение специалистов ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля" и ОАО "Камов", отмечается в сообщении.

Парк мировой авиации в 2008 году пополнился на 114 машин семейства Ми-8/17, 20 боевых Ми-24/35М и Ми-28Н, 11 – семейства Ка-27/32. Учитывая характер и объем работ, успешно проведенных в "Роствертолом" по модернизации 24 легких вертолетов Ми-2, а также величины восстановленных в результате этого показателей ресурса основных элементов конструкции, данные машины можно также отнести к вновь построенным.

Согласно утвержденному производственному плану ОАО "Вертолеты России" по выпуску вертолетов на 2008–2010 годы, в 2009 году будет построена как минимум 231 винтокрылая машина.

ОАО "Вертолеты России" – дочерняя компания, принадлежащая ОПК "Оборонпром". Ей делегированы полномочия управления следующими отечественными вертолетостроительными предприятиями: ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля", ОАО "Камов", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "Арсеньевская авиа-

ционная компания "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина, ОАО "Кумертауское авиационное производственное предприятие", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед" и ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие".

В 2007 году заказчиком было поставлено 120 вертолетов (10 – камовские, остальные – милевские). Для сравнения: в 2006 году – 108, в 2005 – 93, в 2004 – 85. Портфель заказов "Вертолеты России" распланирован полностью на 2009 и 2010 годы и на 50 % на 2011 год. В этом показателе компания сравнялась с другими производителями вертолетов (у Agusta и Eurocopter заказы также принимаются уже на 2011 год).

Ранее сообщалось, что в 2008 году был заключен контракт по линии "Рособоронэкспорта" на поставку индийским ВВС 80 вертолетов Ми-17 на \$ 1 млрд, 10 Ми-35 – в Бразилию. "Оборонпром" заключил договор с Египтом на поставку 14 вертолетов Ми-17. Ведутся переговоры с Саудовской Аравией по линии РОЭ на поставку до 90 вертолетов Ми-17. "Вертолеты России" через РОЭ будут участвовать в индийском тендере на поставку 197 легких вертолетов Ка-226Т.

Основными экспортными рынками остаются Китай, страны СНГ, Латинской Америки, АТЭС и Африки.

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

*источник: ИА «АК&М»
12.03.09*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS рассчитывает сохранить проект A400M	29
Производителю транспортника A400M дали трехмесячную отсрочку	29
Чистая прибыль EADS за IV квартал выросла почти в 2 раза	30
Суперкосмолет	30
США запретили Чехии продажу УБС L-159 ВВС Боливии	30
Boeing представила новую модель истребителя F-15	31
Корпорация Boeing обязуется поставить Индии первый из восьми самолетов дальнего морского патрулирования Poseidon в течение 4 лет	31
Эквадор купил партию бразильских самолетов Super Tucano	31
Boeing передала Австралии тренажер для самолета Wedgetail	32
В двигателях Boeing 777 нашли дефект	32
Boeing назовет субподрядчика программы модернизации вертолетов Chinook ВС Великобритании в марте	32
Boeing приступила к сборке первого самолета C-17 для SAC	33
Завершилось предварительное рассмотрение проектов программы FCS	33
Boeing предложит истребитель F/A-18E/F Греции	33
Построен первый общий военно-транспортный самолет Финляндии, Швеции и стран НАТО	33
Rolls-Royce полагает, что создать тихий винтовентиляторный двигатель возможно	34
Первый региональный самолет ERJ145 производства бразильской Embraer может появиться на российском рынке в текущем году	34
Dassault Falcon рапортует об успехах в 2008 году	34
Ан-148 реанимируют	35
Британцы получат три истребителя F-35 для проведения испытаний	35
PricewaterhouseCoopers: объем сделок в авиакосмической и оборонной промышленности резко сократился в 2008 г.	36
Турция купила 30 истребителей у США за \$ 1,8 млрд	36
В США разработан боевой лазер мощностью в сто киловатт	37
В период 2009—2013 гг. на мировой рынок будет поставлено 1582 истребителя на общую сумму 83,7 млрд долл. — "Форкаст интернэшнл"	37
Air France — KLM планирует заказать 100 авиалайнеров на \$ 20 млрд	37
Согласование позиций сторон по закупке EF-2000 Турхооп третьего транша может быть достигнуто в конце марта	38
Скоро в производство будет запущена первая система питания портативных устройств на спирте	38

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS РАССЧИТЫВАЕТ СОХРАНИТЬ ПРОЕКТ A400M

Закрытие проекта европейского военно-транспортного самолета A400M является маловероятным, поскольку для этого потребуются единогласное решение всех стран-участников. Такое заявление, как сообщает DefPro, сделал 10 марта 2009 года на пресс-конференции представитель Европейского аэрокосмического и оборонного концерна (EADS), имя которого источник не называет.

Вместе с тем, как напоминает издание, согласно условиям контракта между производителем и заказчиками, если первый полет европейского транспортного средства задержится более чем на 14 месяцев, страны-участники имеют право выйти из проекта и потребовать полного возврата вложенных средств. Этот срок истекает уже 1 апреля 2009 года, и, судя по молчанию производителя, до этой даты полет A400M вряд ли состоится.

Последним событием, о котором официальный сайт Airbus Military сообщил 17 декабря 2008 года, стали испытания двигателя TP400. Они проводились с помощью одной из модификаций американского военно-транспортного самолета C-130 Hercules. В настоящее время двигателю предстоит еще около 50 часов летных тестов, прежде чем он будет признан пригодным к эксплуатации на A400M.

Напомним, что первый полет европейского транспортного средства был запланирован на январь 2008 года, однако затем производитель перенес его на сентябрь-ноябрь. Но в сентябре было объявлено, что это событие также перенесено в связи с неготовностью силовой установки. А в начале 2009 года в СМИ попала информация о значительных задержках поставок транспортного средства и увеличении его цены по техническим причинам.

Этот факт уже вызвал недовольство многих стран-участников, вложивших в развитие проекта существенные средства. Некоторые из них нуждаются в срочном обновлении своих парков военно-транспортных самолетов. В числе заказчиков A400M девять государств, которые должны получить около 180 самолетов. Первые поставки этих машин должны были начаться уже в 2009 году, но затем были перенесены на 2012–2013 годы. Однако, по мнению экспертов, задержка может увеличиться еще больше — до 2014–2015 годов. Кроме того, по сравнению с 1998 годом стоимость A400M возросла со 110 до 145 миллионов евро.

*источник: LENTA.RU
10.03.09*

ПРОИЗВОДИТЕЛЮ ТРАНСПОРТНИКА A400M ДАЛИ ТРЕХМЕСЯЧНУЮ ОТСРОЧКУ

Страны — участники проекта европейского военно-транспортного самолета A400M единогласно приняли решение объявить трехмесячный мораторий на аннулирование контрактов с производителем, сообщает Reuters. Право расторгнуть соглашение в одностороннем порядке заказчики получают после 1 апреля, так как задержка первого полета машины превысит 14 месяцев. Участники также могут потребовать возврата вложенных в проект средств.

Как сообщает агентство, в числе стран, принявших участие в заседании в Праге 12 марта, были представители европейских государств, входящих в НАТО, а также Турция, являющаяся неевропейским заказчиком. В общей сложности эти государства планируют купить около 180 военно-транспортных вертолетов. Но их поставка отложена на неопределенный срок из-за технических трудностей. Информация об этом была опубликована в европейских СМИ в начале года. Для ряда стран, рассчитывавших на скорые поставки

A400M, этот вопрос уже является критичным, и наибольшее недовольство задержками высказывают одни из самых крупных заказчиков — Германия и Великобритания. В Лондоне, по сообщениям местной печати, уже рассматриваются варианты приобретения или взятия в лизинг аналогичной продукции американского производства, поскольку срок эксплуатации нынешнего парка транспортных средств истекает. Отметим, что выход из проекта хотя бы одной из стран может сказаться на будущем всего проекта, хотя участники пока и договорились не идти на это без дополнительных консультаций с партнерами. Вместе с тем производитель A400M пока не сообщал, состоится ли в ближайшее время первый полет машины. Также пока точно не ясно, насколько изменится его стоимость и когда начнутся первые поставки.

*источник: LENTA.RU
13.03.09*

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ EADS ЗА IV КВАРТАЛ ВЫРОСЛА ПОЧТИ В 2 РАЗА

Чистая прибыль Европейского аэрокосмического и оборонного концерна (EADS) — материнской компании авиастроительной Airbus SAS — по итогам IV квартала 2008 года выросла на 89 %, до 490 млн евро, против 259 млн евро, полученных за октябрь — декабрь 2007 года. Об этом говорится в распространенных материалах концерна.

По итогам всего 2008 года чистая прибыль EADS составила 1,57 млрд евро, тогда как 2007 год компа-

ния завершила с чистыми убытками в размере 446 млн евро. Годовая выручка поднялась на 11 %, до 43,26 млрд евро. Представленные успешные результаты компания связывает с ростом объема заказов, а также с благоприятными для корпорации курсами валют. EADS прогнозирует, что выручка в 2009 году будет на уровне 2008 года.

источник: сайт *bfm.ru*
10.03.09

СУПЕРКОСМОЛЕТ

Европейское космическое агентство выделило 1 миллион евро британской компании Reaction Engines для продолжения ее работы по созданию аппарата, подобному которому еще не было в истории техники. Если все пойдет по плану, через десять лет мир космических перевозок радикально изменится.

Изюминка проекта многоразового космического самолета Skylon в том, что эта машина должна взлетать с обычного аэродрома, самостоятельно набирать высоту и скорость, достигая "первой космической", а после выполнения задания — приземляться на том же аэродроме. При этом Skylon не будет использовать ни внешние баки и ускорители, ни первые/вторые ракетные ступени, ни какие-либо само-

леты-разгонщики. Skylon полностью самостоятелен. Более того, от старта до посадки суперчелнок будет использовать одни и те же двигатели. Главная идея Skylon заключается в использовании атмосферного кислорода для сжигания горючего не только в начале полета (подобно обычным реактивным лайнерам), но и на очень больших высотах и очень больших скоростях. Глава Reaction Engines Алан Бонд пояснил, что традиционные ракеты-носители в силу дороговизны тормозят данный рынок, а Skylon способен существенно сократить затраты на вывод полезного груза на орбиту.

источник: газета «Время и деньги»
19.03.09

США ЗАПРЕТИЛИ ЧЕХИИ ПРОДАЖУ УБС L-159 ВВС БОЛИВИИ

США запретили правительству Чешской Республики продажу Боливии шести дозвуковых легких учебно-боевых самолетов L-159 ALCA производства компании Aero Vodochody, сообщает "Инфодифенса" со ссылкой на боливийские СМИ.

В январе 2009 г. президент Боливии Эво Моралес подписал указ, предписывающий совету министров страны приобрести для Министерства обороны 6 УБС L-159 ALCA. Общая стоимость соглашения, которое включало поставку самолетов, наземного оборудования, запчастей, документации, тренажера, а также подготовку персонала, составляла 57,876 млн долл. Как стало известно от анонимного представителя боливийского руководства, Вашингтон, который недавно подверг ревизии свои отношения с Ла-Пасом, наложил вето на продажу Боливии самолетов, ссылаясь на то, что в их конструкции используется значительное количество компонентов и оборудования американского производства. Официальные представители МО Боливии не комментировали сообщения СМИ. Планировалось, что в перспективе ВВС Боливии приобретут для замены 16 находящихся на вооружении устаревших Т-33 компании "Локхид" от 12 до 18 УБС L-159. По информации местных СМИ, большая часть имеющихся самолетов изношена и небоеспособна из-за отсутствия запчастей.

В настоящее время ВВС Чехии являются единственным покупателем разработанного в 1990-е гг. L-159. С 2003 года на хранении чешских вооруженных сил находится 43 излишних самолета L-159. МО

Чехии усиленно стремится продать оставшиеся УТС зарубежным заказчикам. После получения информации о решении США боливийское правительство начало поиски других вариантов приобретения новых самолетов для своих ВВС. Основным из них является закупка турбовинтовых УТС Т-35 "Пиллан", разработанных чилийской компанией "Энаер". Самолет был принят на вооружение чилийских ВВС в июле 1985 года. Т-35 были закуплены ВВС Чили, Панамы, Парагвая и Испании. ВВС Боливии также планируют получить два вертолета AS-350B3 производства "Еврокоптер". Эти машины будут использоваться для поддержки поисково-спасательных операций, транспортировки президента и других VIP-персон и пополнят парк из двух имеющихся вертолетов AS-332B "Суперлума", предоставленных в рамках программы SICOFAA (система сотрудничества ВВС южноамериканских государств) Венесуэлой.

Как ожидается, в начале апреля в Боливию будут поставлены первые два вертолета Ми-17, которые планируется использовать для борьбы с незаконным оборотом наркотиков. Соглашение о поставках российских вертолетов было подписано в феврале текущего года в ходе официального визита в Россию президента Боливии Эво Моралеса. Всего ВВС Боливии планируют получить не менее пяти Ми-17 ориентировочной стоимостью около 50 млн долл.

источник: АРМС-ТАСС
19.03.09

BOEING ПРЕДСТАВИЛА НОВУЮ МОДЕЛЬ ИСТРЕБИТЕЛЯ F-15

Компания Boeing (США) 17 марта продемонстрировала новую модификацию истребителя F-15 – F-15 Silent Eagle (F-15SE), говорится в сообщении компании. Новая модель истребителя разработана для международного рынка. Silent Eagle в переводе означает "тихий орел", что совсем не случайно. На F-15SE применены некоторые технологии "стелс", в частности внутренние отсеки вооружения в конформных баках по бортам фюзеляжа. В отсеке вооружения может размещаться УР класса "воздух – воздух" AIM-9 или AIM-120 или бомбы, такие как JDAM и SDB. При этом в зависимости от боевой задачи можно использовать и обычные конформные баки, без отсека

вооружения. Система самообороны F-15SE включает в себя систему радиоэлектронного противодействия BAES, работающую совместно с РЛС AESA (Advanced Electronic Scanning Array) компании Raytheon.

Компания Boeing построила концептуальный прототип конформных баков с отсеками вооружения. Опытный образец самолета F-15SE планируется поднять в воздух в первом квартале 2010 г. При этом компания Boeing рассматривает на участие в проекте иностранных партнеров.

*источник: AVIAPORT.RU
18.03.09*

КОРПОРАЦИЯ BOEING ОБЯЗУЕТСЯ ПОСТАВИТЬ ИНДИИ ПЕРВЫЙ ИЗ ВОСЬМИ САМОЛЕТОВ ДАЛЬНОГО МОРСКОГО ПАТРУЛИРОВАНИЯ POSEIDON В ТЕЧЕНИЕ 4 ЛЕТ

Корпорация Boeing обязуется поставить Индии первый из восьми самолетов дальнего морского патрулирования P-8I Poseidon в течение 48 месяцев – не позднее начала 2013 года. Согласно информации, опубликованной сегодня в связи с одобрением администрацией президента Барака Обамы сделки, общая сумма которой составит 2,1 млрд долларов, остальные семь машин должны поступить к 2015 году. Условиями подписанного в начале января контракта, который стал крупнейшим из когда-либо заключенных между двумя странами в сфере военно-технического сотрудничества, также предусматривается выполнение Boeing офсетных обязательств на 641,3 млн долларов по инженерно-сервисному обслуживанию, обеспечению запчастями, подготовке пилотов и других специалистов, созданию сопутствующей производственной базы и инфраструктуры логистики. Крупнейшее государство Южной Азии стало первым зарубежным покупателем P-8I, в наименовании которого латинская "I" означает "Индия". В соответствии с условиями заказчика, самолет может

эффективно применяться как над сушей, так и над морем, позволяя проводить сбор информации и разведку на больших расстояниях, выявлять различные цели и отслеживать их перемещение, наносить удары по подводным лодкам противника, а также обеспечивать операции по поиску и спасению. Примечательно, что его аналог, предназначенный для американских ВМС, – Poseidon P-8A – все еще находится на стадии разработки.

Заключение соглашения о поставках P-8I стало вторым важнейшим прорывом Соединенных Штатов на индийский рынок вооружений и боевой техники, общие объемы которого на ближайшие пять лет оцениваются в 30 млрд долларов. В январе 2008 года США договорились о продаже Индии 6 самолетов военно-транспортной авиации C-130J Hercules 2 производства компании Lockheed Martin на сумму почти 1 млрд долларов.

*источник: газета «Гудок»
18.03.09*

ЭКВАДОР КУПИЛ ПАРТИЮ БРАЗИЛЬСКИХ САМОЛЕТОВ SUPER TUCANO

ВВС Эквадора закупили партию из 24 учебно-тренировочных самолетов EMB-314 Super Tucano производства бразильской авиастроительной компании Embraer. Как сообщает Agence France-Presse, эквадорские военные планируют использовать машины для подготовки пилотов, а также патрулирования границ страны. Поставки начнутся до конца 2009 года. В настоящее время самым значительным парком самолетов Super Tucano обладают ВВС Бразилии. В числе их заказчиков, помимо Эквадора, также Гватемала, Чили, Колумбия и Доминиканская Республика. На днях о намерении взять в лизинг партию бразильских учебно-тренировочных самолетов объявили военно-морские силы США. Американцы намерены использовать их в нетрадиционных военных конфликтах, поскольку машины могут приземляться и взлетать на неподготовленной местности, а их перезаправка не занимает много времени.

Самолет EMB-314 Super Tucano комплектуется современным бортовым оборудованием, благодаря чему его можно применять в любое время суток и при

любой погоде. На самолете установлен турбовинтовой двигатель мощностью 1600 лошадиных сил. EMB-314 развивает скорость до 600 километров в час. В качестве вооружения могут использоваться два пулемета калибра 12,7 миллиметра, 20-миллиметровая пушка, неуправляемые и управляемые ракеты, а также авиабомбы. С учетом последних реализованных заказов, как подчеркивает Agence France-Presse, Embraer продала уже 169 самолетов Super Tucano. Предыдущая версия этого самолета, которая получила имя Tucano, стоит на вооружении 15 государств. Всего заказчикам поставлено около 650 этих машин. В настоящее время, как подчеркивает агентство, бразильская Embraer занимает третье место в мире среди производителей коммерческих самолетов, уступая лишь компаниям Airbus и Boeing. В первой половине 2008 года портфель заказов компании превышал 20 миллиардов долларов.

*источник: LENTA.RU
24.03.09*

BOEING ПЕРЕДАЛА АВСТРАЛИИ ТРЕНАЖЕР ДЛЯ САМОЛЕТА WEDGETAIL

Компания Boeing передала Австралии тренажер самолета раннего предупреждения и управления (AEW&C) Wedgetail, говорится в сообщении компании. Самолет Wedgetail разработан на базе пассажирского лайнера Boeing 737-700, поэтому новый тренажер создан компанией Thales на базе тренажера самолета Boeing 737NG по заказу подразделения Boeing Defence Australia. Это первая поставка Австралии по программе Wedgetail. Приемка тренажера состоялась

27 февраля. Тренажер обеспечит подготовку экипажей ВВС Австралии для первых двух самолетов Wedgetail, которые должны прибыть в Австралию в конце года. Тренажер установлен в центре технической поддержки (Wedgetail AEW&C Support Center) на авиабазе ВВС в Вильямстауне (Williamstown).

*источник: AVIAPORT.RU
13.03.09*

В ДВИГАТЕЛЯХ BOEING 777 НАШЛИ ДЕФЕКТ

Срочно переоборудовать все пассажирские лайнеры Boeing 777 предписали федеральные власти США. Речь идет о замене детали двигателя, из-за отказа которой произошло две аварии в 2008 году, сообщает CNN. Расследование Национального совета по безопасности на транспорте установило, что именно произведенная компанией Rolls-Royce деталь мотора стала причиной аварии Boeing в лондонском Хитроу, произошедшей 17 января 2008 года. Оба двигателя лайнера отказали при заходе на взлет, и самолет выехал за взлетную полосу. В результате

инцидента 18 человек пострадали. А 26 ноября в Атланта Boeing авиакомпании Delta совершил аварийную посадку из-за неполадок двигателя.

В обоих случаях поступление топлива в двигатель было нарушено из-за обледенения топливно-масляного радиатора. Теперь, чтобы устранить этот дефект, все двигатели самолетов Boeing 777 в США будут переоборудованы.

*источник: сайт Turist.ru
12.03.09*

BOEING НАЗОВЕТ СУБПОДРЯДЧИКА ПРОГРАММЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ CHINOOK ВС ВЕЛИКОБРИТАНИИ В МАРТЕ

До конца марта Boeing планирует определить компанию, которая станет основным субподрядчиком в рамках программы модернизации транспортных вертолетов HC.2/2A Chinook ВС Великобритании к единой стандартной конфигурации, которая получит обозначение HC4, сообщает "Джейнс дифенс уикли" со ссылкой на представителя корпорации. Общая стоимость реализуемой британским министерством обороны программы, получившей название "Юлиус", оценивается в 100 млн фунтов стерлингов (146 млн долл.). Boeing, который является основным подрядчиком по контракту, уже рассмотрел предложения от "Вектор аэроспейс", "Кинетик", "FR авиэйшн" и "Маршал аэроспейс". Проект "Юлиус" предусматривает усовершенствование вертолетов путем оснащения кабины комплектом цифрового бортового радиоэлектронного оборудования, установки двигателей T55-714 компании "Ханиуэлл", аппаратуры радиосвязи, совместимой с тактической системой связи "Боуман", а также систем опознавания "свой-чужой" и защиты от ракетного нападения.

Согласно имеющимся планам, программа модернизации предусматривает переоборудование 40 вертолетов версии HC.2/2A, а также восьми HC.3, которые находятся на хранении с момента поставки в 2001 году, для продления срока их эксплуатации после 2015 года. Как ожидается, после завершения программы все вертолеты будут приведены к единой конфигурации, что позволит облегчить их обслуживание и материально-техническое обеспечение, а также упростит подготовку пилотов. На первом этапе планируется провести модернизацию восьми состоящих на вооружении вертолетов HC.2/2A Chinook.

Реализация проекта "Юлиус" является продолжением реализуемой с 2007 года программы по "возврату" к более ранней версии 8 вертолетов HC.3. Контакт стоимостью 259 млн фунтов стерлингов на поставку 14 вертолетов Chinook, включая 6 стандартных машин версии HC.2a и 8 версии HC.3 (усовершенствованная модификация CH-47SD), предназначенных для Сил специальных операций Великобритании, был заключен в 1995 году. Поставка была выполнена в 2001 году. Однако из-за неграмотно составленной британским МО спецификации бортового радиоэлектронного оборудования вертолетов Mk.3, включая системы навигации, РЛС и др., оказалось несовместимым с кабинами пилотов. Машины не только не могут использоваться в боевых операциях, но даже их обычные полеты небезопасны. Вертолеты не могут эксплуатироваться в условиях облачности и выполнять полеты на высоте более 150 м.

"Кинетик" одержала победу в конкурсе на переоборудование этих вертолетов. В ближайшее время первый модифицированный "Кинетик" HC.3 придет для испытаний на авиабазу ВВС Одишем в Гэмпшире. Принятие этих вертолетов на вооружение планируется с мая 2009 по февраль 2010 г. Вертолеты будут эксплуатироваться в течение 5 лет, после чего также будут модернизированы в рамках проекта "Юлиус". МО Великобритании планирует эксплуатировать имеющиеся на вооружении вертолеты Chinook по крайней мере до 2040 года, как определено в соглашении о технической поддержке, подписанном с компанией Boeing в 2006 году.

*источник: АРМС-ТАСС
12.03.09*

BOEING ПРИСТУПИЛА К СБОРКЕ ПЕРВОГО САМОЛЕТА C-17 ДЛЯ SAC

Компания Boeing приступила к сборке первого военно-транспортного самолета C-17 Globemaster III для консорциума Strategic Airlift Capability (SAC), говорится в сообщении компании.

Торжественная церемония по этому случаю состоялась на заводе компании Boeing в Лонг Бич (Калифорния). "Церемониальными заклепками" соединили переднюю, центральную и хвостовую части самолета, говорится в сообщении.

В церемонии приняли участие сотни рабочих, руководители корпорации SAC, компании Boeing, НАТО и министр обороны Венгрии. Его присутствие объясняется просто: Венгрия дала согласие разместить на своей территории три самолета C-17 Тяжелого военно-транспортного крыла HAW и зарегистрировать самолеты под венгерским флагом.

Первый полет первого самолета C-17 для SAC должен состояться в июне текущего года, а в июле его планируется передать SAC. В октябре планируется начать первые "рабочие" полеты.

Консорциум SAC объединяет 10 стран: Болгарию, Эстонию, Венгрию, Литву, Нидерланды, Норвегию, Польшу, Румынию, Словению и США. Кроме того, партнерами консорциума в рамках "Партнерства ради мира" являются Швеция и Финляндия. Именно эти страны и намерены вскладчину купить и эксплуатировать три самолета C-17. Главой консорциума является бригадный генерал ВВС США Ричард Джонсон (Richard Johnston).

*источник: AVIAPORT.RU
16.03.09*

ЗАВЕРШИЛОСЬ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТОВ ПРОГРАММЫ FCS

Компания Boeing и корпорация Science Applications International Corp. завершили предварительное рассмотрение проектов по программе будущих боевых систем FCS (Future Combat Systems), говорится в сообщении компании Boeing.

Рассмотрены проекты пяти беспилотных аппаратов. Среди них и наземные, и воздушные аппараты. В числе последних рассматривались проекты аппаратов Class I Unmanned Aerial System и Class IV Unmanned Aerial Vehicle. Первые должны иметь вертикальный взлет и посадку, весить около 20 кг и иметь двигатель мощностью примерно 10 л. с. Вторые по своим характеристикам должны обеспечивать боевые действия армейских подразделений на уровне бригады: связь, ретрансляция, разведка.

Проект аппарата Class I рассматривался на заводе компании Boeing в Сент-Луисе в конце ноября прошлого года совместно с компанией Honeywell International. Там же в декабре состоялось рассмотрение проекта аппарата Class IV совместно с компанией Northrop Grumman.

"Рассмотрение проектов позволит нам двигаться к детальной проработке проектов. Опытные образцы таких аппаратов могут выйти на испытания в 2011 г.", — приводятся в сообщении слова председателя комиссии по Class IV Unmanned Aerial Vehicle Дуга Джасперинга (Doug Jaspering).

*источник: AVIAPORT.RU
16.03.09*

BOEING ПРЕДЛОЖИТ ИСТРЕБИТЕЛЬ F/A-18E/F ГРЕЦИИ

Компания Boeing объявила о намерении предложить самолет F/A-18E/F Super Hornet в качестве истребителя следующего поколения ВВС Греции, говорится в сообщении компании.

"Мы рады предложить греческим ВВС самолеты Super Hornet второй серии (Block II), отличающиеся улучшенными боевыми качествами, и надеемся на долгосрочное сотрудничество с греческим правительством и промышленностью Греции", — приводятся в сообщении слова Дэна Коте (Dan Korte), генерального директора подразделения глобальных ударных систем (Global Strike Systems) отделения

интегрированных оборонительных систем (Integrated Defense Systems) компании Boeing.

Сегодня ВМС США эксплуатируют более 380 самолетов F/A-18E/F, ВВС Австралии заказали 24 самолета этого типа, эти машины предложены ВВС Индии по программе MMRCA. ВВС Греции компания Boeing предложит вариант с РЛС Raytheon APG-79 с активной фазированной решеткой и усовершенствованной системой радиоэлектронной борьбы, интегрированной с РЛС.

*источник: AVIAPORT.RU
16.03.09*

ПОСТРОЕН ПЕРВЫЙ ОБЩИЙ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ ФИНЛЯДИИ, ШВЕЦИИ И СТРАН НАТО

Первый общий военно-транспортный самолет Финляндии, Швеции и стран НАТО готов к полету.

Самолет собирался на заводе Boeing в Калифорнии. Предполагается, что он поднимется первый раз в воздух в июне. Два других подобных самолета будут готовы летом. Финляндия участвовала в закупке

гигантских военно-транспортных самолетов вместе с несколькими странами НАТО и Швецией, сообщает финское радио.

*источник: газета «Комсомольская правда
в Северной Европе»
16.03.09*

ROLLS-ROYCE ПОЛАГАЕТ, ЧТО СОЗДАТЬ ТИХИЙ ВИНТОВЕНТИЛЯТОРНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ВОЗМОЖНО

Двигателестроительная компания Rolls-Royce полагает, что с учетом существующего научно-технического задела возможно создать тихий винтовентиляторный двигатель, говорится в сообщении Flight International.

Компания Rolls-Royce считает, что сегодня есть определенные предпосылки для возврата к исследованиям винтовентиляторных двигателей. Поэтому на базе ранее разработанного винта Rig 140 компания создала соосный винт Rig 145 диаметром 710 мм и провела его испытания в Нидерландах в аэродинамической трубе малых скоростей. Сегодня его вернули в Великобританию для испытаний на больших скоростях и акустических испытаний. В прошлом году на конференции Royal Aeronautical Society Greener By Design старший инженер компании Rolls-Royce д-р Марк Тейлор (Mark Taylor) заявил, что сделан "очень большой шаг" в создании тихого винтовентиляторного двигателя.

Компания Rolls-Royce приступила к исследованиям винтовентиляторных двигателей в 80-х годах прошлого столетия, когда цены на нефть превысили \$ 100 за баррель. В то время казалось, что будущее гражданской авиации связано именно с такими экономичными двигателями. В том числе компания вела

серьезные переговоры об установке таких двигателей на самолет Boeing 7J7.

Для исследований такого двигателя в Великобритании была создана специальная установка для определения характеристик вентилятора и уровня шума. В середине 80-х на такой установке исследовался винт диаметром всего 90 мм, сегодня испытывается винт самолета A400M. В 1989 г. начались испытания соосных винтов Rig 140. Это была сложная, но достаточно успешная программа, результаты которой никому не понадобились: цены на нефть упали и Boeing потерял интерес к такому виду двигателя.

Тем не менее Rolls-Royce использовал наработки при создании проекта RB529 UHB (ultra-high-bypass). Испытания вентилятора Rig 141 проходили в 1990 г. в германо-датской аэродинамической трубе малых скоростей в Нидерландах, макет двигателя RB529 показали на выставке в Фарнборо в 1986 г. Это был очередной шаг в улучшении топливной эффективности, за которую, правда, приходилось платить ростом веса и лобового сопротивления.

*источник: AVIAPORT.RU
26.03.09*

ПЕРВЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ ERJ145 ПРОИЗВОДСТВА БРАЗИЛЬСКОЙ EMBRAER МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ В ТЕКУЩЕМ ГОДУ

Первый региональный самолет ERJ145 производства бразильской компании Embraer может появиться в парке российских авиаперевозчиков уже в текущем году, сообщил на пресс-конференции в Москве Марк Даначи, генеральный директор лизинговой компании ЕСС, которая является 100-процентной "дочкой" Embraer и занимается продажей и лизингом бывших в употреблении самолетов бразильского авиастроителя.

По словам Даначи, "ЕСС ведет переговоры о возможной продаже или передаче в лизинг 50-местных ERJ145 практически со всеми российскими авиакомпаниями, осуществляющими региональные авиаперевозки, и "надеется, что до конца года первый самолет этого типа появится на российском рынке". Глава лизинговой компании не стал уточнять, кто в России станет первым эксплуатантом ERJ145, ссылаясь на конфиденциальность информации. Вместе с

тем он отметил, что наиболее продвинулись переговоры с группой компаний "Аэрофлот", включая "Аэрофлот-Норд", поскольку инфраструктура этого авиаперевозчика наиболее подготовлена для предложений ЕСС.

Как отметил Даначи, несмотря на всеобщий экономический кризис, "он верит в успех регионального самолета Embraer на российском рынке". Он обусловлен значительным старением российского парка региональных самолетов, недавней отменой в России 20-процентной ввозной пошлины на самолеты вместимостью до 50 пассажиромест и отличными характеристиками ERJ145, который является одним из самых надежных, экономичных, скоростных и малозумных региональных самолетов в мире.

*источник: АРМС-ТАСС
19.03.09*

DASSAULT FALCON РАПОРТУЕТ ОБ УСПЕХАХ В 2008 ГОДУ

Всего за 2008 год выручка компании составила свыше 3,75 миллиарда евро, где доля бизнес-джетов Falcon составила 62 %. За истекший год Dassault Aviation реализовала и ввела в эксплуатацию 72 бизнес-джета. Также было отмечено, что в 2009 году компания планирует поставить 90 полностью готовых самолетов Falcon, в то время как производство "задела" будет несколько уменьшено в соответствии с реальным состоянием рынка.

В заключении господин Розанваллон (Rosanvalon), президент и генеральный менеджер Dassault Falcon, отметил, что компания по-прежнему занимает устойчивые позиции на рынке и готова как и раньше предоставлять качественное обслуживание растущему флоту самолетов Falcon.

*источник: сайт BizavNews.RU
23.03.09*

АН-148 РЕАНИМИРУЮТ

Премьер Юлия Тимошенко намерена самостоятельно вести переговоры с руководством стран, заинтересованных в покупке украинских самолетов. Но без сотрудничества с Россией большинство таких переговоров обречено на неудачу.

Ориентировочно в конце марта в Москве пройдет заседание украинско-российского межправительственного комитета по экономическому сотрудничеству, на котором стороны обсудят кооперацию в сфере самолетостроения. Об этом сообщила Юлия Тимошенко. По ее словам, у правительства есть портфель заказов, которые позволят в марте-апреле заключить контракты с другими странами на поставки самолетов. В частности, речь идет о 58 самолетах Ан-148, строительство которых будет вестись совместно с Россией. Госпожа Тимошенко также сказала, что на стадии завершения находится подписание контракта с Индией и будет начато финансирование строительства двух самолетов для нашего Минобороны.

"Одним из крупнейших совместных проектов с Россией может стать ренессанс производства новых версий Ан-124 ("Руслан"). Но пока есть достаточно большой парк старых "Русланов", новый проект будет продвигаться медленно. Очевидно, еще пять-семь лет понадобится для того, чтобы активизировать работу по этому направлению. Проекты Ан-148 и Ан-140 тоже интересны", — сказал "i" директор Центра исследований армии, конверсии и разоружения Валентин Бадрак. Но он сомневается в перспективности совместного развития проекта военно-транспортного самолета Ан-70: "Это может случиться, если появится третий партнер, прежде всего — Китай". В противном случае, полагает эксперт, Россия будет заинтересована исключительно в развитии своего проекта на базе модернизированного Ил-76.

О приоритетности Ил-76 летом 2006 г. говорил главнокомандующий ВВС России Владимир Михайлов. На что президент Академии геополитических проблем, бывший замглавы Генштаба России

Леонид Ивашев отмечал, что Ил-76 устарел. "Была попытка создать собственный новый самолет, чтобы его заменить. Но намерение — это одно, а финансирование и возможности — другое", — говорил "i" эксперт. Позже первый замминистра промполитики Виталий Немилостивый сообщил, что Киев и Москва готовят новое межправительственное соглашение по военно-транспортному самолету Ан-70. Но вопрос возвращения российской стороны в проект до сих пор не решен.

Директор военных программ Центра им. Разумкова Николай Сунгуровский тоже считает маловероятной возможность возвращения Москвы к Ан-70. "Это говорит не о качестве нашего самолета, а о направленности политики России, чтобы наращиванием выпуска собственной продукции обеспечивать рабочие места. Это было озвучено не только в контексте авиастроения: там, где нет замены украинским вариантам, они будут закупаться, где можно заместить — будут замещаться российскими. И это нормальная политика любого государства. Они идут по пути собственного замкнутого цикла производства. Украина должна это учитывать и строить свою стратегию развития предприятий", — заявил "i" эксперт.

В апреле 2008 г. правительство утвердило перечень приоритетов экономического сотрудничества с Россией. В частности, подкомиссии по вопросам авиационной промышленности поручено сконцентрировать внимание на совместном серийном производстве пассажирских региональных самолетов Ан-140, Ан-124-100 и Ан-148, что должно оказать содействие загрузке производственных мощностей отечественных предприятий, получению доступа к российскому рынку, повышению конкурентоспособности на внешних рынках.

*Источник: газета «Экономические известия»
17.03.09*

БРИТАНЦЫ ПОЛУЧАТ ТРИ ИСТРЕБИТЕЛЯ F-35 ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ИСПЫТАНИЙ

Великобритания приобретет три новых многоцелевых истребителя F-35 Lightning II для проведения испытаний и оценки боевых качеств этого самолета, сообщает DefPro. Решение купить машины производства Lockheed Martin для этих целей одобрено министерством обороны страны. Согласно условиям контракта, истребители будут поставлены в 2011–2012 годах, а их стоимость составит 366 миллионов долларов. Великобритания является одним из главных участников программы создания новейшего истребителя пятого поколения по технологии "стелс", который известен как F-35 или Joint Strike Fighter. По данным британских властей, в работе над самолетом принимают участие около ста оборонных предприятий страны, включая индустриальных партнеров и мелких поставщиков комплектующих. Среди них компании BAE Systems, Rolls-Royce, Ultra Electronics, Honeywell Normalair, Goodrich Actuation, GE Aerospace, Martin Baker и другие.

В настоящее время корпорация Lockheed Martin уже выпустила несколько различных модификаций F-35, однако серийное производство этих самолетов пока не началось. Испытания опытных образцов проходят на американских авиабазах, а точные сроки поставок самолетов другим покупателям пока неизвестны. В числе заказчиков F-35 также Австралия, Канада, Дания, Италия, Нидерланды, Норвегия, Турция и другие страны.

Военное ведомство Великобритании планирует приобрести 138 самолетов. Они будут использоваться не только на базах ВВС, но и в качестве авиагрупп двух новых британских авианосцев класса Queen Elizabeth, строительство которых пока также не завершено.

*Источник: LENTA.RU
19.03.09*

PRICEWATERHOUSECOOPERS: ОБЪЕМ СДЕЛОК В АВИАКОСМИЧЕСКОЙ И ОБОРОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РЕЗКО СОКРАТИЛСЯ В 2008 Г.

Объем сделок в авиакосмическом и оборонном секторе резко снизился в 2008 г. в результате того, что компании и инвесторы столкнулись с новыми рыночными реалиями. Общая стоимость сделок в данном секторе упала более чем в два раза, с \$ 32,9 млрд до \$ 14,3 млрд. Об этом говорится в обзоре сделок слияния и поглощения в мировой авиакосмической и оборонной промышленности Aerospace & Defence Deals 2008, подготовленном PricewaterhouseCoopers и поступившем в ИА "РосФинКом" сегодня, 12 марта.

Количество сделок с привлечением частного капитала сократилось более чем вдвое, с 77 в 2007 г. до 31 в 2008 г., при этом общая стоимость таких сделок составила \$ 2,4 млрд по сравнению с \$ 16 млрд в 2007 г. На сделки с привлечением частного капитала сейчас приходится только 17 % от общей стоимости сделок в авиакосмическом и оборонном секторе по сравнению с 49 % в 2007 г. Сделка компании Jet Aviation была единственной, заключенной в 2008 г. на сумму более \$ 1 млрд, в то время как в 2007 г. было зарегистрировано семь аналогичных сделок с участием частного капитала.

Что касается гражданской авиации, то сейчас растущее число авиакомпаний имеет тенденцию к отсрочке или отмене авиационных маршрутов ввиду падающего спроса на воздушные пассажирские и грузовые перевозки. И это при том, что в 2008 г. эти компании понесли существенные затраты на авиотопливо. Данная ситуация, в свою очередь, привела к тому, что компании Boeing и Airbus были вынуждены рассмотреть вопрос об умеренном сокращении производства. Пониженный спрос на новые самолеты оказывает значительное опосредованное воздействие на субподрядчиков, представленных малыми и средними предприятиями, что влечет за собой дальнейшие сокращения.

На данный момент новая администрация США не прояснила ситуацию с заключением сделок в оборонном секторе. Тем временем в Европе долгожданные предложения Франции о пересмотре оборонной системы свидетельствуют о смещении акцента в системе приоритетов оборонной промышленности в сторону сбора разведывательной информации.

Крупные сделки, заключенные в 2008 г., были по своей сути незначительными, и только три сделки на сумму более \$ 1 млрд вошли в десятку крупнейших. С 2000 г. это самый плохой результат. Самой крупной из этих сделок была покупка компанией Finmeccanica компании DRS Technologies на сумму \$ 5,6 млрд — "сделка десятилетия" с точки зрения размера и значимости для отрасли.

На Северную Америку и Европу приходилось 89 % от общей стоимости сделок (\$ 12,7 млрд). Однако объем трансатлантических сделок доминирует, на данные сделки приходится \$ 9,7 млрд от общей стоимости сделок, при этом \$ 7,3 млрд связаны с приобретением европейскими организациями компаний в Северной Америке. Стоимость сделок в остальных странах мира приблизилась к своему рекордному показателю в \$ 1,7 млрд, достигнутому в 2006 г.

В отчете было отмечено ежегодное удвоение стоимости сделок, связанных с приобретением компаний в странах BRIC (Бразилия, Россия, Индия и Китай), однако увеличению стоимости сделок способствовали две сделки на сумму \$ 726 млн, имеющие отношение к реструктуризации российской авиакосмической промышленности.

Данные российские сделки были последними в серии мероприятий по реструктуризации, направленной на превращение Объединенной авиастроительной корпорации в национального лидера авиакосмической и оборонной промышленности. Обе сделки 2008 г. были связаны с приобретением Объединенной авиастроительной корпорацией Научно-производственной корпорации и вошли в десятку крупнейших сделок в авиакосмической и оборонной промышленности 2008 г., заняв 7 место.

Партнер, руководитель практики по оказанию услуг компаниям промышленного сектора PricewaterhouseCoopers в России Джон Кэмпбэлл прокомментировал ситуацию следующим образом: "Основным приоритетом многих крупных компаний является сохранение денежных резервов. Малые компании, которые, возможно, наращивали свой бизнес для удовлетворения ожидаемого увеличения спроса, могут оказаться в ситуации, когда волна спроса прошла и оставила их без покупателей, в которых они нуждаются".

"Прогнозы на будущее, обеспокоенность снижением глобальной мощности, отмена заказов, уменьшенные расходы на оборонный комплекс и технологические трудности, связанные с производством самолетов нового поколения, окажут влияние на объем заключаемых сделок, что приведет к низким показателям в 2009 г. Мы полагаем, что большинство компаний займет выжидательную позицию до тех пор, пока не будут решены основные вопросы, касающиеся роста и финансирования", — добавил Кэмпбэлл.

