

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 4 (40), апрель 2008 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

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,
Москва, ул. Бутырская, дом
46, стр. 1

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	33
ОБЗОР ПРЕССЫ	45
ИНТЕРВЬЮ	77
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	83
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	86

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

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

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

ВНИМАНИЕ!

С 1 января 2008 года вступили в силу новые правила рассылки Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Члены Клуба авиастроителей и некоммерческие организации будут получать Бюллетень в рамках благотворительной программы.

Все остальные читатели Бюллетеня могут оформить редакционную подписку на 2008 г.



АВИАСАЛОН "AEROSPACE-2008"

20—24 августа 2008 г., Москва, Экспоцентр

подробности
на **100**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Последний долг президента	3	"Суперджеты" будут делать из подмосковной стали	11
Сергей Иванов рассчитывает, что итальянская Finmeccanica поможет продвигать SuperJet на мировой рынок — Сергей Иванов	4	Внешэкономбанк, COFACE и SACE сформируют систему финансирования международных продаж самолетов Sukhoi Superjet 100	11
Руководство ОАК будет добиваться господдержки отечественного двигателестроения	4	КАПО преобразовано в ОАО	11
Российским авиакомпаниям до 2015 г. потребуется свыше 700 ВС — ИФК	4	Объем продаж российской вертолетной техники за 2007 год превысил 26 млрд рублей	12
Двигатель для истребителя 5-го поколения будет создан к 2015 году	5	Россия восстановит и расширит производство композитов	12
Россия в 2007 году заняла 2-е место в мире по объему экспорта вооружений	5	Иран заинтересован в самолетах на 200 пассажиров	12
Госдума приняла закон об ограничении иностранных инвестиций в стратегические предприятия РФ	5	УОМЗ и Польский военный авиационный завод № 2 заключили контракт на ремонт оптико-электронных систем для самолетов МиГ-29 Республики Польша	13
Объем продаж ОАК в 2007 году составил 120 млрд рублей	5	КАПО через три месяца может войти в Объединенную авиастроительную корпорацию	13
Минпромэнерго РФ окажет финансовую поддержку инновационным проектам	6	Китайские специалисты прибыли на "Авиастар-СП" для приемки Ту-204-120СЕ	13
ОАК сохраняет планы проведения IPO в 2009—2010 гг.	6	Около 60 млрд рублей будет направлено на Федеральную целевую программу по двигателестроению, которая начнет действовать с 2010 года	14
Готовится перечень госконтрактов на выполнение НИОКР по гражданской авиатехнике в 2008 г.	6	Указ президента о создании ФГУП "НПЦ газотурбостроения "Салют" позволил сохранить Омское моторостроительное объединение — Ю. Елисеев	14
Россия и Бразилия вместе создадут истребитель пятого поколения	7	Уровень развития российского двигателестроения пока не позволяет конкурировать на мировом уровне — глава корпорации "Оборонпром"	14
До 2012 г. "Сухой" будет занимать 12 процентов мирового рынка истребителей	7	ОАК инвестирует \$ 5 млрд	14
Инновационные проекты холдинга "Сухой" получили признание в России и за рубежом	7	"Финансовая лизинговая компания" и Пермский моторостроительный комплекс заключили контракт на производство 10 двигателей ПС-90А	15
ВАСО получило сертификат типа на новый грузовой Ил-96-400Т и приступает к передаче самолетов заказчику	8	Компания "ИФК-Техник" займется техобслуживанием двигателей серии ПС-90А	15
ГСС прорабатывает возможность создания грузовой версии SSJ	8	Указ о передаче "Оборонпрому" двигателестроительных активов будет подписан в апреле	15
Венесуэла приобретет транспортные самолеты в России — Уго Чавес	8	Объемы продаж продукции двигателестроительной отрасли России увеличились в 2007 году почти на 20 %	16
МВД РФ наращивает свой авиапарк	9	ММПП "Салют" готово увеличить свое участие в производстве Д-436	16
Россия заняла 72 место в мире по уровню использования информационных технологий	9	Новые контракты Пермского моторостроительного комплекса	16
Представители Alenia в мае войдут в совет директоров ГСС	9		
Россия обвиняет Украину в пиратстве при ремонте двигателей истребителей МиГ-29	10		
Легкий истребитель 5-го поколения будет создан на базе технологий тяжелого перспективного истребителя	10		
Работы над гиперзвуковой техникой продолжаются в России	10	и другие новости	

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за апрель 2008 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ПОСЛЕДНИЙ ДОЛГ ПРЕЗИДЕНТА

Визит президента России в Ливию — первый в истории отношений двух стран. Для самого Путина это одна из последних поездок за рубеж в должности президента. Особого личного расположения лидера богатой нефтью и газом Ливии Муамара Каддафи (после его отказа от обладания оружием массового уничтожения в 2003 г.) уже добивались экс-премьеры Великобритании и Италии Тони Блэр и Сильвио Берлускони и французский президент Николя Саркози. Как сообщил "Ведомостям" источник в Минобороны, к визиту российского президента подготовлены контракты на поставку Ливии оружия почти на \$ 3 млрд, которые включают в себя экспорт 12 новейших истребителей Су-35 (их испытания в России только начались) и зенитных ракетных комплексов малой дальности "Тор-М2Э", а также ремонт и продажу запчастей и боеприпасов для вооружения, доставшегося стране еще от СССР.