источник: ИА «Росфинком»
12.03.09

ТУРЦИЯ КУПИЛА 30 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ У США ЗА \$ 1,8 МЛРД

Как сообщают турецкие СМИ, Турция закупила 30 истребителей F-16 нового поколения, производимых американской корпорацией Lockheed Martin, на 1,8 млрд долларов. В министерстве обороны страны подтвердили информацию о приобретении самолетов для нужд ВВС. По сообщению СМИ, на вооружении турецкой армии состоят около 250 самолетов F-

16, большинство которых произведено по лицензии Lockheed Martin на предприятии турецкого ВПК TAI. Конгресс США одобрил сделку по продаже Турции истребителей в 2006 году, сообщает РИА "Новости".

источник: газета «Взгляд»
12.03.09

В США РАЗРАБОТАН БОЕВОЙ ЛАЗЕР МОЩНОСТЬЮ В СТО КИЛОВАТТ

Американская оборонная корпорация Northrop Grumman объявила, что ей удалось разработать твердотельный электрический лазер мощностью около 100 киловатт, сообщает The Los Angeles Times. Это важный шаг на пути к созданию боевого лазера, который можно будет применять в реальных условиях в качестве вооружения боевой техники. Его луч образовывается за счет электричества, вырабатываемого двигателем самолета или танка.

На следующем этапе разработки производитель намерен перенести испытания своего изобретения из лабораторных условий в полевые и, в частности, протестировать возможности нового лазерного оружия по уничтожению ракет. Кроме того, предстоит проверить, можно ли использовать его в экстремальных условиях на поле боя. 100-киловаттный луч является важным этапом программы разработки соответствующего вооружения, поскольку еще несколько лет назад большим достижением считался луч мощностью в 10 киловатт. Химические лазеры, как подчеркивает издание, способны вырабатывать гораздо больше энергии. Однако их мощность зависит от

количества используемых веществ, нередко занимающих много места. Это ограничивает возможности боевого применения.

Последняя разработка Northrop Grumman, как отметил в интервью The Los Angeles Times директор программы лазерного вооружения армии США Брайан Стрикленд, является практическим доказательством, что мощности луча, вырабатываемого с помощью электричества, достаточно для уничтожения целей на поле боя. По его словам, это важный шаг на пути разработки такого вооружения и он подтверждает, что создание и практическое применение электрических лазеров сегодня стало возможным. Разработка лазерного оружия, как подчеркивает издание, ведется уже более четырех десятилетий. Тем не менее, по оценкам специалистов, возможность установки такого оружия на боевые самолеты, танки и корабли появится не раньше середины следующего десятилетия.

источник: LENTA.RU
19.03.09

В ПЕРИОД 2009—2013 ГГ. НА МИРОВОЙ РЫНОК БУДЕТ ПОСТАВЛЕНО 1582 ИСТРЕБИТЕЛЯ НА ОБЩУЮ СУММУ 83,7 МЛРД ДОЛЛ. — "ФОРКАСТ ИНТЕРНЭШНЛ"

В ближайшие годы предполагается рост производства новых истребителей: этот сегмент мирового рынка ожидают значительные изменения.

На смену паркам устаревающих истребителей периода холодной войны придут самолеты нового поколения, рассчитанные на выполнение более широкого круга задач и, кроме того, являющиеся более надежными и простыми в обслуживании и возможности модернизации по сравнению с заменяемыми самолетами. Производство нескольких моделей самолетов, в настоящее время предлагаемых на рынок, подходит к завершению, и к концу предстоящего десятилетия эти самолеты будут сняты с вооружения. К 2017 г. рынок истребителей будет существенно отличаться от сегодняшнего.

Ожидается поступление заказов на тысячи истребителей, и на мировом рынке развернется борьба между истребителем F-35 фирмы "Локхид Мартин" и так называемыми самолетами четвертого поколения от поставщиков "Еврофайтер", "СААБ", "Дассо",

"Боинг" и российских фирм. Об этом сообщает журнал "Авиэйшн уик энд спейс технолоджи".

По прогнозам фирмы "Форкаст интернэшнл", в период 2009—2013 гг. на мировой рынок будет поставлено 1582 истребителя на общую сумму 83,7 млрд долл. Мировой рынок производства будет поделен следующим образом: доля фирмы "Локхид Мартин" составит 29,3 % (24,5 млрд долл.); "Еврофайтер" — 21,3 % (17,8 млрд долл.); "Боинг" — 20,5 % (17,2 млрд долл.); "Сухой" — 7,5 % (6,3 млрд долл.); "Дассо" — 6,0 % (5,0 млрд долл.); всех других фирм — 15,4 % (12,9 млрд долл.). Объемы производства истребителей разными фирмами будут такими: "Локхид Мартин" — 21,0 % (333 изделия); "Еврофайтер" — 18,3 % (289); "Боинг" — 14,7 % (232); "Чэнду эйркрафт" — 14,7 % (232); "Сухой" — 13,3 % (211); всеми другими фирмами — 18,0 % (285 изделий).

источник: АРМС-ТАСС
10.03.09

AIR FRANCE — KLM ПЛАНИРУЕТ ЗАКАЗАТЬ 100 АВИАЛАЙНЕРОВ НА \$ 20 МЛРД

Франко-голландский авиаперевозчик Air France — KLM планирует заказать партию авиалайнеров большой дальности у Airbus или Boeing. Стоимость контракта составит \$ 20 млрд, передает агентство Reuters со ссылкой на французскую газету La Tribune.

Авиакомпания закажет 100 самолетов Airbus A350 или Boeing 787 Dreamliner до конца 2009 г., пишет газета, не называя при этом своих источников. В Air France — KLM данную информацию комментировать отказались.

Boeing уже получил заказы от 57 покупателей на 878 машин Dreamliner. Первые поставки начнутся в I

квартале будущего года. Заказы на Airbus 350 составляют 478 штук, но поставки этой модели не будут осуществляться до 2013 г.

Air France — KLM заявил в прошлом месяце о том, что хочет сократить до 2 тыс. рабочих мест в связи с падением доходов компании от продажи билетов и снизившимся объемом грузоперевозок, приведшим к убыткам в III квартале финансового года в размере \$ 653 млн.

источник: сайт K2Kapital
12.03.09

СОГЛАСОВАНИЕ ПОЗИЦИЙ СТОРОН ПО ЗАКУПКЕ EF-2000 ТУРНООН ТРЕТЬЕГО ТРАНША МОЖЕТ БЫТЬ ДОСТИГНУТО В КОНЦЕ МАРТА

В ходе состоявшейся 12 марта в Праге встречи четыре страны — участника консорциума Eurofighter заявили, что могли бы согласовать к концу марта заказ на поставку 45 % самолетов EF-2000 Турноон третьего транша, в случае если изготовители снизят стоимость поддержки систем вооружения в ходе эксплуатации.

Согласование вопроса закупки 236 самолетов третьего транша Германией, Великобританией, Италией и Испанией ведется уже длительное время, однако впервые участники связали реализацию опциона с условием снижения стоимости.

Как говорится в заявлении, опубликованном по итогам встречи МО Германии, страны приняли решение перенести финальные переговоры до конца марта 2009 года. Агентство НАТО NETMA, отвечающее за реализацию программы, к этому времени должно провести переговоры с промышленностью с целью обеспечения снижения стоимости поддержки систем вооружения.

После анализа полученных результатов участниками будет принято решение об объеме закупки самолетов т. н. "транша 3А" — первой партии самолетов третьего транша. Как планируется, этот объем может составить 45 % от первоначально запланированного количества, или 107 из 236 самолетов.

В прошлом году, настаивая на соблюдении обязательств по количеству закупаемых в рамках "транша-3" истребителей, учитывая недостаток средств в оборонных бюджетах и проблемы стран-участников с выделением средств для продолжения финансирования программы, Eurofighter предложил реализовать более гибкий подход к закупке самолетов. В частности, членам консорциума Eurofighter было предложено разделить заказ на производство истребителей EF-2000 Турноон "транша-3" на две партии, что позволит им растянуть финансирование приобретения на более длительный срок. Еще одним

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

В январе ЕАДС предупредил о возможности увеличения стоимости самолетов за счет дополнительных издержек и приостановки производства, в случае если заказчик не сможет согласовать детали закупок до конца первого квартала текущего года.

В настоящее время участвующим в проекте государствам уже поставлено 147 истребителей EF-2000 Турноон "транша-1". Входящие в состав "Еврофайтера" компании "Алениа аэронаутика", "BAe системз", ЕАДС-КАСА и "ЕАДС Дойчланд" начали передачу заказчикам первых истребителей EF-2000 Турноон "транша-2".

Планируется, что к июню 2009 года первые самолеты получит Саудовская Аравия, заключившая контракт на поставку 72 истребителей. Как ожидается, в случае успешного завершения переговоров и подписания контракта на производство самолетов "транша-3" в установленные сроки, сборка первых серийных истребителей этой версии начнется в 2012 году, а поставка заказчикам — в 2013 году. Всего же до 2015 года тремя траншами консорциум Eurofighter планирует поставить 707 истребителей для шести стран (232 — Великобритании, 180 — Германии, 121 — Италии, 87 — Испании, 15 — Австрии и 72 — Саудовской Аравии).

По заявлению изготовителей, у программы Eurofighter имеются хорошие экспортные перспективы, связанные с возможными поставками EF-2000 BBC Саудовской Аравии, Румынии и Омана.

*источник: АРМС-ТАСС
16.03.09*

СКОРО В ПРОИЗВОДСТВО БУДЕТ ЗАПУЩЕНА ПЕРВАЯ СИСТЕМА ПИТАНИЯ ПОРТАТИВНЫХ УСТРОЙСТВ НА СПИРТЕ

На прошедшей недавно в Токио всемирной выставке FC EXPO 2009, посвященной топливным элементам, компания Sony представила весьма интересную новинку. Это система, состоящая одновременно из миниатюрных топливных элементов и литий-ионных аккумуляторов, способная самостоятельно выбирать подходящий в каждый момент способ питать устройство энергией. Сообщается, что для начала такая система будет выпускаться в двух разновидностях. Миниатюрный вариант подойдет для мобильных телефонов и позволит болтать без прерыва и без подзарядки хоть целую неделю. Более крупная версия — "настольная" — обладает и в несколько раз большей емкостью.

Главный источник энергии для топливных элементов — обыкновенный метанол, никаких кабелей для подключения к розетке не требуется. Чтобы продемонстрировать возможности своей системы, на выставке Sony представила ее в паре с домашними колонками: она питала их совершенно спокойно, а

добавок давала энергию для приятной подсветки.

Это, конечно, далеко не первое предложение использовать подобные источники энергии для бытовой техники и портативных устройств. Однако Sony впервые удалось "дovести до ума" всю концепцию и полностью подготовить ее к массовому производству и коммерческому использованию. Так что не будет ничего удивительного, если через несколько лет в наших телефонах и вправду появятся дешевые перезаряжающиеся контейнеры со спиртом. По уверениям авторов, 10 мл дадут достаточно энергии для 14 часов непрерывного просмотра видео на карманном устройстве. Интересно, что разработчики Sony обещают вскоре представить и усовершенствованную версию такой системы питания, которая сможет работать на сахаре — вернее, практически любой сахаросодержащей жидкости, например "Кока-Коле".

*источник: <http://www.popmech.ru>
13.03.09*

BOOMBARDIER СФОРМИРУЕТ ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОБЛИК CSERIES В 2010 Г.

Компания Bombardier активно работает над проектом семейства самолетов CSeries и планирует сформировать окончательный облик лайнера в 2010 г., сообщает журнал Air Transport Intelligence.

Самолет уже претерпел некоторые изменения в сравнении с ранее анонсированным вариантом. В частности, изменено крыло для улучшения взлетно-посадочных характеристик, установлены автоматические открывающиеся наружу аварийные выходы над крылом и увеличена примерно на 450 кг масса полезной нагрузки. Этот процесс в компании получил название "объединенной концептуальной фазы определения" (joint conceptual definition phase). Затем планируется перейти к "объединенной фазе определения" и в конце 2009 г. окончательно определить "техническое лицо" самолета. В 2010 г. проект планируется "заморозить" и не вносить в него больше никаких изменений.

По просьбе авиакомпаний Bombardier увеличила массу полезной нагрузки на 450 кг (и для варианта CS100, и для варианта CS300). Это привело к росту массы пустого снаряженного самолета примерно на 500 кг. Таким образом, пустой снаряженный самолет CS100 на 110 мест весит сегодня 33 369 кг. Максимальный взлетный вес без топлива варианта CS100ER воз-

рос с 47 125 до 47 942 кг, а максимальный посадочный вес увеличился с 49 940 до 50 621 кг. Максимальный взлетный вес без топлива варианта CS300ER возрос с 51 529 до 52 528 кг, а максимальный посадочный вес увеличился с 54 480 до 55 388 кг.

Улучшение взлетно-посадочных характеристик потребовалось для обеспечения эксплуатации самолета из аэропортов London City, аналогичные пожелания высказали также авиакомпании, предполагающие летать в Боготу, Мехико и Флоренцию.

Кроме того, компания Bombardier рассматривает возможность использования в самолете так называемых "электрохроматических" иллюминаторов, аналогичных тем, которые должны быть установлены на самолетах Boeing 787.

На прошлой неделе Bombardier объявила о поступлении твердого заказа на 30 самолетов CSeries CS100 на 115 мест от авиакомпании Lufthansa. Поставки самолетов заказчику должны начаться в 2014 г.

Первые самолеты CSeries начнут поступать в эксплуатацию во второй половине 2013 г.

*источник: AVIAPORT.RU
24.03.09*

ПРЕЗИДЕНТ АРГЕНТИНЫ ОБЪЯВИЛА О НАЦИОНАЛИЗАЦИИ ВОЕННОГО АВИАЗАВОДА КОМПАНИИ LOCKHEED MARTIN

Президент Аргентины Кристина Фернандес де Киршнер объявила о национализации военного авиазавода компании Lockheed Martin, расположенного в провинции Кордова. Соответствующий законопроект будет направлен в ближайшее время на рассмотрение Национального конгресса.

По словам аргентинского лидера, правительство продолжает возвращать в руки государства стратегические объекты и компании, которые были утрачены в 90-е годы прошлого века на волне приватизации при президенте страны Карлосе Менеме (1989–1999 гг.). В ноябре 2007 года правительство договорилось с компанией Lockheed Martin о передаче авиазавода в Кордове в собственность государства. По оценкам частных экспертов, национализация предприятия обойдется государству примерно в 27 млн долл., которые получит компания Lockheed Martin. Как

сообщается, более тысячи сотрудников завода сохранят свои рабочие места.

Компания Lockheed Martin имеет в Аргентине контракт на обслуживание 12 учебно-тренировочных самолетов "Пампа АТ-63". Кроме того, авиазавод обеспечивает техническое обслуживание и ремонт парка воздушных судов авиакомпании Aerolineas Argentinas и ее "дочки" Austral, которые принадлежали испанской группе компаний Marsans и были национализированы аргентинскими властями в прошлом году. Правительство Аргентины проявляет заинтересованность в развитии сотрудничества в области авиастроительной промышленности с бразильской компанией Embraer.

*источник: АРМС-ТАСС
18.03.09*

EMBRAER ОБЕСПЕЧИТ ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ САМОЛЕТОВ EMBRAER 170 АВИАКОМПАНИИ J-AIR

Тихоокеанский филиал компании Embraer — Embraer Asia Pacific (EAP, Сингапур) — подписал контракт с японской авиакомпанией Japan Airlines (JAL) на послепродажное обслуживание самолетов Embraer 170 авиакомпании J-AIR ("дочка" JAL), говорится в сообщении Embraer.

J-AIR разместила твердый заказ на поставку 10 самолетов Embraer 170 с опционом еще на 5 машин той же модели. Контракт на послепродажное обслуживание заключен на 10 лет. Кроме того, EAP заключила с J-AIR соглашение о лизинге 22 пилотов, кото-

рые будут в течение трех лет пилотировать самолеты Embraer 170 в Японии.

К 31 декабря прошлого года компания Embraer имела 876 твердых заказов на самолеты E-Jet и опционы еще на 810 машин. На сегодняшний день заказчикам поставлено более 500 лайнеров этого типа, которые уже провели в воздухе 2,4 млн часов и перевезли 100 млн пассажиров.

*источник: AVIAPORT.RU
18.03.09*

В ПРЕДСТОЯЩИЙ 10-ЛЕТНИЙ ПЕРИОД НА МИРОВОЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ РЫНОК БУДЕТ ПОСТАВЛЕНО 22 000 ИЗДЕЛИЙ — "ФОРКАСТ ИНТЕРНЭШНЛ"

Фирма "Форкаст интернэшнл" провела анализ мирового вертолетного рынка в предстоящее десятилетие, сообщает журнал "Авиэйшн уик энд спейс технолоджи". По прогнозам "Форкаст интернэшнл", перспективы производства вертолетов в предстоящие 10 лет неоднозначны. В период до 2010 г. ожидаются высокие уровни производства вертолетной техники, поскольку поставщики будут работать на задел. После этого под влиянием экономического спада прогнозируется снижение темпов производства.

С 2011 по 2013 г. производство вертолетов, поставляемых на гражданский и военный рынки, предположительно, резко упадет и достигнет самого низкого уровня примерно в 2012–2013 гг. В 2014 г. начнется промышленный подъем, и увеличение объемов производства прогнозируется в оставшиеся годы рассматриваемого 10-летнего периода — до 2018 г. По прогнозам "Форкаст интернэшнл", в предстоящий 10-летний период ожидается поставка 22 000 вертолетов, в том числе поршневого и газотурбинного гражданского и военного назначения. Более подробный прогноз "Форкаст интернэшнл" дает на пятилетний период —

2009–2013 гг. В этот период на мировой рынок вертолетной техники будет поставлено 11 093 изделия на общую сумму 73,8 млрд долл.

Основными поставщиками изделий на мировой рынок в этот период будут: "Сикорский" (с учетом изделий производства "Швейцер") с долей 24,7 проц. (18,2 млрд долл.); "Еврокоптер" — 17,6 проц. (13,0 млрд долл.); "Белл"/"Боинг" — 13,7 проц. (10,1 млрд долл.); "Агуста/Уэстленд" — 8,5 проц. (6,3 млрд долл.); "Белл геликоптер текстрон" — 6,8 проц. (5,0 млрд долл.); все другие фирмы — 28,7 проц. (21,2 млрд долл.).

Объемы поставляемых фирмами изделий распределяются следующим образом: "Робинсон" — 28,6 проц. (3171 изделие); "Еврокоптер" — 23,8 проц. (2641); "Сикорский" (с учетом изделий производства "Швейцер") — 13,5 проц. (1497); "Белл геликоптер текстрон" — 9,5 проц. (1055); "Агуста/Уэстленд" — 6,1 проц. (674); все другие фирмы — 18,5 проц. (2055 изделий).

источник: APMC-TACC
24.03.09

КИТАЙ ПРОВЕДЕТ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЕ ПОЛЕТЫ САМОЛЕТОВ ARJ21 В 2009 ГОДУ

Как сообщает агентство "Синьхуа", в текущем году в Китае планируется провести серию испытательных полетов новой модели самолетов ARJ21 собственной разработки. Предстоят испытательные полеты 4 лайнеров под номерами 101, 102, 103 и 104, в частности, 102, 103 и 104 совершат первые испытательные полеты, 101, 102 и 103 — испытательные полеты для получения сертификата. После многократных испытательных полетов они будут сданы в официальную коммерческую эксплуатацию в 2010 году.

ARJ21 относится к новой модификации турбовинтовых самолетов для полетов на небольшие расстояния. В салоне самолета будет от 70 до 100 посадочных мест. Проектная скорость самолета — 850 километров в час. Расчетная дальность полетов — от 1200 до 2000 морских миль.

источник: сайт CNews
18.03.09

ВМС США ВОЗЬМУТ В ЛИЗИНГ БРАЗИЛЬСКИЕ САМОЛЕТЫ

Военно-морские силы США намерены взять в лизинг партию учебно-боевых самолетов Embraer EMB-314 Super Tucano бразильского производства, чтобы использовать их в нетрадиционных военных конфликтах. Об этом, как сообщает Defense News, заявил заместитель директора управления иррегулярных войн ВМС (Navy Irregular Warfare Office) капитан Марк Мьюллинс.

По словам собеседника издания, ВМС уже взяли в аренду "минимум один" такой самолет, который прошел соответствующие испытания и был оснащен необходимым вооружением. Военные рассчитывают, что EMB-314 в перспективе можно будет использовать для поддержки спецподразделений, выполняющих боевые задачи.

Бразильские самолеты обладают многими важными качествами, необходимыми для проведения таких операций. В частности, они могут приземляться и взлетать на неподготовленной местности, а перевозка машин не занимает много времени. Тем не менее, как подчеркнул Мьюллинс, "мы не

покупаем эти самолеты, а берем их в аренду прямо сейчас, и это важный момент".

EMB-314 Super Tucano оснащен современным бортовым оборудованием, обеспечивающим его применение в любое время суток и в любых погодных условиях. Турбовинтовой двигатель мощностью 1600 лошадиных сил позволяет развивать скорость до 600 километров в час. Максимальный взлетный вес достигает 5200 килограммов, включая боевую нагрузку, а продолжительность полета превышает шесть часов. Самолет может оснащаться двумя пулеметами калибра 12,7 миллиметра, пушкой калибра 20 миллиметров, управляемыми и управляемыми ракетами, а также авиабомбами.

В настоящее время самым значительным парком этих машин обладают ВВС Бразилии. В числе их заказчиков — Эквадор, Гватемала, Чили, Колумбия и Доминиканская Республика.

источник: LENTA.RU
16.03.09

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ НАМЕРЕНА ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ПРОГРАММЕ НАЧАЛЬНОЙ ОЦЕНКИ ИСТРЕБИТЕЛЯ F-35 "ЛАЙТНИНГ-2"

В течение следующих нескольких недель Великобритания подпишет соглашение об участии в этапе первоначальных эксплуатационных испытаний и оценки IOT&E (Initial Operational Test and Evaluation) истребителя пятого поколения F-35 "Лайтнинг-2", создаваемого в рамках программы JSF, сообщает "Флайт интернэшнл" со ссылкой на заявление министра оборонной продукции и поддержки Квентина Девиса.

В феврале К. Девис и представители группы JSF Министерства обороны Великобритании посетили предприятие "Локхид Мартин" в Форт-Уорте и провели с руководством корпорации и ВС США переговоры о перспективах развития программы.

В числе обсуждаемых в ходе встречи проблем были оценка стоимости программы, возможность интеграции на борт истребителя британского оборудования, организация поддержки и независимость в эксплуатации самолетов.

Ассигновав на этапе разработки и демонстрации (SDD) самолета F-35 2 млрд долл., Великобритания имеет статус партнера второго уровня в проекте JSF. В намерения оборонного ведомства страны входит приобретение для ВВС и ВМС 138 истребителей F-35B, часть из которых будет базироваться на двух новых 65000-тонных авианосцах проекта CVF ("Куин Элизабет" и "Принс оф Уэлс").

Начальные планы МО Великобритании включали закупку трех самолетов F-35B с коротким взлетом

и вертикальной посадкой из числа изготовленных в рамках этапа IOT&E, стоимость которых оценивается в 450 млн фунтов стерлингов (742 млн долл.).

Участие в этапе заводских испытаний и оценки позволит пилотам на ранней стадии получить информацию о возможностях самолета, провести анализ возможных недостатков и участвовать в выработке решений по улучшению функционирования систем на этапе до начала производства и поставки серийного варианта F-35. Программа также позволит сократить время достижения состояния полной боеготовности после начала поставок самолетов.

"Локхид Мартин" настаивала, чтобы Великобритания подписала контракт на участие в начальном этапе к концу февраля, однако дефицит оборонного бюджета вынуждает британское МО тщательно планировать все расходы. Как ожидается, процесс оборонного планирования на текущий год будет завершен в марте. Тем не менее К. Девис оптимистично относится к перспективе участия Великобритании в проекте JSF и выражает уверенность, что соглашение будет подписано. По мнению министра, участие в этапе IOT&E является наиболее правильным решением для Великобритании.

*источник: АРМС-ТАСС
10.03.09*

ИЗРАИЛЬСКИЕ ЗАВОДЫ ПОМОГУТ АМЕРИКАНСКОЙ ОБОРОНКЕ

Министерство обороны Израиля предложило американскому производителю самолетов Lockheed Martin передать субподряд на производство реактивного истребителя F-35 израильским компаниям, в частности Израильской аэрокосмической промышленности, военной промышленности Израиля и заводу "Рафаэль".

Израильская компания сможет собирать части плоскостей, электронные системы и так далее.

F-35 является самолетом будущего (пятого поколения, одним из экспериментальных "стелс"-истребителей. Израиль планирует закупить 75 машин: на данный момент военно-воздушные силы Израиля

сделали заказ на 25 самолетов с опционом еще на 50. Стоимость 75 таких "стелсов" составит более 10 миллиардов долларов.

Убеждая Lockheed работать с израильскими компаниями, оборонное ведомство страны пытается тем самым снизить цену истребителя.

Напомним, что израильская компания Elbit Systems выиграла контракт на производство шлемов для пилотов самолетов F-35, а также получила контракты на продажу сотен таких шлемов в США.

*источник: сайт MIGnews.com
12.03.09*

ПРОГРАММА ИСТРЕБИТЕЛЯ F-35 РАЗВИВАЕТСЯ ПО ГРАФИКУ

Программа истребителя F-35 Lightning II развивается в соответствии с графиком и быстро продвигается к фазе серийного производства, говорится в сообщении компании Lockheed Martin с выставки Australian International Airshow.

В сообщении приводится заявление вице-президента программы F-35 Тома Бьюбажа (Tom Burbage) о том, что самолет и его системы "очень успешно проходят испытания".

"Правительство оказывает программе F-35 существенную поддержку. Обязательства правительства купить этот самолет в значительных количествах позволяют снизить стоимость программы", —

приводятся в сообщении слова генерал-майора Дэвида Хейнца (David Heinz), сказанные им на выставке. Этапы, уже пройденные в 2008 и 2009 годах (первый полет самолета F-35 BF-111 июня 2008 г., передача самолета F-35 AA-1 на авиабазу Эдвардс, первый полет самолета F-35 BF-2 25 февраля 2009 г.) позволяют надеяться, что первый серийный F-35 будет передан на авиабазу Эглин (Калифорния) в 2010 г. и достигнет первоначальной боевой готовности в 2012 г.

*источник: AVIAPORT.RU
13.03.09*

МОДИФИКАЦИЯ ИСТРЕБИТЕЛЯ

Корпорация Boeing представила прототип новой модификации истребителя-бомбардировщика F-15 Strike Eagle под условным названием Silent Eagle.

Модернизированный вариант F-15SE оснащен подвесными топливными баками, конструкция которых изменена таким образом, что их можно использовать для размещения боеприпасов. За счет этого F-15SE сможет нести несколько дополнительных видов вооружения — как ракет класса "воздух — воздух" (до двух в каждом отсеке), так и боеприпасов класса "воздух — земля" (в зависимости от типа до четырех штук на отсек); кроме того, возможна также комбинация разных видов боеприпасов. При использовании подвесных топливных баков под боеприпасы дальность полета самолета сократится на 333–370 километров; кроме того, в такой конфигурации самолет не может

быть оснащен стандартным для F-15 Strike Eagle набором боеприпасов.

При необходимости модернизированные подвесные баки можно заменить на обычные — в этом случае возможно использование стандартного набора вооружения. Для F-15SE была также разработана цифровая система РЭБ, а конструкция самолета предусматривает использование элементов технологии "стелс". Помимо этого, внесены изменения в конструкцию хвостового оперения — вертикальные кили F-15 у F-15SE отклонены на 15 градусов наружу. Стоимость производства одного модернизированного F-15SE будет составлять около 100 млн долларов.

*источник: газета «Красная звезда»
19.03.09*

ВВС ИТАЛИИ ПОЛУЧИЛИ ПЕРВЫЕ ДВА МОДЕРНИЗИРОВАННЫХ САМОЛЕТА MB-339CD

ВВС Италии получили первые два модернизированных до стандарта Batch 2 самолета MB-339CD, говорится в сообщении компании Alenia Aermacchi.

Пилоты-инструкторы 61-го авиационного крыла перегнали самолеты с завода компании в Венегоно (Venegono) на авиабазу Лессе (Lesse).

Эти машины переданы в рамках контракта, предусматривающего ремонт и модернизацию 14 учебно-тренировочных самолетов MB-339CD "первой

серии" (Batch 1), которые используются в ВВС Италии с 1997 г. Модернизация касается в основном авионики самолетов, радиосвязного оборудования, установки цифровых карт местности и оборудования ночного видения. Поставки будут продолжаться весь год в соответствии с графиком, утвержденным ВВС Италии.

*источник: AVIAPORT.RU
16.03.09*

УКРАИНА ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О ПОСТАВКЕ 58 САМОЛЕТОВ АН-148

Украина ведет переговоры относительно получения заказа на 58 самолетов Ан-148, производство которых будет выполняться совместно с Россией. Об этом сегодня сообщила премьер-министр Украины Юлия Тимошенко в ходе встречи с коллективом "Авианта" на территории завода.

Как сообщили ЛІГАБізнесІнформ в пресс-службе Кабмина, Ю. Тимошенко отметила, что на стадии завершения также находится подписание контракта с Индией. Кроме того, правительство профинансирует изготовление двух самолетов для Министерства обороны Украины.

Вместе с тем премьер указала, что будет лично вести переговоры на высшем уровне с руководителями стран, заинтересованных в приобретении украин-

ских самолетов. По ее словам, правительство уже наработало портфель заказов, которые позволят в марте-апреле заключить фундаментальные контракты с другими странами на заказ самолетов.

Ю. Тимошенко также подчеркнула, что Украина и РФ будут углублять сотрудничество в области авиационного строительства. Так, правительство Украины инициировало проведение 27 марта в Москве заседания Межгосударственного экономического комитета, во время которого, в частности, планируется обсудить вопрос кооперации в области самолетостроения.

*источник: сайт «Лига Бизнес Информ»
16.03.09*

СТОИМОСТЬ ВЕРТОЛЕТНОЙ ПРОГРАММЫ ПРЕЗИДЕНТА США — \$ 13 МИЛЛИАРДОВ

Как стало известно, стоимость программы Lockheed Martin по созданию президентского вертолета выросла до \$ 13 млрд. Это вдвое больше первоначальной стоимости в \$ 6,1 млрд. Пентагон в своем 15-страничном докладе по совершенствованию программы отмечает задержки и непредвиденные работы, которые привели к увеличению расходов.

Lockheed Martin выиграла контракт на постройку президентских вертолетов нового поколения в январе 2005 года. Работы по программе продолжаются на

заводе компании в Овьего. Семь из первых девяти вертолетов поставлены, готовятся и проходят испытания, по плану первая партия должна быть введена в эксплуатацию в 2011 году. Всего же по программе должно быть построено 28 вертолетов.

Представители ВМС отказываются от комментариев, пока продолжается изучение бюджетных инициатив, сроков и требований.

*источник: AVIAPORT.RU
11.03.09*

ПРЕДСТАВИТЕЛИ АВИАЦИОННЫХ КРУГОВ КИТАЯ: СОЗДАНИЕ КРУПНЫХ САМОЛЕТОВ СОЧЕТАЕТ САМОСТОЯТЕЛЬНУЮ РАЗРАБОТКУ С МЕЖДУНАРОДНЫМ СОТРУДНИЧЕСТВОМ

Представители китайской авиапромышленности, депутаты ВСНП и члены ВК НПКСК, участники двух сессий ВСНП и ВК НПКСК 11-го созыва, 11 марта в совместном интервью заявили, что китайская программа создания крупных отечественных самолетов будет увязываться самостоятельную разработку с международным сотрудничеством.

Член ВК НПКСК, академик Инженерной академии КНР Фэн Пэйдэ заявил, что не будет таких ситуаций, когда "двигатели и бортовое оборудование крупных самолетов станут иностранными". Депутат ВСНП, глава комитета по науке и технике при Объединении авиационной промышленности КНР Чжан

Хунбяо отметил, что Китай также приветствует сотрудничество с иностранными партнерами. По его словам, Китай будет закупать некоторые части к крупным самолетам за рубежом. Китайская программа создания крупных грузовых и пассажирских самолетов будет опираться на глобальные ресурсы. При этом Чжан Хунбяо подчеркнул важность защиты отечественной интеллектуальной собственности. "Китай должен иметь права интеллектуальной собственности на перспективные крупные самолеты", — сказал он.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»
13.03.09*

КИТАЙ СОЗДАЕТ АНАЛОГ СУ-33

Китай активно работает над созданием аналога российского палубного истребителя Су-33, используя в качестве образца самолет Т10К советских времен, купленный 4 года назад у Украины. Об этом заявил ИТАР-ТАСС эксперт по проблемам обороны и безопасности в Восточной Азии, главный редактор журнала "Канва дифенс ревью" Андрей Чан.

Корабельные истребители типа Су-33 необходимы Китаю для комплектации будущих собственных авианосцев. Однако переговоры с Россией о поставке таких самолетов, по данным эксперта, зашли в тупик из-за разногласий о минимальном размере партии. Чан пояснил, что китайская сторона добивалась закупки первоначально двух Су-33 для оценки их летно-технических характеристик. Россия отвергла такой вариант, опасаясь утечки технологий, как это уже было с самолетом J-11В — копией Су-27. Тогда китайская сторона увеличила свое предложение до 14 истребителей, но такой заказ запускать в производственную линию Россия посчитала невыгодным, утверждает аналитик. По мнению Чана, переговоры

могут быть продолжены, несмотря на то что Китай пытается вести разработку собственных палубных истребителей на основе полученного от Украины прототипа.

Эксперт подчеркнул, что права интеллектуальной собственности — как на Су-33, так и на его раннюю версию Т10К — принадлежат компании "Сухой". Поэтому в случае копирования будут нарушены положения двустороннего соглашения об охране интеллектуальной собственности, подписанного между Россией и Китаем на заседании межправкомиссии по ВТС в декабре прошлого года. По словам эксперта, если Китай в будущем так и не сумеет договориться с Россией по условиям поставок Су-33 и также не преуспеет в его копировании, он может создать собственную версию палубного самолета на основе своего многоцелевого истребителя J-10.

*источник:
газета «Независимое военное обозрение»
13.03.09*

ВВС МАЛАЙЗИИ ПОЛУЧИЛИ ИТАЛЬЯНСКИЕ УЧЕБНЫЕ САМОЛЕТЫ

Итальянская компания Alenia Aermacchi доставила первые два учебно-тренировочных самолета MB-339СМ военно-воздушным силам Малайзии, сообщает DefPro. Согласно контракту, который был заключен в 2006 году, ВВС этой страны должны получить партию из восьми машин.

Самолеты доставили итальянские пилоты-испытатели, совершившие перелет на расстояние в 12 тысяч километров с территории своей страны на авиабазу Kuantan малайзийских ВВС. Шесть оставшихся машин также будут переданы заказчику в 2009 году. По данным издания, военные подтвердили прекрасные характеристики новых самолетов серии СМ. Они оснащены современной авионикой, включая встроенную систему подготовки пилотов, электронными картами и средствами безопасности.

Самолеты MB-339СМ ВВС Малайзии намерены использовать для подготовки летчиков боевой авиации нового поколения. Сейчас для этих целей применяются старые модификации итальянских машин —

MB-339А, которые стоят на вооружении более двадцати лет. В перспективе они будут заменены на современные образцы.

Самолет MB-339, разработанный в 1970-е годы, может использоваться в качестве учебно-тренировочной машины и легкого штурмовика. Он позиционировался в качестве замены предыдущей модели этого самолета, MB-326, совершившей первый полет в 1957 году. MB-339 может развивать скорость более 800 километров в час и комплектоваться современным вооружением, включая управляемые ракеты AIM-9 и AGM-65.

Различные модификации MB-339 поставлялись примерно десяти странам. Самыми значительными парками этих самолетов обладают ВВС Италии, Новой Зеландии, Перу, Малайзии и Эритреи.

*источник: LENTA.RU
13.03.09*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Кадры для авиастроения	45
МиГ-29 будут возвращены в строй	47
Российские самолеты подешевеют	48
Правительство заняло оборону	49
Индия в 2008 г. обеспечила более трети стоимостного прироста портфеля заказов России на поставку ПВН	50
"Росавиа" верит в Superjet	52
SSJ100 будет в декабре	52
Иркутский авиазавод меняет амфибии на "сушки"	53
Авиастроители отстают от рынка	54
Брешь в портфеле	56
Невзирая на юрлица	59
UVS-TECH 2009	60
Хорошие новости для ОПК	62
Лучший "МиГ"	63
В Беларуси изобрели самолет без крыльев	64
ВАСО наступают на хвост	65
Российско-китайские переговоры по закупке Су-33 продолжаются	66
"Прогресс" помолодел	67
"Индийский бриллиант"	67
Турбины врозь	72
Минобороны обороняется от кризиса	73
Чемезову помогут	74
Ремонтная кампания	75
Деньги или совет	76
"Роствертол" взялся за лопасть	76
Электрические сказки Андерсена	77

ОБЗОР ПРЕССЫ

за март 2009 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

КАДРЫ ДЛЯ АВИАСТРОЕНИЯ

Депутаты и активисты "Единой России" реализуют меры поддержки отечественной высшей школы.

В прошлом месяце ведущий вуз России, готовящий кадры для авиастроительных, ракетно-космических и оборонных предприятий, провел день открытых дверей. А накануне этого события Московский авиационный институт (МАИ) посетила представительная делегация думской фракции "Единая Россия". Депутаты осмотрели основные корпуса МАИ и лаборатории института, пообщались с профессорско-преподавательским составом и студентами, сами посидели за партами. Затем на территории института состоялся круглый стол "Подготовка кадров для аэрокосмической отрасли России", на котором выступил президент, председатель правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Алексей Федоров. Ниже приводятся основные положения выступления, а также наиболее интересные фрагменты из речей народных избранников.

Идея создания партийного проекта "Авиастроение" родилась в начале нового века. В 2003–2004 гг. его основные положения нашли отражение в документах "Единой России". Среди инициаторов партийного проекта был тогдашний генеральный директор — генеральный конструктор РСК "МиГ" Алексей Федоров и партийные члены Клуба выпускников МАИ, среди которых выделялся генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян. А через пару лет, когда Федоров получил назначение на пост президента Объединенной авиастроительной корпорации, а Погосян занял позицию первого вице-президента ОАК, им самим пришлось заняться практической реализацией этого проекта.

По сути дела, ОАК и компания "Сухой" являются основными "потребителями" продукта МАИ, поскольку значительное число выпускников института идут на работу в корпорацию и на ее дочерние предприятия. Не секрет, что авиационная отрасль страны испытывает кадровую проблему. "Даже после того, как было провозглашено, что авиастроение является одним из приоритетных направлений развития страны, могу сказать, что масштабных шагов в этом направлении пока сделано не очень много. На сегодня средний возраст специалистов наших ведущих ОКБ и заводов слишком высок", — сообщил депутатам Алексей Федоров.

Правда, предпринятые меры понемногу начинают приносить желаемый эффект. Начиная с 2007–2008 гг. наблюдается тенденция по омоложению кадрового состава предприятий авиапрома. "Мы уже реально почувствовали увеличение финансирования нашей отрасли, и, соответственно, отрасль постепенно становится привлекательной для молодых людей", — сказал Алексей Федоров. — Но должен пройти еще не один год, чтобы отрасль стала максимально привлекательной для выпускников вузов, такой, какой она была во времена Советского Союза. И это являлось одной из причин того, что наша страна уверенно занимала позицию одного из мировых лидеров авиастроения".

ОАК провела анализ возможностей учебных заведений страны. Работа проделана по 78 высшим и 34 средним специальным учебным заведениям, как по общему выпуску дипломированных специалистов студентов, так и по качеству их подготовки. Затем эти данные сравнили с потребностями ОАК. Президент ОАК привел некоторые результаты анализа. Оказалось, что в ряде городов, где расположены предприятия ОАК (в частности Таганрог, Ульяновск, Нижний

Новгород, Комсомольск-на-Амуре и Воронеж), потребности предприятий в кадрах превышают возможности высшей и средней школы по выпуску молодых специалистов. В результате на самолетостроительных предприятиях в этих городах имеется дефицит квалифицированных молодых инженеров и техников. Поскольку возможностей местной высшей школы не хватает, жители Комсомольска и других городов приезжают "доучиваться" в Москву, в МАИ.

Наибольшее беспокойство ОАК вызывают качественные показатели. К сожалению, девяностые годы прошлого века и первая декада нового внесли сильные диспропорции в кадровый состав предприятий отечественного авиапрома. Образовались "провалы" с сотрудниками в возрасте 30–40 лет. "Молодые люди шли в юристы, экономисты, а технические и инженерные специальности потеряли былой престиж. Соответственно, "входящий материал" в виде школьников очень сильно понизился по своему качеству. Ну, и выходящий лучше не стал", – поведал депутатам Алексей Федоров.

К тому же, в те трудные годы авиапром "искусственно занижал" собственные потребности в молодых специалистах. Просто потому, что имеющийся пакет заказов и общие объемы финансирования не позволяли авиастроительным предприятиям не то чтобы создавать, а хотя бы поддерживать число хорошо оплачиваемых рабочих мест.

И только в последние пару лет ситуация "точечно" стала изменяться к лучшему. Больше выпускников МАИ стали находить желанную работу в расположенных неподалеку от института авиационных фирмах А. И. Микояна, П. О. Сухого, А. С. Яковлева и С. В. Ильюшина. Лидер отрасли компания "Сухой" сумела поднять свой престиж до такой степени, что образовался определенный конкурс молодых специалистов, желающих работать на фирме. При этом не только "Сухой", но и другие самолетостроительные компании стали значительно серьезнее относиться к подготовке принимаемых на работу. Запущено несколько программ по работе с молодыми людьми начиная со школьной скамьи. Словом, положительные тенденции налицо, но это только начало большого пути.

А проблемы остаются. ОАК продолжает ощущать "некие диспропорции" в обучении молодых специалистов. Общую базу знаний российские вузы всегда давали очень хорошо. Это всегда было и продолжает оставаться основным преимуществом отечественной высшей школы. Если проводить сравнение с молодыми инженерами, которых обучают в Западной Европе и США, то наши выпускники имеют более широкий кругозор, лучшую "базовую" подготовку, в том числе по математике, физике, химии и другим "основополагающим" наукам. В целом наши ребята "умнее" зарубежных коллег. А вот то, что касается специализации, которая формируется в ходе практических занятий, здесь у нас имеется явное отставание. К сожалению, в учебном процессе, который сегодня применяется в высшей школе, не хватает практики.

Устарела материальная база высших учебных заведений. Здесь, правда, МАИ – далеко не самый отстающий. В лаборатории кафедры 101 среди нескольких препарированных самолетов имеются стоящие на вооружении истребители МиГ-29 и Су-27. "Это очень здорово, очень красиво, но уже не современно. То есть ребята даже здесь, в учебных стенах МАИ, зна-

комятся с техникой, которая не является на сегодня передовой, не закладывает новые подходы к проектированию, не отражает реальное состояние авиапрома, новые расчетные методы, новую базу данных, новые программные продукты", – отметил президент ОАК.

На факультете № 1 имеется только тридцать современных рабочих мест, на которых можно вести проектирование самолетов на том уровне, как оно ведется на лучших предприятиях ОАК. "Этого явно недостаточно для института такого масштаба, ведь МАИ всегда был лидером подготовки кадров для отечественного авиапрома", – продолжал Алексей Федоров. С такой материальной базой МАИ очень сложно готовить высококлассных специалистов.

Интересно заметить, что учебные заведения на периферии иногда имеют материальную базу лучше, чем столичные. Например, учебные заведения в Иркутске отличаются наличием очень хорошей материальной базы. Потому что там идет очень плотная работа с основным потребителем их выпускников – Иркутским авиационным заводом (ИАЗ). Такая же ситуация сложилась в Комсомольске-на-Амуре и ряде других "авиационных" городов. Здесь идеологам партийного проекта "Авиастроение" видятся два пути. Во-первых, государство должно уделить повышенное внимание финансированию высшей школы, созданию современной материальной базы вузов. С другой стороны, предприятия – "потребители студентов" должны тоже материально вкладываться.

Вообще, в плане оснащенности по стране сложилась пестрая картина. Промышленные предприятия, которые стоят на ногах твердо, – например ИАЗ и КнААПО – имеют больше возможностей вкладываться в материальную базу и, соответственно, могут устанавливать более тесные контакты с высшей школой. Но это, к сожалению, случается не везде. В целом же, если ограничиться только авиационной отраслью, то периферийные вузы свою задачу выполняют достаточно эффективно. Что заставляет ОАК более требовательно подходить к столичным вузам, в том числе и прежде всего – к МАИ. За исключением ТАНТК им. Г. М. Бериева, все самолетостроительные ОКБ страны расположены в столице. А посему московская высшая школа должна готовить прежде всего не производителей, а конструкторов. Между тем ОАК испытывает острый дефицит молодых подготовленных инженеров-конструкторов, расчетчиков. Причем требуется не просто количество, а качественно подготовленные специалисты, способные работать по самым современным технологиям.

Выпускники МАИ должны в совершенстве владеть цифровым проектированием, поскольку все новые проекты ОАК выполняет только "в цифре", по безбумажной технологии. "Работа с кульманом, карандашом и линейкой сегодня абсолютно не востребована", – констатировал президент ОАК. Соответственно, имеются вопросы по материальной базе и подготовке преподавательского состава. "Это тоже проблемный вопрос, и по возрасту преподавателей, и по их собственной подготовке с точки зрения знания новых технологий проектирования, производства и организации производства. Это одна из проблем, которые мы должны решать", – утверждает Алексей Федоров.

В прошлом году принята стратегия развития ОАК. Определен товарный ряд, которым будет заниматься

корпорация до 2015 года. "Мы знаем, сколько должны сделать самолетов и сколько нам для этого нужно рабочих, технологов, инженеров, а также сколько нам нужно разработчиков, чтобы создать новые продукты. Иными словами, у нас есть детально продуманный и прописанный план", — сообщил Федоров.

Работа ОАК в этом направлении получила положительную оценку в правительственных структурах. Опыт самолетостроителей рекомендован другим отраслям промышленности в качестве основы. С ОАК активно работает Министерство науки и образования: вместе предприятия промышленности и министерства решают одну общую задачу, что находит отражение в деловой, рабочей обстановке взаимодействия.

"Мы понимаем, что, с точки зрения закрепления кадров, помимо организации рабочих мест для выпускников вузов и средних специальных учебных заведений, мы должны решить еще и социальную задачу — обеспечить их жильем. Поэтому у нас практически с каждым регионом уже сформированы региональные программы, где часть ответственности берет на себя региональная власть", — подчеркнул Алексей Федоров.

В ряде регионов работа продвинулась довольно далеко. Пример — Ульяновская область, где администрация действует очень активно. Там поставили перед собой очень амбициозную задачу: сделать из Ульяновска центр авиастроения России. Хорошо идет работа с Воронежской областью, а также в Татарстане, Нижнем Новгороде, Новосибирске и Хабаровском крае.

"Программы у нас сформированы и в ближайшее время будут утверждены. Но без федеральной поддержки такие сложные вопросы, как, например, обеспечение жильем, очень сложно решить", — сказал Федоров. — По нашим расчетам, до 2015 года нам надо построить 70 тыс. кв. м общежитий для новых сотрудников, которые придут на предприятия ОАК, и более 200 тыс. кв. м квартир".

Очень важное направление — современные образовательные стандарты и программы. Здесь выделяются три направления работы. Разработка профессиональных стандартов, государственных образователь-

ных стандартов и современных образовательных программ. Все эти направления нашли отражение в планах ОАК и партийных документах. Они реализуются в практической работе с МАИ, МГТУ, Казанским техническим университетом и др.

Еще два важных направления работы: система профориентации и сеть федеральных и отраслевых образовательных центров. Работа по профориентации должна начинаться со школы. "Мы не ждем, что школьник научится проектировать самолеты, проходя школьную программу обучения. Наша основная задача — чтобы он полюбил авиацию, чтобы он шел в учебное учреждение, понимая, чем будет заниматься. Это — основная цель профориентации: привить любовь, поднять престиж нашей отрасли", — считает президент ОАК.

Выступившие в МАИ депутаты высказали достаточно критическую оценку положения дел. Они, в частности, сказали, что нам не следует забывать про то положение, в котором находится Россия. Вместе с тем следует исключить практику "посыпания головы пеплом", говорить только в негативном ключе, рисовать полную картину лишь черной краской. У страны есть прочные основы, есть школы и традиции авиастроения, а также колоссальные ресурсы и возможности. Нужна мобилизация всех ресурсов, взвешенный подход и трезвый взгляд. Минувшие двадцать лет не прошли даром: мы понимаем, куда могли бы скатиться и на дне какой пропасти оказаться. Депутаты выразили общее мнение: "точку невозврата" мы не прошли, не приблизились к тому месту, где была бы порвана цепочка поколений. Самое главное, что у страны есть необходимый потенциал, а у высшего руководства страны — политическая воля.

*Владимир КАРНОЗОВ,
Валерий СТОЛЬНИКОВ*

*источник:
газета «Промышленный еженедельник»
18.03.09*

МИГ-29 БУДУТ ВОЗВРАЩЕНЫ В СТРОЙ

Самолеты МиГ-29 Военно-воздушных сил РФ, не прошедшие проверку 13 НИИ МО РФ и РСК "МиГ", по мере выделения финансовых средств будут ремонтироваться по отработанным методикам и возвращаться в строй, говорится в сообщении ВВС России.

Около 90 истребителей МиГ-29 были забракованы в ходе осмотров парка авиационной техники при расследовании катастрофы, которая произошла в Забайкальском крае в декабре прошлого года. Из общего количества МиГ-29 осмотрено около двухсот самолетов, допущено к полетам свыше ста машин.

Полеты истребителей МиГ-29 в ВВС России были приостановлены после катастрофы, которая произошла 5 декабря 2008 г. в пяти километрах от аэродрома "Домна" в Читинском районе Забайкальского края, в 700 метрах северо-западнее поселка Ингода. Заместитель командира авиационной эскадрильи военный летчик 2-го класса подполковник Валерьян Кокорев погиб. Предварительное расследование показало, что катастрофа произошла по техническим причинам. После этой авиакатастрофы и было принято решение начать масштабную проверку всех самолетов МиГ-29.

В начале февраля 2009 г. полеты были возобновлены. Но к ним допустили только 30 % истребителей. Это те самолеты, при осмотре которых специали-

сты не выявили коррозии, ставшей причиной разрушения кия упавшего МиГ-29. Причины появления самой коррозии пока не выявлены.

Эта катастрофа была не единственным летным происшествием с истребителями МиГ-29 в 2008 г. 17 октября МиГ-29 разбился в 60 км от аэродрома Домна при выполнении плановых полетов. Самолет упал на остров на реке Ингода между селами Черемхово и Хадакта. Летчик катапультировался и был доставлен в госпиталь. Причиной происшествия, по предварительным данным, стал отказ системы управления самолетом.

По данным зарубежных СМИ, на вооружении российских ВВС находятся около 600 боевых самолетов, 300 из которых — МиГ-29. Западные наблюдатели прогнозируют, что две аварии и запрет на полеты МиГ-29 негативно скажутся на российском экспорте вооружений. Однако, как отмечает израильский сайт Ynet, "несмотря на многочисленные дефекты, то и дело обнаруживаемые в МиГ-29, российские военные продолжают продавать боевые самолеты". Недавно десять "МиГов" проданы Ливану "с большой скидкой". В прошлом году Россия заключила договор с Ираном о поставке Исламской республике "десятков" самолетов этого вида.

В то же время ВВС Индии признали техническое состояние парка МиГ-29 удовлетворительным. При инспектировании парка индийских истребителей МиГ-29 никаких дефектов обнаружено не было.

Массовое производство МиГ-29 началось в 1982 г., а первые истребители Военно-воздушные силы страны получили в августе 1983 г. За последние шесть лет произошло 5 тяжелых летных происшествий.

21 марта 2007 г. в 30 км от Миллерово вблизи хутора Дегтево (Ростовская область) в ходе проведения плановых полетов 4-й воздушной армии ВВС и ПВО России на высоте около 7000 метров столкнулись два истребителя МиГ-29. Летчики отработывали полет парой, выполняя упражнение на слетанность. Пилоты столкнувшихся истребителей сделали все, чтобы

машины не упали на село Дегтево. Оба самолета упали на кукурузные поля и сгорели. В результате ЧП жертв нет, летчики катапультировались.

27 июля 2006 г. в Пермском крае при взлете с аэродрома Большое Савино потерпел катастрофу двухместный самолет МиГ-29УБ пилотажной авиакорпуса "Стрижи". Пилоты катапультировались.

12 мая 2005 г. в Тверской области потерпел катастрофу истребитель ВВС РФ МиГ-29. Катастрофа произошла в районе аэродрома города Адриаполь в ходе плановых полетов МиГ-29. Пилот погиб.

19 июня 2003 г. около Армавира в Краснодарском крае произошла авария учебно-боевого самолета МиГ-29. Летчик и курсант катапультировались.

12 ноября 2003 г. российский самолет МиГ-29 разбился в Армении при выполнении учебного упражнения. Самолет вошел в штопор и не смог выйти из него. Летчик погиб.

Американские легкие истребители F-16 бьются ничуть не реже своих российских "собратьев". Только за прошлый год произошло три катастрофы в ВВС США и две — с самолетами в других странах.

15 января F-16 ВВС США упал в Мексиканский залив возле Ки-Уэст. Пилот благополучно катапультировался. 14 марта истребитель F-16 ВВС США разбился неподалеку от города Финикс в штате Аризона во время учебного полета. Пилот погиб. 12 ноября F-16С уничтожен в результате пожара, возникшего на борту во время взлета с авиабазы Балад. Пилот выжил. 12 февраля на Сицилии разбился истребитель F-16 итальянских вооруженных сил. Самолет упал в море недалеко от города Трапани, пилот самолета числится без вести пропавшим. 20 апреля во время тренировочного полета упал истребитель F-16 королевских Военно-воздушных сил Иордании. В результате катастрофы пилот погиб.

Андрей ЮРГЕНСОН

источник: AVIAPORT.RU
16.03.09

РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ ПОДЕШЕВЕЮТ

ОАК загрузит "Ростехнологии" заказами.

Вчера госкорпорация "Ростехнологии" и ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) заключили соглашение, согласно которому последняя предоставит предприятиям гарантии на заказ комплектующих для строительства самолетов. Поручение разработать такую программу дал премьер Владимир Путин в сентябре 2008 года. По соглашению до 2012 года ОАК может разместить на предприятиях "Ростехнологий" заказов на 30 млрд рублей. Как пояснили корреспонденту "Газеты" в ОАК, сумма затрагивает только производство гражданских самолетов. Заказы комплектующих на военную технику не раскрываются. В обмен на гарантированные заказы компании будут снижать цены на комплектующие.

"Газете" стали известны последние планы производства гражданских самолетов ОАК, исходя из кото-

рых рассчитаны заказы. Как пояснили в компании, в 2009 году планируется произвести более 100 самолетов, из которых около 20 — гражданские. В период с 2009 по 2012 г. предприятия корпорации построят 9 Ил-96, более 25 Ту-204, более 40 Ан-148. "Мы не называем точного количества, поскольку по некоторым самолетам идут переговоры с авиакомпаниями, кроме того, все зависит от экономической ситуации. Это минимальные цифры", — заявил собеседник корреспондента "Газеты" в ОАК. Для сравнения: в 2008 году предприятия ОАК произвели 71 самолет, в том числе 1 Ил-96, 6 Ту-204, 1 Ту-214, а также 17 военных самолетов для Минобороны и 45 военных самолетов на экспорт.

Напомним, в феврале 2009 года на выставке "Аэро Индия — 2009" президент, председатель правления ОАК Алексей Федоров заявлял, что намеченные планы увеличения производства гражданских

самолетов могут быть скорректированы в сторону уменьшения в первом квартале 2009 года.

Интересно, что цепочка сотрудничества ОАК и "Ростехнологий" может замкнуться. Один из потенциальных крупных заказчиков самолетов — создаваемая "Ростехнологиями" совместно с правительством Москвы авиакомпания "Росавиа". Вчера глава "Ростехнологий" Сергей Чемезов заявил о том, что планы создания авиакомпании полностью сохраняются, однако "пока не будет завершена передача авиакомпаний и не будет завершено акционирование ГТК "Россия", мы вынуждены несколько тормозить с развитием нашей авиакомпании", — заявил Чемезов. Напомним, в будущую авиакомпанию войдут AirUnion, "Оренбургские авиалинии", "Кавминводьявиа", "Владивосток Авиа", "Дальавиа", "Сахалинские авиатрассы", ГТК "Россия", а также "Атлант-Союз".

Чемезов подчеркнул, что авиакомпании потребуются более 100 новых самолетов, однако не уточнил, на какой срок.

По мнению экспертов, программа сотрудничества "Ростехнологий" с ОАК будет работать прежде всего для обеспечения воздушными судами новой авиакомпании. Схема будет работать так, что в случае увеличения выпуска судов стоимость комплектующих для

ОАК, поставляемых предприятиями "Ростехнологий", будет снижаться. "Это особенно важно в свете того, что доля комплектующих в себестоимости российского гражданского самолета может достигать до 80 %. Реализация подписанного соглашения будет способствовать росту рентабельности контрактов ОАО "ОАК", обеспечит приемлемый уровень цен, качества и объемов для программы производства самолетов на период с 2009 по 2012 год", — говорится в сообщении компаний. Впрочем, стоимость последнего российского проекта в области самолетостроения, Sukhoi SuperJet 100, снизить вряд ли удастся. Как пояснили в ОАК, он будет собираться преимущественно из импортных комплектующих и не входит в программу сотрудничества ОАК и "Ростехнологий". По данным ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", твердый портфель контрактов на SSJ100 сегодня составляет 90 самолетов. У компаний-банкротов — "Дальавиа" и структур альянса AirUnion — 6 и 15 самолетов SSJ100 соответственно. Эти заказы возьмут на себя "Ростехнологии".

Андрей БИРЮКОВ

источник: газета «Газета»
12.03.09

ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАНЯЛО ОБОРОНУ

Самарские власти требуют от госкорпорации устраивающего их плана спасения моторостроителей.

Правительство Самарской области пока не готово рассматривать обращение ОПК "Оборонпром" о предоставлении гарантий в объеме 1 млрд рублей самарским двигателестроительным предприятиям на получение кредитов. Средства нужны заводам на погашение кредиторской задолженности. В правительстве говорят, что хотят получить от ОПК устраивающую чиновников программу действий по использованию площадки СНТК, схемы трудоустройства сокращенных сотрудников и реструктуризации задолженности СНТК и "Моторостроителя", превышающей 7 млрд рублей. В "Оборонпроме" говорят, что получить кредит без государственных гарантий сейчас невозможно, и надеются все же договориться с правительством.

Вчера министр промышленности, энергетики и технологий Самарской области Владислав Капустин по окончании заседания правительства заявил журналистам, что письмо гендиректора ОПК "Оборонпром" Андрея Реуса губернатору региона Владимиру Артякову с просьбой предоставить гарантии на получение кредитов самарским двигателестроительным предприятиям "не является серьезным основанием для рассмотрения". В конце февраля "Оборонпром" попросил для трех заводов — "Моторостроителя", СНТК им. Кузнецова и СКБМ — областные гарантии на банковские кредиты в размере 1 млрд рублей. Деньги нужны заводам для частичного погашения кредиторской задолженности и долгов по зарплате. Источник

"Ъ" в "Оборонпроме" объяснил необходимость этих гарантий тем, что без них в условиях кризиса получить кредиты в банках невозможно.

По данным "Оборонпрома", предприятия самарской двигателестроительной группы находятся под угрозой банкротства и остановки производства во втором квартале 2009 года. По состоянию на февраль 2009 года совокупный объем кредиторской задолженности по самарскому комплексу превышает 7 млрд руб. при реальном годовом объеме продаж на уровне 3,5 млрд руб. За 2008 год рост кредиторской задолженности СНТК составил около 300 млн рублей, "Моторостроителя" — около 1 млрд рублей. В текущих условиях стабилизация финансово-хозяйственной деятельности предприятий самарского двигателестроительного комплекса невозможна без поддержки со стороны правительства Самарской области", — отмечает официальный представитель "Оборонпрома".

По словам Владислава Капустина, у облправительства пока нет четкого понимания того, как "Оборонпром" намерен выводить предприятия из кризиса. "Мы не видим полного технического плана. Мы не очень понимаем, как технологически собираются все произвести", — отметил он. По словам министра, в правительстве ожидают от "Оборонпрома" полную программу действий по дальнейшему использованию площадки СНТК и трудоустройству сотрудников, а также схемы по реструктуризации задолженности и оптимизации работы предприятий. Кроме того, правительство настаивает на сохранении всех трех компетенций самарских заводов: производство двигате-

лей для стратегических бомбардировщиков, ракетных двигателей и агрегатов для наземной энергетики. Из публичного заявления Владислава Капустина следует, что в правительстве не поддерживают решения "Оборонпрома" о сокращении сотрудников СНТК и "Моторостроителя". Напомним, сокращение планируется проводить постепенно до 2015 года. В 2009–2010 годах на самарских предприятиях будет сокращено в общей сложности до 10 % персонала (сейчас количество сотрудников трех заводов – 11 тыс. чел.).

В "Оборонпроме" все же надеются, что с правительством в ближайшем будущем удастся договориться. По словам представителя холдинга, корпорация уже передала в Минпромторг РФ программу вывода из кризиса для самарских предприятий. Она предусматривает сохранение ключевых технологий стратегического значения и господдержку в размере около 8 млрд рублей. Недавно в "Оборонпроме" было принято решение об объединении ОАО "Моторостроитель", ОАО "СНТК им. Н. Д. Кузнецова" и ОАО "СКБМ" в единое предприятие. В ОПК говорят, что это единственный способ вывода предприятий из кризиса. "Предполагается, что производственная площадка СНТК будет перенесена на "Моторостроитель", – рассказывает представитель "Оборонпрома". – При этом инженерный коллектив СНТК будет сосредоточен на разработке и модернизации агрегатов, испытательный комплекс на СНТК будет сохранен". По информации "Ъ", остальные непрофильные активы предприятий будут проданы. В настоящий момент они оцениваются не более чем в 1 млрд рублей.

Наблюдателей решение правительства не рассматривать на данном этапе вопрос предоставления гарантий "Оборонпрому" не удивило. "На мой взгляд,

те условия, которые правительство выставило "Оборонпрому", абсолютно оправданны, говорит депутат самарской губдумы Михаил Матвеев. – Без каких-либо гарантий со стороны холдинга ручаться за него по кредитам очень рискованно". Об этом же говорит и директор самарской гильдии финансистов Дмитрий Яковенко: "Гарантии – наиболее опасный вид поддержки бизнеса для власти, поскольку они могут повлечь непрогнозируемые, не заложенные в бюджет расходы". "Ввиду сложного финансового положения самой области связи губернатора с "Ростехнологиями" (господин Артяков до прихода на должность главы региона занимал различные посты в "Рособоронэкспорте", на базе которого были основаны "Ростехнологии"), вероятно, отходят для него на второй план и для него куда важнее становится сохранить свой имидж как губернатора. Поручаться за заводы, которые можно уже сегодня банкротить, очень рискованно", – говорит собеседник "Ъ". В свою очередь руководитель департамента по информационной политике и связям с общественностью аппарата правительства Самарской области Иван Скрыльник на вопрос, почему правительство Владимира Артякова не хочет пока предоставлять гарантии "Оборонпрому", отметил: "Правительство Самарской области совместно с руководством холдинга вырабатывает наиболее оптимальные пути решения существующих проблем, учитывая интересы и возможности обеих сторон".

Ольга ВАРЛАМОВА

источник: газета «Коммерсантъ – Самара»
12.03.09

ИНДИЯ В 2008 Г. ОБЕСПЕЧИЛА БОЛЕЕ ТРЕТИ СТОИМОСТНОГО ПРИРОСТА ПОРТФЕЛЯ ЗАКАЗОВ РОССИИ НА ПОСТАВКУ ПВН

России приходится вести очень жесткую конкурентную борьбу за заказы на рынке Индии.

Тем не менее по итогам 2008 г. портфель экспортных заказов России пополнился, в первую очередь за счет заключения новых контрактов именно с Индией. Самыми крупными стали контракты на поставку 80 вертолетов Ми-17В-5 (1,18 млрд долл.) и модернизацию 63 истребителей МиГ-29 (964 млн долл.). В целом портфель заказов России за счет только этих двух контрактов пополнился на 2,144 млрд долл. То есть Индия в 2008 г. обеспечила более трети стоимостного прироста портфеля заказов России. Об этом говорится в аналитическом отчете АРМС-ТАСС в готовящемся к печати журнале "Рынки вооружений" № 2.

В 2008 году продолжилась работа по обсуждению условий подписания контрактов по заключенным в 2007 году двум межправительственным соглашениям с Индией в области совместной разработки авиационной техники. Общий объем финансирования двух новых совместных программ (по разработке

ПАК ФА пятого поколения и среднему военно-транспортному самолету МТА) в предварительном порядке определен в 10 600 млн долл. в равных долях с каждой стороны.

Есть перспективы по поставкам Индии ударных вертолетов Ми-28Н (тендер на 22 машины), поставке партии вертолетов Ка-31 (5–6 ед.) и модернизации имеющегося парка Ка-28 (16 ед.). Россия также участвует с вертолетом Ка-226Т в тендере ВВС Индии на поставку 197 легких вертолетов. На тендер по тяжелым вертолетам будет представлен Ми-26Т.

Истребитель МиГ-35 имеет хорошие шансы в тендере на поставку 126 многофункциональных истребителей стоимостью 10–12 млрд долл.

В 2008 г., несмотря на аварию в ходе проведения заводских морских ходовых испытаний, окончательно решился вопрос о передаче Индии в лизинг сроком на 10 лет одной АПЛ проекта 971 "Щука-Б". Стоимость аренды составит 650 млн долл. Лодка будет передана Индии в 2009 г.

По имеющимся данным, "Рособоронэкспорт"

ведет переговоры о строительстве еще трех фрегатов проекта 11356 для Индии общей стоимостью не менее 1,7 млрд долл. Возможный новый заказ на строительство третьей партии фрегатов проекта 11356 связан с тем, что строительство индийских фрегатов проекта 17 столкнулось с проблемами.

ТАНТК имени Бериева, МАК "Ильюшин" и концерн радиостроения "Вега" рассчитывают на дополнительный заказ со стороны Индии (от 3 до 4 машин) на поставку комплекса ДРЛОиУ на базе Ил-76 с израильской БРЛС "Фалкон".

Основной проблемой во взаимоотношениях с Индией на текущий момент является отставание от графика программы модернизации ТАКР "Адмирал Горшков" в авианосец "Викрамадитья" и согласование позиций сторон по увеличению стоимости модернизации корабля. Россия настаивает на увеличении стоимости работ по модернизации на 2 млрд долл. сверх оговоренной ранее цены и вводе корабля в строй в 2012 г. (вместо 2008 года).

В то же время Индия, на рынке которой ранее доминировала Россия, уже достаточно давно проводит диверсификацию поставщиков вооружений. Доля России на рынке Индии постепенно снижается, и в дальнейшем России предстоит еще более жесткая конкурентная борьба за сохранение "приемлемых" позиций на индийском рынке вооружений. Основными конкурентами России в Индии являются Израиль, США, Франция и Великобритания, то есть вся ведущая группа крупнейших экспортеров вооружений.

США в 2008 г. заключили с Индией два контракта на общую сумму 1,337 млрд долл. (почти 31 % от общего объема контрактных обязательств Индии). Это контракт на поставку 6 самолетов ВТА С-130J "Геркулес-2" на сумму 962 млн долл. и контракт на закупку 510 УАБ СВУ-105 на сумму 375 млн долл.

Израиль в 2008 г. заключил контракты с Индией на общую сумму 290 млн долл. на поставку 18 ПУ ЗУР "Спайдер" (260 млн долл.) и трех БРЛС EL/M-2083 для установки на аэростаты (30 млн долл.).

Кроме того, следует учесть, что уже в первых числах января 2009 г. США подписали с Индией крупнейший за всю историю двустороннего ВТС контракт на сумму 1,75 млрд долл. на поставку 8 многоцелевых патрульных самолетов дальнего действия Р-81

"Посейдон". Кроме того, ВВС Индии по соглашению, заключенному с Францией в конце 2007 г. на сумму 1 млрд евро (1,57 млрд долл.), проведут модернизацию 51 истребителя "Мираж-2000Н". Официально этот контракт вступил в силу в апреле 2008 г., то есть фактически этот контракт следует отнести в "зачет" Франции не по 2007 г, а в подсчет по 2008 г.

Британская компания "BAe системз" в соответствии с подписанным в марте 2004 года контрактом стоимостью 1,8 млрд долл. выполняет контракт на поставку ВВС Индии 66 самолетов "Хоук" Mk.132. Согласно контракту, 24 самолета производятся на предприятии "BAe системз" в Бро, остальные 42 — на мощностях ХАЛ. Причем сейчас "BAe системз" и ХАЛ ведут переговоры по согласованию стоимости контракта на лицензионное производство дополнительного количества "Хоук" Mk.132 (опцион по основному контракту предусматривал возможность приобретения Индией дополнительной партии в количестве 33 самолетов).

Выше были перечислены далеко не все программы, которые реализуются крупнейшими мировыми поставщиками вооружений на индийском рынке. Однако даже поверхностный анализ упомянутых программ говорит о том, что рынок Индии на ближайшую перспективу станет ареной жесточайшей борьбы крупнейших мировых поставщиков вооружений, тем более с учетом официально объявленных правительством Индии планов выделить на закупку вооружений в предстоящие 5 лет не менее 30 млрд долл. Причем эти планы вполне согласуются с заявленными стоимостными объемами как уже проводимых, так и планируемых к объявлению тендеров. Следует отметить, что, несмотря на некоторое снижение ежегодно заключаемых объемов контрактных обязательств в последние пять лет, Индия в ближайшей перспективе после завершения нескольких крупных тендеров сохранит за собой первое место в мире в качестве крупнейшего импортера вооружений.

источник: АРМС-ТАСС
10.03.09



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

"РОСАВИА" ВЕРИТ В SUPERJET

Авиакомпания сможет купить до 50 лайнеров.

"Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) в ближайшее время планируют заключить твердый контракт на поставку самолетов Sukhoi Superjet 100 авиакомпании "Росавиа". Новый перевозчик в том числе собирается выкупить и те самолеты, которые заказали вошедшие в него обанкротившиеся авиакомпании AiRUnion и "Дальавиа". В общей сложности "Росавиа" может приобрести до 50 лайнеров Superjet 100 и стать крупнейшим их эксплуатантом.

Как рассказал вчера журналистам президент ГСС Виктор Субботин, всего на сегодняшний день производителем заключено 98 твердых контрактов, среди которых самым крупным является поставка лайнеров авиакомпании "Аэрофлот". Первый серийно выпущенный SSJ100 поступит в авиакомпанию в декабре 2009 года, уверен Виктор Субботин. Из общего количества заказов 35 самолетов будет продано по линии Superjet International европейским заказчикам. Виктор Субботин уверен, что, несмотря на финансовый кризис, отказов от ранее заказанных самолетов не будет.

Сейчас производитель пытается переформировать контракты на поставку лайнеров авиакомпаниям обанкротившегося альянса AiRUnion. Как рассказал Виктор Субботин, преемником по этому заказу на 15 самолетов от AiRUnion может стать вновь создаваемая "Росавиа". "Мы рассчитываем на то, что образованное ООО "Авиакомпания" станет преемником как альянса AiRUnion, так и другого обанкротившегося перевозчика — "Дальавиа". Уже создана рабочая группа, которая ведет переговоры с "Росавиа". Мы рассчитываем на то, что количество заказов будет увеличено, и эта цифра сильно превышает количество старых заказов", — сказал г-н Субботин РБК daily. Он также отметил, что речь идет о

формировании нового контракта на новых условиях, а не о пролонгации старых.

Напомним, ранее гендиректор создаваемого перевозчика "Росавиа" Виталий Ванцев отмечал, что авиакомпания планирует купить у "Гражданских самолетов Сухого" до 30 воздушных судов SSJ100, переформировав старый контракт, заключенный еще руководством AiRUnion. "Конечно, нам интересно получить самолеты на старых условиях, но AiRUnion в нарушение договорных условий не вносил авансовые платежи", — говорил ранее РБК daily Виталий Ванцев. Это подтвердил и Виктор Субботин: "В какой-то компании авансовые платежи выплачивались, в какой-то — нет". В то же время "Дальавиа" заплатила за будущие поставки своих шести лайнеров 47 млн руб., но возвращать их на сегодняшний день не планирует. В УК "Покровские ворота", которой поручено управлять авиакомпаниями альянса AiRUnion и рассчитываться с долгами обанкротившихся перевозчиков, вчера не стали комментировать возможность возврата авансовых платежей. При том составе участников, где единственным нормально работающим перевозчиком является ГТК "Россия", "Росавиа" хватит и 20 SSJ, считает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. "Если "Росавиа" хочет развивать деятельность и восстановить маршрутные сети авиакомпаний "Самара" и "Сибавиатранс", то для достижения этой цели может потребоваться закупить до 50 региональных самолетов. Это обеспечило бы покрытие региональными маршрутами такой территории, которую сейчас покрывают "Аэрофлот" и ГТК "Россия", — говорит эксперт.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
05.03.09*

SSJ100 БУДЕТ В ДЕКАБРЕ

"Аэрофлот" получит первый самолет Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100) на год позже обещанного срока.

Поставка намечена на декабрь 2009 г., сообщил вчера президент "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС) Виктор Субботин (передал Интерфакс). Сейчас завершается сборка третьего летного экземпляра SSJ100, к лету появится четвертый, объявил он. Сертификация самолета будет завершена в ноябре, надеется Субботин.

Sukhoi Superjet 100 — региональный самолет. Проектом занимается компания "Гражданские самолеты Сухого". Акционер — АХК "Сухой" (100 % акций). Выручка — 39,02 млн руб. (9 месяцев 2008 г., РСБУ).

Чистый убыток — 216,45 млн руб. Партнеры — Alenia Aeronautica, Boeing, Snecma.

"Аэрофлот" — стартовый заказчик SSJ100, у него твердый контракт на 30 самолетов, еще на 15 — опцион. Первый лайнер авиакомпания должна была получить в ноябре 2008 г., но из-за технических сложностей проект начал отставать от графика. Несмотря на спад пассажиропотока, "Аэрофлот" не собирается отказываться от 30 региональных SSJ100 — они заменят старые "тушки", сказал замгендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков. А вот вопрос о реализации опциона отложен на неопределенный срок, добавил он. Что же касается штрафов за срыв сроков поставок, то "Аэрофлот" пока не настаивает на их выплате, но и не отказывается от своих прав, сказал Кошляков.

Сейчас ГСС имеет более 90 твердых контрактов на SSJ100 и рассчитывает на заключение новых контрактов на авиасалонах МАКС и Ле Бурже, заявил Субботин. Заказы компаний-банкротов — "Дальавиа" (6 лайнеров) и перевозчиков альянса AirUnion (15), по данным Субботина, планирует взять на себя "Росавиа" (создается правительством Москвы и "Ростехнологиями"). Возможно, "Росавиа" переформирует и 10 SSJ100, заказанных Финансовой лизинговой компанией (ФЛК), испытывающей сложности с финансированием, добавил источник в ГСС. Источник, близкий к "Росавиа", подтвердил, что переговоры с ГСС о заказах "Дальавиа" и AirUnion ведутся, о переговорах по заказу ФЛК ему не известно. Гендиректор Infomost Борис Рыбак считает, что ГСС ставит перед собой амбициозную задачу: передать "Аэрофлоту" к декабрю 2009 г.

первый SSJ100 будет трудно. Тормозить проект могут технические сложности и перебои с финансированием, отмечает он. Сильный удар по проекту нанесут и банкротства авиакомпаний из-за кризиса, резюмирует эксперт.

У ГСС сейчас \$ 760 млн кредитов (54 % от стоимости проекта). Но ГСС рассчитывает на господдержку и сделку с итальянской Alenia (покупает 25 % плюс 1 акция ГСС), отмечает источник в ГСС. Сделка вот-вот будет закрыта, уверяет он, не называя суммы.

Анастасия ДАГАЕВА

*источник: газета «Ведомости»
05.03.09*

ИРКУТСКИЙ АВИАЗАВОД МЕНЯЕТ АМФИБИИ НА "СУШКИ"

Авиапредприятие завершает передачу производства Бе-200 в Таганрог.

Иркутский авиазавод (ИАЗ), входящий в состав НПК "Иркут", завершает передачу производственных мощностей для производства самолетов-амфибий Бе-200 ТАНТК им. Г. М. Бериева. Уже демонтирована большая часть необходимого оборудования. Затраты на перенос производства составят не менее 400 млн руб. Разгрузив мощности, ИАЗ сможет сосредоточиться на экспортных контрактах, за счет которых сможет заработать более \$ 7 млрд до 2014 года.

ИАЗ передает производство самолетов-амфибий Бе-200 Таганрогскому авиационному научно-техническому комплексу имени Г. М. Бериева (ТАНТК им. Г. М. Бериева), который, как и ИАЗ, входит в состав "Иркута", сообщил вчера "Ъ" пресс-секретарь "Иркута". По словам представителя завода, большая часть необходимого оборудования демонтирована и отправлена в Таганрог. ТАНТК передаст непосредственное производство Бе-200 ОАО "Таганрогская авиация", которое входит в состав Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Производство самолетов-амфибий в Таганроге может начаться в 2010 году. "Иркут" принял решение о переносе проекта Бе-200 в Таганрог два года назад в связи с загруженностью ИАЗа экспортными контрактами. Затраты на перенос необходимого оборудования из Иркутска в Таганрог составят не менее 400 млн руб. Несмотря на перенос, ИАЗ будет участвовать в проекте Бе-200, собирая для самолета крыло. По словам представителя завода, сейчас в цехе окончательной сборки ИАЗа стоят два последних Бе-200. Ранее руководство "Иркута" говорило, что эти самолеты, скорее всего, купит МЧС.

Иркутский авиазавод входит в корпорацию "Иркут" с момента ее основания, то есть с 2002 года. С 1970-х годов завод специализируется на производстве военных самолетов "МиГ" и "Су". В 1986 году на ИАЗе был запущен в производство истребитель Су-27УБ,

который впоследствии был модернизирован до многоцелевого самолета Су-30МК.

После передачи Бе-200 в Таганрог ИАЗ продолжит сборку самолетов "Су" в различных модификациях, а также учебно-боевых Як-130, которые производятся с прошлого года, говорит пресс-секретарь "Иркута" Елена Федорова. В этом году ИАЗ должен закончить выполнение контракта на поставку 18 Су-30МКМ для Малайзии. Кроме этого, ИАЗ сейчас собирает 28 многоцелевых Су-30МКИ(А) и 16 Як-130 для Алжира. Ранее также сообщалось, что иркутский авиазавод займется сборкой 18 истребителей Су-30МКИ для Индии. Отраслевые эксперты констатируют, что от потери Бе-200 ИАЗ не пострадает: портфель заказов "Иркута" составляет более \$ 7 млрд до 2014 года, при этом большая часть заказов приходится именно на иркутский авиазавод. Директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов посчитал, что "Иркут" в лице ИАЗа может рассчитывать на поставку еще как минимум 50 Су-30МКИ для Индии и, возможно, военных самолетов для Вьетнама. Таким образом, ИАЗ можно загрузить работой до 2020 года, полагает господин Пухов.

Аналитик "Тройки Диалога" Геннадий Суханов добавляет, что Бе-200, несмотря на то что "Иркут" продвигал его в 2004 году в ходе IPO, пока не получил существенных рынков сбыта. Ранее руководство компании говорило, что на мировом рынке можно продать 50 Бе-200, собранных в противопожарном варианте, и 150 — в транспортном. Но пока завод собрал четыре таких самолета для российского МЧС и один передал МЧС Азербайджана. По мнению аналитиков, продвижению Бе-200 на рынок, скорее всего, мешает отсутствие сертификации по европейским стандартам. Эту работу "Иркут" планирует завершить в 2009 году.

Юрий ЮДИН

*источник: газета «Коммерсантъ» —
Хабаровск»
25.03.09*

АВИАСТРОИТЕЛИ ОТСТАЮТ ОТ РЫНКА

Зависимость от своих партнеров по СНГ может обернуться потерей клиентов.

Вопросом конкурентоспособности российских самолетов на мировом рынке авиаперевозчиков и развитием российского авиастроения впервые серьезно занялись в 2005 году. Именно тогда появилась идея создания государственной корпорации, которая объединила бы под своей крышей производителей военных и гражданских самолетов. Поэтому "НГ-энергия" обратилась к ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАО "ОАК") с просьбой прокомментировать, что ждет в будущем гражданские авиаперевозки и каковы перспективы использования российских гражданских самолетов. Мы получили развернутый комментарий от департамента корпоративных коммуникаций ОАО "ОАК".

С точки зрения ОАО "ОАК", продуктовый ряд корпорации включает в себя один тип регионального самолета в классическом его понимании — турбовинтовой Ил-114 вместимостью 60–64 кресла в салоне экономического класса в зависимости от компоновки. Его выпуск ведется Ташкентским авиационным производственным объединением им. В. П. Чкалова (ТАПОИЧ), расположенным в Республике Узбекистан. Мощности завода рассчитаны на ежегодный выпуск 12–14 Ил-114, однако до настоящего времени эксплуатирующие организации (Uzbekiston Khavo Yullari, "Выбор") получили лишь несколько "товарных" самолетов.

Вопросы взаимодействия ОАК с предприятием, расположенным за пределами России, строятся на основе межправительственных договоренностей. Ранее РФ и Узбекистан заявляли о наличии у них планов по выпуску 99 самолетов типа Ил-114-100. Новый импульс взаимодействию придал недавний визит в Узбекистан президента России Дмитрия Медведева, в котором его сопровождал президент ОАК Алексей Федоров. После серьезного, обстоятельного обсуждения путей развития кооперации в авиационной области с президентом Узбекистана Исламом Каримовым обе стороны уточняют свои позиции.

Кроме того, в продуктовом ряду ОАК есть еще две машины — Ан-148 и Sukhoi Superjet 100 (SSJ100). Порой их вместе с Ил-114 относят к "региональным", однако же в действительности они представляют собой машины новой генерации, по совокупности технических характеристик и уровню комфорта соответствующие магистральным самолетам. Что позволяет отнести их к новому классу.

Вместимость Ан-148 составляет, в зависимости от варианта исполнения и компоновки, 64–99 пассажиров, SSJ100 — около ста, дальность полета с полной пассажирской кабиной — до 3000–4500 км. И вместимость, и дальность новых машин — сравнительно большие для "региональных" самолетов в классическом понимании. Типичные "региональные" маршруты имеют дальность 300–600 км. Исходя же из техниче-

ских особенностей данных самолетов наивысшая транспортная эффективность и Ан-148, и SSJ100 приходится на маршруты дальностью 2000–4000 км.

Иногда с целью подчеркнуть "специфику" таких самолетов западные эксперты выделяют их в особую группу "стоместников". Лучше всего такие машины работают на магистральных (а не региональных) направлениях, где пассажирские потоки недостаточны для эффективного применения более вместительных узкофюзеляжных лайнеров типа Ту-154М и Ту-204, а также Airbus A320 и Boeing 737. Подготовка к серийному выпуску Ан-148 и SSJ100 ведется соответственно на заводах в Воронеже (ВАСО) и Комсомольске-на-Амуре (КНААПО). Производственные возможности заводов позволяют выпускать 24 и 70 машин ежегодно.

Завершая разговор о продуктовой линейке ОАК, следует упомянуть о ведущихся между ОАК и "Авиакором" переговорах о возможной кооперации. Похожая ситуация наблюдается и в отношениях ОАК с АНТК имени О. К. Антонова. При определенных условиях диалог может привести к объединению усилий упомянутых компаний с включением Ан-140 в общий продуктовый ряд. Это еще один турбовинтовой региональный самолет в классическом понимании. Его вместимость составляет 48–52 кресла в зависимости от компоновки салона экономического класса. В настоящее время производственная кооперация по выпуску Ан-140 включает "Авиакор", Харьковское государственное авиационное производственное объединение (ХГАПП) и завод HESA в городе Исфахан, который входит в состав государственной корпорации Aviation Industries Organization (AIO), находящейся в системе Министерства обороны Исламской Республики Иран.

Пока что темп выпуска самолетов регионального класса в РФ, Узбекистане, Иране и Украине крайне низкий — это несколько штук в год. Основная причина — последствия системного кризиса в отечественном авиапроме, вызванного развалом единого Советского Союза и недостаточным вниманием государственных органов к проблемам авиации. Ситуация начала меняться к лучшему в феврале 2006 года, когда Президент РФ Владимир Путин подписал указ о создании единой структуры в российском авиапроме — ОАК.