В "Рособоронэкспорте" от комментариев отказались, получить их в народном бюро (посольстве) Социалистической Ливийской Арабской Джамахирии не удалось. Но информацию о завершении подготовки такой сделки подтвердил источник в авиапромышленности. Однако он не исключил, что основная часть контрактов будет только парафирована, так как до сих пор не урегулирован вопрос о ливийском долге СССР, который на начало 2006 г. оценивался Минфином примерно в \$ 3,5 млрд.

При этом ранее, в 1990-е гг., ливийцы заявляли, что долги перед ними есть и у России. До введения против нее в 1992 г. санкций ООН в связи со взрывом террористами самолета в шотландском Локкерби Ливия успела перевести в Россию аванс на несколько сотен миллионов долларов США, но оружия не получила, говорит сотрудник одной из оборонно-промышленных компаний.

Один источник в Минфине считает, что говорить о решении проблемы долга на сегодня нельзя, так как

позиции сторон не стыкуются, но другой считает, что очередной раунд переговоров о долге состоится на этой неделе. В ноябре 2007 г. после ареста замминистра финансов Сергея Сторчака источник в правоохранительных органах говорил, что министр Алексей Кудрин лично предупредил спецслужбы о срыве переговоров по ливийскому долгу из-за ареста. Сейчас с Путиным в Ливию едут и Кудрин, и гендиректор "Рособоронэкспорта" Анатолий Исайкин, сообщил источник в правительстве, поэтому нельзя исключать, что судьба долга решится прямо во время визита, а контракты все-таки будут подписаны.

"На ливийском рынке [оружия] Россия столкнется с Францией", — отмечает политолог Арно Дюбьен. Париж надеется продать Триполи 18 истребителей Rafale более чем на 2,5 млрд евро, но переговоры тоже идут непросто. И понятно, что Каддафи будет искать и других поставщиков, отмечает эксперт. Для Франции продать Rafale в Ливию критически важно, это будет первая экспортная поставка после многих неудач, и России предстоит жесткая борьба, говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

Кроме оружия у России в Ливии есть и другие интересы. В 2007 г. "Газпром" выиграл там конкурс на разработку нефтегазоносного участка "блок № 64" с запасами нефти в 20 млн т, а чуть ранее он получил 49,9 % в двух концессиях BASF, где добывается в год 5 млн т нефти.

Имеет в стране представительство и "Лукойл", с которым связана еще одна проблема. Его сотрудник Александр Цыганков был задержан в ноябре 2007 г. по подозрению в шпионаже. У МИД России пока нет информации о его освобождении, говорит представитель ведомства.

источник: газета «Ведомости»
15.04.08

СЕРГЕЙ ИВАНОВ РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО ИТАЛЬЯНСКАЯ FINMECCANICA ПОМОЖЕТ ПРОДВИГАТЬ SUPERJET НА МИРОВОЙ РЫНОК — СЕРГЕЙ ИВАНОВ

Первый вице-премьер РФ Сергей Иванов рассчитывает на успех сотрудничества с итальянским концерном Finmeccanica в продвижении самолета Sukhoi SuperJet на мировом рынке.

"Мы очень рассчитываем на опыт и репутацию Finmeccanica по продаже и дальнейшему обслуживанию этих самолетов на мировом рынке", — сказал С. Иванов, открывая в среду в Москве встречу с главой итальянского концерна Пьером Гуаргуальини.

По его словам, уже реализовалась договоренность о вхождении компании в уставной капитал "Гражданские самолеты Сухого" в размере 25 процентов плюс одна акция. Первый вице-премьер также отметил хорошие перспективы сотрудничества по

учебно-тренировочному самолету Як-130. С. Иванов также отметил перспективы взаимодействия с итальянским концерном в таких областях, как энерго- и машиностроение.

В свою очередь президент Finmeccanica подчеркнул: "Мы очень болеем за этот самолет (Sukhoi SuperJet) и ждем достижения успеха при его поступлении на мировой рынок". Кроме того, П. Гуаргуальини поблагодарил первого вице-преьера за взаимодействие в технологической сфере с российским предприятием "Алмаз-Антей".

источник: газета «Гудок»
02.04.08

РУКОВОДСТВО ОАК БУДЕТ ДОБИВАТЬСЯ ГОСПОДДЕРЖКИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

Процесс интеграции отечественного двигателестроения и оказание ему серьезной господдержки должен быть интенсифицирован, считает президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров.