В структуре корпорации имеется управляющая компания "ОАК — Гражданские самолеты", которую с января 2009 года возглавляет Валерий Безверхний. Выступая 29 января на конференции С5, Безверхний сказал, что освоение в серийном производстве Ан-148 и SSJ100 означает новый технологический облик корпорации. В 2009 году на ВАСО планируется собрать первые четыре Ан-148-100 — "товарные" машины, предназначенные для поставки авиакомпаниям, в первую очередь ГТК "Россия". Кроме того, планами на 2009 год предусматривается сборка восьми SSJ100. В это число входят как опытные машины для программы сертификации, так и "товарные" экземпляры, предназначенные для поставки заказчикам. Среди первых получателей SSJ100 называются "Армянские авиалинии", "Аэрофлот

— Российские авиалинии" и ФЛК. Говоря о региональной авиации, следует подчеркнуть, что этот бизнес — очень непростой с финансово-экономической точки зрения. По причинам технического характера наибольшую экономическую эффективность в эксплуатации демонстрируют большие магистральные лайнеры, перевозящие за один рейс несколько сотен пассажиров на дальность до 15–17 тыс. км. Здесь сказывается фактор размерности авиатехники, а также желание и возможность потребителей платить за такую услугу. Региональная же авиация зачастую операционно убыточна, в том числе даже в Европе и США. Нередко ей приходится выдерживать жесткую конкуренцию со стороны железных дорог и автомобильного транспорта, что "подрывает" цены на билеты.

В мировой табели о рангах региональной авиацией и "стоместниками" занимаются фирмы "второго эшелона", которым не под силу прямая конкуренция с грандами мирового самолетостроения. Сегодня серийное производство воздушных судов вместимостью 50–120 кресел ведут три производителя — бразильский Embraer, канадский Bombardier и франко-итальянский ATR. При этом годовой выпуск магистральных самолетов измеряется сотнями, а региональных — десятками. Что, естественно, отражает мировой платежеспособный спрос на соответствующую продукцию.

Авиационное производство — вопрос во многом политико-экономический, решение которого в подавляющем большинстве случаев принимается на основе принципиальной договоренности государства и большого бизнеса. Сегодня делу возрождения российской авиации уделяется повышенное внимание со стороны государства и общества. При этом, однако, следует отдавать себе отчет в том, что так называемый квазисной патриотизм, по которому мы "должны" производить все виды товаров у себя дома, зачастую не подкреплен ситуацией на мировом рынке сбыта. Представляется, что России следует разумно подойти к проблеме формирования продуктового ряда собственного авиапрома и производственной программы сегодня, когда весь мир переживает острый финансовый кризис, а темпы потребления резко снижаются. Финансово-экономические исследования говорят о том, что наиболее разумный вариант — сосредоточить усилия на выпуске магистральных самолетов и "стоместников", поскольку спрос на машины этого класса на мировом рынке достаточно высок и стабилен, чтобы обеспечить рентабельность производства.

Нередко региональные перевозчики выживают за счет дотаций государства и местных органов власти, а также за счет всевозможных соглашений с крупными магистральными авиакомпаниями. Суть последних в том, что магистральные авиакомпании делятся частью прибыли с региональными, включают последних в единую сеть своих маршрутов. В свою очередь, крупные сетевые перевозчики зарабатывают на обслуживании транзитных пассажиров, подвозимых региональной авиацией в базовые аэропорты, откуда они продолжают свое путешествие далее. Такая система партнерства выстроена в передовых странах мира, где бизнес, государство и местные власти понимают важность системы воздушного транспорта, правильно оценивают его роль в развитии страны в целом. К сожалению, в России такая система, существовавшая в советское время, фактически разрушена и авиакомпании действуют в условиях чистого рынка (а лучше сказать — дикого).

Именно в этом лежит первопричина закрытия сотен "мелких" и "средних" аэропортов по всей России в 90-е годы. Восстановить эту сеть — задача государственной важности, далеко выходящая за пределы компетенции авиакомпаний и авиационной промышленности.

Что же касается самолетов Ил-114 и Ан-140, то в техническом плане они выполнены на уровне зарубежных конкурентов своего класса — машин типа ATR-72/42. В частности, часовой расход топлива находится в пределах 420–550 кг на типичном крейсерском режиме с полной загрузкой кресел.

Среди экспертов нет единого мнения по поводу потребности рынка России и СНГ в самолетах вместимостью 48–70 пассажиров — разброс составляет от 100 до 600 единиц. Однако наиболее точный прогноз был сделан в прошлом году Ernst & Young — 158 единиц. В настоящее время в парке российских перевозчиков находится около двухсот Як-40 и Ан-24. Из них в 2011 году службу продолжит лишь половина. Мировой рынок самолетов данного класса и размерности оценивается цифрой около тысячи единиц. Однако она нуждается в уточнении из-за возникших сложностей с доступным финансированием. Для банков гораздо выгоднее вкладываться в магистральную, а не региональную авиацию. По мере углубления кризиса это утверждение становится все более актуальным.

В последние годы на мировой рынок авиационной техники пытается выйти Китай. Пока что успехи — скромные. Но китайская нация и ее руководство исторически отличаются упорством и несгибаемой линией поведения. В свое время авиапром КНР освоил производство "нелицензионной копии" самолета Ан-24 и его силовой установки. Затем, после развала СССР, китайские фирмы сумели заручиться поддержкой разработчика базовой конструкции — АНТК имени О. К. Антонова. Украинская фирма получила ряд выгодных контрактов на помощь в проектировании новых китайских самолетов. К последним относятся новые "вариации на тему Ан-24" — машины Modern Arc 60 и Modern Arc 600.

Гражданские и военные структуры Китая и дружественных ему стран Азии и Африки получили несколько десятков MA-60. А в прошлом году в воздух впервые поднялся его существенно доработанный вариант MA-600. Он имеет ряд западных систем, в том числе канадские двигатели Pratt & Whitney Canada, а также американские комплектующие в составе комплекса авионики. Эти самолеты очень активно продвигаются на мировой рынок, особенно туда, где эксплуатируются Ан-24. Улучшенные потребительские качества, надежная силовая установка и прекрасные условия кредитования покупателя дают MA-600 определенный шанс на мировом рынке. Желание приобрести китайские самолеты высказали несколько авиаперевозчиков России и стран СНГ. Пускать Modern Arc на наш рынок или нет — вопрос во многом политический. Его решение должно быть увязано с вопросами поддержки не только собственного производства, но и региональных авиакомпаний, остро нуждающихся в замене устаревших Як-40 и Ан-24.

Борис НИКОЛАЕВ

*источник: газета «Независимая газета»
17.03.09*

БРЕШЬ В ПОРТФЕЛЕ

Как обычно, в начале года "Власть" подводит итоги работы российских экспортеров вооружения.

В 2008 году объем поставок достиг очередной рекордной цифры — \$ 8,35 млрд, превывсив результат предыдущего года примерно на \$ 700 млн. Экономический кризис и отсутствие новых контрактов могут сделать этот показатель недостижимым для российского ОПК в ближайшие годы.

ОГОСУДАРСТВЛЕНИЕ И КРИЗИС

В прошлом году закончились основные преобразования в структуре военно-технического сотрудничества. Интеграционная идея генерального директора "Ростехнологий" Сергея Чемезова о создании на основе "Рособоронэкспорта" и его промышленных активов единой оборонно-промышленной корпорации получила фактическое оформление. Ныне в корпорации "Российские технологии" числится 180 унитарных предприятий и госдоли в 249 акционерных обществах. Среди крупнейших активов — дочерние компании "Рособоронэкспорта": "ВСМПО-Ависма", АвтоВАЗ, КамАЗ, "Русспецсталь", "Оборонпром". В "Ростехнологиях" утверждали, что передача акций произойдет к весне этого года, а процесс интеграции ФГУПов продлится до двух лет. Однако ситуация кардинально изменилась.

Сергей Чемезов создавал свою мегакорпорацию в условиях хорошей конъюнктуры на международном рынке вооружений. Платежеспособность большинства заказчиков гарантировали высокие цены на нефть. Сейчас "Ростехнологии" вынуждены просить у государства деньги на поддержку всех приобретенных предприятий, кредиторская задолженность которых составляет 625 млрд руб., а треть из них находится на грани банкротства. При этом статус самого "Рособоронэкспорта" изменился: из единственного оружейного госпосредника компания превратилась де факто во внешнеэкономическую "дочку" "Ростехнологий". В марте 2007 года президент Владимир Путин подписал указ о предоставлении ФГУП "Рособоронэкспорт" исключительного права на экспорт конечной продукции военного назначения. Таким образом, была создана вторая после "Газпрома" экспортная монополия. Ранее кроме "Рособоронэкспорта" подобное право имели также Российская самолетостроительная компания "МиГ", Реутовское НПО машиностроения, Коломенское КБ машиностроения и Тульское КБ приборостроения. Причем РСК и Тульское КБП были достаточно успешны на оружейном рынке. Теперь ряд производителей имеет право лишь на самостоятельную продажу за рубеж запчастей и обслуживание ранее проданной военной техники. В этот список (кроме "Ростехнологий" и "Рособоронэкспорта") входит 22 предприятия и конструкторских бюро. Между тем еще в начале реструктуризации российского оборонно-промышленного

комплекса в декабре 2002 года комиссия по вопросам военно-технического сотрудничества с иностранными государствами приняла принципиальное решение о том, что крупные производители вооружения и военной техники будут иметь право на "осуществление внешнеторговой деятельности в отношении продукции военного значения". Однако Сергей Чемезов сумел изменить схему, замкнув всю систему ВТС на "Рособоронэкспорт".

В прошлом году продолжилось огосударствление и других оборонных холдингов. Благодаря допэмиссии доля государства в капитале Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) увеличилась до 91,3 %. Однако завершению процесса создания ОАК все еще мешает тяжелое экономическое состояние РСК "МиГ". Чистый убыток корпорации в 2008 году составил 11 млрд руб., а общий долг достиг к настоящему моменту 44,8 млрд руб. Поэтому было решено выделить из федерального бюджета 15 млрд руб. на увеличение уставного капитала РСК. В январе этого года для выхода из кризиса генеральным директором РСК на три года был назначен Михаил Погосян, возглавляющий АХК "Сухой" — самый успешный на настоящий момент авиационный холдинг. По словам главы ОАК Алексея Федорова, работа Михаила Погосяна будет направлена на формирование в рамках ОАК бизнес-единицы "Боевая авиация". В 2008 году вертолетный холдинг "Вертолеты России" был утвержден исполнительным органом почти всех предприятий отрасли. Частной остается компания "Роствертол", где у Росимущества и "Оборонпрома" ("дочка" "Рособоронэкспорта") всего 26,6 %. Процесс национализации затянулся и с Казанским вертолетным заводом, по поводу которого продолжаются переговоры с властями Татарстана.

В мае 2008 года председателем совета директоров холдинга "Объединенная судостроительная корпорация" (ОСК) стал вице-премьер Игорь Сечин. Основной причиной этого назначения, по неофициальной информации, явилась "пробуксовка" в формировании ОСК, и вице-премьерский административный ресурс должен был ускорить этот процесс. Уже в октябре Игорь Сечин обратился с письмом к президенту Медведеву, обвинив Министерство обороны в создании препятствий в формировании холдинга. Он утверждал, что военное ведомство намеренно тормозит процесс акционирования своих судоремонтных заводов. С подачи Сечина президентом ОСК стал первый заместитель гендиректора "Рособоронэкспорта" Владимир Пахомов.

В марте 2008 года в рамках формирования бронетанкового холдинга было зарегистрировано головное ОАО "Научно-производственная корпорация "Уралвагонзавод". Его возглавил Николай Малых — гендиректор ФГУП "ПО "Уралвагонзавод", на базе которого и создается холдинг. В настоящий момент предприятие находится в глубоком кризисе: остановлено гражданское вагоноборочное производство, 11 тыс. человек отправлены в отпуск.

Экономический кризис устранил главное препятствие на пути формирования государственной Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК). Мажоритарный акционер НПО "Сатурн" (основной разработчик гражданских и военных авиадвигателей) Юрий Ласточкин проиграл в длившейся несколько лет борьбе с "Оборонпромом". Частники продали "Оборонпрому" (госагент в создании двигателестроительного холдинга) 48,8 % акций "Сатурна" и 58,7 % подчиненного ему Уфимского МПО. В обмен на национализацию государство спасло "Сатурн" от банкротства: ВТБ объявил об открытии кредитной линии в 11,5 млрд руб., а "Газпром" — об увеличении закупок продукции "Сатурна" (в 2009 году — с 870 млн до 1,8 млрд руб.). Юрию Ласточкину обещана должность в будущей ОДК. В конце 2008 года распоряжением правительства создано ОАО "Управляющая компания ОДК" (100 % акций принадлежат "Оборонпрому"), а в уставный капитал "Оборонпрома" в обмен на его допэмиссию переданы госпакеты акций во всех моторостроительных компаниях.

Экономический кризис в разной степени коснулся всех предприятий ОПК. "Ростехнологии" вынуждены просить денег у государства. Резко сократился доступ к кредитным ресурсам государства. Забыты масштабные инвестиционные проекты. В общей сумме на антикризисную поддержку промышленности (629 млрд руб. на 2009 год) оборонным предприятиям выделено 50 млрд руб. на повышение капитализации и 100 млрд — на госгарантии по кредитам. С учетом того, что "Ростехнологии" и другие оборонные "чемпионы" получают деньги в первую очередь, для всего ОПК эта сумма оказалась очень скромной. Главная надежда для ОПК — гособоронзаказ. Минпром уже объявил, что его сокращать не будут, поскольку "может остановиться целый ряд предприятий". Военный бюджет на 2009–2011 годы составит около 4 трлн руб.

Однако существуют и позитивные тенденции. По мнению заместителя директора Центра анализа стратегий и технологий Константина Макиенко, "снизились издержки производства, ввиду того что упали цены на металлы. Прекратился рост стоимости рабочей силы. Укрепление доллара повысило рентабельность экспортных контрактов, большинство из которых номинировано в долларах". По словам эксперта, рентабельность ряда важнейших экспортных контрактов стала отрицательной при падении доллара ниже отметки 25 руб. Сейчас, когда курс доллара превысил 35 руб., эти контракты снова вернулись в "зеленую зону".

УСКОЛЬЗАЮЩАЯ ИНДИЯ

Портфель заказов на конец года достиг \$ 34 млрд, из которых \$ 16 млрд приходится на индийские контракты. В то же время главной точкой напряжения в области ВТС стали именно российско-индийские отношения. После долгих переговоров индийская сторона согласилась на дополнительное финансирование контракта на восстановление тяжелого авианесущего крейсера (ТАКР) "Адмирал Горшков", который должен был быть сдан в конце прошлого года. Однако этот срок, по настоянию российской стороны, был перенесен на 2012 год. По заявлению руководства "Севмаша", ТАКР "Адмирал Горшков" готов наполови-

ну. Подписанный в 2004 году контракт оценивался в \$ 1,5 млрд, включая поставку 16 палубных истребителей МиГ-29К. Однако в конце 2007 года российская сторона потребовала добавить к первоначальной цене еще \$ 1,2 млрд. В результате индийцы отказались возобновить платежи по контракту, которые были остановлены в январе 2007 года. Конфликт удалось отчасти урегулировать только во время визита президента Медведева в Дели в декабре 2008 года, однако переговоры об окончательной цене продолжаются. Тем не менее в результате был создан "показательный" прецедент пересмотра Россией сроков выполнения военных соглашений.

В 2007 году Индия отказалась принимать модернизированные противолодочные самолеты Ил-38SD из-за неполадок с новой поисково-прицельной системой "Морской змей" и приостановила оплату контракта на \$ 150 млн. Тогда же индийские моряки отказались принять дизель-электрическую подводную лодку проекта 877ЭКМ, которая прошла модернизацию в северодвинском судоремонтном центре "Звездочка". После серии переговоров лодка вошла в строй индийских ВМС только в конце 2008 года. Командующий индийскими ВМС адмирал Суреш Мехта заявил, что Индия может "задуматься о том, куда идут наши отношения в оборонной сфере".

Но самое большое фиаско российский ОПК потерпел на "индийском фронте" в самом начале 2009 года. Минобороны Индии подписало с американской корпорацией Boeing контракт на закупку восьми самолетов базовой патрульной авиации P-8I на общую сумму \$ 2,1 млрд. Это крупнейшее соглашение за всю историю военно-технического сотрудничества между двумя странами. P-8I должны будут заменить восемь дальних противолодочных самолетов Ту-142МЭ советского производства, которые сейчас находятся на вооружении индийских ВМС. Между тем в тендере на поставку таких самолетов кроме Boeing, Lockheed Martin и других авиагигантов участвовал и межгосударственный авиационный комплекс "Ильюшин", который в итоге "вышел из игры".

В начале прошлого года Индия также подписала контракт стоимостью \$ 962 млн на приобретение для сил спецназначения шести американских транспортных самолетов C-130J Super Hercules. Это произошло из-за задержки в реализации российско-индийского проекта по созданию среднего транспортного самолета МТА, в котором с российской стороны участвует тот же МАК "Ильюшин". Индия до сих пор остается важнейшим партнером России в области торговли вооружениями, однако последние события свидетельствуют о том, что Россия — уже не единственный игрок на "индийском поле". Все эти проблемы могут оказать негативное влияние на российское участие в тендере на поставку ВВС Индии 126 многоцелевых истребителей. Стоимость контракта, подписание которого ожидается в 2011–2012 годах, оценивается примерно в \$ 9 млрд. От России в тендере участвует РСК "МиГ" с многоцелевым истребителем МиГ-35.

КИТАЙ И ДРУГИЕ

Впервые за много лет в список крупнейших импортеров российских вооружений и военной техники по стоимости подписанных за год контрактов не вошел Китай. Китайцы уже давно настаивают на пере-

даче им военных высоких технологий, в чем им неизменно отказывает российская сторона. В основном российско-китайское сотрудничество сводится к научно-исследовательским и опытно-конструкторским работам по спецзаказам или поставкам дополнительных узлов и агрегатов для уже проданной военной техники. Как объяснили "Власти" в госкорпорации "Ростехнологии", "нынешний период характеризуется переосмыслением содержания военно-технического сотрудничества со стороны как России, так и Китая". Стоит отметить, что первое большое соглашение 2009 года заключено именно с Китаем — речь идет о контракте на поставку 100 авиадвигателей для многоцелевых истребителей J-10. Создание большого количества "пиратских копий" образцов российских и советских ВВТ (последний успешный пример — переделка в 2008 году истребителя Су-27СК в китайский вариант J-11В) делает Китай все более независимым в военной области. Более того, Китай становится конкурентом России в оружейном экспорте: в прошлом году он "перебил" российский контракт на поставку учебно-боевых самолетов Як-130 в Венесуэлу, решившую вместо Як-130 закупить 24 китайских учебно-тренировочных самолета К-8 "Каракорум".

Что касается уже заключенных соглашений с эксцентричным полковником Уго Чавесом (общая сумма \$ 4,4 млрд), то почти все крупные контракты выполнены в прошлом году. Это поставки 24 многофункциональных истребителей Су-30МК2V, 34 транспортных вертолетов Ми-17В-5, десяти Ми-35М и трех Ми-26Т. Также завершена сделка по автоматам Калашникова — сто тысяч АК-103 и АК-104, и осталось только в соответствии с контрактом построить завод по их производству. Кроме того, возможна поставка в Венесуэлу зенитных ракетных комплексов "Тор-М1" и "Печора-2М". В прошлом году велись переговоры, однако так и не были заключены контракты на поставку в эту страну БМП-3М и подводных лодок проекта 636. Теперь же, учитывая низкие цены на нефть и непрочность положения президента Чавеса, ожидать новых серьезных оружейных сделок с Венесуэлой довольно сложно.

Долгое время эксперты предсказывали новый "прорыв" на одном из самых перспективных оружейных рынков — Ближнем и Среднем Востоке. Но этого не произошло. Переговоры Владимира Путина и Муамара Каддафи в 2008 году так и не вернули Ливию в ряды крупных импортеров российского оружия — ливийцы пока ограничились подписанием контрактов на ремонт бывшей советской техники.

В прошлом году Алжир вернул России 15 истребителей МиГ-29СМТ, которые в итоге купило Министерство обороны РФ. Этот возврат поставил точку в истории с "миговской" составляющей большого алжирского пакетного соглашения (\$ 8 млрд), подписанного в марте 2006 года, в рамках которого планировалось поставить 28 МиГ-29СМТ и 6 МиГ-29УБ. Алжирская сторона мотивировала это решение плохим техническим состоянием самолетов. Однако в российском ОПК настаивают, что срыв контракта произошел из-за противоречий внутри военного руководства Алжира и противодействия США и Франции. Если поставки вооружений для сухопутных войск Алжира (эта часть контракта включает четыре ЗРК С-300ПМУ-2, 38 зенитных ракетно-пушечных комплексов "Панцирь-С1" и 185 танков Т-90С) курирует начальник генерального штаба Салах Ахмед Гаид, представитель клана, лояльного президенту Абдельазизу Бутефлике, то поставки для

ВВС контролирует соперничающий с президентом клан.

Прошедший год так и не внес ясности в отношения России с Ираном в области ВТС. В СМИ лишь появлялись сообщения о продаже этой стране комплексов ПВО С-300, которые тут же опровергались "Рособоронэкспортом" и российским МИДом. Как считает директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов, "Иран сдает в обмен на отказ американцев от планов развертывания в Европе третьего позиционного района системы ПРО. Между тем этот рынок может давать \$ 300—500 млн ежегодно".

В феврале 2008 года после переговоров президента Путина и главы МИД Саудовской Аравии Сауда аль-Фейсала было объявлено об "оружейной сенсации". В обмен на свертывание российско-иранского сотрудничества в сфере ВТС Саудовская Аравия предложила произвести массовые закупки российского оружия и за пять лет довести общий объем военного и гражданско-го сотрудничества до \$ 50 млрд. Заявлялось, что до конца 2008 года будет подписан контракт на поставку свыше ста БМП-3 (\$ 200 млн), 150 танков Т-90С (\$ 600 млн), а также что ведутся переговоры о продаже в Саудовскую Аравию 161 вертолета типов Ми-17, Ми-35 и Ми-26 на общую сумму примерно \$ 1,6 млрд. Кроме того, Саудовская Аравия обещала России участие в создании комплексной системы ПВО страны. Однако дальше заявлений дело не пошло, и России так и не удалось пробиться на саудовский оружейный рынок. Неудачей закончились и переговоры с Объединенными Арабскими Эмиратами о продаже ЗРК С-400 на несколько миллиардов долларов. Сейчас ОАЭ закупает американские зенитные ракетные системы Patriot.

На фоне всех этих неудач утешительным призом выглядят контракты 2008 года с "нетрадиционными" клиентами. Член Североатлантического блока Турция закупила партию противотанковых ракетных комплексов, а традиционно ориентированные на Запад Бразилия и Таиланд приобрели боевые и транспортные вертолеты. Можно также отметить "вскрытие" оружейного рынка Центральной Азии: Туркменистан закупил в прошлом году российских ВВТ на \$ 370 млн (ракетные катера и реактивные системы залпового огня "Смерч").

Номинально Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству прогнозирует увеличение стоимости поставок до \$ 8,56 млрд. Однако, по оценке Центра АСТ, в 2008 году российский ОПК, возможно, вышел на предельный уровень в реальных ценах. Причины этого — низкие мировые цены на углеводороды в купе с глобальным финансовым кризисом и частая неспособность российских предприятий выполнять в срок и качественно взятые на себя обязательства. Рынок вооружений увеличивается пропорционально росту цен на углеводороды, и в прошлом году ни одного большого контракта заключено не было. Общая сумма известных контрактов, подписанных в 2008 году, составляет \$ 4,29 млрд. Это самый низкий показатель за последние несколько лет. И если учесть тот факт, что объем реализованных поставок превышает данную цифру в два раза, можно предположить, что российский ОПК практически исчерпал накопленный портфель заказов.

Иван КОНОВАЛОВ

*источник: журнал «Коммерсантъ — Власть»
10.03.09*

НЕВЗИРАЯ НА ЮРЛИЦА

Дмитрию Медведеву советуют упразднить все госкорпорации.

Президентский совет по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства предлагает упразднить госкорпорации как форму юридических лиц. Существующие госкорпорации, такие как Внешэкономбанк, "Ростехнологии", Агентство по страхованию вкладов, "Росатом", "Олимпстрой" и другие, предлагается преобразовать в иные формы юридических лиц, не обладающие специальным статусом и особыми привилегиями. Все семь существующих сейчас госкорпораций были созданы в период, когда президентом был Владимир Путин.

Идея упразднить госкорпорации как организационно-правовую форму юридических лиц содержится в проекте "Концепции развития законодательства о юридических лицах". Документ был подготовлен советом при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства и вчера опубликован на сайте prilaw.ru. Подготовить такую концепцию поручил президент Дмитрий Медведев указом от 21 июля 2008 года. Заместитель председателя совета Александр Маковский подчеркивает, что пока речь идет о проекте концепции, который "проработан максимально детально для возможности подробного обсуждения". Примерно в начале мая, по словам господина Маковского, планируется подготовить окончательный вариант концепции. К 1 июня документ должен быть представлен Дмитрию Медведеву, а после одобрения концепции планируется подготовить изменения в Гражданский кодекс и другие законы. Наиболее серьезно проект концепции затрагивает госкорпорации (всего их в России семь, они были созданы после 2000 года), созданные на основании специальных законов, которые в каждом конкретном случае предоставляют этим организациям особые полномочия и особые условия работы. Все они считаются некоммерческими организациями и получают в свою собственность госимущество. 16 марта президент подписал закон, принятый Госдумой 20 февраля и освобождающий это имущество от налога на прибыль. При этом разработчики проекта концепции отмечают, что в ряде случаев госкорпорации "создаются преимущественно или даже исключительно для осуществления предпринимательской деятельности".

Идея упразднить организационно-правовую форму госкорпорации основана на том, что такой формы, по сути, не существует и каждая госкорпорация имеет свои специфические черты. В проекте концепции говорится, что "Росатом", например, "имеет властные полномочия, принадлежащие федеральным органам государственной власти": он может сам принимать нормативные правовые акты, распоряжаться бюджетными средствами и иметь собственные военизированные охраняемые подразделения. "Соединение в госкорпорации функций коммерческой организации и органа государственной власти в

конечном итоге приведет к тому, что имущественная ответственность за результаты их хозяйственной деятельности может быть возложена на государство", — говорит Александр Маковский.

Разработчики концепции предлагают преобразовать "Росатом", а также госкорпорацию "Олимпстрой" в органы государственной власти. Директор департамента пресс-службы "Росатома" Сергей Новиков считает, что идея превратить "Росатом" в федеральный орган исполнительной власти "означает полный возврат назад к прежней структуре отрасли, что представляется неадекватным": "Госкорпорация создавалась с пониманием того, что она будет объединять и хозяйственные, и государственные функции. Для этого специальным постановлением правительства принимался регламент госкорпорации". В "Олимпстрой" вчера не смогли прокомментировать инициативу, сославшись на недоступность руководства госкорпорации для связи.

Внешэкономбанк (ВЭБ), Агентство по страхованию вкладов (АСВ), "Ростехнологии" и "Роснанотех" отнесены разработчиками проекта к коммерческим организациям. Их предлагается преобразовать в хозяйственные общества (ООО либо АО) со 100-процентным государственным участием. В отношении ВЭБа разработчики документа указывают, что он, в отличие от других банков, может действовать без лицензии Центробанка и без контроля с его стороны. Это, говорится в проекте, дает ВЭБу "необоснованные конкурентные преимущества перед прочими коммерческими банками", что "нарушает принцип единства банковской системы РФ, подконтрольной Центробанку". В самом ВЭБе от комментариев вчера отказались.

АСВ, считают авторы документа, "фактически представляет собой страховую компанию", что "явно противоречит статусу госкорпорации как некоммерческой организации". Генеральный директор АСВ Александр Турбанов, впрочем, уверен, что "это пока только начало дискуссии". "Надеюсь, что окончательное решение будет здравым", — сказал он вчера "Ъ".

Деятельность "Роснанотех" и "Ростехнологий" сравнивается со "специализированным коммерческим инвестиционным банком". Отмечается также, что они могут выступать "в роли управляющей компании любых акционерных обществ и тем самым фактически ставить их под свой полный контроль". В "Роснанотехе" вчера отказались комментировать идею ликвидации госкорпораций как формы юрлица. "Мы не получали никакой информации об этом. Госкорпорация создана в соответствии с законом, которым мы и руководствуемся", — заявил "Ъ" корпоративный директор "Роснанотех" Андрей Трапезников. Первый заместитель главы "Ростехнологий" Алексей Алешин считает, что "документ могли написать люди, которые не разбираются в правовой природе госкорпораций": "На нынешнем этапе любая другая организационно-правовая форма не позво-

лит решать специфические задачи, поставленные перед нами государством". По словам господина Алешина, это связано, в частности, с зарубежной деятельностью "Ростехнологий", поскольку "речь идет о легальном использовании возможностей посольств и постпредств РФ для продвижения продукции предприятий, входящих в госкорпорацию, в том числе военно-технического назначения". Кроме того, уточняет господин Алешин, целью деятельности любого ОАО является извлечение прибыли, однако финансовое состояние большинства предприятий, передаваемых государством "Ростехнологиям", оставляет желать лучшего: "Если бы мы были коммерческой структурой, нам пришлось бы закрыть все нерентабельные предприятия, а с учетом их значимости для обороноспособности страны это совершенно исключено". Между тем господин Алешин не исключил, что госкорпорации являются переходной формой и впоследствии могут быть преобразованы.

Фонд содействия развитию ЖКХ, по мнению разработчиков проекта концепции, является "классическим фондом", в который и должен быть преобразован. Глава фонда Александр Бравверманн был вчера недоступен для комментариев.

Преобразование госкорпораций предлагается сделать постепенным. А в качестве первого шага разработчики документа предлагают установить законодательный запрет на создание новых госкорпораций. В частности, предлагается предотвратить создание "аналогичной по статусу госкомпании "Российские автомобильные дороги".

Ольга ПЛЕШАНОВА,
Елена КИСЕЛЕВА,
Дмитрий БУТРИН

источник: газета «Коммерсантъ»
19.03.09

UVS-TECH 2009

Беспилотные летательные аппараты, "вооруженные" современными системами, позволяют решать сложнейшие задачи.

В Москве прошли Третий международный форум и выставка "Беспилотные многоцелевые комплексы" UVS-TECH 2009. На небольшой территории разместилась насыщенная и интересная экспозиция, включавшая несколько десятков беспилотных систем с летательными аппаратами различного типа.

На одном из первых стендов посетителей встречал "Дозор-4" — беспилотный комплекс, созданный компанией "Транзас" из Санкт-Петербурга. Комплекс предназначен для сбора и обработки информации о заданных объектах и районах для обеспечения деятельности государственных министерств и ведомств. Максимальная взлетная масса БЛА — 60 кг. Продолжительность полета — до 10 часов. Дальность полета может достигать 1200 км.

По информации компании "Транзас", комплекс способен решать задачи поиска и обнаружения заданных объектов в районе или полосе маршрута, обеспечивать непрерывное или периодическое наблюдение и слежение за заданными объектами или районами. Полетная и видовая информация передается на землю в реальном масштабе времени, а кроме того, записывается на бортовой накопитель.

В прошлом году интерес к разработкам компании проявила Пограничная служба ФСБ России. В течение 2008 г. представители компании несколько раз показывали пограничникам комплекс в действии. "Дозор", помимо заявленных тактико-технических характеристик, показал на практике одно из своих главных качеств — возможность эксплуатации в сложных погодных условиях. Сейчас пограничники планируют создать целое подразделение из беспилотных самолетов. Внушительную линейку беспилотников массой

от 3 до 850 кг продемонстрировала корпорация "Иркут", создающая беспилотные системы невоенного назначения. Среди них комплексы "Иркут-2М", "Иркут-10", "Иркут-850", серийное изготовление которых уже ведется корпорацией. Одним из основных заказчиков и партнеров для "Иркута" является МЧС России. Совместно с ним корпорацией были отработаны технические задания. Кроме того, ряд иркутских беспилотных комплексов прошел опытно-промышленную эксплуатацию на объектах ОАО "Газпром" в 2007–2008 гг.

Помимо беспилотных самолетов недавно в линейке беспилотников корпорации "Иркут" появились и комплексы с БЛА вертолетного типа массой 45 и 80 кг, разработанные совместно со швейцарской фирмой Swiss UAV.

Самый крупный из представленных на выставке проектов систем БЛА был предложен компанией "Антиград-Авиа" из подмосковной Дубны. Это беспилотный грузовик — фактически летающий контейнер, который может быть использован для транспортировки различных грузов. Компания также разработала уникальную систему модификации погоды на базе этого БЛА. Как справедливо заметил директор и главный конструктор компании Владимир Соловьев, применение БЛА для разгона облаков намного дешевле использования больших самолетов.

Обладатель самого маленького беспилотника в линейке аппаратов — компания "Аэрокон" из подмосковного Жуковского. На ее стенде были выставлены две системы с мини-БЛА. Первая — беспилотный авиационный комплекс "Инспектор К-01". Он предназначен для наблюдения в сложных и стесненных условиях за объектами, находящимися как на подстилающей поверхности, так и на вертикальных поверхностях. При наличии разлома в стенах либо при открытом окне возможны пролет внутрь здания и ведение наблюдения в статическом неподвижном

состоянии. Масса летательного аппарата — всего 0,25 кг, размах крыла — 0,3 м. Продолжительность полета — 30–60 мин. Вторая — комплекс "Инспектор К-02", предназначенный для локального наблюдения за подстилающей поверхностью: мониторинга нефте- и газопроводов, контроля лесных массивов и сельхозугодий, фото- и видеосъемки в режиме реального времени, поисково-спасательных работ, охраны территорий и так далее. Масса БЛА — 1,3 кг, размах крыла — порядка 0,8 м. Максимальная продолжительность полета — 30–40 мин. На борту могут быть установлены дистанционно-передающая камера переднего либо планового обзора, цифровой фотоаппарат планового обзора, датчик-газоанализатор, ИК-камера.

Впервые на выставке проекты гигантов отечественного вертолетостроения — фирм "Камов" и "МВЗ им. Миля" — были представлены на едином стенде холдинга "Вертолеты России". Специалисты холдинга сейчас работают над несколькими системами БЛА. Один из аппаратов — Ка-137 — был представлен в натуральную величину. Он предназначен для решения широкого круга задач в интересах МЧС, Министерства обороны, а также народного хозяйства.

В прошлом году в составе холдинга была создана дирекция программы "Комплексы с беспилотными вертолетами". По словам ее руководителя Геннадия Бебешко, к настоящему времени выполнен маркетинг и определены четыре класса востребованных на военном и гражданском рынках беспилотных вертолетов: ближнего действия — до 20 км, малой дальности — до 100 км, средней дальности — до 400 км и большой дальности — свыше 400 км. Для каждого класса определен модельный ряд, который в течение ближайших месяцев планируется утвердить.

Говоря о беспилотниках вертолетного типа, нельзя не упомянуть и об аппарате "Ворон", созданном в Московском авиационном институте. Тематика БЛА для МАИ далеко не нова. Такими работами занимаются факультет авиатехники, аэрокосмический факультет, отраслевое студенческое конструкторское бюро ОСКБ-М. Что касается упомянутого беспилотного вертолета, то на нем впервые в мировой практике в качестве несущего был установлен Х-образный винт, благодаря чему аппарат получил уникальные характеристики. "Ворон" оборудован автоматическим комплексом управления, который позволяет управлять беспилотником как в ручном режиме, так и в автоматическом — от взлета до посадки.

Эффектную новинку, вызвавшую значительный резонанс в СМИ, — аппарат вертикального взлета-посадки, схожий по виду с "летающей тарелкой", подготовила к выставке компания "Рисса". Это экспериментальная модель, на базе которой компания создает целое семейство аппаратов подобного типа разного размера. По словам представителей фирмы, эти беспилотники полностью автоматические: все функции от взлета до посадки выполняются в автоматическом режиме, причем с возможностью перехода при необходимости на ручное управление.

Помимо летательных аппаратов на выставке присутствовали также и различные подсистемы — управления, полезной нагрузки, используемые в составе комплексов. То есть то, без чего полет БЛА невозможен в принципе или теряет всякий смысл.

Уже упоминавшаяся компания "Рисса" представила систему автоматического управления БЛА STA32,

являющуюся флагманом в линейке разрабатываемых и выпускаемых компанией устройств. Она включает в себя все необходимое для управления полетом летательного аппарата. Формат управляющих сигналов согласован с форматом сигналов управления для стандартных сервоприводных механизмов, что позволяет устанавливать систему в подавляющее большинство существующих БЛА без дооснащения дополнительными устройствами.

Компания "Транзас", ранее использовавшая систему управления компании "ТеКнол", для обеспечения большего соответствия своим требованиям разработала собственную систему подобного рода. В начале прошлого года система прошла климатические и вибрационные испытания и в настоящее время уже устанавливается на БЛА "Дозор".

Растущие потребности как военных, так и гражданских эксплуатантов стимулируют развитие и новых высокопроизводительных бортовых систем. Ряд таких систем стандарта VPX, предназначенных для установки на борту авиационной, в том числе беспилотной техники, представила компания "АВД-Системы".

Уральский оптико-механический завод привез на выставку несколько своих разработок в области гиростабилизированных оптико-электронных систем наблюдения СОН 820 и СОН 910. Масса, размеры и функциональные возможности этих систем позволяют их эффективно использовать на борту БЛА.

Весьма насыщенная программа отличала и проходящий параллельно с выставкой деловой форум по беспилотным системам, который в этом году проводился при поддержке международной ассоциации беспилотных систем UVS International. На конференции и круглых столах разработчики могли не только эффектно заявить о своих разработках, но и поделиться опытом с коллегами, обсудить возможные пути решения существующих проблем, лучше узнать требования потенциальных заказчиков. Помимо хозяев форума — россиян среди выступавших была велика и доля иностранцев — представителей Великобритании, Германии, Нидерландов, Норвегии, Ирана, США и некоторых других стран. Особое внимание на форуме было уделено нормативно-методическому и организационно-технологическому обеспечению применения беспилотных систем, что является одним из камней преткновения на пути широкого применения беспилотников.

Подводя итоги выставки UVS-TECH 2009, нельзя не упомянуть и о некоторых потерях. К сожалению, из-за финансового кризиса на выставку не приехали некоторые компании, традиционно занимающиеся разработкой беспилотной техники.

Тем не менее можно констатировать, что если выставка выжила в такое сложное время, то она действительно интересна и необходима. И разработчикам, которые заинтересованы в демонстрации новых систем и технологий, и заказчикам, отслеживающим новейшие тенденции.

Денис ФЕДУТИНОВ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
25.03.09*

ХОРОШИЕ НОВОСТИ ДЛЯ ОПК

Сергей Иванов рассказал депутатам о мерах по поддержке российской "оборонки".

Российский ОПК еще в состоянии делать эффективную и сложную технику, однако запас прочности и выживаемости "оборонки" заканчивается, заявил глава госкорпорации "Ростехнологии" Сергей Чемезов, выступая 25 февраля в Государственной думе в рамках Правительственного часа. Практически каждое третье предприятие оборонно-промышленного комплекса имеет признаки банкротства, только 36 стратегических организаций ОПК, по информации Сергея Чемезова, можно признать устойчивыми. Эти данные были получены в ходе проверки 440 предприятий, акции которых переданы "Ростехнологиям", 340 из которых непосредственно относятся к ОПК. Сумма их кредиторской задолженности составляет 625 млрд рублей. Естественно, что в условиях жесткого экономического кризиса, непосредственно затронувшего и Россию, такое положение дел может закончиться весьма плачевно для "оборонки", которая в соответствии с последними решениями правительства страны признана локомотивом экономического развития России.

Глава "Ростехнологий" напомнил, что корпорация, в состав которой передано около 30 процентов предприятий российского ОПК, создавалась в первую очередь для того, чтобы реструктурировать российский оборонный комплекс. Входящие в нее предприятия являются определяющими для создания и производства важнейших вооружений. Но при этом только 15 процентов применяемых ими технологий соответствуют мировому уровню, основные фонды изношены на 70 процентов, а темпы обновления станочного парка и оборудования составляют около трех-четырёх процентов. Поэтому в современных условиях "оборонке" в первую очередь требуется поддержка, иначе через какое-то время, причем, судя по всему, не очень большое, реструктурировать будет просто нечего. Сергей Чемезов заявил, что самое главное сегодня — продуманная политика содействия и разумный протекционизм государства в интересах промышленных предприятий.

О том, какие меры правительство намерено предпринять для помощи ОПК, депутатам рассказал вице-премьер Сергей Иванов. В общих чертах они сводятся к следующим понятиям: увеличение госзаказа, регулирование цен на продукцию ОПК, субсидирование кредитов и непосредственные финансовые вливания. Как заявил Сергей Иванов, системно комплекс мер, разрабатываемых правительством, делится на три группы: обеспечение и стимулирование спроса, стабилизация финансового положения предприятий, поддержка перспективных инвестиционных проектов.

Одна из основных хороших новостей для "оборонки" — то, что гособоронзаказ оказался в числе тех немногих государственных программ, которые не

подверглись существенному секвестированию, поскольку он, с одной стороны, стимулирует работу предприятий, позволяет сохранить рабочие места и рабочих, умеющих делать сложную продукцию, а с другой — способствует повышению национальной безопасности страны. Как заявил Сергей Иванов, в разрабатываемой сейчас новой редакции Федерального закона о государственном оборонном заказе предусмотрено обязательное авансирование контрактов. "Производить сложные образцы вооружений и военной техники: самолеты, межконтинентальные баллистические ракеты, подводные лодки — за год это не делается по определению", — отметил заместитель председателя правительства.

А пока новая редакция закона не принята, ситуация остается такой же, как и все последние годы: большинство предприятий ОПК по состоянию на конец февраля не получило конкретных ассигнованных и расписанных финансовых ресурсов на выполнение гособоронзаказа. По словам Сергея Иванова, десятки министерств и ведомств должны в первом квартале этого года заключить контракты и довести средства до предприятий. "Эта работа, естественно, идет, но идет она со скрипом. Это я признаю открыто", — заявил вице-премьер. Он добавил также, что в конце марта Военно-промышленная комиссия при Правительстве РФ должна получить от всех министерств и ведомств доклады о выполнении ГОЗ в части распределения и доведения средств до конкретных производителей.