"Мы очень озабочены положением дел в двигателестроении. Озабочены тем, что процессы консолидации двигателестроительных предприятий немного задерживаются, а без этого каких-то серьезных задач не решить. Озабочены тем, что не определены пока программы господдержки двигателестроения", — заявил журналистам в среду на проходящем в Москве международном салоне "Двигатели-2008" президент ОАК Алексей Федоров.

Он отметил, что если по линии ОАК эти программы уже как-то зафиксированы, то в двигателестроении этот процесс отстает.

"Надо сказать, что государство сейчас оказывает реальную поддержку авиастроению с точки зрения финансов и организации работ. В двигателестроении этот процесс пока отстает", — сказал А. Федоров. Он

отметил, что с учетом того, что технологический цикл создания новых двигателей даже превышает цикл создания самолетов, это вызывает у руководства ОАК серьезное беспокойство.

"Мы будем активно участвовать в лоббировании разработки программы господдержки двигателестроения и активизации интеграции двигателестроительной отрасли. Мы понимаем, что без двигателя, особенно в боевой авиации, создать новый самолет мы не сможем", — сказал А. Федоров.

Что касается гражданского двигателестроения, то здесь, по словам А. Федорова, можно идти по пути более активной интеграции с мировыми лидерами — такими компаниями, как Pratt & Whitney, Rolls-Royce, General Electric, Snecma.

"Даже если это будут не интеграционные процессы, то кооперация, безусловно, должна быть", — сказал А. Федоров.

источник: газета «Гудок»
16.04.08

РОССИЙСКИМ АВИАКОМПАНИЯМ ДО 2015 Г. ПОТРЕБУЕТСЯ СВЫШЕ 700 ВС — ИФК

Российским авиакомпаниям в период до 2015 года потребуется 735 пассажирских и грузовых воздушных судов (ВС) различных классов, сообщил в четверг на конференции "Авиафорум-2008" финансовый директор лизинговой компании ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Николай Дадонов.

"По прогнозу ИФК, российским авиакомпаниям в ближайшие семь-восемь лет потребуется 695 пассажирских и 40 грузовых самолетов", — сказал он.

Согласно исследованию, потребности отечественных перевозчиков в этот период составят 75 дальнемагистральных ВС, 250 среднемагистральных, 75 ближнемагистральных воздушных судов. Также российским авиакомпаниям будет нужно 205 региональных самолетов, в том числе 115 — с турбореактивными двигателями, и еще 90 машин для местных воздушных линий. Спрос на грузовые самолеты, по прогнозам лизинговой компании, составит 15 тяжелых машин (грузоподъемностью свыше 80 тонн), 10 машин средней грузоподъемности (30—80

тонн) и 15 лайнеров умеренной грузоподъемности (менее 30 тонн).

ИФК — крупнейшая авиализинговая компания России, входящая в состав Объединенной авиастроительной корпорации. Компания специализируется на организации лизинга магистральных и региональных самолетов российского производства. В 2002 г. ИФК стала одним из победителей в правительственном конкурсе на получение государственной поддержки для организации лизинга российских самолетов. Основные акционеры компании: ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (27 %), Российская Федерация в лице Федерального агентства по управлению федеральным имуществом (22 %), группа "Национальная резервная корпорация" (26 %), "Внешэкономбанк" (21 %), менеджмент (около 4 %).

Общество в 2006 году получило чистую прибыль в размере 260,28 млн рублей.

источник: AVIAPORT.RU
17.04.08

ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЯ 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ БУДЕТ СОЗДАН К 2015 ГОДУ

Двигатель для истребителя 5-го поколения будет создан к 2015 году. Об этом корр. АРМС-ТАСС стало известно на открытии 10-й Международной выставки "Двигатели-2008", которая сегодня начала свою работу на территории Всероссийского выставочного центра. По словам представителя командования ВВС России, в середине 2009 года будет определен головной разработчик двигателя, который должен сформировать кооперацию исполнителей по этой программе. Создание двигателя для истребителя 5-го поколения будет поручено фирме, которая представит лучший проект, независимо от формы собственности предприятия.

В настоящее время, уточнил представитель ВВС, двигатель для истребителя 5-го поколения разрабатывается двумя группами двигателестроительных фирм. Одну из них возглавляет полностью государственное Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют", другую — частно-

государственное научно-производственное объединение "Сатурн". Каждая из фирм готовит на конкурс свой вариант двигателя.

До 2015 года летные испытания истребителя 5-го поколения, разработку которого ведет компания "Сухой" и сформированная ею кооперация фирм, будут вестись с применением уже имеющегося двигателя под названием "изделие 117С".

"Все летно-технические характеристики истребителя 5-го поколения до 2015 года будут подтверждены в летных испытаниях с двигателем "изделие 117С". Когда на истребитель установят новый двигатель, который будет создан и испытан к этому времени, потребуется сравнительно непродолжительный период для завершения испытаний самолета и сертификации двигателя", — отметил представитель ВВС.

источник: АРМС-ТАСС
15.04.08

РОССИЯ В 2007 ГОДУ ЗАНЯЛА 2-Е МЕСТО В МИРЕ ПО ОБЪЕМУ ЭКСПОРТА ВООРУЖЕНИЙ

Россия вошла в первую тройку мировых экспортеров вооружений по данным за 2007 год. Такая информация содержится в распространенном во вторник докладе Международного института исследований проблем мира в Стокгольме.

В докладе отмечается, что объем продаж Россией вооружения в 2007 году составил \$ 4,588 млрд. С этим показателем Россия заняла второе место в мире, уступив лишь США (\$ 7,454 млрд). Третье место заняла Германия (\$ 3,395 млрд). В первую десятку стран — экспортеров оружия также вошли Польша (\$ 985

млн), Турция (\$ 944 млн), Израиль (\$ 891 млн) и ЮАР (\$ 855 млн). Список импортеров вооружений возглавила в 2007 году Греция (\$ 2,089 млрд). За ней следуют Южная Корея (\$ 1,809 млрд), Китай (\$ 1,424 млрд), Индия (\$ 1,318 млрд) и ОАЭ (\$ 1,040 млрд).

В докладе отмечается, что Венесуэла, по данным 2007 года, вышла на первое место по импорту вооружений в Южной Америке и на девятое — во всемирном списке (\$ 477 млн).

источник: ИА «Интерфакс»
16.04.08

ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ РФ

Госдума на пленарном заседании в среду приняла в третьем чтении закон "О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства".

Закон будет распространяться на 42 вида деятельности, в их числе: производство и оборот спецтехники; атомная индустрия; космическая и авиационная деятельность; разработка, производство и торговля вооружением и военной техникой; геологи-

ческое изучение недр (или разведка) и добыча полезных ископаемых на участках недр федерального значения; добыча (вылов) водных биоресурсов.

Кроме того, под действие закона подпадает осуществление телевизионного и радиовещания, деятельность полиграфических предприятий, деятельность периодических печатных СМИ.

источник: ИА «Интерфакс»
02.04.08

ОБЪЕМ ПРОДАЖ ОАК В 2007 ГОДУ СОСТАВИЛ 120 МЛРД РУБЛЕЙ

Общий объем продаж ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) по итогам 2007 года составил 120 млрд рублей, сообщил на конференции "Авиафорум-2008" президент корпорации Алексей Федоров.

"Объем продаж, который планируется по итогам 2007 года, — 120 млрд рублей. В перспективе до 2025 года основной прирост продаж будет давать производство гражданской продукции", — сказал он.

А. Федоров напомнил, что в феврале этого года совет директоров ОАК утвердил стратегию развития на период до 2025 года, которая определяет основ-

ные задачи на эту перспективу. По его словам, компания по итогам 2030 года планирует выйти на показатель продаж \$ 46 млрд, продажи на 2010 год запланированы на уровне \$ 10 млрд, продажи в 2020 году должны будут составить порядка \$ 22–24 млрд.

Показатель EBITDA, который приводится в материалах ОАК, к 2020 году должен будет достигнуть \$ 8 млрд, в 2015 году — порядка \$ 3 млрд. Этот показатель за 2007 год составил менее \$ 1 млрд.

источник: газета «Гудок»
17.04.08

МИНПРОМЭНЕРГО РФ ОКАЖЕТ ФИНАНСОВУЮ ПОДДЕРЖКУ ИННОВАЦИОННЫМ ПРОЕКТАМ

Минпромэнерго РФ планирует к 2010 году увеличить долю инновационной продукции в общем объеме выпуска промышленной продукции до 10 %. Как передает корреспондент ИА REGNUM, об этом глава ведомства Виктор Христенко заявил по итогам заседания Правительства РФ 3 апреля. По словам Христенко, министерство намерено оказывать финансовую поддержку проектам инновационного характера. Бюджет Минпромэнерго на этот год составляет 135 млрд рублей, сообщил глава ведомства.

По словам Христенко, финансовую поддержку получают проекты в области сельхозмашиностроения. Так, в частности, будут реализованы проекты по строительству комбайна шестого класса и трактора пятого класса. Помимо этого, министерство собирается вкладывать инвестиции в производство дизельных двигателей, отвечающих требованиям "евро 4" и "евро 5". Только в проект SuperJet 100, по словам Хри-

стенко, министерство собирается вложить 12 млрд руб. Также министерство собирается поддерживать создание фронтального истребителя пятого поколения.

"Минпромэнерго будет поддерживать проекты, обеспечивающие инновационный продукт в сферах, для которых фактор безопасности чрезвычайно важен", — отметил Христенко.