Надо отметить, что 16 февраля об этом же шла речь на встрече премьер-министра РФ Владимира Путина со своим заместителем Сергеем Ивановым, министром обороны Анатолием Сердюковым, главой Сбербанка Германом Грефом и гендиректором "Ростехнологий" Сергеем Чемезовым. Тогда Владимир Путин поставил задачу обеспечения своевременного и ритмичного финансирования всех предприятий ОПК. В свою очередь руководитель военного ведомства сообщил, что лимиты финансирования до предприятий планируется довести в течение недели.

Одной из важнейших мер, направленных на стимулирование спроса на отечественную продукцию, по словам Сергея Иванова, является ценовая преференция. В соответствии с принятым в конце прошлого года решением с 30 января 2009 года ценовая преференция для российских поставщиков товаров по госзаказу установлена в размере 15 процентов от цены заказа. Она будет действовать в 2009 и 2010 годах. Однако правительство, по словам вице-преьера, рассматривает возможность увеличения размера преференции до 25 процентов и распространения этой схемы на закупки, осуществляемые естественными монополиями и госкорпорациями.

Новая редакция закона о гособоронзаказе, которую сейчас рассматривает Военно-промышленная комиссия, предусматривает и такую меру поддержки ОПК, как законодательное закрепление государственного регулирования цен на вооружение и воен-

ную технику. Как отметил Сергей Иванов, государственные заказчики будут наделены функцией формирования начальной, то есть максимальной цены госконтракта, а также цены при размещении оборонного заказа у единственного исполнителя. Кроме того, планируется усилить антимонопольное регулирование поставщиков важнейших видов материально-технических ресурсов: сырья, материалов, комплектующих изделий, используемых для производства вооружений и военной техники.

Серьезнейшим последствием финансового кризиса, охватившего мировую экономику, стали трудности с кредитованием. По подсчетам Сергея Иванова, на сегодня Минпромторгу, Роскосмосу и Росатому для финансирования инновационных проектов требуется около 300 млрд рублей. Привлечь для этих целей кредиты стало практически невозможно.

Как заявил 20 февраля в ходе посещения иркутского авиазавода президент России Дмитрий Медведев, для борьбы с кризисными явлениями уже выделено 325 млрд рублей на поддержку реального сектора экономики, еще 300 млрд рублей — на поддержку банковской системы. Однако эффективность реализации разработанных правительством мер по борьбе с кризисом оставляет желать лучшего. Поэтому, по словам президента, выработано решение о предоставлении предприятиям господдержки в виде гарантий, покрывающих около 50 процентов кредита.

В свою очередь Сергей Иванов, выступая в Госдуме 25 февраля, заявил, что в рамках реализации анти-

кризисных решений на дополнительную государственную поддержку предприятий ОПК предусмотрено выделить 50 млрд рублей. Из этой суммы 15 млрд рублей будет потрачено на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях, 12 млрд — на возмещение затрат или недополученных доходов в связи с производством товаров по госзаказу, 3 млрд будет дополнительно выделено для предупреждения банкротства стратегических предприятий, еще 20 млрд рублей планируется направить на капитализацию отдельных предприятий ОПК.

Своеобразной мерой поддержки судостроителей станет выделение в 2009 году 2,12 млрд рублей на реализацию проектов лизинга морских и речных судов, изготовленных отечественными верфями.

И напоследок еще одна хорошая новость для отечественной "оборонки": кризис пока никак не отразился на спросе на российскую продукцию военного назначения на мировом рынке. "Все экспортные контракты выполняются, отказов от них нет", — заявил Сергей Иванов в Госдуме. По его словам, это позволяет "оборонке", несмотря ни на что, достаточно уверенно смотреть в будущее, особенно учитывая рост курса доллара по отношению к рублю.

Иван КАРЕВ

источник:

*газета «Военно-промышленный курьер»
04.03.09*

ЛУЧШИЙ "МИГ"

Создателю легенды современной авиации исполнилось 90 лет.

Имя Ростислава Белякова не заложено в прославленный авиационный бренд "МиГ". Но в том, что этот яркий символ авиации не канул в Лету, а жив и конкурентоспособен до сих пор, именно его заслуга.

Сегодня новейший МиГ-35 вступает в решающую схватку за право стать основным легким истребителем ВВС Индии. Военно-морские силы этой страны стали получать корабельные МиГ-29К, которые по своим возможностям превосходят практически все истребители, базирующиеся на авианосцах. ВВС России готовятся принять на вооружение новейшую модификацию МиГ-29СМТ. И ничего этого, возможно, не было бы, не возглавив в 1971 году знаменитое авиационное ОКБ конструктор Беляков.

В 1941 году студент-дипломник МАИ Беляков пришел в Опытный конструкторский отдел — так тогда называлось ОКБ Микояна.

От МиГ-3, первого советского высотного истребителя, до программы многофункционального фронтального истребителя пятого поколения — таков творческий путь академика Белякова. Это более 200 проектов и 120 летных образцов. Но, пожалуй, самым звездным его проектом стал МиГ-29.

Лучший фронтовой истребитель второй половины XX века создавал большой конструкторский кол-

лектив. Однако именно Беляков довел его до почти идеального состояния, в том числе по надежности. Он, как и автомат Калашникова, стал визитной карточкой страны.

10 октября 1977 года МиГ-29 впервые поднял в небо Герой Советского Союза летчик-испытатель Александр Федотов. А в июле 1983 года первые два десятка серийных МиГ-29 поступили в авиационный полк, базировавшийся в подмосковной Кубинке. Ему не было равных в небе. Всюду за рубежом: и в ЮАР, и над Сицилией, и в небе Франции, и в США — он побеждал своих соперников в боевых состязаниях и на маневрах. Из всех боевых самолетов советского производства только МиГ-29 перешли на службу из Варшавского договора в НАТО. Служат и совершенствуются там до сих пор.

В 1997 году Беляков оставил свой пост, а два года спустя ему присвоили звание "Почетный генеральный конструктор самолетов "МиГ".

Сегодня, в день юбилея, Ростислав Аполлосович принимает многочисленные теплые поздравления. К ним присоединяется и "Российская газета".

Сергей ПТИЧКИН

*источник: газета «Российская газета»
04.03.09*

В БЕЛАРУСИ ИЗОБРЕЛИ САМОЛЕТ БЕЗ КРЫЛЬЕВ

Специалисты белорусского самолетостроения изобрели летательный аппарат без крыльев, который может участвовать в военных операциях и в сельскохозяйственных кампаниях.

Как сообщает газета "Во славу родины", бюро перспективных технологий столичного унитарного предприятия "Камертон" спроектировало новый самолет, работы над которым велись 15 лет. На данный момент его название — "Рабочий макет легкомоторного летательного аппарата с овальным крылом замкнутого типа".

Это легкомоторный пилотируемый самолет, разработанный и изготовленный в соответствии с нормативными требованиями, предъявляемыми к модельным летательным аппаратам. В настоящее время на нем выполняются наземные испытания с пробежками и подлетами. Как уверяют испытатели, аппарат легко скользит в воздухе менее чем в метре от земной поверхности.

Специалисты бюро говорят, что идея витала в воздухе. Самолет был построен после анализа подобных конструкций, созданных в XX веке в разных странах.

"Целью создания данного макета была проверка на практике наших теоретических расчетов, — говорит начальник бюро Александр Анохин. — Мы предполагали получить летательный аппарат с улучшенными летными качествами и к тому же более экономичную машину". По словам разработчиков, у детища белорусского самолетостроения масса достоинств. Например, его можно использовать в военных операциях.

"Главное достоинство этой необычной конструкции заключается в следующем. Обычный самолет может позволить себе сравнительно небольшой угол атаки — всего около 13 градусов. Если это роковое число будет превышено, машина может потерять управление и свалиться на крыло, а затем — в штопор, — рассказывает Александр Анохин. — Но агрегат, оснащенный овальным крылом замкнутого типа, вполне безбоязненно может намного увеличить этот угол. Видеозаписи доказывают, что аппарат весом 1360 кг с двигателем мощностью всего 260 л. с. бежит с разгоном скорости и отрывается на углах атаки 17–19 градусов. А это означает, что летательный аппарат такого типа будет в воздухе более маневренным, чем обычный самолет".

Как уверяют разработчики, отличается самолет и экономичностью. При полете обычного самолета на концах его крыльев возникают вихревые потоки воздуха, преодоление которых требует увеличения мощности двигателя. Макет же практически лишен такого "счастья" (концов крыльев у него попросту нет), что дает выигрыш в мощности двигателя на 30–40 процентов. Потому и разгоняется он при малой тяге.

Однако главное достоинство макета — его маневренность. Она позволяет совершать посадку или осу-

ществлять взлет со сравнительно небольших площадок. Обычные самолеты для снижения скорости на взлете и при посадке вынуждены применять сложную механизацию крыла. Макет же, не имея закрылок, способен сесть на небольшую и не очень ровную поляну. И взлететь с нее после короткого разбега.

Изобретатели рассказывают, что машина с такими хорошими летными характеристиками, кроме ученых, заинтересовала также работников сельского хозяйства. Они считают, что легкий маневренный аэроплан пригодится колхозникам и фермерам. Он может не только опылять поля и леса, но и перевозить грузы и людей.

К необычной машине проявили интерес организации, занимающиеся аэрофотосъемкой, работники лесного хозяйства, сотрудники МЧС, пограничники.

Но, как пишет "Во славу родины", есть еще проблема. Оказывается, авиационным законодательством РБ не предусмотрены полеты опытных летательных аппаратов весом свыше 750 кг, созданных в Беларуси. Журналист газеты "Во славу родины" Андрей Данилов боится, что новаторское открытие белорусских самолетостроителей может ждать та же участь, что и изобретения Циолковского:

"Как же это все знакомо! — восклицает он. — Сколько детищ Можайского, Циолковского, Сикорского и многих других подвижников науки и техники погубило еще до своего рождения от удушения бумажной удавкой! Ну почему мы всегда ждем, пока "Запад нам поможет"? Компьютеры мы покупаем за рубежом потому, что несколько десятилетий назад кибернетика была объявлена... сами знаете чем. По нашим дорогам уверенно бегают "ситроены" и "порше", а где, спрашивается, родимые "тачки"? Даже мобильные телефоны научились делать трудолюбивые китайцы, а нам что, это "чудо техники" не по плечу?"

Неужели же эти примеры ничему не научили бюрократов от науки? Ведь нужен, нужен легкий, экономичный и маневренный летательный аппарат и пожарным, и земледельцам, и военным! И если дорогие наши ученые видят в макете какие-то недостатки, то, наверное, надо не хоронить идею, а вместе с изобретателями довести ее до ума. Это и будет тот самый государственный подход, который нужен нам во всем.

Нам представляется уникальная возможность, которая выпадает не каждой стране: сделать нашу Беларусь авиастроительной державой! Да, придется поработать и попотеть, и не все будет гладко. Но ведь никто за нас этого не сделает!"

*источник: сайт «Хартия'97»
13.03.09*

ВАСО НАСТУПАЮТ НА ХВОСТ

В ОАК обсуждается вопрос о сокращении производства до уровня сборки.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) рассматривает варианты оптимизации своих предприятий. По одному из них в ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) предполагается прекратить выпуск Ил-96 и сохранить только сборку Ан-148 и Ил-112. Аналитики отмечают, что на сворачивание производства Ил-96 и, соответственно, отказ страны от борьбы за нишу дальнемагистральных лайнеров с Boeing и Airbus не согласится ни руководство ОАК, ни Правительство РФ. Однако, по мнению экспертов, в нынешних условиях у отечественных авиазаводов действительно избыточные площади.

То, что в ОАК разработан проект оптимизации предприятий корпорации до 2014 года, предусматривающий значительное сокращение мощностей ВАСО, подтверждает большинство опрошенных представителей отрасли. По информации источников на рынке, в одном из вариантов авиастроительных преобразований предлагается свернуть выпуск Ил-96 после 2012 года и превратить авиазавод в сборочное производство Ан-148 и Ил-112. Вслед за отказом от Ил-96 предполагается прекратить изготовление длинномерных деталей, которые будут поступать по кооперации от ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск, его возглавляет экс-гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов). Согласно такому варианту оптимизации, к 2010 году намечено закрытие литейного, кузнечного, механообрабатывающего производств, к 2013-му — демонтаж оборудования, задействованного для создания Ил-96, в 2014-м планируется вывести из эксплуатации взлетно-посадочную полосу. В итоге производственные площади должны сократиться в шесть раз, штат — с 11 до 2 тыс. человек. Одобрение такого варианта оптимизации руководством ОАК и Правительством РФ повлечет за собой пересмотр программы техпервооружения ВАСО на 2007—2015 годы (расходы запланированы в размере порядка 11,5 млрд рублей — в основном за счет кредитных ресурсов Внешэкономбанка). В ее рамках предполагалось увеличить мощность ВАСО в 2,5 раза, а объем производства к 2010 году — в три раза (до 11—12 млрд рублей).

Представитель ОАК Максим Сысов вчера подтвердил, что сейчас в корпорации идет обсуждение различных вариантов оптимизации производства, в том числе и в связи с финансовым кризисом, один из них действительно предполагает сокращение мощностей. "Однако есть и другие предложения по реструктуризации наших предприятий, пока ни по одному из них не принято официальных решений даже на уровне руководства ОАК, а тем более Правительства России", — подчеркнул господин Сысов, добавив, что снижение издержек за счет сужения производственной базы и увольнения работников — крайняя мера. Хотя, по данным источников на авиапредприятии, с

начала года ВАСО в добровольно-принудительном порядке покинуло большинство специалистов, достигших пенсионного возраста.

Гендиректор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) Александр Рубцов отметил, что реформирование производственной структуры ВАСО давно назрело. "Ситуация, при которой на одного рабочего в цехе три с половиной вспомогательных сотрудника, никуда не годится. Мы в производительности труда серьезно уступаем зарубежным конкурентам. И не имеет смысла держать литейные цеха, если их оборудование загружено на 10 %", — пояснил господин Рубцов. В то же время руководитель ИФК подчеркнул, что вариант сужения компетенции ВАСО до сборки слишком радикален и не пройдет согласование в ОАК и Правительстве России. Как полагают в ИФК, вопрос об отказе от выпуска Ил-96 и сворачивании необходимых для него производств не будет рассматриваться на официальном уровне, поскольку подобное решение означало бы фактический уход из ниши дальнемагистральных лайнеров в пользу Boeing и Airbus.

Владелец Национальной резервной корпорации Александр Лебедев, контролирующей блокпакет ИФК, планы по сокращению производственных мощностей ВАСО назвал "убийством завода". "С 2000 по 2008 год в Финансовой лизинговой компании, теперь аффилированной с ОАК, исчезли порядка \$ 750 млн. Давайте вернем те средства, на них можно заново отстроить авиазавод и обойтись без каких-либо значительных сокращений, смысл которых — скрыть кражу бюджетных денег", — высказал он свою версию плана оптимизации.

Глава аналитической службы агентства "Авиа-Порт" Олег Пантелеев считает, что нынешний парк оборудования и площади отечественных авиазаводов, прежде всего ВАСО, с учетом небольших объемов выпуска самолетов избыточны. "Нести расходы по их содержанию нецелесообразно. Поэтому создание на различных предприятиях ОАК центров компетенции, которые бы специализировались на выполнении конкретных задач и работали в кооперации с другими заводами, логично", — отметил эксперт, но добавил, что резкое сокращение производства при имеющемся дефиците высококвалифицированных рабочих неоправданно и грозит потерей авиапрома.

"Отказ от выпуска Ил-96 приведет к тому, что из ниши дальнемагистральных лайнеров страна уйдет навсегда, безвозвратно. Однако производить их или нет — решение политическое, а не экономическое, реализация программы по Ил-96 невозможна без госзаказа", — полагает Олег Пантелеев.

Андрей ЧЕРВАКОВ

*источник: газета «Коммерсантъ — Воронеж»
11.03.09*

РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЕ ПЕРЕГОВОРЫ ПО ЗАКУПКЕ СУ-33 ПРОДОЛЖАЮТСЯ

Переговоры по продаже ВМС НОАК палубных истребителей Су-33 компании "Сухой", предназначенных для новых китайских авианосцев, продолжаются, сообщил еженедельник "Джейнс дифенс уикли".

Как заявил "Джейнс" на условиях анонимности российский источник, близкий к программе, опубликованные в СМИ сообщения о том, что российско-китайские переговоры зашли в тупик или контракт был аннулирован, неверны.

По информации источника, тактика действий ВМС НОАК и китайской промышленности по данному проекту остается неизменной в течение нескольких лет. Они приезжают в Россию и высказывают высокую заинтересованность, задавая много вопросов, затем создается впечатление, что их интерес практически исчез, однако через некоторое время они возвращаются с еще большим количеством вопросов.

Очевидно, что Китай стремится разработать собственную версию Су-33 или подобного палубного самолета, но по различным причинам не способен сделать это самостоятельно. По этой причине всякий раз, когда китайский ОПК сталкивается с каким-либо технологическим тупиком, его представители возвращаются, чтобы попытаться получить или изучить то, что позволит перейти к следующему шагу в процессе проектирования.

Предложение компании "Сухой" предусматривало поставку Китаю первой партии из 12–14 самолетов Су-33 в стандартной конфигурации, которые использовались бы ВМС НОАК как учебная эскадрилья, и 36 или более усовершенствованных самолетов.

Однако сейчас генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян, который также занимает пост генерального директора ОАО "РСК "МиГ", может предложить Китаю также новый самолет МиГ-29К. Компания уже поставляет эти самолеты ВМС Индии в рамках контракта на модификацию авианосного крейсера "Адмирал Горшков", подписанного в январе 2004 года.

Китайская промышленность ранее приобрела на Украине испытательный самолет Т-10К, являющийся одним из опытных экземпляров палубного Су-27К, вместе с документацией об испытаниях на прочность, которые были выполнены на этом самолете в Научно-исследовательском институте аэроупругих систем, размещенном в Феодосии. Однако, как сообщили "Джейнс" представители Государственного сибирского научно-исследовательского института авиации им. С. А. Чаплыгина (СибНИА), данный образец не может стать основой для создания новых технологий.

Закупленный на Украине Т-10К был одной из самых ранних моделей и использовался в рамках исследовательской программы при подготовке к про-

изводству. По этой причине в его конструкции имеет-ся значительное количество неточностей, которые были исправлены позднее.

По мнению другого представителя российской промышленности, несмотря на то что китайский ОПК лоббирует вопрос финансирования правительством страны разработки национального палубного истребителя, эти планы не совсем совпадают с намерениями НОАК. Они хотели бы приобрести российский самолет. Данный конфликт должно разрешить руководство НОАК.

Кроме того, по имеющейся информации, чтобы минимизировать возможность сбоя с подготовкой пилотов для палубной авиации, Китай хотел бы получить доступ к оставшемуся в Украине комплексу НИТКА.

Проект национального авианосца Китай разрабатывает уже более 20 лет. С целью изучения опыта постройки Китай осуществил закупку нескольких авианосцев, выведенных из состава ВМС различных стран, включая австралийский авианосец "Мельбурн", приобретенный в 1994 году, советские тяжелые авианесущие крейсера "Варяг", "Минск" и "Киев".

По информации западных СМИ, в последнее время Китай ускорил реализацию проекта постройки первого авианосца в рамках программы модернизации ВМС страны. Как полагают эксперты, постройка первого национального авианосца может начаться в Китае уже в 2009 году. С целью оснащения его самолетами палубной авиации КНР ведет работы по созданию собственного палубного истребителя на базе проекта самолета J-11В.

Как сообщает "Джейнс", вице-адмирал Джин Мао (бывший заместитель командующего ВМС НОАК) в ходе прошедшей в марте сессии Всекитайского собрания народных представителей заявил, что официальная информация о проекте создания национального авианосца будет объявлена в ближайшее время.

По информации источников "Джейнс" в ВМС Китая, Пекин намерен построить 4–6 авианосцев, которые планируется принять на вооружение в 2015–2020 гг.

По неподтвержденным данным, корабли будут построены подразделением "Дзяннань" Китайской государственной судостроительной корпорации на острове Чансин, которое является крупнейшей в настоящее время в Китае базой судостроения. Открытое в июне прошлого года предприятие, расположенное в устье реки Янцзы, имеет четыре больших дока и три сборочных линии.

*источник: АРМС-ТАСС
16.03.09*

"ПРОГРЕСС" ПОМОЛОДЕЛ

Средний возраст работников предприятия снизился до 44 лет.

ОАО "ААК "Прогресс" работает над выпуском вертолетов Ка-52 ("Аллигатор") и спецтехники для ВМФ РФ. Кроме того, по информации пресс-службы "Прогресса", есть контракты на техническое обслуживание ранее поставленной в войска техники, продолжается капитально-восстановительное обслуживание вертолетов Ка-50. В 2009 г. авиакомпания приступает к освоению нового вертолета Ка-60. Перед коллективом предприятия поставлена задача создания опытного образца Ка-60, который будет подключен к проведению испытаний в конструкторском бюро им. Камова. Полным ходом идет развертывание производственного участка, на котором будет собираться этот вертолет.

Как отметил управляющий директор "Прогресса" Юрий Денисенко, на предприятии идет работа по модернизации производственных мощностей, готовятся площади под установку современного механооборудования, которое поступит во втором квартале текущего года. В авиакомпании создают современное литейное производство. "Прогресс" — одно из немногих предприятий г. Арсеньева, где сейчас требуются рабочие руки — и инженеров, и рабочих. Своими силами ведется обучение группы механообработчиков, за счет предприятия в вузах учится почти 80 человек, 15 из них в этом году заканчивают учебу в МАТИ им. Циолковского в Москве. ДВГТУ с этого года будет готовить специалистов по специальности "самолето- и вертолетостроение". С начала года фонд оплаты труда увеличен на 20 %.

Еще один знаменитый арсеньевский боевой вертолет — Ка-50 ("Черная акула") — не снят с производства, просто сегодня на него нет заказов. Приоритет отдан двухместному вертолету Ка-52. Но работа над усовершенствованием Ка-50 продолжается, в перспективе эта машина — в новом облике, с новым бортовым комплексом — будет востребована Минобороны. В настоящее время, по словам Денисенко, перед всеми службами предприятия поставлена задача развертывания производства вертолетов на уровне 25 машин в год. В ближайшее время для увеличения мощности агрегатно-сборочного производства на заводе введут в эксплуатацию новый стапель общей сборки. Модернизируется механическое производство, наращивают мощности композиционного, штамповочного производств, готовится персонал. Есть проблемы со смежниками — им тоже предстоит увеличить производство, чтобы удовлетворять потребности "Прогресса".

Кризис не мог не коснуться деятельности "Прогресса". Наблюдается неритмичное финансирование текущей деятельности предприятия. Тем не менее "Прогресс" — одно из немногих предприятий в регионе, сохранивших свою социальную инфраструктуру: санаторий-профилакторий, общежития, базу отдыха. Ведется работа по проектированию многоквартирного дома для заводчан. За последние 2 года средний возраст работников предприятия "помолодел" на 4 года и составляет сейчас 44 года.

Татьяна КУРОЧКИНА

источник: газета «Золотой Рог»
10.03.09

"ИНДИЙСКИЙ БРИЛЛИАНТ"

ВВС Индии задумались о замене истребителей МиГ-21 еще в конце 1970-х годов. В долгосрочном плане перевооружения (Long Term Re-Equipment Plan 1981), который появился на свет в 1981 г., отмечалось, что истребители МиГ-21 выработают свой ресурс к середине 1990-х годов и ВВС Индии потеряют около 40 % своего парка.

Вначале подумывали о модернизации истребителей Gnat, но вскоре от этого пути отказались, осознав, что новые технологии позволят создать более эффективную машину.

Новый самолет, который получил скромное название LCA (Light Combat Aircraft), должен был, в пер-

вую очередь, выполнять роль истребителя ПВО. Задача поддержки наземных войск рассматривалась как второстепенная. Машина должна была обладать высокой маневренностью и иметь самую современную авионику и систему вооружения. Кроме того, самолет должен был быть доступен по цене для военного бюджета страны. В течение 15 лет ВВС планировали заменить все МиГ-21, перевооружив к 2000 г. 10 эскадрилий (230 истребителей). Первый полет опытной машины намечался на 1990–1991 гг.

Не столь очевидной, но не менее важной целью программы было желание дать толчок развитию национальной авиапромышленности. Сразу же после получения политической независимости Индия стремилась получить и экономическую независимость, по крайней мере, в стратегически важных областях, к

коим причислялась и авиация. Поэтому появилась правительственная программа "уверенности в своих силах". Для достижения "уверенности в своих силах" программа LCA должна была решить три наиболее сложные для авиапромышленности Индии задачи: создание собственной системы электродистанционного управления самолетом, создание собственной многофункциональной РЛС, создание современного турбореактивного двигателя. Именно поэтому с самого начала программы LCA участие в ней иностранных партнеров было ограничено.

Сегодня в Индии прекрасно понимают, насколько оптимистичными были прогнозы тридцатилетней давности.

В 1955 г. корпорация Hindustan Aeronautics Limited (HAL) откликнулась на требование ВВС создать собственный многоцелевой реактивный самолет. В августе 1956 г., когда началось проектирование истребителя HF-24 Marut, в корпорации HAL было всего три индийских инженера-конструктора, а весь персонал конструкторского отдела насчитывал 54 сотрудника. Первый полет опытной машины состоялся 17 июня 1961 г., однако самолет начал поступать на вооружение только в 1967 г. В 1969 г. правительство Индии приняло рекомендации Комитета по аэронавтике (Aeronautics Committee) о необходимости создания собственного истребителя, пусть и с импортным двигателем, и поручило корпорации HAL заняться этим делом. Корпорация проводила исследования вплоть до 1975 г., но справиться с поставленной задачей не смогла. Теперь же Индия намеревалась создать истребитель четвертого поколения (сегодня его уже относят к поколению 4,5).

В 1983 г. научно-исследовательская организация министерства обороны DRDO (Defence Research and Development Organisation) получила разрешение начать программу создания легкого боевого самолета LCA, но только при наличии новых подходов к управлению разработкой. Поэтому правительство Индии в 1984 г. создало специальное Агентство авиационных разработок — ADA (Aeronautical Development Agency), на которое и возложило задачу управления программой LCA. Хотя часто истребитель LCA называют детищем корпорации HAL, на самом деле корпорация отвечает лишь за производство самолета, а разработчиком самолета является ADA. По сути своей это консорциум, объединивший свыше сотни лабораторий, промышленных предприятий и академических институтов. Формально агентство входит в состав Управления оборонных исследований и разработок DRDO. Штаб-квартира агентства расположена в Бангалоре, всего в миле от здания корпорации HAL. Кроме основной функции управления программой, ADA также отвечало за авионику самолета и разработку программного обеспечения. Без преувеличения можно сказать, что самолет строила вся страна. Для проведения летных испытаний, разработки конструкции крыла из композиционных материалов, разработки законов управления полетом были даже созданы специальные "национальные команды", объединяющие лучшие умы страны.

В самом начале программы ADA определило пять "критических технологий", необходимых для того, чтобы спроектировать и построить истребитель полностью собственной конструкции. Две из них в итоге были успешно освоены индийской промышленно-

стью: производство конструкционных композиционных материалов и "стеклянная" кабина. Но эти достижения остались практически незамеченными на фоне тех проблем, которые возникли на пути освоения еще трех "критических" технологий.

Индия вынуждена была обратиться за помощью к иностранным фирмам еще на этапе формирования концепции нового самолета. Доктор S. R. Valluri, первый генеральный директор программы LCA, впоследствии сказал: "Это должен был быть высокоманевренный легкий боевой самолет с относительно небольшой стоимостью. Изучение концепции нового истребителя и возможностей ее реализации, проведенное HAL и зарубежными компаниями, показало, что для выполнения требований индийских ВВС необходимы более совершенные технологии, чем те, которые существовали в Индии в начале 1980-х. Необходимость привлечения иностранных специалистов стала очевидной".

Проектирование самолета в 1985 г. поручили французской фирме Dassault Aviation, бригада специалистов которой приехала в Бангалор. Директором проекта стал доктор Kota Harinarayana. Проектные работы были закончены в сентябре 1988 г. Сложная авионика и конструкция из композиционных материалов тут же вызвали определенное беспокойство в ВВС, которые сомневались в том, что промышленность Индии в состоянии воплотить это в жизнь. Но в мае 1989 г. правительство сформировало специальный комитет, который пришел к выводу, что индийская промышленность в большинстве областей "дозрела" до реализации такого проекта. Тем не менее было принято благоразумное решение реализовывать проект двумя стадиями.

На первой стадии для доказательства жизнеспособности программы решили построить два самолета-демонстратора (TD-1 и TD-2). После их успешных испытаний правительство Индии дало разрешение на строительство двух опытных самолетов (PV-1 и PV-2) и создание необходимой инфраструктуры. На второй стадии предполагалось построить три опытных самолета. Один из них должен был стать, по сути, первым серийным одноместным истребителем (PV-3), второй (PV-4) — первым палубным вариантом самолета, третий (PV-5) — двухместным учебно-тренировочным вариантом.

Первая фаза началась в 1990 г., и уже в середине 1991 г. HAL приступила к постройке демонстраторов. Однако разразившийся финансовый кризис затормозил работу. Правительство Индии формально "санкционировало" программу LCA, выделив на первую фазу ее реализации \$ 630 млн почти ровно через 10 лет после запуска проекта: полномасштабное финансирование работы началось только в апреле 1993 г., а к реальной работе удалось приступить только в июне.

Первый "демонстратор технологий" TD-1 был выкачен из сборочного цеха авиационного отделения корпорации HAL 17 ноября 1995 г. в присутствии премьер-министра Индии P. V. Narasimha Rao.

Самолет создан по аэродинамической схеме "бесхвостка" с треугольным крылом и имеет "пониженную степень продольной статической устойчивости". Форма крыла, его аэродинамическая и геометрическая кривая оптимизировались с помощью компьютеров и продувок в аэродинамических трубах. На этапе исследований для LCA рассматривалась аэродинами-

ческая схема "утка", как и на многих современных истребителях, но, по мнению доктора Kota Harinarayana, такая схема "только увеличивает вес и ЭПР самолета". Вероятно, сказалось и влияние фирмы Dassault, "съевшей не одну собаку" на схеме "бесхвостка".

Основными материалами конструкции самолета являются алюминиевые сплавы, углепластик и титановые сплавы. Доля композиционных материалов (КМ) в конструкции составляет 45 % массы планера, что стало рекордным для самолетов такого класса. Киль самолета является "монолитной" конструкцией, выполненной из трехслойных панелей, что позволило снизить трудоемкость его изготовления на 80 % по сравнению с обычной традиционной конструкцией из алюминия. Использование КМ уменьшило и общее число подборок примерно на 40 % по сравнению с традиционной металлической конструкцией, сократило число крепежных элементов почти наполовину и уменьшило число отверстий приблизительно на 2000. В целом вес пустого самолета благодаря применению КМ удалось снизить на 21 %. Да к тому же позволило существенно уменьшить трудоемкость изготовления самолета. Для сборки одного планера сегодня необходимо семь месяцев, а сборка металлической конструкции занимала бы 11 месяцев.

Изначально самолет был предназначен для завоевания превосходства в воздухе, а роль нанесения ударов по наземным целям с помощью неуправляемого оружия рассматривалась как вторичная. В дальнейшем арсенал вооружения самолета был расширен управляемым оружием класса "воздух — поверхность", в том числе и противокорабельными ракетами. Оружие общей массой до 4000 кг размещается на семи узлах наружной подвески: один под фюзеляжем и по три под каждой консолью крыла. Предусмотрен также восьмой узел подвески под левым воздуховозборником, на котором может размещаться контейнер с аппаратурой целеуказания или разведки.

Система пассивной самообороны, известная под названием Maуavi (в переводе с санскрита "иллюзионист"), разработана управлением DARE (Defence Avionics Research Establishment). Она включает в себя систему оповещения о радиолокационном и лазерном облучении, систему предупреждения о ракетной атаке, систему выброса ловушек и систему постановки помех. Сообщалось, что на опытных самолетах стояла израильская система самообороны.

Однако несколько лет TD-1 и TD-2 простояли на земле. Причин было две: проблемы с конструкцией самолета и недоведенность системы управления.

В 1988 г. компания Dassault предложила установить на самолет аналоговую систему управления, но правительство сочло вопрос столь важным, что об импорте такой технологии не могло быть и речи. В итоге в 1992 г. HAL, точнее ее подразделение CLAW (LCA National Control Law), приступило к созданию такой системы. Ученые и математики достаточно быстро справились с разработкой законов управления, но проверить их на практике возможности не было. Пришлось в 1993 г. обратиться за помощью к компаниям BAe и Lockheed Martin. К тому же времени для введения этих законов в систему управления потребовалось больше, чем рассчитывали. Законы управления вначале проверяли на стендах компании BAe, а затем такой стенд (Ironbird) появился в корпорации HAL и в ADA (Minibird). Второй этап отработки

система прошла на летающей лаборатории F-16 VISTA (Variable In-flight Stability Test Aircraft) в США в июле 1996 г. Однако по программе отработки системы было выполнено всего 33 полета: в мае 1998 г., с введением эмбарго, Lockheed Martin работы прекратила. Тем не менее систему удалось довести уже собственными силами и провести ее успешные 50-часовые наземные испытания на самолете TD-1. Только после этого самолет признали готовым для выполнения первого полета. Его испытания с работающим двигателем были начаты в 1999 г., затем, в 2000 г., последовали рулежки до скоростей 200 км/ч, и только после 50 пробежек было получено "добро" на первый полет.

Первый полет TD-1 состоялся в летно-испытательном центре NFTC (National Flight Test Centre) в Бангалоре 4 января 2001 г. Индийские газеты писали, что 4 января станет для индийской авиапромышленности такой же знаменательной датой, как 4 июля для жителей Соединенных Штатов: именно в этот день совершил первый полет первый боевой самолет мирового уровня, разработанный в Индии.

"Индия стала восьмой страной в мире, способной создавать сверхзвуковые истребители", — отметил тогда министр обороны George Fernandes. Главком ВВС более реально оценил ситуацию и, отметив, что первый полет подтвердил расчеты конструкторов, добавил, что пройдет еще немало времени, пока LCA станет полноценным истребителем. "Маятник индийских эмоций не должен качаться от острого скептицизма до эйфории", — добавил он. Оставалось и определенное беспокойство, связанное с американским эмбарго на поставку Индии высокотехнологичных изделий, предназначенных для военной техники. Оно непосредственно касалось LCA, поскольку на "демонстраторе" был установлен американский двигатель F404-F2J3. В конце 80-х Индия получила из США 11 таких моторов.

Оснастить первый опытный образец истребителя американским двигателем F404-GE-F2J3 решили еще в самом начале программы LCA. Одновременно в 1986 г. стартовала программа создания собственного ТРДДФ. Разработку нового двигателя вело Управление GTRE (Gas Turbine Research Establishment), которое уже имело определенный опыт в создании реактивных двигателей. Новый ТРДДФ получил обозначение GTX-35VS и имя собственное Kaveri. Полномасштабная разработка двигателя началась в апреле 1989 г. Программа была рассчитана на 93 месяца, для ее реализации было выделено около \$ 82 млн. Предполагалось, что на всех серийных самолетах будет устанавливаться именно этот мотор.

Первоначально планировалось построить 17 опытных двигателей. Вначале испытали газогенератор, который получил название Kabinі. Его первый пуск состоялся в марте 1995 г. Испытания полного двигателя начались в 1996 г. К началу 2001 г. пять двигателей Kaveri проходили стендовые испытания, еще три планировалось изготовить в ближайшие месяцы. О технических проблемах двигателя не сообщалось, он регулярно демонстрировался на выставках Aero India, но известно, что возникали проблемы с лопатками турбины и цифровой системой управления.

Такое положение привело к тому, что в 2003 г. ADA приняло решение установить на восемь предсерийных самолетов и на опытные образцы палубного варианта LCA модернизированный двигатель F404-

GE-IN20 и в феврале 2004 г. подписало контракт стоимостью \$ 105 млн с компанией General Electric на модернизацию и постройку 17 таких моторов.

А в середине 2004 г. Kaveri "опозорился" во время высотных испытаний на летающей лаборатории Ту-16, которые проходили в России. Последние надежды установить его на первые серийные машины погасли. Это вынудило министерство обороны Индии заказать в 2005 г. еще 40 ТРДДФ F404-GE-IN20 для оснащения первых серийных самолетов и "открыть двери" иностранному участию в программе Kaveri. В феврале 2006 г. ADA заключило контракт с французской компанией SNECMA на оказание технической помощи, и в том же году еще один двигатель отправили в Россию. Он проходил летные испытания на летающей лаборатории Ил-76 с июня по сентябрь 2006 г.

Сегодня попытки довести двигатель еще продолжают, есть надежды, что он будет готов к полетам в 2009 г. Правда, стоимость программы оценивается уже в \$ 640 млн. Кроме того, в сентябре 2008 г. стало известно, что ADA планирует выдать запрос на разработку более мощного двигателя с тягой 9500–10000 кгс. В качестве претендентов рассматриваются европейский ТРДДФ Eurojet EJ200 и американский General Electric F414. А на выставке Aero India 2009 запорожское ГП "Ивченко-Прогресс" заявило о возможности создания ТРДДФ АИ-9500Ф со взлетной тягой 9500 кгс.

Еще одной "критической" технологией было создание многофункциональной РЛС MMR (Multi-Mode Radar). Первоначально на самолете планировалось использовать РЛС PS-05/A компании Microwave Systems, созданную для истребителя Saab JAS-39 Gripen. Однако в начале 1990-х годов DRDO стало настаивать на разработке собственной конструкции. К середине 2002 г. работы по РЛС затормозились, в том числе и из-за роста стоимости проекта. К началу 2005 г. были отработаны только два режима работы: "воздух — воздух" и "обзор земной поверхности". В мае 2006 г. сообщалось, что в остальных режимах РЛС "не оправдывает ожидания". По некоторым сведениям, проблемы возникли из-за несовместимости станции и модуля SPM (signal processor module), который разработала LRDE. После этого стал серьезно рассматриваться вопрос об установке (временно) на самолет израильской РЛС Elta EL/M-2052. В дальнейшем для самолета планируется разработать новую РЛС, возможно, на базе радара EL/M-2052 с активной фазированной решеткой. Такая РЛС может появиться на самолетах второй серии (Mark II).

4 мая 2003 г. премьер-министр Индии Atal Bihari Vajpayee присвоил самолету имя собственное — Tejas, что в переводе с санскрита означает "бриллиант".

Второй полет TD-1 состоялся в конце января 2001 г., а 9 февраля, во время выставки Aero India 2001, самолет выполнил свой четвертый полет. 1 августа 2003 г. TD-1 выполнил первый успешный сверхзвуковой полет. Испытания TD-2 планировали начать в сентябре 2001 г., но он выполнил свой первый полет только 6 июня 2002 г. Дебютировал самолет на выставке Aero India 2003. На прошлой выставке TD-1 всего один раз прошел над аэродромом, а в 2003 г. эту машину, ранее тщательно скрываемую от публики, показали и в воздухе, и на земле, в окружении целого арсенала вооружения, включающего в себя корректируемые авиабомбы, управляемые и неупра-

вляемые ракеты, подчеркнув тем самым способность самолета "работать" не только по воздушным, но и по наземным целям.

25 ноября 2003 г. состоялся первый полет опытного самолета PV-1. 13 мая 2006 г. он впервые преодолел звуковой барьер. На следующий день был выполнен еще один полет на сверхзвуковой скорости, на этот раз с вооружением. 1 декабря 2005 г. впервые поднялся в небо второй опытный самолет PV-2, а ровно через год в небо поднялся PV-3. Эта машина отличалась от своих предшественников улучшенным интерфейсом "человек — машина", усовершенствованной авионикой и улучшенными законами управления. По сути, это была первая машина в серийной конфигурации. PV-2 и PV-3 проходили испытания на авиабазе BMC Rajali для изучения поведения самолета при полетах на уровне моря, поскольку ранее все испытания проводились в Бангалоре, расположенном на высоте около 900 м над уровнем моря. Планировалось продемонстрировать самолет на выставке в Париже в 2007 г., но этого не произошло.

Опытные самолеты активно использовались для отработки вооружения и подвесных баков. 7 сентября 2007 г. PV-1 выполнил первый полет с двумя ПТБ емкостью по 800 л. 25 октября 2007 г. PV-1 произвел первый пуск ракеты P-73. Испытания проводились на авиабазе BMC Hansa на побережье Гоа. 11 декабря 2007 г. на самолете PV-2 успешно прошел испытания контейнер целеуказания Litening. 7 февраля 2008 г. PV-1 выполнил полет продолжительностью 1 час 24 минуты с двумя ПТБ емкостью по 800 л. Внутреннего запаса топлива самолету хватало на 40 минут полета. С 28 мая по 4 июня 2008 г. самолеты PV-2 и PV-3 на авиабазе BBC Nagpur успешно прошли испытания в условиях жаркого климата. 7 ноября 2008 г. PV-3 выполнил первый ночной полет, а 13 декабря 2008 г. PV-3 и LSP-2 начали проходить испытания в условиях высокогорья. Они совершили перелет из Бангалора на авиабазу BBC Leh с тремя подвесными топливными баками (один на 720 л под фюзеляжем и два по 1200 л под крылом). Авиабаза Leh — один из самых высокогорных аэродромов мира, он расположен на высоте 3200 м над уровнем моря. Температура воздуха во время испытаний составляла -14 град. С, а в ночные часы доходила до -20 град. Всего в ходе этих испытаний было выполнено 4 полета, все системы работали безотказно. Затем последовали предсерийные машины, так называемые самолеты "ограниченной серии" (Limited Series Production — LSP). LSP-1 впервые поднялся в небо 25 апреля 2007 г., LSP-2 — 16 июня 2008 г. Он стал первой машиной, оснащенной двигателем F404-GE-IN20.

Видимо, в программе испытаний тоже не все шло гладко, ибо в начале апреля 2008 г. газета The Hindu сообщила, что ADA начало переговоры с американской компанией Boeing по договору об оказании технического содействия в организации и проведении летных испытаний самолета Tejas. В тендере на оказание технического содействия по программе Tejas также принимали участие американская компания Lockheed Martin и европейский концерн EADS, однако индийская сторона отдала предпочтение сотрудничеству с компанией Boeing, которая, по ее мнению, имеет необходимый опыт проведения летных испытаний, в том числе по таким программам, как F-18 Hornet. Агентство по разработке авиационной техники

рассчитывает с помощью американских специалистов сократить финансовые издержки и, что еще более важно, затраты времени за счет более четкого планирования летных испытаний. А 29 января Defense News сообщила о том, что министерство обороны Индии выбрало концерн EADS в качестве подрядчика программы испытаний самолета Tejas, и оценила стоимость контракта в \$ 20 млн. Предложения поступили также от шведской фирмы Saab и от РСК "МиГ".