Он сказал, что общий объем инвестиций министерства в реализацию проектов составляет всего 2,5 %. Финансовая поддержка будет также оказываться по линии Инвестиционного фонда и Банка развития. В частности, средства этих организаций будут использованы для реализации крупных инвестиционных проектов в области электронной промышленности.

*источник: ИА Regnum
04.04.08*

ОАК СОХРАНЯЕТ ПЛАНЫ ПРОВЕДЕНИЯ IPO В 2009—2010 ГГ.

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) сохраняет планы проведения публичного размещения акций на бирже (IPO) в 2009—2010 годах, сообщил в четверг журналистам президент корпорации Алексей Федоров.

"Конечная дата будет определена позднее, в том числе с учетом рыночной конъюнктуры. Но то, что касается ОАК, — мы будем готовы к 2010 году", — сказал он. А. Федоров отметил, что корпорации необходимо провести большой объем работ, в том числе связанных с техпереворужением предприятий, с кадровой проблемой. В рамках подготовки к IPO, в частности, ОАК необходимо перевести все свои предприятия на систему международной финансовой

отчетности.

Согласно данным, размещенным накануне на сайте Росимущества, общая стоимость корпорации в настоящее время составляет порядка 110 млрд рублей, в течение 10 лет капитализацию планируется довести до 1 трлн рублей.

А. Федоров, отвечая на вопрос о том, планирует ли ОАК избавляться от лизинговых компаний (ИФК и ФЛК), сказал, что в планах корпорации есть задача по снижению доли в этих компаниях для того, чтобы долговая нагрузка лизинговых компаний не была консолидирована в общей отчетности ОАК перед IPO.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
21.04.08*

ГОТОВИТСЯ ПЕРЕЧЕНЬ ГОСКОНТРАКТОВ НА ВЫПОЛНЕНИЕ НИОКР ПО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКЕ В 2008 Г.

Перечень государственных контрактов, которые должны быть заключены в рамках Федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники в России на 2002—2010 годы и на период до 2015 года" (ФЦП-2015), готовится в настоящее время, сообщил "АвиаПорту" представитель ОАО "Авиапром".

По его словам, к настоящему времени Федеральным агентством по промышленности (Роспром) создан экспертный совет под эгидой ЦАГИ, сформированы и работают рабочие группы, которые определяют приоритетные научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы на текущий год.

В состав экспертного совета входят специалисты всех ведущих отраслевых НИИ и ОКБ. Каждое предприятие дает свои предложения по реализации задач, определенных ФЦП-2015. В состав рабочих групп входят специалисты, которые определяют, какие из предложений предприятий являются приоритетными для финансирования по ФЦП-2015.

"Завершение работы рабочих групп планируется в конце апреля, после чего будет утвержден перечень тем для финансирования по ФЦП-2015 и начнется заключение предприятиями отрасли госконтрактов с Роспромом. Прошло уже три месяца 2008 года, но пока ни один госконтракт с Роспромом не заключен", — сказал представитель компании.

Он выразил обеспокоенность тем, что на сегодня складывается тревожная ситуация с реализацией плана выпуска гражданских самолетов в 2008 году. В ФЦП-2015 предусмотрен выпуск в текущем году 3—5 самолетов Ил-96, 12—14 самолетов типа Ту-204, 18—22 Sukhoi SuperJet. "Пока не видно, чтобы ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" принимало бы какие-либо действенные меры по выполнению планов производства на текущий год", — отметил представитель компании.

*источник: AVIAPORT.RU
03.04.07*

РОССИЯ И БРАЗИЛИЯ ВМЕСТЕ СОЗДАДУТ ИСТРЕБИТЕЛЬ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Россия и Бразилия подписали во вторник, 15 апреля, соглашение о совместной разработке истребителя пятого поколения, а также космических ракет для вывода на орбиту тяжелых спутников, сообщает Altair. С российской стороны подпись под документом поставил заместитель секретаря Совета Безопасности Валентин Соболев.

Соглашением предусматривается передача бразильской стороне технологий производства перспективных боевых самолетов и бортового оборудования для них. В частности, речь идет о технологиях обеспечения малозаметности типа "стелс", композитных материалах и радиолокационных станциях.

В минувшем году Россия подписала подобное соглашение с Индией. Документом предусматривается совместная разработка истребителя пятого поколения на основе Перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА), который должен прийти на смену самолетам МиГ-29 и Су-27. Стоимость проекта оценивается в 10 миллиардов долларов. При этом расходы планируется покрывать на паритетных началах. Конкретные условия взаимодействия по проекту ПАК ФА с Бразилией на данный момент неизвестны. Подписанное российско-бразильское соглашение можно рассматривать в каче-

стве подготовительного этапа к лицензионному производству перспективных истребителей с участием местных оборонных компаний. Одновременно Россия пытается укрепить свои позиции в проводимом Бразилией тендере на поставку 36 новых многоцелевых истребителей, в котором российский Су-35 конкурирует с французским Rafale.