22 января 2009 г. Tejas (LPS-2) выполнил 1000-й испытательный полет. Пилотировал самолет шеф-пилот NFTC капитан J. A. Maolankar. В тот же день был выполнен 1002-й полет, в том числе TD-1 выполнил 233 полета, TD-2 – 298 полетов, PV-1 – 182 полета, PV-2 – 106 полетов, PV-3 – 116 полетов, LSP-1 – 31 полет, LSP-2 – 36 полетов, налетав 530 часов.

В феврале 2009 г. успешно проведен сброс обычных бомб с самолета, положив начало испытаниям на применение вооружения. В этих испытаниях задействованы самолеты PV-2, PV-3 и LSP-1. В ближайшем будущем планируется перейти к применению управляемых бомб. Испытания контейнера целеуказания Litening для наведения этого оружия состоялись в 2008 г. Интеграцию РЛС на самолет планируется завершить в марте 2009 г. Она будет установлена на самолете LSP-3, а пока продолжаются ее испытания на летающей лаборатории Boeing 737 Hack в Израиле. Самолет LSP-3 планируется передать на летные испытания в апреле 2009 г. В середине 2009 г. в небо должен подняться четвертый самолет "ограниченной серии" – LSP-4.

Затем Tejas должен поступить на войсковые испытания в ВВС Индии. Завершить их планируется в 2009 г. Эталоном станет самолет LSP-5, его планируют использовать в основном для испытаний вооружения. LSP-6 будет задействован в испытаниях на больших углах атаки, а самолеты LSP-7 и LSP-8 будут полностью соответствовать уровню первоначальной боевой готовности. В случае положительного заключения начнется серийное производство самолета. Поставки серийных машин планируется начать в 2010 г., а к 2012 г. самолет достигнет боевой готовности.

ВВС Индии уже сформировали в Бангалоре специальную бригаду LCA Induction Team, которую возглавил заместитель главкома ВВС В. С. Nanjappa. Эта бригада из 14 летчиков и чиновников должна наблюдать за введением Tejas в эксплуатацию и решать все вопросы, которые могут возникнуть. Она должна также помочь разработать программу послепродажного обслуживания самолета и программу подготовки пилотов.

В марте 2005 г. официальные лица HAL заявили, что заключен контракт стоимостью \$ 450 млн на поставку ВВС Индии 20 самолетов Tejas и что ожидается еще один заказ на такое же количество машин. Все самолеты будут оснащены двигателями F404-GE-IN20. Первая эскадрилья самолетов Tejas будет базироваться на авиабазе Tamil Nadu.

Первоначально проект LCA оценивался в \$ 121 млн, но к январю 2001 г. уже было истрачено более \$ 652 млн. В декабре 1996 г. А. Р. J. Abdul Kalam, бывший тогда научным советником, заявил, что цена истребителя LCA составит \$ 21 млн, а в конце 2001 г. директор агентства ADA доктор Kota Narinayana сообщил, что расчетная стоимость самолета составит \$ 17–20 млн при выпуске 220 самолетов. Однако другие источники

называли в это время цифру \$ 24 млн. Более того, учитывая неизбежный рост стоимости, некоторые эксперты утверждали, что стоимость серийных машин превысит \$ 35 млн.

В 2009 г. в планах ВВС Индии значилась покупка 36 самолетов в дополнение к восьми самолетам "ограниченной серии", а министр обороны Индии заявил, что вслед за этим последует заказ еще на 100 истребителей Tejas.

Двухместный учебно-тренировочный вариант самолета – PV-5 – рассчитывали построить к 2004 г. Однако он вышел из ворот сборочного цеха только в ноябре 2008 г. В самом начале января 2009 г. этот самолет начал выполнять скоростные рулежки. Первый полет запланирован на конец марта этого года.

Практически с самого начала программы начались предварительные проработки морского палубного варианта самолета для нового индийского авианосца – корабля противовоздушной обороны ADS (Air Defence Ship). Первый опытный палубный самолет NP-1 будет двухместным, завершить его сборку планируется в середине 2009 г., а в начале 2010 г. он должен выполнить свой первый полет. Вторая опытная машина – NP-2 – станет одноместной, ее постройка уже началась. ВМС Индии намерены заказать до 40 палубных вариантов самолета для замены самолетов СВВП Sea Harrier FRS.51 и Harrier T.60. Для проведения испытаний палубных самолетов на авиабазе ВМС Индии в Hansa (Гоа) планируется соорудить нечто подобное испытательной базе НИТКА, береговой испытательный комплекс SBTF (Shore Based Test Facility) с трамплином и аэрофинишером.

Но время для создания палубной версии еще есть. Окончательное решение о строительстве авианосца на индийской верфи в г. Кочин было принято в январе 2003 г. Церемония закладки киля первого национального авианосца для ВМС Индии, ранее известного как авианосец ПВО, состоится весной 2009 г. Спуск судна на воду произойдет в октябре 2010 г., когда будут завершены основные работы по постройке корпуса. По завершении достройки и получении основного оборудования авианосец должен выйти из порта для морских испытаний в 2013 г. Ожидается, что новый авианосец сможет войти в состав ВМС Индии к 2014–2015 гг. Этот авианосец и предполагается вооружить самолетами Tejas в палубном варианте. Правда, далеко не все уверены в том, что это произойдет. В сентябре 2008 г. источники в Минобороны Индии сообщили, что комитет по оборонным закупкам дал разрешение на дополнительную закупку в ближайшие несколько лет 29 истребителей МиГ-29К в рамках реализации опциона к контракту 2004 г., предусматривающему поставку 16 самолетов этого типа. Стоимость нового контракта может составить около \$ 2 млрд. Истребители будут базироваться и на новом авианосце национальной разработки. После проведения войсковых испытаний самолетов ВВС Индии планируют купить еще только 16 самолетов Tejas Mk.I. Это будут 12 двухместных машин и 4 одноместных самолета, которые послужат опытными машинами для истребителей "второй серии" Tejas Mk.II.

Самолеты второй серии планируется оснастить более мощными двигателями, такими как EJ2000 или F414. Возможность установки на самолет двигателя Kaveri даже не рассматривается, хотя все еще остается надежда довести этот мотор для применения на само-

летах следующего поколения NGFA (Next Generation Fighter Aircraft). Решение о начале проектирования самолета второй серии пока не принято, не выбрана и силовая установка для него. ADA планирует разработать проект самолета и вывести первую такую машину на испытания в течение пяти лет. Министр обороны Индии А. К. Antony не так давно заявил, что ВВС Индии получат на вооружение семь эскадрилий самолетов Tejas, причем ADA рассчитывает, что пять из них будут вооружены самолетами Mk.II. Поставки самолетов Tejas Mk.II в ВВС планируется начать в 2016–2017 гг.

Между тем в октябре 2008 г. ВВС Индии DRDO пришли к выводу, что необходим истребитель нового поколения — NGFA (Next Generation Fighter Aircraft). ADA уже несколько лет ведет поисковые работы по программе MCA (Medium Combat Aircraft), используя те наработки, которые получены в ходе реализации программы LCA. Кроме того, агентство примет участие в совместной с Россией программе истребителя пятого поколения FGFA (Fifth Generation Fighter Aircraft). Но это будет самолет тяжелого класса весом около 30 т, а собственный, индийский самолет нового поколения должен весить 18–20 т. При этом планируется, что он будет сверхманевренным, с широким применением технологии "стелс" и внутренним размещением вооружения. Если правительство, как и планируется,

примет решение о начале разработки такого самолета, ADA рассчитывает вывести его на летные испытания через семь лет. Еще 4–5 лет потребуются на проведение испытаний, и в 2025 г. NGFA может достичь полной боевой готовности.

"Биография" самолета LCA насчитывает уже более 20 лет, и все эти годы идут споры, нужен ли Индии такой истребитель. С прагматической точки зрения ответить следовало бы "нет". Зачем тратить огромные деньги на создание самолета, в любом случае уступающего современным боевым машинам, и который будет готов к строевой службе не ранее 2016 г.? Но для индийской авиапромышленности программа LCA является совсем иной задачей, решение которой даст ответ на вопрос, может ли Индия самостоятельно разрабатывать и строить сверхзвуковые истребители, соответствующие мировому уровню, или ее удел — закупать авиационную технику за рубежом. В свете продекларированной министром обороны политики ясно, что денег на LCA не жалели и впредь жалеть не будут, тем более что в кооперацию вовлечены более ста предприятий и организаций в 28 городах страны.

Андрей ЮРГЕНСОН

источник: AVIAPORT.RU
16.03.09

ТУРБИНЫ ВРОЗЬ

"Сатурн" и GE отказались от создания СП.

Рыбинское НПО "Сатурн" и американская GE Energy более двух лет обсуждали планы по совместному производству в России газовых турбин большой мощности (40–150 МВт). Но планам партнеров не суждено сбыться: компании объявили о переносе проекта на неопределенный срок.

Вчера "Сатурн" и GE Energy объявили, что переносят на более поздний срок реализацию проекта производства газовых турбин на территории России. Соглашение, предусматривающее создание соответствующего СП, стороны подписали еще в октябре 2006 года. Планы партнеров были амбициозны: полностью удовлетворить потребности российского рынка в газотурбинных установках (ГТУ) мощностью от 40 до 150 МВт. В общей сложности в создание производства мощностью 10–12 турбин в год планировалось вложить 100 млн долл. При этом "Сатурн" был готов уступить контроль в новом предприятии в обмен на технологии GE.

Рынок ГТУ подобной мощности казался лакомым кусочком. Инвестпрограмма тогдашнего РАО "ЕЭС России" предполагала до 2010 года закупку 12 турбин мощностью 110 МВт. Ориентировочная стоимость таких турбин российского производства оценивалась в 25–30 млн долл., тогда как предложения западных концернов были, как правило, на 30–40 % дороже. Неудивительно, что планы хотя бы частичной локализации производства вынашивали все западные кон-

церны. Так, в том же 2006 году началось обсуждение партнерства в этой сфере немецкого Siemens и "Реновы". Производство более мощных турбин по лицензии Siemens наладили "Силовые машины". Кроме того, российские энергетики еще недавно охотно покупали такие турбины непосредственно у западных концернов. Но GE и "Сатурну" наладить производство так и не удалось, а сейчас этот проект и вовсе потерял привлекательность. "Изменились условия кредитования, существенно увеличились цены на сырье, комплектующие, оборудование и инструменты", — отмечается в сообщении партнеров.

"Основная проблема — в тяжелом финансовом положении самого "Сатурна", — считает Михаил Лямин из Банка Москвы. В начале этого года контроль над предприятием перешел к государственному "Оборонпрому". "А государству сейчас куда более важно обеспечить финансирование основной производственной программы предприятия — выпуска двигателей для Sukhoj Superjet 100, серийное производство которого пока так и не налажено", — отмечает эксперт.

При этом рынок ГТУ сейчас далеко не так привлекателен, как два года назад. "Программа модернизации энерго мощностей может быть сокращена в три раза, — отмечает г-н Лямин. — Так что для той же GE срочного вхождения на рынок сейчас не требуется". Впрочем, отложив модернизацию мощностей, энергетики сформируют отложенный спрос, так что в перспективе рынок ГТУ остается привлекательным. Сами "Сатурн" и GE Energy отмечают, что в случае изменения рыночных условий готовы вернуться к проекту.

При этом сейчас GE пытается усилить свои позиции на российском энергорынке иным способом. Недавно компания заявила о готовности совместно с российскими ЕРС-подрядчиками заниматься строительством электростанций в России. А в прошлую пятницу компания объявила, что ее партнером станет "Группа Е4", с которой они собираются развивать тех-

ническое сотрудничество в проектах как в России, так и за рубежом.

Даниил ШАБАШОВ

*источник: газета RBC Daily
18.03.09*

МИНОБОРОНЫ ОБОРОНЯЕТСЯ ОТ КРИЗИСА

Экономические трудности вынуждают экономить на армии.

Несмотря на экономический кризис, силовая составляющая бюджета-2009 не должна серьезно пострадать. Подготовленные бюджетные поправки предусматривают сокращение расходов по разделу "Национальная оборона" примерно на 8 %. Но некоторые статьи военных расходов будут уменьшены существенно.

Согласно законопроекту, общее сжатие оборонных статей бюджета составит 142 млрд руб. (с 1,336 трлн до 1,194 трлн руб.). При этом по статье "Вооруженные силы РФ" общее сокращение бюджетных ассигнований достигает 78 млрд руб. Самая большая экономия (почти 19 млрд руб.) по инициативе Минобороны пришлась на оплату горюче-смазочных материалов (ГСМ).

Как предположил в разговоре с "Ъ" Василий Зацепин из лаборатории военной экономики Института экономики переходного периода, это сделано по двум причинам. Во-первых, скорее всего, при следующем рассмотрении военного бюджета статья по ГСМ будет вновь увеличена "в силу необходимости", как это делалось все предыдущие годы. Во-вторых, в ходе начавшегося реформирования армии уменьшается численность боевой техники, соответственно и расходы на ГСМ. Кроме того, в условиях кризиса цены на бензин, керосин и мазут снизились.

При этом продовольственное обеспечение военнослужащих сократится почти на 2 млрд руб., вещевое обеспечение — почти на 1,3 млрд руб., обязательное госстрахование — на 1,5 млрд руб., функционирование военной ипотеки — на 5 млрд руб. "На людях у нас экономят в первую очередь", — заметил эксперт.

Помимо этого поправки к бюджету предусматривают сокращение расходов на капремонт зданий и сооружений Минобороны — почти на 2 млрд руб. Немного ужали командировочные расходы военных — на 500 млн руб. На 3 млрд руб. уменьшены бюджетные ассигнования на мобилизацию и внебюджетную подготовку граждан.

Серьезнейшему секвестру подверглись расходы на одну из ключевых программ радикальной военной реформы — создание профессионального сержантского корпуса. По этой статье сокращение бюджетных ассигнований достигает почти 16 млрд руб., тогда как ранее под это в военный бюджет закладывалось 20 млрд руб. Как объяснил "Ъ" представитель российского военного ведомства, сокращение связано прежде

всего с проблемами по постройке жилья для будущих сержантов. Офицер одной из строевых частей вооруженных сил заявил "Ъ", что "все это выглядит как недоумение и что теперь сомнительно, что сержанты-профессионалы появятся в войсках в ближайшие годы в необходимом количестве".

Расходов на закупку вооружений и военной техники и боевую подготовку войск, а также на основные социальные статьи, как следует из законопроекта, сокращения не коснулись. На этом настаивал президент Дмитрий Медведев в своем выступлении на заседании расширенной коллегии Минобороны.

По мнению заместителя директора Центра анализа стратегий и технологий Константина Макиенко, расчеты военных и экономистов правительства представляются излишне оптимистичными и сокращений по этим статьям не избежать. Уже в этом законопроекте срезана закупочная часть специальной космической техники по военной программе системы спутниковой навигации ГЛОНАСС — почти на 2 млрд руб., а также секвестрировано более 2,6 млрд руб. в области разработок по ГЛОНАСС. По мнению члена-корреспондента Российской академии космонавтики им. К. Э. Циолковского Андрея Ионина, это, скорее всего, означает приведение бюджета ГЛОНАСС к уровню 2008 года и срезание всех заявленных в прошлом году повышений стоимости этой программы.

Сокращены также (на 4,13 млрд руб.) расходы по программе развития российских космодромов на 2006–2015 годы. По НИОКР уменьшение бюджетных ассигнований предусматривается почти до 14 млрд руб. Однако, по мнению Василия Зацепина, эта цифра могла быть и большей, если избавиться от множества неперспективных проектов. В то же время под сокращение на 938 млн руб. попали расходы на разработки истребителя пятого поколения ПАК ФА (разработчик — АХК "Сухой"). Как сообщили "Ъ" в Объединенной авиастроительной корпорации, этот секвестр не скажется на программе ПАК ФА, которая уже подошла к стадии первых летных испытаний. Первый полет истребителя пятого поколения состоится в этом году.

Иван КОНОВАЛОВ

*источник: газета «Коммерсантъ»
21.03.09*

ЧЕМЕЗОВУ ПОМОГУТ

У оборонных предприятий госкорпорации "Ростехнологии" не слишком большие долги, но они быстро растут. Минфин обещает рассмотреть нужды каждого предприятия отдельно.

"Ростехнологии" завершили аудит оборонных предприятий, входящих в госкорпорацию, сообщил "Ведомостям" гендиректор госкорпорации Сергей Чемезов. Данные обобщены по 244 предприятиям без учета "Оборонпрома". Это больше половины переданных госкорпорации государством компаний (всего ей передано 450 пакетов акций и ФГУПов), но меньше половины, если считать по объему оборота, объясняет гендиректор.

БОЛЬШЕ ВЛИЯНИЯ

Правительство утвердило список кандидатов для избрания в советы директоров и ревизионные комиссии крупнейших корпораций оборонно-промышленного комплекса: ОАО "Корпорация "Тактическое ракетное вооружение", ОАО "Ракетно-космическая корпорация "Энергия" им. С. П. Королева", ОАО "Военно-промышленная корпорация "Научно-производственное объединение машиностроения", ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", ОАО "Объединенная судостроительная корпорация". В две последние в числе прочих номинирован Сергей Чемезов.

"Ростехнологии" — государственная корпорация. Собственник — государство. Создана указом президента весной 2008 г. Госкорпорации передаются доли в 244 ОАО и в 180 ФГУПах (после акционирования). Финансовые показатели никогда не раскрывались.

Кредиторская задолженность составила 73 млрд руб., дебиторская — 41 млрд руб. "Таким образом, предварительные данные по девяти месяцам, когда кредиторская задолженность всех предприятий составила 630 млрд руб., подтверждаются, а в итоге показатели могут оказаться даже выше", — считает заместитель гендиректора "Ростехнологий" Игорь Завьялов: аудит показал, что за IV квартал кредиторка выросла на 25 %.

Госкорпорация разрабатывает меры реструктуризации задолженности, продолжает Завьялов. Первая часть мер предполагает расшивку проблем внутри "Ростехнологий". Внутригрупповая кредиторская задолженность (между компаниями, вошедшими в "Ростехнологии") составляет 17,9 млрд руб., а дебиторская — 12 млрд руб., показал аудит. В компании готовится программа сокращения издержек, говорит представитель корпорации, "и еще более десятка мер".

Вторая часть мер реструктуризации задолженности опирается на помощь государства, рассказывает представитель госкорпорации. К концу недели "Рос-

технологии" направят письмо в межведомственную комиссию по поддержке ОПК "в соответствии с договоренностью министра финансов Алексея Кудрина и Сергея Чемезова", в котором будут указаны размер и форма поддержки, уточняет он. Чиновник Минфина подтвердил, что подобная договоренность у министра и главы "Ростехнологий" действительно есть.

"Мы готовы рассматривать предложения по реструктуризации кредиторской задолженности предприятий, входящих в "Ростехнологии", и находить согласованные решения по поддержке", — сказал "Ведомостям" замминистра финансов Антон Силуанов, возглавляющий межведомственную комиссию по поддержке оборонно-промышленного комплекса. Комиссия рассматривает каждое оборонное предприятие как самостоятельную юридическую единицу, а не как часть какого-то определенного холдинга, говорит он: "Сейчас определяются сумма и форма поддержки каждому заявителю".

Формы могут быть разными: субсидирование процентной ставки и предоставление госгарантий по кредитам, предупреждение банкротств, проведение доэмиссии акций и выпуск облигаций в пользу государства, уточняет один из членов комиссии.

В конце января госкорпорация уже направляла письмо в Минэкономразвития, в котором просила у правительства денег и госгарантий. Тогда госкорпорация запросила 151,32 млрд руб. в качестве имущественного взноса и 110,8 млрд руб. госгарантий. Сейчас госкорпорация готовит предложения в правительство только по оборонным предприятиям, по всем компаниям "Ростехнологий" аудит будет закончен к концу марта, уточняет ее представитель.

Чиновник, занимающийся проблемами оборонной отрасли, говорит, что компаниям оборонной отрасли, входящим в "Ростехнологии", поддержка оказана будет, но решения будут приниматься не разово по всей корпорации, а отдельно по каждому активу, опираясь на доказательную базу аудита.

Для 244 предприятий кредиторская задолженность в размере 73 млрд руб. на фоне экономического кризиса смотрится не страшно, считает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко: "У одного только "Иркут" кредиторка составляет 30 млрд руб., у "МиГ" — 44 млрд руб., так что 73 млрд руб. для двух сотен получается не так много". А вот увеличение кредиторки за квартал на 25 % — пугающая динамика, заключает Макиенко.

Евгения ПИСЬМЕННАЯ

источник: газета «Ведомости»
05.03.09

РЕМОНТНАЯ КАМПАНИЯ

Нижегородский "Сокол" может поучаствовать в обновлении "алжирских" истребителей.

Министерство обороны РФ забракowało треть находящихся на вооружении отечественных ВВС фронтовых истребителей МиГ-29. Машины отстранены от полетов по результатам проверок, вызванных сразу двумя крупными авариями МиГ-29 в конце 2008 года. Среди забракovaných истребителей оказались и совершенно новые самолеты. Эксперты отмечают, что самыми новыми МиГ-29 являются истребители, от которых два года назад из-за технических неисправностей отказался Алжир и в производстве которых принимал участие нижегородский завод "Сокол".

Результаты осмотра парка истребителей МиГ-29 Минобороны обнародовало в пятницу: по официальным данным, поводом для проверки стали сразу две подряды — 17 октября и 5 декабря 2008 года — катастрофы МиГ-29 120-го истребительного полка Читинской области. К полетам допущены более 100 самолетов, почти 90 машин были забракрованы специалистами 13-го НИИ Минобороны и РСК "МиГ". Предполагается, что забракрованные машины вернутся в строй после ремонта. Начальник службы безопасности полетов авиации Вооруженных сил РФ Сергей Байнетов сообщил, что в ходе проверок "была выявлена коррозия хвостового оперения даже на совершенно новых самолетах с налетом не более 150 часов". О каких самолетах идет речь, господин Байнетов не уточнил.

Авиапарк МиГ-29 (291 самолет) составляет почти треть всего истребительного парка ВВС России: эти самолеты стоят на вооружении пяти авиаполков, трех учебных центров, а также на них летает пилотажная группа "Стрижи". Самыми новыми МиГ-29 — с минимальным количеством полетных часов — сейчас являются 34 самолета МиГ-29СМТ общей стоимостью \$ 1,286 млрд, которые были переданы в конце 2008 —

начале 2009 года в российские ВВС после расторжения контракта РСК "МиГ" с Алжиром. В мае 2007 года Алжир отказался от российских истребителей, заявив как раз о технических неисправностях самолетов (в Минобороны объясняют разрыв контракта противоречиями в политическом и военном руководстве Алжира. — "Ъ"). Сейчас 24 "алжирских" "МиГа" распределены по авиационным частям.

Бывший главком ВВС (в 1998—2002 годах) Анатолий Корнуков считает, что почти все истребители МиГ-29 безнадежно "состарились", поэтому большую их часть нужно снимать с вооружения, а остальные отправлять на длительный и дорогой капремонт. Принимать неисправную технику на доработку, по мнению эксперта Центра анализа стратегий и технологий Дмитрия Васильева, скорее всего, будут не собственные ремонтные заводы российского военного ведомства, а предприятия-изготовители.

Одной из площадок, специализирующихся на обслуживании истребителей семейства "МиГ", является нижегородский авиастроительный завод "Сокол" — стратегический партнер РСК "МиГ", принимавший активное участие в производстве "алжирских" истребителей. По мнению управляющего директора AG Capital Александра Агибалова, ремонт практически новых самолетов может не только негативно отразиться на репутации завода-изготовителя, но и за счет этого в дальнейшем ухудшить его экономику. В Объединенной авиастроительной корпорации, управляющей "Соколом", возможный ремонт "МиГов" на нижегородском предприятии не комментируют.

Иван КОНОВАЛОВ,
Иван СЕРГЕЕВ

источник:
газета «Коммерсантъ — Нижний Новгород»
17.03.09



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **93**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

ДЕНЬГИ ИЛИ СОВЕТ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) поможет Финансовой лизинговой компании (ФЛК) погасить долг по еврооблигациям на \$ 250 млн, заявил Bloomberg вице-премьер Сергей Иванов. Он член совета директоров ОАК, которая контролирует ФЛК с конца прошлого года.

В декабре 2008 г. ФЛК не заплатила \$ 12 млн по купонам двух выпусков еврооблигаций — на \$ 100 млн и \$ 150 млн. Это первый случай с 1998 г., когда госкомпания допустила дефолт по еврооблигациям. При этом у ФЛК были комфортные письма от президента ОАК Алексея Федорова и министра транспорта Игоря Левитина.

ФЛК — лизинговая компания. Акционеры: ОАК (51,8 %), Росимущество (28,7 %). Капитализация — 682,8 млн руб. Финансовые показатели (2007 г., данные Moody's): активы — \$ 766 млн, капитал — \$ 446 млн, чистая прибыль — \$ 6,7 млн.

"Менеджмент ОАК очень активен в попытках решить эту проблему [с долгом]", — заверил Иванов. По его мнению, ОАК должна "каким-то образом помочь [ФЛК]", иначе ей грозит кросс-дефолт.

В том, что ФЛК не смогла расплатиться с кредиторами, виновато предыдущее руководство, заявил Ива-

нов. Сейчас, по его словам, проводится расследование с целью узнать, имели ли место "ошибки менеджмента или что-то похуже". Ситуация специфическая, ФЛК не имеет отношения к другим компаниям, контролируемым государством, считает Иванов. "Не думаю, что это повлияет на российские бонды", — добавил он.

Заместитель гендиректора по корпоративному финансированию ФЛК Кирилл Баранов отказался от комментариев. Слова Иванова — хорошая новость для инвесторов, но ни о каких конкретных действиях компании и сроках по выплатам объявлено не было, а значит, радоваться пока нечему, считает директор Forum Asset Management Николас Женечеси (владеет облигациями ФЛК). ФЛК наняла консультанта по реструктуризации долга — PricewaterhouseCoopers, они провели конференцию для знакомства, но никаких предложений не было, говорит Женечеси.

"Для нас судьба ФЛК безразлична, мы помогаем компании консультациями. Но хочу подчеркнуть, что государство и ОАК не несут ответственности за действия прежнего менеджмента компании и не могут отвечать по возникшим в этой связи обязательствам", — настаивает Федоров.

*Анна БАРАУЛИНА,
Кирилл ХРИПУНОВ*

*источник: газета «Ведомости»
26.03.09*

"РОСТВЕРТОЛ" ВЗЯЛСЯ ЗА ЛОПАСТЬ

На предприятие переносится часть мощностей московского завода.

На ОАО "Роствертол" будет перенесена часть мощностей по производству лопастей и рулевых винтов для авиатехники с ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед". Проект реализуется в рамках редевелопмента столичного предприятия. Инвестиции в проект составляют \$ 70 млн. Аналитики и эксперты рынка полагают, что этот шаг позволит оптимизировать логистическую цепочку поставок комплектующих для выпуска вертолетов и в конечном счете удешевить их производство.

О переносе части производственных мощностей московского машиностроительного завода "Вперед" на ОАО "Роствертол" и Ступинское машиностроительное производственное предприятие "Б" сообщил руководитель проекта "Итера Девелопмент Групп" Феликс Водовозов. По его словам, проект реализуется в рамках редевелопмента столичного предприятия. Конкурс "Оборонпрома" на его проведение "Итера Девелопмент Групп" выиграла в 2008 году. Как рассказал господин Водовозов, на освободившейся территории москов-

ского завода (6 га) к 2013 году планируется построить офисно-демонстрационный комплекс предприятий авиастроения. Объем инвестиций составит около \$ 70 млн, срок окупаемости проекта — пять лет. Он уточнил, что с момента старта проекта осенью 2008 года "Вперед" уже освободил семь зданий на площади 2,3 га.

На самом предприятии и в пресс-службе "Оборонпрома" комментировать эту информацию отказались. Источник в корпорации сказал "Б", что решение о переносе производства с московского завода на "Роствертол" и СПММ направлено на снижение издержек, так как мощности столичного предприятия сейчас простаивают, но требуют расходов в виде уплаты налогов, оплаты услуг ЖКХ и т. д. Собеседник "Б" уточнил, что перенос финансируется на средства, полученные от реализации освобождаемых площадей завода "Вперед". В компании "Роствертол" рассказали, что завод начал осваивать дублирующее производство рулевого винта для вертолетов Ми-8, Ми-24, Ми-26т, Ми-28Н. На второй квартал 2009 года запланированы испытания первых образцов.

Московский машиностроительный завод "Вперед" существует с 1931 года. Занимается производством

рулевых винтов и лопастей для вертолетов семейства "Ми", воздушных винтов для сверхлегких, легких, деловых и спортивных самолетов "Як" и "Су", а также ветроэнергетических установок различной мощности. 25 % акций завода принадлежит "Оборонпрому". Комплекс завода (27 строений) расположен в восточном округе Москвы, земля, на которой он располагается, принадлежит правительству Москвы.

Аналитики и эксперты рынка называют перенос производства с завода "Вперед" на мощности "Роствертола" и СПММ логичным шагом, так как это позволит "Оборонпрому" оптимизировать цепочку поставки комплектующих для вертолетостроительных предприятий. По мнению гендиректора консалтинговой компании Infomost Бориса Рыбака, таким образом объединивший фактически все вертолетные активы России "Оборонпром" обустроивает "хозяйство", концентрируя его на определенных площадках и ликвидируя избыточные мощности. "Ничего страшного в том, что "Вперед" практически перестанет существовать, нет. Ведь ранее он создавался под другие задачи. Я думаю,

что "Оборонпром" в перспективе таким же образом оптимизирует еще некоторые площадки. А на "Роствертоле" живое производство, которое вполне справится с выпуском продукции, ранее изготавливавшейся на московском предприятии", — сказал он.

"Наличие предприятий в Москве и Московской области приводит к возникновению больших проблем с дорогой арендой. Консолидация производства комплектующих на определенных площадках разумна, вопрос в том, насколько удастся сохранить все компетенции мощностей московского предприятия", — соглашается руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. Также он отметил, что это позволит ростовскому заводу удешевить производство вертолетов.

Дмитрий ТИТКОВ

*источник:
газета «Коммерсантъ — Ростов-на-Дону»
18.03.09*

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ СКАЗКИ АНДЕРСЕНА

Датская политическая элита учла уроки нефтяных шоков 1970-х и построила одну из самых эффективных в мире энергетических систем. Теперь Дания не только экспортирует электроэнергию, но и производит треть ее из возобновляемых источников.

Оказывается, в Дании 25 млн свиней и 5,5 млн человек населения. Свины, производимой в стране, хватает, чтобы накормить в придачу к датчанам еще 20 млн человек, в том числе в России. У свиноматки короткий период супоросности (беременность длится до 115 дней), поэтому она успевает пороситься дважды в год и приносить приплод в 25–30 голов. Чтобы поросята, заигрываясь, друг друга не перекусали, клыки им стачивают, а хвосты от греха подальше обрезают. Раньше свиней забивали с помощью тока и механического пистолета. Теперь процесс забоя стал намного гуманнее — животные, нагулявшие 110 килограммов живого веса, обречены погибнуть в камере с углекислым газом. Чтобы удостовериться, что ни страха, ни боли перед смертью умерщвляемые таким образом свиньи не испытывают, у них даже замеряли уровень гормонов.

Все эти интересные сведения я почерпнул из рассказа г-на Йоргена Метца, изобретателя и менеджера из компании Samson Bimatech, придумавшей эффективную установку — целый комбинат — для получения пеллет (топливных гранул) и других продуктов из свиного навоза. Рассказ о газовой камере особо прочно врезался в мою память после посещения свинофермы в местечке Хуруп-Тю в северной Ютландии. Здесь без устали трудится эта самая установка с затейливым названием Pig Manergy 225. Сжигая навозные пеллеты, она попутно с теплом вырабатывает воду, аммиак и еще что-то полезное для датских полей — с набором фосфорных,

азотных и других соединений, оставшихся от навоза после предыдущих технологических превращений. Для обеспечения должной логистической эффективности этот комбинат размером со строительный вагончик разместили рядом с огромными чанами — хранилищами навоза объемом в сотни кубических метров, с одного из которых, видимо, по случаю нашего приезда, было снято пластиковое покрывало. Именно это обстоятельство все время вызывало в памяти "газовую камеру", из-за чего быстро улетучивалась другая информация, более важная, например за какое время 500 свиней производят экскременты, достаточные для выработки 200 киловатт энергии, — за день или за какой-то другой срок. А сведения о киловаттах для нас были важнее знаний о периоде супоросности, ведь мы приехали в Данию не для того, чтобы набираться опыта у здешних свиноводов. В Датское королевство нас пригласила IFC (Международная финансовая корпорация), член группы Всемирного банка. Корпорация проводит в России кампанию по стимулированию инвестиций в энергосбережение, открывая нашим банкам и лизинговым компаниям кредитные линии для последующего финансирования проектов, связанных с повышением энергоэффективности производства, прежде всего среднего бизнеса. Датчане же — мировые лидеры не только в выращивании свиней, но и в энергоэффективном обустройстве всего и вся в своей жизни.

ГОЭЛРО ПО-ДАТСКИ

На самом деле пример с утилизацией свиного навоза — это просто еще одно свидетельство того, насколько дотошен подход датчан к энергетике и энергосбережению. Складывая в энергетическую кубышку киловатт за киловаттом, это небольшое скандинавское королевство имеет одну из самых эффективных энергетик в мире, удачно сочетающую в себе классические

тепловые технологии с новейшими способами выработки тепла и электричества за счет использования возобновляемых источников энергии (ВИЭ): ветра, солнца, биотоплива, геотермальных источников. По данным Евростата и Всемирного энергетического агентства (IEA), сейчас в Европе всего две страны западнее России — Норвегия и Дания — не только полностью обеспечивают свои потребности в энергоресурсах, но и являются их нетто-экспортерами (то есть экспортируют больше, чем ввозят). Касается это не только поставок нефти и газа, которые эти страны добывают на своем шельфе, но и экспорта электричества. Изменения экспортной конъюнктуры показывают, кстати, насколько гибка и скоординированна работа современной электроэнергетики Дании. В 2007 году в Скандинавии сложились хорошие погодные условия для работы гидроэлектростанций и с норвежских, финских и шведских ГЭС на Nord Pool, самый большой оптовый рынок в Европе, потекло дешевое электричество. Из-за этого, хотя Дания и продолжала экспортировать электроэнергию, в стране произошло довольно значительное (на 14,2 %) падение ее производства. Спад затронул прежде всего электростанции, работающие на угле и газе, доля которых в электрической корзине упала на 19 и 26,6 % соответственно. Сработали не только рыночные механизмы (цены на углеводородное сырье в этот период были максимальными за несколько десятилетий), деятельность энергетических компаний была скорректирована датским министерством климата и энергетики в пользу возобновляемых источников энергии. На общем упадочном фоне абсолютная доля электроэнергии, полученной за счет ВИЭ, выросла на 11,2% (в основном за счет новых ветряных станций). В целом же на долю возобновляемых источников в Дании в 2007 году пришлось 18 % совокупного потребления энергии и около 28 % выработки электричества, почти две трети этой доли — вклад ветряной энергетики.

"Если исключить гидроэнергетику, — рассказывает владылец компании Scandinavian Energy Group Aps Ларс Тофт Хансен на устроенной для нас экскурсии по электростанции города Тистеда, работающей на бытовом мусоре, — то таких относительных показателей использования возобновляемых источников нет ни в одной другой стране мира". Достичь всего этого, говорит Хансен, удалось благодаря жесткому курсу правительства на повышение энергоэффективности экономики страны с увеличением доли возобновляемой энергетики, проводимому уже тридцать с лишним лет, а также пропаганде этого курса, способствовавшей его одобрению национальным бизнесом и обществом. "В результате целенаправленных и контролируемых правительством и парламентом действий, — докладывает Ларс Тофт Хансен, как на партсобрании, — Дания и получила современную энергетику — высокоэффективную, надежную, диверсифицированную по топливной составляющей и гибкую в управлении".

Системно эту линию Дания начала проводить с 1970-х годов, поводом для ее разработки послужила череда нефтяных кризисов. Все предыдущее десятилетие экономика страны бурно развивалась. Производство одной лишь электроэнергии с 1960-го по 1969 год, едва поспевая за стремительным подъемом экономики страны, выросло более чем втрое — с 5,2 до

16,6 млрд кВт•ч, в результате страна заняла тогда одно из первых мест в мире по душевому энергопотреблению. Причем почти все электричество в Дании производилось из ископаемых топлив — нефти и угля в соотношении 4:1. Когда осенью 1973 года арабские страны затеяли очередную войну с Израилем, энергетика Дании более чем на девять десятых зависела от импорта нефти. 17 октября 1973 года ОПЕК, в которой преобладали арабские страны, основные нефтеэкспортеры, выступая против израильской политики США, ввела эмбарго на поставки нефти в эту страну и заодно на 70 % увеличила отпускные цены для западноевропейских союзников Соединенных Штатов. Тогда всего за одну ночь баррель нефти поднялся в цене с 3 до 5 долларов, а еще через три месяца стоил уже более 11 долларов. Это стало тяжелым ударом для западных европейцев, более половины из которых к этому времени уже привыкли разъезжать по своим делам на личном автомобиле.

В Дании в это время разрабатывается первая национальная энергетическая программа (DE76), основой которой стала система планирования энергоснабжения. В 1976 году она получает официальный статус после введения в действие пакета законов, направленных на повышение энергобезопасности страны — сокращение зависимости энергетики Дании от импортируемой нефти, диверсификацию энергетического баланса страны, регулирование поставок электрической и тепловой энергии. Электроэнергетика переориентируется на уголь, и всего в течение нескольких последующих лет его доля в производстве электроэнергии увеличивается с 20 до 90 %. Только небольшая часть угля своя, остальная ввозится, но экспортеров угля много, и по сравнению с нефтью он дешевле. Используется все больше возобновляемых источников энергии. В 1970-е начинается активная разработка технологий ветроэнергетики. Возобновившиеся в начале десятилетия исследования по ветроэнергетике, основанные на довоенных наработках датского Эдисона, пионера ветроэнергетики инженера-изобретателя Поля Ла Кура, уже в 1976 году привели к пуску первой промышленной ветряной турбины. В 1980-м таких турбин в Дании уже 68, хотя мощность их все еще невелика — всего 3 МВт. На шельфе Северного моря начались сначала поисковые работы, а затем и добыча нефти и газа. В результате к 1985 году собственная нефть покрывает уже четверть потребностей. В это же время строятся первые газовые электростанции. Дополнительным катализатором датских энергетических реформ стал второй нефтяной кризис, разразившийся в 1978 году и к началу 80-х годов приведший к взлету цен на нефть до 40 долларов за баррель. В 1981 году началась реализация следующего энергетического плана (она продлилась примерно до 1990 года), основной целью которого стало кардинальное сокращение экономических затрат на энергоснабжение.

Для повышения эффективности использования топлива правительство предприняло шаги по развитию комбинированных технологий производства тепла и электричества (то есть увеличилась доля ТЭЦ, в том числе децентрализованных) и централизованных систем теплоснабжения. Иными словами, оно делало все то, что и СССР в послевоенные годы. Но в нашей стране плохо развивалось то, что лежало в самой основе идеологии советского ГОЭЛРО 20–30-х

годов и затем вовсе выпало из энергетической стратегии в 70–80-е из-за обилия углеводородных ресурсов, а именно ориентация на потребление местных видов топлива с преобладающим вниманием к возобновляемым источникам энергии. Зато упущенное нами стало третьей главной составляющей усилий датского государства в области энергетики в 70-е и последующие годы.

В итоге если в начале 70-х доля совместно выработанного электричества и тепла в Дании составляла менее 10 %, то к началу 90-х она выросла до 60, а сейчас уже до 80 %. В это время вместе с долей природного газа в энергетике растет и потребление возобновляемых видов топлива: ветра, биогаза (продукт биоразложения), соломы, древесины, мусора, низкопотенциального тепла, начинают разрабатываться первые геотермальные скважины. К 1990 году ветряных турбин было уже более пяти тысяч, их мощность превысила 500 МВт. Доля угля медленно сползает с 90 до 85 %. Все эти годы проводится агрессивная пропагандистская кампания: мероприятия по энергосбережению печатаются на листовках и развешиваются на жилых домах. Суть энергетических реформ популярно объясняется в школах, в СМИ, в трудовых коллективах. К 1990 году, когда датское правительство заявило о новой энергетической стратегии "Энергия-2000", основные пункты предыдущих программ были уже выполнены. И хотя стратегия предполагала 80 законодательных актов и нововведений, по большому счету она была продолжением предыдущих. Но одно из нововведений все-таки серьезным образом отразилось на энергобалансе Дании, а именно введение жесткого налога на выбросы углекислого газа. В результате пострадала угольная энергетика, доля которой с 1994 года в производстве электроэнергии уменьшилась с 82 до 50 %. Датским технологам пришлось поработать над эффективностью остающихся в работе угольных электростанций. По словам Ларса Тофта Хансена, именно в Дании появились первые угольные ТЭЦ, работающие на суперсверхкритических параметрах пара, с электрическим КПД 47 % и общим (с выработкой тепла) — 92 %. В результате принятых мер, стимулирующих повышение энергоэффективности экономики, энергоемкость каждой единицы ВВП в 2007 году снизилась на 40 % по сравнению с 1980 годом. За это время общее потребление энергии увеличилось лишь на 7,4 %, тогда как датская экономика выросла на 78 %.