Между тем, Франция подкрепляет свое предложение по истребителям готовностью поставить Бразилии две подводные лодки проекта Scorpene, а также передать технологии в сфере атомной энергетики. Компания Dassault, которая разработала истребители Rafale, также согласна поделиться с бразильской стороной технологиями их производства.

Вторая часть российско-бразильского соглашения посвящена сотрудничеству в космической отрасли. В настоящее время Бразилия освоила производство ракет-носителей малой и средней грузоподъемности. Теперь же при содействии со стороны России бразильские специалисты намерены создать более мощные космические ракеты, способные выводить на орбиту тяжелые спутники.

*источник: LENTA.RU
17.04.08*

ДО 2012 Г. "СУХОЙ" БУДЕТ ЗАНИМАТЬ 12 ПРОЦЕНТОВ МИРОВОГО РЫНКА ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Об этом сообщает американский журнал "Авиэйшн уик энд спейс технолоджи" (Aviation week & Space Technology) со ссылкой на прогноз авторитетной в области военного авиастроения компании "Форкаст интернэшнл" (Forecast International). В период с 2008 по 2012 г. "Сухой" может произвести 177 истребителей, что составит 12,2 проц. мирового рынка этого вида боевых машин. Лидером в этой области будет "Локхид Мартин" (Lockheed Martin), который выпустит 346 истребителей (23,9 проц.), "Еврофайтер" (Eurofighter)

– 290 (20 проц.), "Ченду эйркрафт" (Chengdu Aircraft) – 228 (15,7 проц.), "Боинг" (Boeing) – 159 (11 проц.). Все остальные производители смогут изготовить 249 истребителей, или 17,2 проц. от общего объема производства, который составит за 5 лет, по прогнозам экспертов "Форкаст Интернэшнл", 1449 единиц.

*источник:
компания «ОАО "Компания "Сухой"»
14.04.08*

ИННОВАЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ ХОЛДИНГА "СУХОЙ" ПОЛУЧИЛИ ПРИЗНАНИЕ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

Лучшим инновационным ИТ-проектом 2007 года стала разработанная входящей в холдинг "Сухой" компанией "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) "Полнофункциональная система управления конструкторско-опытными разработками самолета Sukhoi SuperJet 100. Автоматизация полного жизненного цикла самолета от проектирования до эксплуатации". Он стала победителем в конкурсе корпоративных ИТ-проектов, который проводился Британским институтом Адама Смита и журналом Intelligence Enterprise.

В России подобная информационная система создана впервые. Разработка, производство, поставка и послепродажное обслуживание самолета Sukhoi SuperJet 100 рассматриваются в проекте как целостный процесс с единой ИТ-поддержкой. Созданы условия для проектирования изделия полностью в электронном виде и реализации комплексной информационной поддержки его жизненного цикла. Существенно снижена стоимость проектирования и производства. Компания подготовлена к выходу на

международные рынки гражданской авиатехники.

ГСС — не единственная компания холдинга "Сухой", чьи инновационные разработки были отмечены наградами. Так, Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина удостоилось в этом году медалей VIII Московского международного салона инноваций и инвестиций и XIII международной выставки-конгресса "Высокие технологии. Инновации. Инвестиции" в Санкт-Петербурге. Золотыми медалями были отмечены: "Устройство для изготовления вакуумно-пленочных форм", "Электрод-инструмент", серебряными — "Способ сборки интерьера салона пассажирского самолета Су-80", "Самолет-амфибия Бе-103" и "Самолет-амфибия СА-20П". КнААПО также получило диплом за "Устройство для изготовления керамических форм".

*источник:
компания «ОАО "Компания "Сухой"»
03.04.08*

ВАСО ПОЛУЧИЛО СЕРТИФИКАТ ТИПА НА НОВЫЙ ГРУЗОВОЙ ИЛ-96-400Т И ПРИСТУПАЕТ К ПЕРЕДАЧЕ САМОЛЕТОВ ЗАКАЗЧИКУ

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) получило от ОАО "АК им. Ильюшина" сертификат типа на новый грузовой Ил-96-400Т и приступает к передаче готовых самолетов заказчику, сообщил генеральный директор ВАСО Михаил Шушпанов.

По его словам, в ближайшие две недели ВАСО передаст два самолета Ил-96-400 заказчику — лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК), а та в свою очередь передаст их эксплуатанту — авиакомпании правительства Москвы "Атлант-Союз".

Планируется, что эти машины нового поколения станут первыми отечественными самолетами для перевозки генеральных грузов и будут эксплуатироваться на маршрутах из Юго-Восточной Азии через Россию в Западную Европу. В настоящее время российские авиаперевозчики используют на этих направлениях иностранную авиатехнику, в частности грузовые Boeing-747. Как сообщили агентству в "Ильюшин Финанс Ко.", новые Ил-96-400Т превосходят грузовые американские лайнеры по экономическим характеристикам.