УПРАВЛЯЙТЕ СОТНЯМИ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ

Округ Тистед, расположенный в северной Ютландии невдалеке от побережья Северного моря, — одно из тех мест, на примере которых видно, как росла альтернативная энергетика в Дании. В 2007 году он был отмечен специальной премией Евросоюза как лучший в Европе по развитию и использованию ВИЭ и мерам, принимаемым для уменьшения вредного воздействия на окружающую среду. Показанная нам Ларсом Тофтом Хансеном в самом начале поездки небольшая тепловая электростанция в Тистеде как раз и есть детище реформ. Конечно, для нас, привыкших к масштабным проектам, тистедская станция кажется совсем небольшой: ее электрическая мощность составляет 3 МВт, тепловая — еще 11 МВт. Этого хватает, чтобы ота-

пливать 700 домовладений и обеспечивать электричеством около 500. Построенная в 1977 году ТЭЦ была рассчитана на сжигание угля и мусора, сейчас в котлах жгут в основном бытовой мусор, примерно шесть тонн в час (по теплоемкости это эквивалентно тонне мазута). Еще 10 % энергии получают за счет сжигания сельхозотходов. Мусор поступает со всей округи. Домовладельцы платят не только муниципальной компании за вывоз мусора, но и электростанции за его утилизацию: это намного дешевле, чем отправлять его на свалки. В Дании это общая практика, здесь складывается менее 10 % бытового и промышленного мусора, остальное идет в повторное использование, переработку и энергетике. По сути, местные жители платят принадлежащей им же станции, ведь подавляющее большинство из них — ее совладельцы, состоящие в членах ММРА, коммунальной (от слова "коммуна", то есть местная организация самоуправления) ассоциации потребителей. Одно домовладение имеет в совете ММРА один голос, а большие — площадь свыше 500 кв. м и многоквартирные дома — от двух до пяти голосов. Таких ассоциаций, владеющих и управляющих относительно небольшими местными (их здесь называют децентрализованными) электростанциями, в Дании сотни, и это тоже результат реформ. Принадлежащие им станции не являются в строгом смысле коммерческими, так как вся заработанная прибыль идет в зачет коммунальных платежей "акционеров" и на сдерживание роста тарифов на электроэнергию. А они растут, так как 224 МВт собственных мощностей покрывают лишь около 80 % потребностей округа в электричестве, остальное приходится докупать на крупных тепловых станциях, работающих на газе и угле. Коммунальные платежи высоки: только за централизованное отопление, при том что оно обходится значительно дешевле индивидуального, семье, живущей в стандартном доме площадью 130 кв. м, приходится платить в среднем 6600 крон (около 40 тыс. рублей по текущему курсу) в год. Но с учетом инфляции это все равно в два с половиной раза меньше, чем приходилось платить в 1981 году.

В 1984 году прямо на территории тистедской ТЭЦ была открыта первая в Дании геотермальная скважина, тепло из которой используется в довольно энергоемких процессах подготовки технической воды и очистки уходящих газов, за счет чего снижается потребление тепла и электричества на нужды самой станции. Удивляет эффективность ее работы: после модернизации, проведенной в 1989 году, при электрическом КПД, не превышающем 21 %, общий коэффициент использования топлива достигает 95 %! Тепловыми насосами забирают энергию даже у уходящих в дымоход газов, опуская их температуру с 45 до 23 °С и прибавляя таким образом к тепловой мощности станции еще один мегаватт.

Нам показали еще одну небольшую котельную в местечке Хуруп, расположенном в часе езды от Тистеда, работающую на биотопливе — соломе. Она построена рядом с бывшей дизельной электростанцией, ее котлы с запасом солярки хранятся, как нам сказали, "на всякий случай" в состоянии боевой готовности вот уже более четверти века. Сейчас в Финляндии и Швеции растет спрос на биотопливо и, к примеру, за древесные отходы борются между собой энергетика и бумагоделатели, научившиеся пускать опилки в промышленный оборот, из-за чего повышается и их цена.

На мой вопрос, не случается ли такого в Дании, директор котельной г-н Торбен Нильсен ответил, что проблема уже затронула юг Ютландии, где биотопливо скупают работающие через границу немецкие энергетики, но в северной Ютландии соломы пока в избытке. Ее привозят местные крестьяне, им за нее платит уже энергетическая компания, так что отбоя от предложения топлива нет. А вот что не переставало удивлять на предприятиях в Дании: на свиноферме, на ТЭЦ Тистеда, в котельной Хурупа и на других станциях, где мы побывали, работает очень мало людей, везде управляется по несколько человек. В офисе котельной кроме самого директора сидят две женщины, очень обрадованные нашим приездом и возможностью нарезать нам бутерброды — главное блюдо датского дневного рациона. В котельной Хурупа солому в специальные полуподвальные боксы выгружают сами фермеры, а все остальное: досушка, прессовка, загрузка топлива в котлы — происходит автоматически. Котельный блок обслуживается только одним дежурным оператором, которому по выходным дням разрешается следить за процессом работы котельной из дома по Интернету. Сейчас централизованным отоплением охвачено 80 % домовладений района, такие же цифры и в среднем по Дании. Недавно неугомонный совет тистедской коммуны утвердил план, в соответствии с которым в ближайшие пять лет все тепловые станции округа предполагается объединить в одну тепловую сеть. Тогда централизованное отопление будет доступно практически всем, а за счет появления дополнительной возможности манипулировать тепловыми мощностями, а значит, еще больше экономить топливо, тепло станет для потребителей дешевле. Значительную часть инвестиций в этот проект безвозмездно выделит государство, так как, по датским понятиям, он считается инфраструктурным.

ВЕТРОЭНЕРГЕТИКА КАК ИНДУСТРИЯ

Государственное инвестирование в инфраструктурные проекты — один из "пряников", использованных во время реформ с целью самоорганизации коммун в потребительские ассоциации для управления процессом создания объектов местной децентрализованной энергетики и эффективного управления ими. Понятно, что датскому правительству пришлось идти и на такие непопулярные меры, как увеличение энергетических налогов (налог на пользование автомобилем составляет более 100 % от его первоначальной стоимости), отбивая ожесточенное давление промышленности и лобби крупных энергетических компаний, которым не нравилась линия на децентрализацию местного производства тепла и электричества. Но все налоговые поступления целенаправленно шли на строительство энергетической инфраструктуры, что в результате вело к росту национальной промышленности. Мало того, следуя директивам парламента или правительства, промышленность за счет ряда преференций начинает активно вовлекаться в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы для развития технологий, нацеленных на более эффективное и надежное производство энергии. Основными направлениями с 1970-х годов стали биомасса в качестве топлива для когенерации, чистые технологии сжигания угля, энергоэффективное оборудование, в том числе автоматика, высоко-

вольтные кабели и, конечно же, ветроэнергетика.

В результате реформы, затеявшиеся для избавления страны от экспорта энергоносителей и повышения энергоэффективности во всех сегментах жизни страны, обернулись для Дании бурным ростом энергомашиностроения и автоматики. По данным министерства климата и энергетики Дании, экспорт технологий и оборудования для энергетического сектора превысил в 2007 году 60 млрд крон (11 млрд долларов). Этот показатель вырос более чем в три раза за последние десять лет и продолжает расти на 8 % в год. По прогнозам министерских оптимистов, к 2020 году экспорт хайтечного энергетического оборудования и автоматики достигнет 200 млрд крон (свыше 35 млрд долларов). За последние двадцать лет на мировом рынке энергетического оборудования появились авторитетные датские производители. Котлы малой и средней мощности и котлы-утилизаторы для парогазовых установок экспортируют Dan Trim, Aalborg Engineering — компании, появившиеся в начале 80-х. Не так давно в России открылось представительство международного концерна Danfoss, специализирующегося на теплоавтоматике и приводной технике для электростанций и энергосберегающих технологий, а также терморегуляторов для отопительных приборов. Компания резко поднялась в 80–90-е годы, поставив технику прежде всего на внутренний рынок, и сейчас ее оборот превышает 23 млрд крон.

Датские компании поставляют 38 % мирового оборудования для ветроэнергетики. Самая крупная из них, компания Vestas, наладив в 1980 году серийный выпуск ветряных турбин, за десятилетие превратилась из небольшого производителя металлических изделий для быта в компанию оборотом 6 млрд евро. Сейчас на счету Vestas Wind Systems, крупнейшей ветроэнергетической компании мира, 38 тыс. турбин общей мощностью 34 тыс. МВт (всего в мире — мощностью 120 тыс. МВт). Одним из условий таких успехов Дании в этой области стало то, что в стране создавались предпосылки для развития ветроэнергетики как индустрии. И главное, выстроена собственная инфраструктура для новой отрасли: объединено в общую сеть более 5300 ветрогенераторов общей мощностью 3200 МВт и выработаны условия для дотирования ветряного электричества и торговли им. Половина ветрогенераторов принадлежит кооперативам, аналогичным тистедскому. Фактически был создан рынок, на примере которого выросли ветроэнергетические отрасли современных мировых лидеров — США, Германии, Испании, Китая и Индии.

НИОКР в области технологий энергетики затронули и датские предприятия, казалось бы, далекие от этой области. Например, фирма Samson Bimatech, упомянутая в начале этой статьи, была создана в результате покупки крупнейшим скандинавским производителем навесной агротехники Samson Agro венчурной компании, занимавшейся получением топлива из различных гидросмесей, того же свиного навоза.

Ирик ИМАМУТДИНОВ

*источник: журнал «Эксперт», № 7 (646)
23.02.09*

ТАКОЕ БЛИЗКО-ДАЛЕКОЕ ПЯТОЕ ПОКОЛЕНИЕ...

**Интервью с президентом,
председателем правления,
генеральным директором
ассоциации "Союз авиационного
двигателестроения" В. М. Чуйко.**

Историю создания авиационной техники принято отсчитывать не годами, а поколениями, последовательная смена которых всякий раз означает переход к новым видам продукции, внедрению современных технологий и подходов в производстве, представляет собой следующую, более высокую ступень развития авиастроения и авиации в целом. Об этом наш разговор с президентом, председателем правления, генеральным директором ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" В. М. Чуйко.

— Виктор Михайлович, планер для истребителя поколения "4++" с заделом на пятое (ПАК ФА) уже готов. На Ваш взгляд, произошло ли отставание в создании двигателя для него? Каковы причины: технические, организационные, финансовые?

— Прежде всего хотел бы сказать, что мне не по душе формулировка "4++". Обычно так говорят, когда "срываются" сроки работ либо нет стоящих мыслей по пятому поколению. Что касается самолета с "плюсами", как вы его называете, — это очень глубокая модернизация того, что есть сегодня, и двигатели для него тоже, кстати, существуют. Разработаны два основных варианта. АЛ-31ФМ1 ФГУП "ММП" "Салют" или изделие 117С НПО "Сатурн" вполне можно ставить на этот самолет, и он будет успешно летать. АЛ-31ФМ1 прошел государственные испытания и с 2007 г. состоит на вооружении ВВС РФ. Немного дополнительных усилий и финансирования, и "Салют" сможет создать АЛ-31ФМ2. Изделие 117С в минувшем году проверено в небе на современном многофункциональном истребителе Су-35. В принципе, и 117С, и АЛ-31ФМ1, в зависимости от выбора заказчика, способны обеспечить полеты самолета "4++".

Идею создания самолета пятого поколения и двигателей для него обдумывали еще в 80-е годы со сроками сдачи в эксплуатацию в 90-х. Но в силу ряда

объективных и субъективных факторов работы по ним были практически остановлены. Кроме непростого положения в экономике и почти полного нарушения кооперационных связей в период установления демократии в нашей стране, на это повлиял ряд организационно-технических и субъективных причин, не позволивших получить двигатель пятого поколения в конце 80-х, хотя уже в то время были достигнуты положительные результаты и средств на это выделялось достаточно.

Что касается сегодняшнего положения, я глубоко убежден в том, что в первую очередь необходимо четко определить, а лучше и документально зафиксировать, что такое пятое поколение в принципе. И самолета, и двигателя. А уж затем начинать над ними работать, заключив договоры, где обязательно должны быть указаны конкретные графики выполнения работ и, что не менее важно, суммы их финансирования. Чтобы было с кого за это спрашивать. Работы по самолетам поколения "4 и плюсы", конечно, тоже имеют смысл в части модернизации действующего авиапарка и с точки зрения приобретаемого при этом опыта. Но создание ЛА пятого поколения — отдельный вопрос, где все организационные вопросы надо решать в соответствии с требованиями времени. Это и планирование работ, и обеспечение в соответствии с ним финансирования в полном объеме. У нас этого явления пока, к сожалению, нет.

— Идет ли процесс создания демонстратора двигателя для самолета пятого поколения в рамках конкурса, объявленного Минобороны РФ? В чем будет заключаться его следующий этап?

— Если конкурс будет продолжен, опять-таки надо принять решение, чтобы сделать определенные части двигателя, сравнить их, провести испытания. Нужен четкий график работ и договор: когда и что будет выполнено, кто конкретно за это несет ответственность. Плюс, исполнители должны ясно представлять, какова конечная цель конкурса, то есть что именно они должны получить в финале. Ведь самолет, двигатель, авионику надо "увязать" таким обра-

зом, чтобы они соответствовали друг другу. Должна существовать некая общая программа, и сейчас именно об этом идет разговор. Комиссия Минобороны не так давно рассмотрела демонстратор, изготовленный ФГУП "ММПП "Салют". Следующий этап конкурса наступит по завершении создания и проведения испытаний всех образцов демонстратора. Полагаю, будет принято решение о строительстве какого-то одного двигателя. Хочу подчеркнуть, что работа в авиастроении должна быть комплексной и правильно организованной. От мысли до металла, от чертежа и проекта до осуществления самого замысла, что обычно означает прохождение государственных или сертификационных испытаний. Что касается создания демонстратора, по тем решениям, которые ранее были приняты, большая часть работ выполнена, поэтому надо проанализировать то, что сделано, и ускорить принятие окончательного варианта.

Следующий этап — надо определить, какое из предприятий станет головным исполнителем по созданию двигателя. Утвердить программу его создания, заключить один или несколько договоров и начать работу по финансированию работ.

— А два предприятия в этом случае не могут быть головными?

— В принципе, головным должно быть одно. Хотя, если конкурс продлят до создания полноразмерного двигателя, тогда, возможно, и могут. Сегодня, согласно принятому решению, это конкурс только по газогенератору — "сердцу" двигателя. Из представленных вариантов надо выбрать один, который показывает лучшие данные. Затем, как это, например, делают за рубежом, можно одну фирму сделать головной, а другую подключать к работе по тем узлам, в которых она имеет больший опыт и сделает их более качественно и дешевле.

— Определены ли основные характеристики двигателя пятого поколения? В чем его отличие от модернизированного АЛ-31Ф? Или это будет новый двигатель в принципе?

— Здесь есть два известных подхода. Первый — сразу сделать полностью новый двигатель. Плюс этого предложения — если создать его на том уровне, который заказан, в моторостроении это будет значительный шаг вперед. Правда, он сочетается и с большими рисками. По выполнению заданных сроков, а также по финансированию. То есть потребуются вложение очень больших средств и, к тому же, запланированных денег может не хватить до завершения работ. Второй путь, довольно эффективный и экономичный, — это когда отдельные узлы и элементы отрабатываются заранее. Например, компрессор, турбина, камера сгорания, система автоматического управления "ведутся" с заделом для их применения в двигателе следующего поколения. То, что готово в узлах, испытывают и по возможности используют при модернизации действующих сегодня моторов. Такой метод выбрало ФГУП "ММПП "Салют". НПО "Сатурн" в свое время было заявлено, что они пойдут только первым путем. Но позднее их концепция, на мой взгляд, немного трансформировалась. Потому что в изделии 117С во многом использованы наработки и опыт, полученные от изделия "20", которое мы начали разрабатывать еще в 80-х годах для истребителя 90-х. Другими словами, создание полностью нового двигателя даже в Рыбинске, можно сказать, приоста-

новилось в связи с тем, что опять-таки долгие годы не было должного финансирования. Разговор-то ведется, а денег все нет. Создание нового двигателя — дорогостоящее мероприятие, и надо обязательно его финансировать.

— Что сейчас представляет собой изделие 117С?

— Это, по сути, глубокая модернизация двигателя АЛ-31Ф с существенным увеличением тяги и улучшением характеристик. С соплом, которое обеспечивает изменяемый вектор тяги, а следовательно, существенно повышает маневренность самолета и, кроме того, его топливную эффективность. Поэтому можно сказать, что в том или ином виде в нем присутствуют элементы двигателя следующего поколения. В принципе, такой двигатель должен иметь 15–20%-ное преимущество по топливной эффективности и удельной массе по сравнению с предшествующим поколением. Если удельная масса существующих силовых установок составляет 0,1, то у двигателей следующего поколения она не должна превышать 0,08.

— Сегодня уже есть такие варианты авиамоторов?

— АЛ-31ФМ1 приближается к этому уровню, но не настолько, чтобы можно было сказать, что там все проблемы решены и это уже вот-вот пятое поколение. Все основные характеристики должны быть улучшены, в принципе, еще на 15–20 %.

— Говоря о готовности создания самолета для ПАК ФА, имеют в виду многофункциональный "тяжелый" истребитель семейства "Су". Как сейчас обстоит дело с "легким" вариантом, будет ли это "МиГ" и какой силовой установкой его планируют оснастить?

— Я бы здесь говорил о двух школах — "Сухого" и "МиГа". Когда, например, "закладывались" истребители МиГ-29 и Су-27, по тем временам это заняло около трех лет, а в наших условиях, возможно, было бы дольше — 10–15 лет, велась дискуссия о том, какой из них нужен больше. Жизнь показала, что, как с точки зрения боевого применения, так и экспортного потенциала, решение, принятое в конце 70-х — начале 80-х годов, о строительстве двух истребителей обеих "весовых категорий" оказалось правильным. И сегодня я не вижу каких-то существенных изменений в мире для того, чтобы эта концепция поменялась. Тогда спорили: "Сделать легкий боевой самолет с одним двигателем или тяжелый с одним, может быть, с двумя". Победил разум. На оба истребителя — один относительно легкий, другой относительно тяжелый — поставили по два двигателя. Это привело к тому, что в боевой авиации у нас нет ни одной катастрофы по причине отказа моторов, хотя выключения их в полете были. При отказе одного двигателя летчикам удавалось выполнять задание и производить посадку на втором. Поэтому, на мой взгляд, новый истребитель тоже должен быть создан в двух классах по весу, с применением опыта обеих школ. Из семейства "МиГ" на сегодняшний день самым приближенным по характеристикам к истребителю следующего поколения, для которого нужен будет и новый двигатель, является МиГ-35. РД-33, даже последней серии, — это еще мотор поколения "4++", может быть, "4+++". Когда создавались двигатели АЛ-31 и РД-33, между А. М. Люлькой и С. П. Изотовым было теснейшее взаимодействие. Например, компрессор высокого давления А. М. Люлька смоделировал с РД-33 и до конца жизни гордился

тем, что нашел такое удачное решение, благодарил С. П. Изотова. Даже по конструктивным схемам эти два двигателя очень близки, только размерность разная. Такой подход позволяет экономить средства и время для того, чтобы определиться с узлами и с меньшими затратами получить необходимый эффект.

Применение самолетов — это, безусловно, дело ВВС. Но, с моей точки зрения как моториста и с учетом анализа исторического развития, хочу отметить следующее. Мы очень долго создавали истребители "МиГ" с одним двигателем, а потом, увидев, что при отказах двигателя самолет разбивается, и потеряв немало боевой авиатехники, все-таки пришли к выводу, что нужны два двигателя, причем разной размерности. А сейчас что говорят? Вот сделаем ПАК ФА, для него какие-то двигатели, и потом, возможно, найдем окончательное решение по этому вопросу. Мне кажется, это неправильный путь. Надо работать параллельно, ведь одно может дополнить другое и помочь в выборе оптимального варианта. Потому, считаю, такое решение должно быть принято.

— Сейчас разрабатывается газогенератор для двигателя пятого поколения. Подразумевает ли это возможность установки его на моторы для самолетов семейств "Су" и "МиГ" или это разные программы?

— В принципе, это роли не играет. Все зависит только от размерности. Если размерность будет другая, уже полученные решения можно смоделировать, сделать их больше или меньше. Это, скорее, дело конструирования. А сама суть в том, чтобы с той же или более высокой напорностью в новом двигателе количество ступеней было бы на 20 % меньше. Если сделать это в одной размерности, то смоделировать в другой легко, правда, на это потребуется время. Когда работы ведутся параллельно, то и продукты выходят почти одновременно, с небольшим отставанием. А если последовательно, сроки достижения цели увеличиваются.

— Истребители "4++" и пятого поколения планируют поставлять в том числе и на экспорт (Ближний Восток, АТР, Латинская Америка). Что можно сказать об условиях эксплуатации двигателей для них? Есть ли особенности подготовки "на земле", предполетного и послеполетного обслуживания?

— Например, самолеты МиГ-29 и Су-27 мы поставляем в том числе в страны с тропическим климатом. Поэтому пришлось ввести целый ряд доработок в двигатели, связанных с работой в сложных климатических условиях: повышенной влажности, морского климата, высоких температур окружающей среды. В частности, это различные покрытия деталей моторов, специальные материалы. Что касается подготовки "на земле", здесь каждый летательный аппарат, как известно, имеет свои особенности. Самолет следующего поколения и двигатели для него будут иметь массу новых систем, обеспечивающих им большую эффективность и надежность по сравнению с предшествующими. Это относится к материалам, электронике, контролю технического состояния в эксплуатации и другим новшествам, требующим специальной подготовки обслуживающего персонала. Например, системы электронного управления постоянно совершенствуются, даже на существующих двигателях. Контроль технического состояния силовых установок сегодня осуществляется либо по регламентной эксплуатации — через определенное время, либо по

техническому состоянию, согласно данным установленных на них систем. В будущем все будет записываться на электронные носители и анализироваться в автоматическом режиме. То есть в двигатель не надо будет "заглядывать" вплоть до того, пока не "выскажется" какая-либо из диагностических систем. И самолет, и двигатели, таким образом, можно будет эксплуатировать более эффективно, снизив издержки на предполетную подготовку, техобслуживание и ремонт.

— Будет ли устанавливаться ресурс (межремонтный и назначенный) у двигателя пятого поколения?

— В будущем планируется достичь того, чтобы ресурс двигателя был равен ресурсу самолета. Межремонтного ресурса как такового в перспективе не будет, он исчезнет. Двигатели для многих пассажирских самолетов уже его не имеют, впрочем, как и назначенного. Принято говорить о наличии ресурсов отдельных деталей и узлов, например горячей и холодной частей моторов. Капитальный ремонт тоже, можно сказать, уходит в прошлое. Когда подходит время, на двигателе, не снимая его "с крыла", одни модули просто меняют на другие, проверяют их, и самолет снова может летать. Что касается двигателя нового поколения, мне представляется, он должен работать столько, сколько работает планер. А те узлы, например горячей части, которые в эксплуатации наиболее "напряжены", должны быть встроены в модульную конструкцию и при сигнале системы диагностики или определенной наработке в часах или циклах могут быть заменены. Говоря о ресурсе планера, предполагают, что это будет около 40 тысяч часов. Я считаю, вполне реально обеспечить до 30 тысяч полетов (от 15 до 30 тысяч часов). Сейчас межремонтный ресурс АЛ-31ФМ1 составляет от 1,5 до 2 тысяч часов, а назначенный — до 6 тысяч. При условии эксплуатации по техническому состоянию, с установкой и использованием современных автоматизированных систем диагностики, можно будет менять определенные модули и уже в ближайшем будущем "гнать" двигатели где-то до 15–20 тысяч часов.

— Такие системы уже введены в действие или это задача на перспективу?

— Пока установлены системы первого этапа. Сейчас ведется диагностирование и осуществляется передача информации. Далее идет использование этой информации по трендам, то есть отслеживание, как изменяются определенные параметры — быстро или медленно. В зависимости от этого оценивается необходимость ремонта или замены тех или иных деталей и компонентов. Работа по внедрению интеллектуальных систем диагностики нового поколения активно ведется за рубежом. С их помощью можно будет осуществлять полный контроль технического состояния планера и двигателей в процессе эксплуатации, они будут автоматически предупреждать о необходимости внесения тех или иных изменений на разных стадиях срока службы отдельных деталей и узлов, силовой установки в целом. Это же направление развивается и в России.

— Планируется ли использовать композиционные материалы в конструкции новых двигателей, существует ли перспектива применения альтернативных видов топлива?

— Создание современных летательных аппаратов, военных и гражданских, как и двигателей для них, без

применения "композитов" сегодня просто невозможно. Они уже присутствуют в конструкции ряда двигателей. Например, Д-18 (Ан-124 "Руслан"), Д-36 (Ан-72/74), ПС-90 (Ту-204/214, Ил-96-300), где их доля составляет около 10–12 %. Их также используют в производстве АЛ-31Ф и РД-33, правда, в несколько меньшей степени — около 5 %. Чтобы сделать двигатель следующего поколения более эффективным, а это прежде всего зависит от расхода топлива и массы мотора при прочих равных условиях, долю композиционных материалов в его конструкции хотя бы на первом этапе надо довести минимум до 25–30 %.

Что касается альтернативы авиационному керосину, напомним, что еще в 80-е годы осуществлялись испытания двигателя АЛ-21Ф, работающего на водородном топливе и на газе, в ходе которых были отработаны системы подачи топлива и горения. Не обошлось, конечно, и без трудностей, связанных, например, с условиями перевозки водорода, требующими поддержания очень низких температур, но в целом эксперименты показали положительные результаты. Исследования проводились также на летающей лаборатории Ту-154, один из двигателей которого работал на водороде или сжиженном газе, а другой — на керосине. Такой самолет принимал участие в международной выставке ILA-88 в Германии. В целом работы по исследованию альтернативных видов топлива для самолетов и гражданской, и боевой авиации целесообразно продолжать, предпринимая определенные меры для повышения надежности таких двигателей в эксплуатации. Во-первых, надо существенно повысить достоверность расчетов на электронных машинах, как газодинамических, так и прочностных, сразу исключая возможность крупных ошибок. Совершенствовать поузловую базу доводки необходимо в условиях, приближенных к реальным. Чтобы в моторе, где все узлы уже собраны, из всех вопросов прочности оставались только те, что связаны с взаимодействием узлов, а остальные были бы решены.

— Каковы особенности двигателя следующего поколения: технические, технологические, экономические, производственные? Можно ли будет заменить им модификации существующих двигателей (семейств АЛ, РД) без значительных изменений в конструкции планера?

— Если говорить о следующем поколении, мне представляется, что модернизация самолетов для установки новых двигателей будет столь большой, что надо прежде всего оценить, целесообразно это вообще или нет. Например, сейчас системы управления электронные, а будут оптоволоконные или еще какие-то. Ведь для того чтобы снять старые провода, оборудование и поставить новые, надо разобрать весь "борт". То есть появляется масса проблем и дополнительных затрат.

Сейчас, например, говорят о том, что выпуск двигателя ТВ3-117, который долгие годы производят в Запорожье, надо освоить в России. Лично я на это смотрю отрицательно и считаю, что это пустая трата средств. В Санкт-Петербурге есть завод им. В. Я. Климova, специалисты которого в состоянии осуществлять сборку определенного количества двигателей и поставлять их в эксплуатацию. В Запорожье можно закупать то, что сегодня там изготавливают, и делать модифицированные узлы, затем собирать двигатели.

Принципиально важно, чтобы то новое, что мы внедряем, по своим характеристикам было бы лучше того, что производится уже полстолетия. Есть двигатель ТВ7-117СМ (для самолетов), и надо затратить не такую уж большую сумму — около \$ 100–150 млн, для того чтобы сделать его вертолетный вариант ТВ7-117В. Его-то и надо внедрять в серийное производство. ТВ7-117СМ освоен МПП им. В. В. Чернышева, поэтому 80 % этой конструкции уже оснащено с технологической точки зрения. Новый ТВ7-117В по габаритам будет несколько меньше при тех же или лучших характеристиках мощности. Но, чтобы можно было поставить его на вертолет вместо ТВ3-117, должна быть решена задача взаимозаменяемости борта. Если он меньше по габаритам, значит надо сделать какие-то "переходники", вписать его в электронную систему, которая там установлена. В этом действительно есть смысл.

А если мы делаем двигатель нового поколения, там будет слишком много отличий от предыдущего. Потребуются громадные затраты для его испытания на данном летательном аппарате, а после этого — еще на модернизацию каждого самолета. Это, возможно, средства, соизмеримые со стоимостью летательного аппарата нового поколения. Даже 50 % стоимости — это уже очень много. Другими словами, самолеты, относящиеся к действующему парку боевой авиации, надо оснащать глубоко модернизированными модификациями существующих двигателей, и эта концепция сейчас реализуется. Например, бессмысленно ставить РД-33 на МиГ-21. Во-первых, он бы там просто не поместился, во-вторых, у него все электронные системы совершенно другие, поэтому на самолете надо было бы поменять всю "начинку". Конечно, МиГ-21 с РД-33, может быть, приобрел бы качественно новые характеристики по топливной эффективности и стал лучше с точки зрения боевого применения. Но, все равно, он не был бы МиГ-29.

— Имеет ли перспективы на производство в России ВК-2500?

— ВК-2500 — по сути, не новый мотор, а модернизация, и не очень глубокая, ТВ3-117. То есть в нем 90–95 % от ТВ3-117, а 5–10 % — новых деталей, которые, при их установке на двигатель, в сочетании с электронной системой управления позволяют, в том числе и за счет увеличения точности регулирования, придать ему новые характеристики. В частности, повысить мощность. Что касается производства ВК-2500 в России, ситуация та же, что и с ТВ3-117, об этом мы уже говорили.

— Готовы ли сегодня производственные мощности для серийного выпуска двигателей пятого поколения? Где именно, по Вашему мнению, наиболее выгодно наладить их производство? Соответствует ли необходимым требованиям кадровый потенциал моторостроительных заводов?

— А надо ли готовить производственные мощности, если самого двигателя еще нет? В смысле проработки вопроса, это делать, конечно, надо. Но пока нет конструкции мотора, неизвестны его габариты, материалы, из которых будут его изготавливать, проводить технологическую подготовку производства нецелесообразно. Сделать вывод о том, где лучше наладить его производство, сейчас тоже сложно, подавляющее большинство предприятий находится в тяжелом положении. Это касается не только оборудования, которое в значительной степени устарело. У

нас и квалифицированных кадров сегодня не хватает. Говоря о технической стороне вопроса, надо, во-первых, иметь конструкцию двигателя, точно знать, какой там будет компрессор, направляющие лопатки и т. д. Тогда легче будет решить, где именно их можно будет дешевле производить.

— Будет ли создан в России двигатель нового поколения для самолетов гражданской авиации? Определены ли сегодня его основные параметры?

— Отвечу просто. Государственной федеральной программы по газотурбинным двигателям сегодня не существует. Точнее, предложения есть, но она не утверждена. Эта тема актуальна уже, пожалуй, лет пять, к ее решению то подходят, то удаляются. При отсутствии программы, соответственно, нет планов по созданию и внедрению двигателей нового поколения для пассажирских самолетов, в том числе и по типоразмерам. Поэтому прежде всего необходимо оценить все проекты программ. Например той, которую предлагает ЦИАМ в сотрудничестве с другими предприятиями и организациями. Надо рассмотреть ее на Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ, внести, если потребуются, необходимые уточнения и начать, наконец, реально работать. АССАД уже высказалась в концептуальном отношении по стратегии развития отечественного двигателестроения, которая была представлена на обсуждение еще в те времена, когда существовал Роспром. Недавно мы сделали экспертное заключение по состоянию двигателестроения, и там тоже есть раздел о том, какие двигатели лучше делать в том случае, если мы по-прежнему собираемся развивать авиастроение в России. Ведь то, что происходит сегодня, во многом непонятно. Например, реализуем проект Sukhoi Superjet и говорим, что если он получится, будем работать над МС-21. А если не выйдет, тогда вообще ничего делать не будем? Позиция, сказать прямо, просто какая-то тупиковая. Или взять МС-21. Семь лет вели разговоры, и только сейчас начали финансировать его разработку. Техническое задание по двигателю выдали лишь в ноябре 2008 г., то есть работы по силовой установке практически еще не было. И это с учетом того, что сроки ее создания, как правило, в 2 раза больше, чем по самолету. При одинаковой квалификации конструкторов и равных возможностях самолетостроителей и мотористов.

Из недр ОАК неожиданно "всплыло" решение о необходимости создания БСМС — ближнемагистрального широкофюзеляжного самолета. Почему? Причина проста. На чем мы будем летать через 10–15 лет и где самолет следующего поколения на замену Ту-204, Ту-214, Ил-96-300? Для обеспечения конкурентоспособности российской авиатехники на мировом рынке нужны новые, современные, соответствующие международным требованиям двигателя тягой 9, 12–14, 16–18, 25–30 тонн, но решения, тем не менее, никакого не принято. Даже о том, каким двигателем будет оснащена перспективный МС-21. Помимо SSJ100 у нас уже сертифицированы Ту-334 и Ан-148. То есть первый станет действительно конкурентоспособным только в том случае, если по результатам его летных испытаний будут получены характеристики на порядок лучшие, чем у двух остальных. В противном случае это будет еще один самолет в том же классе, с аналогичными параметрами и, к тому же, наполненный фурнитурой иностранного производства, а следовательно, значи-

тельно дороже в цене. Он должен иметь существенные преимущества в свойствах, иначе его просто не купят.

По статистике, все региональные самолеты занимают около 4 % мирового рынка. А мы два имеем, делаем третий. Зато над МС-21, имеющим потенциал до 37 % мирового рынка в случае замены им парка Ту-154, до последнего времени всерьез не работали. В результате его появление запланировано только к 2015–2016 гг. Не так давно на совещании по безопасности полетов в Минтрансе ГосНИИ ГА представил данные о том, что по итогам 2008 г. 11 % самолетов иностранного производства осуществили 44 % пассажирских перевозок в России. Не факт, что к 2015 г. это не будет 22 % иностранных воздушных судов и 88 % пассажиропотока. Будет ли нужен тогда МС-21 и кто его будет приобретать? Почему бы не мобилизовать, как положено, все усилия и не сделать его к 2013 г., чтобы он своевременно вышел на рынок? Говорят, нет двигателя, поэтому будем ставить иностранные. А ведь комплектация, материалы и, к тому же, моторы зарубежного производства — это прямой путь к ликвидации отечественного авиастроения. Вот при организации серийного выпуска SSJ100 отечественные металлургические заводы, кроме Салды, останутся в стороне. В значительной мере та же участь уготована моторостроительным предприятиям, поскольку в SaM146 предусмотрено только 50 % участия российской стороны. И политические риски велики. Допустим, кому-то из партнеров что-то не понравится, они поменяют решение и приостановят поставки деталей и комплектующих. Другими словами, если строить новый самолет в России, надо делать это так, как действуют во всем мире. С двумя типами двигателей: российского и иностранного производства. На выбор заказчика. Сегодня некоторые люди, определяющие разработку МС-21, говорят о том, что надо оснащать его только иностранными двигателями. Цель-то понятна. Выделяется, допустим, на создание самолета около 100 млрд руб. Где-то 25 млрд руб. надо отдать отечественным моторостроителям, если делать новые двигатели. В случае приобретения силовых установок зарубежного производства эти затраты исключаются. Но политические, экономические и производственные риски значительно возрастают.

Концепции создания двигателей пятого поколения для гражданских самолетов в России нет в принципе. Она разработана и действует только в военной области. SaM146 — тоже не 5-е поколение, хотя и значительный шаг вперед с точки зрения конструкции силовой установки по сравнению с предшествующими. Внешне он имеет меньшее количество ступеней, чем Д-436, что считается признаком продвижения в направлении к более современному двигателю. Но если в сумме все это не даст конкретного эффекта, например удельная масса у него должна быть меньше на 15–20 %, то разницы особой не будет. А если они будут равнозначны, то для Д-436 все производится на двух российских заводах и в Запорожье, где система и ценовая политика примерно одинаковы. И, кстати, Д-436 ММП "Салют" вполне может делать полностью, для этого есть вся необходимая документация.

На двигатель для МС-21 объявлен тендер, но денег на его создание пока не выделено, несмотря на то что финансирование предусмотрено. Конкурс проводят ОАК и НПК "Иркут". Они же выдвинули техническое задание, выданное сразу нескольким зарубеж-

ным двигателестроительным фирмам. Среди них: Pratt & Whitney, CFM International и украинские ОАО "Мотор-Сич" и ЗМКБ "Ивченко-Прогресс" в кооперации с российским ФГУП "ММПП "Салют".

Говоря о российском варианте двигателя для МС-21, головной исполнитель уже определен — Объединенная двигателестроительная корпорация. Предложенный ОДК проект — это по сути то, что делает ОАО "Авиадвигатель". Пермские моторостроители создают базовый газогенератор и на его основе — четыре типа двигателей. Одно из условий, выдвинутых в ТЗ на создание мотора, — наличие кооперации предприятий по его изготовлению. "Авиадвигателем" предложена кооперация Пермь — Казань — Самара, в нее должен войти и московский "Салют". Конструктивная схема двигателя определена, теперь надо все проанализировать с учетом изменения ряда требований. Изначально, например, говорили о заявленных 12 тоннах тяги, сейчас речь уже о 14 тоннах. Что касается российско-украинской кооперации "Салют" — "Мотор-Сич" — "Прогресс", у нее, считаю, есть хорошие перспективы. Двигатель создается на базе опыта и конструкции действующих силовых установок в двух вариантах — с редуктором и без редуктора, чтобы у заказчика был выбор. В 2011 г., то есть через 2,5 года, он вполне может быть поставлен на испытания. А вариант двигателя, на создание которого еще не выделены деньги, вряд ли успеют сделать за такой короткий срок.

— Изменились ли условия сотрудничества с украинскими моторостроителями в связи с последними политическими событиями?

— Отношения между Россией и Украиной в последнее время ничем не отличаются от тех, что были раньше, в историческом отрезке — 3-4 года тому назад. Очень досадно, что с избранием нового, всем известного политического руководства оно сразу повело линию, которая не позволяет полноценно развивать сотрудничество между двумя братскими народами. Что касается нашей совместной работы с запорожскими специалистами как с очень квалифицированными коллективами, и конструкторскими, и с серийным заводом, то она осуществляется в рамках межправительственного соглашения. Все межправительственные соглашения, принятые ранее между Россией и Украиной, выполнены в запланированные сроки. Сейчас уже есть новые и по ним все идет в соответствии с графиками. В российском правительстве сейчас рассматривают предложения еще по четырем темам. То есть работа продолжается, и мое личное убеждение заключается в том, что рано или поздно все политически "глупости" пройдут и начнется нормальное взаимодействие. К сожалению, нельзя сказать точно, когда именно это наступит.

Ольга ПОСПЕЛОВА

*источник: AVIAPORT.RU
16.03.09*

"КРИЗИС ДЛЯ НАС — ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА", — АЛЕКСЕЙ ФЕДОРОВ, ПРЕЗИДЕНТ ОБЪЕДИНЕННОЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ

Серьезных убытков государственный авиастроительный концерн, по мнению Федорова, в ближайшие годы не понесет, да еще и выиграет от девальвации рубля.

На столе перед Алексеем Федоровым стоит модель самолета Су-30МКИ. "Мне он дорог тем, что контракты по прямой поставке и лицензионному производству в Индии этого истребителя стали очень успешными. Они помогли выжить Иркутскому авиазаводу, создать корпорацию "Иркут", а компании "Сухой" — перейти к выпуску современных комплексов фронтовой авиации", — объясняет президент ОАК, прежде руководивший "Иркутом" и "Сухим". В интервью "Ведомостям" он рассказывает, как ОАК собирается зарабатывать не только на военном, но и на гражданском авиастроении.

— Есть ли сейчас такой самолет, который спасет российский авиапром?

— Да. Считаю, что такими самолетами будут МиГ-35, Су-35 и ПАК ФА (перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации, наименование истребителя пятого поколения. — "Ведомости").

— Не поставит ли под угрозу наши позиции на рынке к концу следующего десятилетия то, что у нас нет легкого истребителя? Китайцы свой сделали с нашей помощью.

— Полностью согласен, что легкий российский истребитель нужен — и для мирового рынка, и для собственных ВВС. Но мы из-за ограниченности ресурсов сначала решили сосредоточиться на тяжелом истребителе пятого поколения. Кстати, тем же путем пошли и американцы, создав первым F-22. Этот вопрос требует детальных обсуждений с военными. Надеюсь, что мы придем к созданию легкого истребителя пятого поколения.

— Военная реформа означает создание мобильной армии, для этого нужны военно-транспортные самолеты. Как идет процесс переноса производства Ил-76 из Ташкента в Ульяновск?

— Я не согласен с термином "перенос". В Ульяновске на заводе "Авиастар-СП" осваивается производство новой модификации Ил-76 с новым бортовым радиоэлектронным комплексом (так называемой стеклянной кабиной с использованием жидкокристаллических индикаторов), есть изменения и по плану, силовой установке. Сейчас на заводе идет подготовка сборочной линии, началось производство деталей. Поскольку речь идет фактически о новом самолете, потребуются его летные испытания, и мы ожидаем, что первый самолет начнет их в 2011 г., а поставки ожидаются с 2012 г.

— Новый Ил-76 предложат Китаю взамен старого? Ведь контракт на 38 машин, заключенный в 2004 г., так и не вступил в силу.

— Вопросы военно-технического сотрудничества (ВТС) — не наша компетенция. Хотя мы, конечно, надеемся на возобновление переговоров с Китаем. Но вне зависимости от китайского контракта ожидается перевооружение нашей военно-транспортной авиации в рамках госпрограммы вооружений до 2020 г., которая сейчас разрабатывается. Есть заявки на этот самолет и из-за рубежа.

— Это военные самолеты. А гражданский? Мы все надеемся, что войны не будет...

— Я тоже надеюсь, что войны не будет. Но чтобы ее предотвратить, необходимо, чтобы наши ВВС были оснащены самыми совершенными самолетами. Надеюсь, что они никогда не будут использоваться в боевых действиях. Но как фактор сдерживания они имеют очень большое значение. К сожалению, гражданское авиастроение в России сильно отстает от военного. Этот вопрос, как говорится, уходит корнями в прошлое. В СССР вопросы обороны ставились на первое место. Основные ресурсы — и финансовые, и интеллектуальные — шли на разработку военной техники. А гражданские самолеты производились по остаточному принципу. Но СССР имел такое большое политическое влияние, что рынок для пассажирских судов был гарантирован не только в самой стране, но и в странах-союзниках. Когда же Советский Союз распался, выяснилось, что наша гражданская продукция по ряду параметров проигрывает западной. В первую очередь — по экономичности двигателей (для сравнения: Ту-154М расходует в среднем на час полета 5,5 т керосина, А320 — 2,5 т. — "Ведомости"). Положение усугубилось тем, что в 1990-е гг. во всем мире гражданское авиастроение бурно развивалось, а отечественный авиапром остался без ресурсов, без политически гарантированного рынка и без поддержки государства. За прошедшие годы произошла деградация кадрового потенциала наших предприятий. Не в том смысле, что конструкторы полгупели — они у нас, возможно, самые умные в мире. Деградировала научно-исследовательская база, мы отстали в современных методах разработки самолетов, не были запущены рыночные механизмы функционирования гражданского авиастроения.

— Насколько серьезна долговая нагрузка у предприятий ОАК? И какова их рентабельность?

— Предприятия находятся в разном положении. Самое сложное — у Казанского авиационного производственного объединения (КАПО) и РСК "МиГ", которые находятся на стадии вхождения в ОАК. Государство оказало помощь, инвестировав в капитал "МиГ" 15 млрд руб., а КАПО — 4 млрд руб. Тяжелая ситуация с долгами у ульяновского "Авиастар-СП", Воронежского акционерного самолетостроительного общества. В абсолютных цифрах самая большая долговая нагрузка у "Иркута", но у него самые большие обороты и объем продаж. В целом же долг ОАК соизмерим с ее объемами продаж. Это не очень хорошо, но и не критично. В прошлом году нами продано 50 самолетов на 85,2 млрд руб. Цифр по рентабельности за прошлый год пока нет. Удорожание доллара должно несколько повысить рентабельность, ведь большая часть контрактов по линии ВТС заключена в долларах. В гражданском авиастроении кардинально улучшить финансовые показатели можно только на новых продуктах.

— А кризис не спутал карты? В вашей стратегии, в

частности, сказано, что к 2025 г. ОАК будет продавать до 290 пассажирских самолетов в год по всему миру. Это реально? Учитывая, что сейчас объемы продаж не превышают 10 лайнеров, а пассажиропоток падает.

— Долгосрочную стратегию мы корректировать не будем. В ней намечены масштабные рубежи, что ОАК должна сделать к 2015, 2020, 2025 г. А вот производственные планы на 2009–2010 гг. снизим. Конкретные цифры рассмотрим на апрельском совете директоров. Производство не будет остановлено. Просто темпы окажутся ниже, чем планировалось в 2008 г. У нас есть заказчики на Ту-204, Ил-96, Ан-148 и Sukhoi Superjet 100 (SSJ100). Нашим конкурентам — американской Boeing и европейской Airbus — намного тяжелее. Кризис застал их на взлете, нам же, поскольку мы были около нуля, снижаться и сокращаться некуда — ОАК не понесет серьезных убытков. Кризис для нас — это скорее взлетная полоса: в стратегии ОАК темпы производства начинают расти с 2011 г. К тому времени у ОАК появятся новые продукты: модернизированный Ту-204, серийный SSJ100, Ан-148. А к 2016 г., я надеюсь, выведем на рынок новый пассажирский самолет МС-21 — наш самый амбициозный проект, которым занимается корпорация "Иркут" в кооперации с другими предприятиями ОАК. Тогда же ожидается и бурный рост на рынке авиаперевозок.

— Откуда будут браться знания, которые позволят произвести что-то, конкурентоспособное самолетам Boeing и Airbus?

— У нас сохранилась мощная научная база. Не случайно те же Boeing и Airbus активно сотрудничают с нашими научными институтами, открывают в России свои инженерные центры. Мы живем в открытом мире и хорошо представляем, в каком направлении развивается мировое авиастроение.

— А можно купить самолет, разобрать его и скопировать? Ходят слухи, что в Китае так поступили с А320.

— Думаю, это легенда. Разобрать самолет, конечно, можно, но это ничего не даст: надо понять технологию, как сделана та или иная деталь, из какого материала. Копирование всегда малополезно, разве что имеет смысл в случае, если ты вообще ничего не понимаешь в авиастроении.

— Сколько еще лет будет производиться Ту-204?

— Он будет производиться до тех пор, пока на рынок не выйдет более совершенный МС-21-400 вместимостью 210 кресел. Мы ожидаем, что это произойдет к 2020 г.

— При каком количестве заказов производство МС-21 экономически целесообразно?

— Точка окупаемости проекта — 200 самолетов. Наш бизнес-план построен исходя из продажи 1000 лайнеров.

— А когда он может выйти на мировой рынок? И какие российские компании к нему присматриваются?

— Мы полагаем, что сначала этот самолет, как и SSJ100, начнет эксплуатироваться национальным перевозчиком. Ведем диалог со всеми компаниями, но наибольший интерес представляет, конечно, "Росавиа".

— При каких-то условиях проект МС-21 может быть закрыт?

— Мы это даже не обсуждаем.

— Говорят, что из компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) убежало много конструкторов на про-

ект МС-21, потому что зарплата больше. Хватит ли специалистов, чтобы и довести SSJ100, и создать МС-21?

— Эти проекты находятся на разных стадиях: МС-21 — эскизного проектирования, SSJ100 — сертификационных испытаний и разворачивания производства. Переток людей совершенно объективен, однако имеющихся у нас людских ресурсов хватит для реализации намеченных проектов. Но, конечно, МС-21 мы будем делать, сконцентрировав все силы, в том числе и ГСС.

— МС-21 будет конкурировать с самолетами семейств А320 и В737. Это самый массовый сегмент. Чем же вы можете переманить клиентов?

— Да, сегмент сложный: среднемагистральные самолеты — основные продукты Boeing и Airbus. Чтобы новый продукт, который выходит на рынок, стал успешным, он должен быть дешевле аналогов на 15–20 %.

— По отношению к SSJ100 заявлялось то же самое, но самолет становится все дороже и дороже: сначала его каталожная цена называлась в \$ 25 млн, сейчас — в \$ 30 млн.

— Впервые слышу. По нашей информации, ГСС удерживает цену на этот самолет. Конечно, первые самолеты могут быть дороже, но с разворачиванием массового производства серийные образцы станут дешевле.

— А большое количество иностранных комплектующих не может сказаться на удорожании SSJ100?

— Удорожание будет в рублевом эквиваленте. Цена в долларах — а основные продажи идут именно в этой валюте — не должна измениться.

— Но ГСС уже просит дополнительное финансирование...

— Действительно, стоимость проекта увеличилась. Хотя я не знаю ни одного проекта в мировом авиапроме, стоимость которого бы не выросла. Мы просим дополнительной поддержки в разных формах: это и кредиты, и инвестиции иностранных партнеров в капитал.

— Вы имеете в виду Alenia. А почему сделка по покупке ею блока ГСС так сильно затянулась?

— Первоначально сделка должна была быть закрыта в прошлом году. Наверное, кризис влияет: сейчас все стали делать инвестиции более осторожно.

— Какова сумма сделки? Назывались цифры \$ 250 млн, \$ 280 млн — это близко к правде?

— Точная сумма сделки известна до цента, но я ее вам не скажу. Ваши цифры близки к реальной.

— А возможна ли помощь от нашего государства? Скажем, через субсидии или покупку Су-35 для ВВС России.

— Правила ВТО (членом которой РФ планирует стать. — "Ведомости") ограничивают прямое субсидирование. Но мы рассматриваем разные формы помощи, в том числе и через военные заказы, как это делается во всем мире.

— А в этом году будут поставки SSJ100?

— Мы ожидаем поставку в авиакомпанию ("Аэрофлот") первого самолета в декабре. Конечно, те планы, которые у нас были по нему два года назад, сейчас скорректированы (проект SSJ100 опаздывает на год. — "Ведомости"). Но непреодолимых проблем с самолетом нет. Первый публичный полет он совершит в рамках авиасалона в Ле Бурже летом 2009 г.

— Вы написали письмо в Министерство экономического развития об оказании помощи в 200 млрд

руб., в том числе 100 млрд руб. инвестиций в капитал и 100 млрд руб. госгарантий по кредитам. В какой стадии находится его рассмотрение?

— Этот вопрос рассматривается. Но важно, чтобы нас поддержали и через спрос со стороны российских авиакомпаний. И здесь, к сожалению, каких-то сдвигов нет.

— Речь идет в первую очередь о "Росавиа"? Ведь гендиректор "Ростехнологий" Сергей Чемезов заявлял, что у ОАК будет заказано 100 самолетов...

— Да. Нас очень беспокоит, что темпы создания авиакомпании замедлились. Надо понимать, что авиаперевозки — высококонкурентный бизнес и "Росавиа" может просто потерять маршрутную сеть, которая достается ей от обанкротившихся перевозчиков. Время идет, а свято место пусто не бывает. Некоторые направления, например Москва — Красноярск, уже освоили другие авиакомпании.

— О каких конкретно самолетах ведутся переговоры с "Росавиа"?

— Думаю, пока преждевременно говорить об этом. Важно, чтобы сама компания как можно быстрее начала работать.

— Как обстоят дела с временной отменой 20%-ной пошлины на иностранные самолеты наиболее востребованной вместимостью 150–250 кресел, такие как А320 и В737? Этот вопрос поднимал премьер-министр Владимир Путин на совещании в Ульяновске в сентябре.

— Сейчас все силы авиакомпаний брошены на борьбу с кризисом и этот вопрос обсуждается уже не так активно. Пассажиропоток упал почти на четверть, так что перевозчики меньше нуждаются в новых самолетах. Впрочем, интерес к этой теме продолжает проявлять "Росавиа".

— А каков может быть механизм отмены? Ведь известно, что "Аэрофлот" в 90-х гг. под беспощадный ввоз иномарок обязался купить Ил-96. Потом нашлись причины это не сделать.

— Признано, что разработанные тогда меры по отмене пошлин в обмен на обязательство купить отечественные самолеты не сработали. Мы поэтому и предлагаем ввозить иномарки через лизинговые компании, входящие в ОАК. Нас критикуют за то, что ОАК собирается заниматься лизингом зарубежных самолетов, что это несвойственный нам бизнес. Да, несвойственный. Но так мы сможем контролировать закупку наших самолетов. Если появится другой механизм, мы его рассмотрим. И, если он будет лучше, поддержим.

— Ваша схема, думаете, выгодна авиакомпаниям? Ведь лизинговая компания ОАК будет брать дополнительную комиссию.

— Даже с учетом этой комиссии ввоз самолетов без пошлины и НДС (суммарно это 40 % от стоимости судна. — "Ведомости") будет выгодным.

— Кстати, а что происходит с Финансовой лизинговой компанией (ФЛК)? Она допустила дефолт по долговым обязательствам перед иностранными инвесторами. Ходят слухи о том, что возбуждено уголовное дело о разбазаривании средств компании. Кредиторы считают, что раз ФЛК — государственная (ОАК принадлежит ее контрольный пакет), то государство и должно нести за нее ответственность.

— ФЛК действительно допустила дефолт по LPN (loan participation notes) и CLN (credit linked notes) на

общую сумму \$ 250 млн. Для урегулирования этого вопроса месяц назад была привлечена аудиторско-консалтинговая компания PricewaterhouseCoopers. Она ведет переговоры с инвесторами, чтобы найти способ, как разрешить существующую ситуацию. Собственно, это нормальная практика, которая сейчас применяется и во всем мире, и в России, когда заемщик не смог расплатиться с кредиторами. Про уголовные дела не слышал, но знаю, что руководство ФЛК обратилось в правоохранительные органы с просьбой помочь разобраться в некоторых операциях, которые проводил прежний менеджмент компании. ОАК также отвечает на запросы правоохранительных органов. По балансу ФЛК видно, что ряд ее вложений был явно рискованный и явно непрофильный. Но это были не государственные деньги — их ФЛК использовала по профилю: для заказа авиатехники и производственного оборудования. А вот средства, вырученные от выпуска LPN и CLN, были использованы неправильно. Для нас судьба ФЛК безразлична, мы помогаем компании консультациями. Но хочу подчеркнуть, что государство и ОАК не несут ответственность за действия прежнего менеджмента компании и не могут отвечать по возникшим в этой связи обязательствам.

— К нам приезжает премьер Украины Юлия Тимошенко. Говорят, она будет обсуждать и вопросы сотрудничества в области авиапрома. Нужны ли нам украинские заводы, ведь они в очень тяжелом положении?

— Мы прекрасно знаем состояние украинских заводов: оно более тяжелое, чем у российских. Но если нам без Украины сложно обойтись (там сильное, одно из лучших на постсоветском пространстве КБ им. Антонова), то украинскому авиапрому без России просто не выжить, что бы ни говорила их национальная гордость.

— Идет ли речь о покупке активов?

— Мы говорим о слиянии, хотя ОАК, конечно, больше по масштабам. Процесс идет очень сложно, и называть какие-либо сроки и другие параметры рано. Мы хорошо знаем, кто на Украине выступает за интеграцию, кто — против. Проблема в том, что сейчас у украинской стороны нет консолидированной позиции.

— Возможен ли выкуп у "Русских машин" Олега Дерипаски самарского "Авиакора"? Он вам нужен?

— Речь может идти только об обмене акций "Авиакора" на акции ОАК. Пока идет изучение этого вопроса. Судьба "Авиакора" также зависит от того, как будет развиваться наше сотрудничество с Узбекистаном. "Авиакор" выпускает региональный самолет Ан-140, а ташкентский ТАПОиЧ — Ил-114 близкой размерности. В случае если ОАК сочтет нужным занять эту рыночную нишу, то выберет один из этих двух проектов.

— Назначение президента "Сухого" Михаила Погосяна гендиректором РСК "МиГ" означает, что "Сухой" и "МиГ" сольются?

— Да, создание бизнес-дивизиона "Боевая авиация" изначально предусматривалось стратегией ОАК. Мы полагаем, что это произойдет в течение трех лет.

— ОАК действительно объявила о внутренней реорганизации. В чем она состоит?

— К 2012 г. в ОАК будут созданы бизнес-дивизионы — военных, гражданских, транспортных самолетов

и проч. Они станут центрами компетенций по разработке и окончательной сборке самолетов. Остальные функции мы планируем постепенно передавать на аутсорсинг. Советские авиазаводы исторически строились как самодостаточные, где делалось все — от изготовления болтов до проведения летных испытаний, но сейчас это экономически неэффективно. Переход на новые методы производства — масштабная работа, и она потребует больших инвестиций.

— Но избыточный аутсорсинг привел к длительным задержкам самого амбициозного проекта Boeing — 787 Dreamliner, как признает само ее руководство...

— У меня нет сомнений, что если бы Boeing создавала самолет 787 на собственной производственной базе, то он давно бы летал (проект опаздывает почти на два года. — "Ведомости"). Но без аутсорсинга обойтись невозможно, хотя понятно, что первопроходцы набьют на этом шишки. Зато потом это может дать им огромный экономический эффект. Поэтому и мы должны идти этим путем.

— Как изменится положение игроков на мировом рынке авиастроения после кризиса?

— Думаю, прежние лидеры — Boeing и Airbus — сохранят позиции. Но, по моим ощущениям, мир готов к появлению третьего глобального игрока. Может быть, это будет Россия, может — Китай. Или, возможно, третий игрок появится в результате совместных проектов России и Китая.

— То есть возможно сотрудничество с Китаем по проектированию большого пассажирского самолета?

— Мы надеемся на это. Для отдельно взятой страны создание большого самолета может оказаться крайне сложной задачей.

— А переговоры с Китаем идут?

— Идут консультации. Могу сказать, в чем основная сложность: и Россия, и Китай хотят быть лидером проекта. Оптимальный вариант — разделение рисков 50 на 50.

— Нет ли у Вас ощущения, что в результате кризиса европейский аэрокосмический концерн EADS теряет интерес к сотрудничеству с Россией?

— У меня такого ощущения нет. Хотя бы потому, что авиационная отрасль инерционна и сейчас еще рано говорить, как на ней отразится кризис. Что же касается совместного проекта EADS и ОАК по конвертации пассажирских самолетов A320 в грузовые, то все идет по плану: создается рабочая документация, выделен самолет для отработки. Думаю, что грузовые A320 P2F будут готовы к тому времени, когда экономика начнет выходить из кризиса.

— Понятно ли, что будет с 5 % акций EADS, принадлежащих ВЭБу?

— Они никому, кроме ОАК, не нужны. Но пакет продолжает находиться на балансе ВЭБа, поскольку его передача обернется для ВЭБа фиксацией убытков из-за падения капитализации EADS (5 % было куплено почти за \$ 1,5 млрд, сейчас пакет стоит \$ 0,51 млрд. — "Ведомости"). Судьба 5 % акций зависит от решения наблюдательного совета ВЭБа (возглавляет совет премьер-министр Владимир Путин. — "Ведомости").

Анастасия ДАГАЕВА,
Алексей НИКОЛЬСКИЙ

источник: газета «Ведомости»
26.03.09

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

GE ИНВЕСТИРУЕТ В РОССИИ

GE Energy открыла новый центр по продажам, сервису и технологиям в Москве.

Это позволит компании оперативно реагировать на нужды региональных, муниципальных, коммунальных и промышленных субъектов России и СНГ, желающих модернизировать свою энергетическую и нефтегазовую системную инфраструктуру. Открытие нового отделения является частью стратегии GE по расширению своего присутствия на российском рынке. Оно также позволит компании более эффективно интегрировать деятельность энергетического, гидротехнического и нефтегазового подразделений концерна с деятельностью и текущими задачами их клиентов и партнеров в регионе.

Важной особенностью нового центра является отдел по демонстрации образцов и проведению тренингов, предлагающий сотрудникам GE и компаний-партнеров образовательные программы, конференции, тренинги и непосредственный опыт работы с оборудованием. Отдел является частью расширенного центра по работе с клиентами, предоставляющего им информацию и образовательные услуги. В московском центре также можно ознакомиться с продуктами на основе новейшей технологии компании по разработке нефтяных месторождений. Эти продукты представляют интерес для клиентов, занимающихся разработкой нефтяных и газовых месторождений. Новый центр компании открыт вслед за

аналогичными центрами во Флоренции, Сингапуре, Шанхае и Хьюстоне. К концу года планируется открытие еще нескольких подобных офисов.

Одним из шагов по участию в развитии российской энергетической инфраструктуры стало подписание контракта на постройку завода в Калужской области. Расположенный в 180 километрах от Москвы сервисный центр будет обслуживать силовое оборудование компании, установленное в России и странах Центральной Азии.

Новый центр в Калуге будет включать в себя офисное здание и производственные мощности. На первом этапе он будет осуществлять ремонт и обслуживание крупных компонентов газовых турбин, а также элементов трансмиссии, жиклеров, роторов и газовых моторов типа Jenbacher. Компания ожидает, что после полного запуска мощностей в центре смогут найти работу от 50 до 100 сотрудников - высококвалифицированных российских инженеров и сервисного персонала. Начало работы намечено на первый квартал 2011 года.

В настоящее время в России работают 140 сотрудников GE Energy, однако компания планирует увеличивать их количество в связи с расширением присутствия на местном рынке и продолжающейся модернизацией российских энергетических предприятий.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
18.03.09*

TOGNUM ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ НА 40 ГЕНЕРАТОРОВ

Компания Tognum объявила о том, что ее подразделение, занимающееся стационарными энергетическими установками, получило заказ на 40 генераторных установок MTU общей мощностью 60 МВ.

Заказчиком стала компания APR Energy, международный поставщик решений в области энергетики. APR планирует использовать генераторные установки для поставок дополнительной энергии в коммуналь-

ную электросеть города Трухильо на севере Перу. Конечным заказчиком, в свою очередь, стало перуанское министерство энергетики.

Генераторные установки на основе дизельных моторов серии MTU 4000 смонтированы внутри специальных контейнеров, позволяющих использовать их в качестве мобильных силовых модулей.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
26.03.09*

SIEMENS РАЗРАБАТЫВАЕТ ТЕХНОЛОГИЮ УЛАВЛИВАНИЯ УГЛЕРОДА ДЛЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ КОМБИНИРОВАННОГО ЦИКЛА

Siemens Energy планирует адаптировать свою патентованную технологию улавливания углекислого газа к специальным условиям и режимам работы станций комбинированного цикла для норвежской компании Статкрафт (Statkraft).

Проект был запущен в январе 2009 года и рассчитан на два года, после чего технология должна быть готова к использованию в промышленности.

Поскольку в обозримом будущем ископаемое топливо останется краеугольным камнем энергетической промышленности, одной из самых важных задач становится одновременная защита окружающей среды и возможность удовлетворять растущие энергетические потребности. "Технические инновации являются ключевым фактором, позволяющим реагировать на изменение климата", - сообщил Михаэль Зюс (Michael Suess), генеральный директор Fossil Power Generation, подразделения Siemens Energy. Siemens уже разрабатывает промышленную технологию улавливания углекислого газа из отработанных газов электростанций, работающих на угле. "Сотрудничество с компанией Statkraft позволит нам продолжить разработку технологии, ориентированной на будущее, и сделать возможным ее использование в работающих на природном газе электростанциях комбинированного цикла", - добавил г-н Зюс.

Электростанции комбинированного цикла пользуются большим спросом по всему миру благодаря своей высокой эффективности и сравнительно

небольшому количеству вредных выбросов в атмосферу. Однако использование станций этого типа предъявляет повышенные требования к технологии улавливания углекислого газа. Хотя в их выбросах содержится меньшая концентрация CO₂, чем в выбросах угольных электростанций, в них присутствует большой объем кислорода, разрушительно влияющего на известные растворители, используемые для улавливания CO₂. "В условия договора включены исследования поведения наших растворителей в этих специфических условиях, - говорит Тобиас Йокенхофель (Tobias Jockenhoefel), глава отдела разработки технологии. - Мы также приспособим процесс улавливания CO₂ к используемому в комбинированных электростанциях режиму динамической загрузки, который характеризуется частым циклическим изменением нагрузки. Мы оптимизируем весь процесс, чтобы обеспечить легкость модернизации системы улавливания для использования в электростанциях комбинированного цикла".

Технология улавливания CO₂ из отработанных газов электростанций является важным пунктом портфолио экологических решений Siemens. В 2008 году выручка от продаж продуктов и решений, входящих в "экологическое портфолио", принесла компании около 19 млрд евро, что составило примерно четверть ее доходов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.com
23.03.09*

ТУРБИНЫ GE LM500 GT ДЛЯ ФЛОТА ЮЖНОЙ КОРЕИ

Компания GE Marine сообщила о планирующейся поставке газовых турбин типа LM500 южнокорейской компании Samsung Techwin для использования на патрульных кораблях типа РК(X), строительство которых осуществляется в рамках второй фазы национальной программы по созданию быстроходных сторожевых кораблей.

Первый сторожевой катер РК(X) "Юн Юнг-ха" уже построен на верфи компании Hanjin Heavy Industries. Каждый сторожевой катер будет оснащен газовыми турбинами мощностью около 4176 кВт в комбинированной модификации с дизельными моторами. Поставку силовых установок на основе LM500 возьмет на себя Samsung Techwin, поставщик компании GE Marine. Кроме того, GE предоставит поддержку компании, верфи и южнокорейскому флоту на всех этапах установки, испытаний и приема судов в эксплуатацию. Третья, заключительная серия кораблей типа РК(X) в настоящее время разрабатывается военно-морским флотом. Турбина LM500 сделана на основе турбовентиляторного авиацион-

ного двигателя TF34 компании GE с 14 млн часов эксплуатации. Турбина простого цикла LM500 представляет собой двухвальную газовую турбину, состоящую из газового генератора, свободной силовой турбины и приводом с холодного конца. 14-ступенчатый аксиальный компрессор обеспечивает коэффициент сжатия 14,5:1.

По данным GE, к настоящему моменту продано 67 газовых турбин этого типа, совокупно выработавших более 1,8 млн эксплуатационных часов. 140 тыс. часов пришлось на морское применение. Турбины LM500 используются в различных конфигурациях силовых двигателей, включая турбинно-дизельную установку типа CODAG на борту датских патрульных катеров Stanflex 300, комбинированные установки типа "дизель или газовая турбина" и "газовый мотор и газовая турбина" на японских ракетных катерах класса Ichi Go и Hayabusa соответственно. Турбины также используются на двух быстроходных коммерческих паромов типа Foilcat в Гонконге.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com/marine
24.03.09*

GTE РАСШИРЯЕТ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ МОЩНОСТИ

Компания Gas Turbine Efficiency Plc (GTE) объявила о расширении мощностей по всему миру для удовлетворения спроса на свои продукты. По результатам закончившегося 31 декабря 2008 г. финансового года оборот группы компаний вырос на 96 % и составил 35 млн долларов.

Частью планов компании по расширению стало подписание соглашения, согласно которому GTE станет ключевым создателем нового бизнес-парка "Зеленый город" (Green City Business Park) в Стокгольме, Швеция. Новая площадка будет в три раза больше существующей и продолжит поставлять продукты для авиационного рынка. Планируется также разработка дополнительных решений в области промышленного применения, нефтедобычи и систем сгорания, рассчитанных на клиентов из Европы, России, Ближнего Востока и Азии. Недавно GTE также открыла новый офис в Великобритании, увеличив свое присутствие в регионе и планируя даль-

нейшее расширение поддержки клиентов из Старого Света. На американском рынке GTE увеличила площадь своих производственных мощностей во Флориде с 1394 до 3716 кв. м с целью дальнейшего удовлетворения растущих потребностей в промышленных продуктах, а также для более гибкого реагирования на спрос в области решений для авиации. Компания также официально открыла новый центр разработки решений для камер сгорания и электростанций в Южной Каролине.

"В последние годы мы разработали ряд продуктов и решений, помогающих развитию авиации, производства электроэнергии и нефтегазовой промышленности, позволяющих снижать расход топлива, продлевать цикл жизни оборудования, сокращать операционные расходы и уменьшать нагрузку на окружающую среду", - сказал Стив Зволински (Steve Zwolinski), генеральный директор GTE.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
11.03.09*

GE OIL & GAS: КОМПРЕССОРЫ ДЛЯ КИТАЙСКОГО ГАЗОПРОВОДА

Технологии GE Oil & Gas снова были выбраны для использования в одном из крупнейших мировых проектов по транспортировке природного газа. Компания станет поставщиком компрессионного оборудования для западного участка второго транскитайского газопровода "Запад-Восток".

Второй газопровод "Запад-Восток" станет частью китайской системы транспортировки природного газа, которая после завершения строительства в следующие 5-6 лет протянется почти на 20 тыс. км. Второй газопровод длиной 8700 км будет на 2000 км длиннее, чем Великая Китайская стена. Монументальный газопровод пройдет через 13 провинций и автономных районов Китая и будет играть ключевую роль в развитии энергетики и экономики страны. Длина всех существующих на сегодняшний день газопроводов Китая составляет 30 тыс. км. Турбокомпрессорная технология GE, установленная на станции

повышения давления газа в газопроводе, будет обеспечивать подачу газа из удаленных северо-западных регионов Китая на границе с Казахстаном в такие районы восточной части страны, как Шанхай и его окрестности, напрямую зависящие от поставок газа для поддержки динамического роста экономики.

Все фазы важного для растущих энергетических нужд Китая проекта предполагается реализовать в сжатые сроки в соответствии с точным графиком, что делает особенно важной своевременную и полную поставку необходимого оборудования. В связи с этим компания GE модернизировала способ упаковки турбокомпрессоров во время транспортировки и применила улучшенные технологии установки и приема оборудования в эксплуатацию, до минимума сократив время и количество действий, которые необходимо произвести на месте.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
25.03.09*

100 ЛЕТ КОМПАНИИ TOGNUM MTU

Компания Tognum объявила о торжествах, которые должны состояться по поводу 100-летней годовщины создания MTU, в настоящее время являющейся подразделением Tognum.

23 марта начнется серия мероприятий, посвященная основанию компании Tognum MTU в 1909 году.

Столетие компании было отмечено еще одним достижением в расширении продуктовой линейки MTU: в производство запущена новая серия генераторов - 1600.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
11.03.09*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2009 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Клуб авиаторов создан по инициативе руководителей предприятий авиационной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиационной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

— повышение привлекательности авиационных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;

— профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиационное;

— поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.

Официальный web-сайт Клуба:

WWW.AS-CLUB.RU

ОБРАЩЕНИЕ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Уважаемые дамы и господа!

Клуб авиаторов проводит шестую Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания.

Мы обращаемся к тем, кто связан с системой образования во всех регионах Российской Федерации, к руководителям предприятий авиационного машиностроения РФ: пришло время для создания новой системы по профессиональной ориентации подрастающего поколения и подготовке кадров для промышленности нашей страны.

Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания — одно из звеньев этой системы. Мы ищем молодых людей, которым небезразлична история авиации нашей Родины, а значит, мотивированных на трудовую деятельность на предприятиях авиационной промышленности.

Организатором проведения Олимпиады наряду с Клубом традиционно выступает Академия наук авиации и воздухоплавания. Помощь в подготовке и проведении Олимпиады оказывают: Некоммерческая организация "Фонд авиационно-космических технологий", Некоммерческая организация "Фонд развития авиатехнологий", Департамент образования города Москвы, Департамент науки и промышленной политики города Москвы, Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана, Российский государственный технологический университет им. К. Э. Циолковского (МАТИ), Российский государственный гуманитарный университет (РГУ), Московский авиационный институт (МАИ), Лицей № 1550 города Москвы.

Многие региональные органы администрации уже сочли необходимым включиться в работу вместе с Клубом авиаторов. 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 авиационному. Мы считаем, что это и есть профессиональная ориентация подрастающего поколения на работу в российской промышленности. За пять лет в Олимпиаде приняли участие дети из 30 регионов России.

Сама технология проведения Олимпиады весьма демократична, проходит она в два тура. Первый тур Олимпиады проходит в сети Интернет, и от ребят не требуется ни документов, ни каких-либо разрешений, ни даже очного присутствия где-либо. Это позволяет принять участие в Олимпиаде всем ребятам независимо от склада их характера и географического местоположения.

Каждый желающий участвовать в Олимпиаде должен зарегистрироваться на сайте Олимпиады (www.olymp.as-club.ru), пройти тесты и представить реферат на одну (по выбору) из предложенных тем. Темы рефератов опубликованы на сайте Олимпиады.

Рефераты, размещенные на сайте, доступны для всеобщего обсуждения, где проходит рейтинговое голосование болельщиков в поддержку опубликованных рефератов.

Участники, не успевшие разместить на сайте свои рефераты до 16 января 2009 года, считаются выбывшими.

С 16 января до 15 февраля 2009 года с рефератами работает жюри. Участники, допущенные ко второму туру Олимпиады, считаются победителями первого тура, получают сертификаты победителей и приглашаются к участию во втором туре.

Каждый из участников второго тура вправе сам определить, работает он над своим докладом по теме первого тура или меняет ее. В случае выбора темы работы, не указанной в списке тем, опубликованном на сайте, участник должен согласовать ее с методической комиссией Олимпиады.

Второй тур проходит в форме очного Молодежного симпозиума, на котором участники выступают публично. Участник второго тура при подготовке доклада может получить консультации либо в центрах по подготовке к Олимпиаде, либо через сеть Интернет.

Все участники второго тура представляют организаторам Олимпиады тезисы своих докладов на Симпозиуме до 15 апреля 2009 года.

О дате и месте проведения Молодежного симпозиума оргкомитет сообщает участникам второго тура не позднее 1 апреля 2009 года путем размещения информации на сайте Олимпиады и направления индивидуальных писем электронной почтой по адресам, указанным при регистрации.

Оплата дорожных расходов и проживания для иногородних участников и сопровождающих лиц из расчета одно сопровождающее лицо на одного участника производится за счет средств спонсоров Олимпиады.

Молодежный симпозиум проходит в течение двух дней по определенной оргкомитетом программе.

Победителями Олимпиады считаются участники второго тура, чьи доклады на Симпозиуме заняли

первое, второе и третье места. Победителям вручаются дипломы и подарки спонсоров, а также они получают приглашения стать членами Клуба авиастроителей. Весь ход Олимпиады и ее результаты освещаются на сайте Олимпиады в сети Интернет, а также в средствах массовой информации.

Органы власти и государственные (муниципальные) организации (территориальная власть) могут принять участие в Олимпиаде, направив в оргкомитет Олимпиады своего представителя.

Территориальная власть по своему усмотрению организует работу на местах по пропаганде Олимпиады, привлечению подростков и молодежи из местных школ, техникумов, колледжей, училищ к участию в ней, публикацию итогов Олимпиады и пресс-релизов о ней в средствах массовой информации.

Клуб авиастроителей выражает надежду на то, что идея поиска молодежи, заинтересованной в изучении истории и поставившей своей задачей связать жизнь с будущим нашей промышленности, найдет отклик в сердцах многих людей.

**Контактные телефоны:
+7 (495) 685-19-30,
+7 (495) 685-26-30**



**СТАНОВИТЕСЬ СПОНСОРОМ
ОЛИМПИАДЫ,
ОБРАЩАЙТЕСЬ В КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!**

МОЛОДЕЖНЫЙ СИМПОЗИУМ ОПРЕДЕЛИТ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ОЛИМПИАДЫ

23–24 апреля 2009 года в Москве в Доме культуры "Чайка" Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют" (проспект Буденного, 14) состоится методическое совещание, заседание оргкомитета Олимпиады и Молодежный симпозиум, который подведет итоги шестой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет.

ПРОГРАММА

23 апреля 2009 года

**Методическое совещание
Заседание оргкомитета Олимпиады**

24 апреля 2009 года

**Молодежный симпозиум: конкурсные выступления участников
Демонстрация документального фильма о жизни и работе М. Л. Миля
Выступление учащихся Лицея № 1550 г. Москвы
Пресс-конференция
Подведение итогов Молодежного симпозиума
Церемония награждения победителей шестой Олимпиады
Экскурсия на авиационный завод**

РЕГИСТРАЦИЯ ГОСТЕЙ И АККРЕДИТАЦИЯ ПРЕССЫ:

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

**САЙТ ОЛИМПИАДЫ
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU**



посвящается 100-летию со дня рождения М. Л. Миля

ШЕСТАЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет



ШЕСТАЯ
ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И
ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

ЦЕЛИ ОЛИМПИАДЫ

- популяризация достижений человеческой технической мысли в области авиации и воздухоплавания;
- профессиональная ориентация подрастающего поколения на специальности и профессии, связанные с наукой и техникой в области конструирования и строительства летательных аппаратов;
- поиск молодежи, мотивированной на трудовую деятельность на предприятиях авиационного машиностроения, и организация помощи ей в профессиональной подготовке и профессиональном росте;
- обращение внимания руководителей предприятий авиационного машиностроения на необходимость создания на новом уровне системы работы по профессиональной подготовке и переподготовке кадров через развитие сотрудничества с учреждениями общего среднего, начального, среднего и высшего профессионального образования.

ОРГАНИЗАТОРЫ ОЛИМПИАДЫ

Клуб авиастроителей
Академия наук авиации и воздухоплавания
ООО "Союз машиностроителей России"

ПРИ СОДЕЙСТВИИ

Некоммерческой организации
"Авиакосмофонд"
Департамента образования города Москвы
Департамента науки и промышленной политики
города Москвы

БАЗОВЫЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана
Московский авиационный институт (университет)
Московский авиационно-технологический институт (университет) им. К. Э. Циолковского
Российский государственный гуманитарный университет
Московский институт открытого образования
Лицей № 1550, город Москва

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Клуб авиастроителей,
+7 (495) 685-19-30, Александрова
Светлана Валентиновна
olymp@as-club.ru

ОЛИМПИАДУ ПОДДЕРЖАЛИ

Шестую Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания поддержали:

- Департамент образования города Москвы;
- Департамент науки и промышленной политики города Москвы;
- Администрация Московской области;
- Комитет по образованию города Санкт-Петербурга;
- Министерство образования Республики Коми;
- Министерство общего и профессионального образования администрации Ростовской области;
- Департамент образования Ивановской области;
- Министерство образования и науки Челябинской области;

- Министерство образования и науки Амурской области;
- Администрация Костромской области;
- Министерство образования и молодежной политики Чувашской Республики.

С оргкомитетом шестой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания активно работали представители из Республики Башкортостан, Орловской, Тамбовской, Вологодской, Калужской и Пензенской областей, Министерство общего и профессионального образования Свердловской области.

СПОНСОРЫ ШЕСТОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ



ФГУП "Московское машиностроительное
производственное предприятие "САЛЮТ"
www.salut.ru



ЗАО "Московский станкостроительный
завод "САЛЮТ"
www.msz-salut.ru



ОАО "Мичуринский завод "ПРОГРЕСС"



Администрация Гаврилов-Ямского
муниципального района.
Управление образования
www.adm.yar.ru/power/mest/gav_yam/index.htm



ОАО "Гаврилов-Ямский машиностроительный
завод "Агат"
www.gmzagat.ru



Рекламно-производственная фирма "ГАРУСС"
www.garuss.ru



ЗАО "Коммерческий банк
"НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ БАНК"
www.natindbank.ru



ОАО "Вологодское авиационное предприятие"
www.ilas.ru



ЛИЦЕЙ № 1550

Государственное образовательное учреждение
г. Москва

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ЛИЦЕЙ № 1550 ОБЪЯВЛЯЕТ НАБОР УЧАЩИХСЯ В 8-Й, 9-Й И 10-Й КЛАССЫ

ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ И ПРОФИЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА

В программе обучения Лицея — общеобразовательная и профильная подготовка, ориентирующая выпускников на построение собственной профессиональной карьеры, связанной с инженерно-технической деятельностью, и прежде всего в отраслях авиастроения.

ПРОГРАММЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Помимо углубленного изучения предметов, профильных для высших технических образовательных учреждений, — физики, математики, информатики — лицеисты принимают участие в программах дополнительного образования совместно с вузами и предприятиями-партнерами.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ КУРСЫ

Лицеисты по желанию могут выбрать ряд предметов, изучаемых дополнительно: "Экономика", "Технология материалов", "Начертательная геометрия", "Компьютерная графика", "Язык, речь, творчество", "Теоретические и инженерные основы авиации и воздухоплавания".

ПАРТНЕРЫ ЛИЦЕЯ

С Лицеем находятся в партнерских отношениях ведущие вузы и предприятия России: МГТУ им. Баумана, МАИ, МАДИ, МАТИ им. Циолковского, РГГУ, МИСиС, НП "Клуб авиастроителей", "Авиакосмофонд", Федеральный научно-производственный центр ММП "Салют".

В 2005 году в Лицее открыта Городская экспериментальная площадка (ГЭП) под патронажем Департамента образования г. Москвы. В рамках ГЭП разрабатываются и внедряются новые методы развития образовательной среды "Школа — вуз — производство".

Лицей — лауреат конкурса "Лучшие школы России — 2008"

ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

Среди педагогов Лицея — 4 кандидата наук, 6 отличников народного просвещения, победители конкурса "Учитель года", лауреаты гранта Сороса в области точных наук, лауреаты гранта мэра Москвы в области гуманитарных наук, лауреаты премии Президента России. Директор Лицея — заслуженный учитель России Виктор Михайлович Жилияков.

НАБОР В ЛИЦЕЙ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ СОБЕСЕДОВАНИЯ, ТЕСТИРОВАНИЯ, ИЗУЧЕНИЯ ПРЕДОСТАВЛЕННЫХ ДОКУМЕНТОВ

За дополнительной информацией, пожалуйста, обращайтесь в секретариат Лицея:
+7 (495) 945-86-00

ОБУЧЕНИЕ В ЛИЦЕЕ — БЕСПЛАТНОЕ

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Адрес:
г. Москва, ул. Беговая, д. 19

Проезд:
от станции метро "Беговая":
троллейбус №№ 20, 86, автобус №
27 до остановки "Стадион юных
пионеров"

от станции метро "Савеловская":
троллейбус №№ 5, 5к до остановки
"Стадион юных пионеров"

от станции метро "Динамо":
пешком (около 10 минут)

тел: +7 (495) 945-86-00,
e-mail: info@liceum1550.ru

Дополнительная информация —
на web-сайте Лицея:

WWW.LICEUM1550.RU

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2009

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2008 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, 127015, Россия, г. Москва, ул. Бутырская, д. 46, стр. 1, тел. +7 (495) 685-19-30. Далее по тексту — Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим и дееспособным физическим лицам, являющимся резидентами Российской Федерации в соответствии с действующим законодательством.

Срок действия оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2009 года.

Предмет оферты: платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей в 2009 году. Далее по тексту — Бюллетень.

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей и подлежит платному распространению. Периодичность издания — ежемесячно.
2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 1 до 199 экземпляров) — 750 рублей (семьсот пятьдесят рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 200 до 499 экземпляров) — 500 рублей (пятьсот рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 500 экземпляров) — 250 рублей (двести пятьдесят рублей 00 копеек).
3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.
4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.
5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.
6. Фактом исполнения обязательств по данной оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.
7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

Порядок акцепта оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным вам способом: факсом +7 (495) 685-19-30, электронной почтой (info@as-club.ru, bull@as-club.ru) или обычным письмом (127015, Россия, г. Москва, Бутырская улица, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей).
2. В ответ на ваш заказ вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.
3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.



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

АВИАСАЛОН "МАКС-2009"

**18—23 августа 2009 года, г. Жуковский,
Московская область, ФГУП "Летно-
исследовательский институт им. М. М.
Громова"**

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

В настоящее время Международный авиационно-космический салон "МАКС" заслуженно занимает ведущее место в ряду крупнейших мировых авиафорумов. Главная цель проведения МАКСа — демонстрация российских высоких технологий и открытости внутреннего рынка России для совместных проектов с зарубежными партнерами.

МАКС проводится под патронажем Председателя Правительства Российской Федерации, его традиционно открывает Президент России. Это является гарантией высокого уровня организации и представительности. На МАКСе первые лица государства доступны для делового общения. Всем, кто связан с авиационной и космической отраслями промышленности, МАКС предоставляет редкую возможность ознакомиться с мнением лиц, принимающих решения по ключевым вопросам разработки, производства и продажи авиационной техники и вооружения.

МАКС дает исчерпывающее представление о приоритетах и достижениях предприятий авиационно-космического комплекса России. Только на МАКСе можно увидеть опытные образцы летательных аппаратов и боевых комплексов, экспериментальные установки, которые по ряду причин не могут демонстрироваться за рубежом.

МАКС предоставляет специалистам и бизнесменам уникальную возможность установления многоуровневых контактов, дальнейшего развития производственной кооперации и поиска новых партнеров для бизнеса. Роль авиасалона как генератора новых

альянсов и плодотворных идей признана во всем мире. МАКС проводится в городе авиационной науки и техники — Жуковском, на аэродроме центральной испытательной базы страны — Летно-исследовательского института им. М. М. Громова. Гости салона могут ознакомиться с расположенными в непосредственной близости от выставки крупнейшими научными, производственными и экспериментальными центрами России.

Значительное место в программе МАКСа занимают научные конференции и симпозиумы, проводимые под эгидой государственного научного центра России — ЦАГИ. Они позволяют ученым и специалистам обмениваться мнениями по поводу наиболее острых проблем развития авиации и космонавтики в настоящем и будущем.

ОРГАНИЗАТОР

ОАО "Авиасалон"

ТЕЛЕФОНЫ ОРГКОМИТЕТА:

+7 (495) 787-66-51, +7 (495) 363-56-41

ФАКС ОРГКОМИТЕТА:

+7 (495) 787-66-52

E-MAIL ОРГКОМИТЕТА:

MAKS@AVIASALON.COM

САЙТ МЕРОПРИЯТИЯ:

HTTP://WWW.AVIASALON.COM



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"