Представитель компании уточнил, что в настоящее время ИФК заключила соглашения на 15-летний лизинг 11 самолетов Ил-96-400Т. В том числе, "Атлант-Союз" заказал у ИФК 5 таких авиалайнеров, "Аэрофлот-Карго" — 6 самолетов.

Кроме того, в компании сообщили, что ВАСО по заказу ИФК ведет серийное производство новых региональных самолетов Ан-148. На них у ИФК есть 45 твердых заказов.

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

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

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

*источник: газета «Гудок»
10.04.08*

ГСС ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ ГРУЗОВОЙ ВЕРСИИ SSI

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) рассматривает возможность создания грузовой версии на базе пассажирского регионального самолета Sukhoi SuperJet 100, сообщил журналистам старший вице-президент компании Максим Гришанин. Решения об этом пока не принято, проект можно будет начать, имея не менее 40 заказов на подобный самолет.

В настоящее время, по словам М. Гришанина, ГСС прорабатывает бизнес-план создания грузовой версии самолета, который будет готов в течение трех месяцев. После проведения маркетингового исследования компания поймет, целесообразно ли создавать такой самолет.

М. Гришанин отметил, что если по грузовой версии будет принято положительное решение, базовая пассажирская версия будет производиться на производственной площадке в Комсомольске-на-Амуре, а

затем конвертироваться в грузовую версию на совместном предприятии с итальянской Alenia — SuperJet International.

ЗАО "ГСС" — дочернее предприятие ОАО "Компания "Сухой" (государство владеет 100 % акций ОАО), основанное в 2000 году для реализации проектов в области гражданской авиатехники, в том числе разработки и производства регионального самолета Sukhoi Superjet 100 (SSI).

Серийное производство лайнера должно начаться в 2008 году.

В настоящий момент объем твердых заказов от авиакомпаний на поставку Sukhoi SuperJet 100 составляет 73 самолета.

*источник: газета «Гудок»
10.04.08*

ВЕНЕСУЭЛА ПРИОБРЕТЕТ ТРАНСПОРТНЫЕ САМОЛЕТЫ В РОССИИ — УГО ЧАВЕС

Президент Венесуэлы Уго Чавес сообщил, что южноамериканская страна приобретет транспортные самолеты в России.

Чавес отметил, что США стремятся разоружить Венесуэлу, напомнив о введенном в 2006 г. эмбарго на поставки американских вооружений и военной техники в страну. В частности, по словам президента, США саботируют поставки запасных частей для военно-транспортных самолетов С-130. Президент подчеркнул, что Венесуэла "закупает лишь самое

необходимое для поддержания обороноспособности страны". Сейчас на вооружении Венесуэлы находятся многоцелевые истребители Су-30МК2 российского производства, боевые вертолеты Ми-35М, военно-транспортные Ми-17В-5.

Чавес также высказался за создание Совета обороны Южной Америки.

*источник: АРМС-ТАСС
14.04.08*

МВД РФ НАРАЩИВАЕТ СВОЙ АВИАПАРК

"В министерстве уже в этом году должен появиться опытный образец беспилотного вертолета", — сообщил первый заместитель министра внутренних дел России генерал-лейтенант милиции Михаил Суходольский на встрече с профессорско-преподавательским составом и курсантами Воронежского университета МВД России.

Он отметил, что за последние три года МВД наращивает количество авиационных отрядов спецназначения. "Их количество увеличилось в два раза за последние три года, и сейчас в МВД действует 15 таких подразделений", — сказал он. По словам М. Суходольского, парк авиации МВД насчитывает 25 еди-

ниц вертолетной техники, которая оборудована современными средствами авионики, позволяющей работать круглосуточно.

Как сказал первый замглавы МВД, в перспективе основным типом воздушных судов, которые будут применять МВД для своих задач, станут вертолеты легкого класса. Он отметил, что "масштабность задач, стоящих перед МВД, привела к возрождению авиации МВД": ни бездорожье, ни городские пробки авиации нашей не помеха.

*источник: газета «Гудок»
21.04.08*

РОССИЯ ЗАНЯЛА 72 МЕСТО В МИРЕ ПО УРОВНЮ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Всемирный экономический форум составил очередную ежегодный доклад Global Information Technology Report 2007–2008, в котором указаны страны мира, наиболее полно использующие информационные технологии.

Каждая страна оценивалась по целому набору критериев — от уровня математической подготовки студентов и школьников до стоимости телефонной и компьютерной связи и государственной политики в области информационных технологий.

В результате был подсчитан индекс «сетевой готовности», оценивающий, до какой степени правительства, компании и граждане той или иной страны используют возможности информационных технологий.

1. Дания (в прошлом году — 1)
2. Швеция (в прошлом году — 2)

3. Швейцария (в прошлом году — 5)
4. США (в прошлом году — 7)
5. Сингапур (в прошлом году — 3)
6. Финляндия (в прошлом году — 4)
7. Нидерланды (в прошлом году — 6)
8. Исландия (в прошлом году — 8)
9. Южная Корея (в прошлом году — 19)
10. Норвегия (в прошлом году — 10)

Россия в данном рейтинге заняла 72 место, пропустив вперед Азербайджан — 67 место, Украину — 70 место и Казахстан — 71 место.

В последней десятке расположились Камерун, Непал, Парагвай, Мозамбик, Лесото, Эфиопия, Бангладеш, Зимбабве, Бурунди и Чад.

*источник: Prian.ru
10.04.08*

ПРЕДСТАВИТЕЛИ ALENIA В МАЕ ВОЙДУТ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ГСС

Два представителя итальянской компании Alenia Aerospaica на годовом собрании акционеров ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), которое запланировано на 5 мая, войдут в совет директоров компании, сообщил журналистам старший вице-президент ЗАО Максим Гришанин.

В конце прошлого года указ президента РФ разрешил итальянской Alenia покупку блокирующего пакета ЗАО "ГСС".

М. Гришанин отметил, что Alenia будет приобретать блокпакет ГСС в два этапа. В ближайшее время совет директоров российской компании планирует принять решение о доэmissии акций, которая полностью будет размещаться в пользу Alenia.

Затем осенью этого года ГСС осуществит вторую доэmissию: ее приобретет как основной акционер компании АХК "Сухой", так и Alenia в том объеме, который будет необходим для доведения ее доли до блокирующей.

Цена сделки, по словам М. Гришанина, будет объявлена позднее.

Вице-президент компании также отметил, что соглашение, подписанное ранее с Alenia, предполагает,

что в составе акционеров могут быть только два участника. Более того, итальянская компания в случае продажи своего пакета должна будет предложить его АХК "Сухой".

М. Гришанин сообщил, что для участия других инвесторов планируется другая схема — будет учреждена новая компания, которая объединит ЗАО "ГСС" и SuperJet International (СП ЗАО "ГСС" и Alenia по продвижению самолетов на внешних рынках).

Он сказал, что в настоящее время порядка 5 компаний, в том числе фонды, банки и отраслевые участники, интересуются возможностью войти в проект.

Как сообщалось, в январе президент России Владимир Путин подписал распоряжение в целях осуществления сотрудничества между российскими и итальянскими организациями в области разработки, производства, продаж и послепродажного обслуживания российских региональных самолетов SuperJet 100.

*источник: газета «Гудок»
10.04.08*

РОССИЯ ОБВИНЯЕТ УКРАИНУ В ПИРАТСТВЕ ПРИ РЕМОНТЕ ДВИГАТЕЛЕЙ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29

Российские двигателестроители снимают с себя ответственность за качество ремонта авиационных двигателей РД-33, осуществляемого пиратским способом для МиГ-29 на украинском ремонтном предприятии, а также в ряде других стран.

"У нас официального контакта с украинским авиаремонтным заводом нет. Это — первое. Второе. Мы не передавали им технологию ремонта наших двигателей, поэтому у них нет никаких юридических прав на проведение этих работ, и каким образом они ремонтируют двигатели истребителей МиГ-29, для нас это загадка", — заявил журналистам на проходящем в Москве международном салоне "Двигатели-2008" генеральный директор Московского машиностроительного предприятия имени Чернышева Александр Новиков.

Он отметил, что каких-либо контактов у предприятия с украинским ремзаводом нет, так как право на ВТС в России имеет только "Рособоронэкспорт" и корпорация "МиГ". "Если украинские авиастроители хотят

делать все законно и цивилизованно, им необходимо с этим вопросом обратиться именно туда", — сказал А. Новиков.

По его словам, пиратский ремонт российских двигателей осуществляет ряд других стран, в частности Болгария, Чехия и Польша. "Болгарии и Чехии было на это указано, и они перестали этим заниматься. Что касается Польши, то она обратилась в Федеральную службу по военно-техническому сотрудничеству и "Рособоронэкспорт" с заявкой на получение официального разрешения на ремонт наших двигателей. В установленном порядке эта заявка будет рассмотрена", — сказал А. Новиков.

Он отметил, что в случае положительного решения предприятие имени Чернышева установит контакт с польским авиаремонтным заводом и будет совместно выполнять эти работы.

*источник: газета «Гудок»
16.04.08*

ЛЕГКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ БУДЕТ СОЗДАН НА БАЗЕ ТЕХНОЛОГИЙ ТЯЖЕЛОГО ПЕРСПЕКТИВНОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ

Легкий истребитель 5-го поколения будет создан на базе технологий тяжелого перспективного истребителя, разрабатываемого в настоящее время, сообщил корр. АРМС-ТАСС президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров, посетивший 10-й Международный салон "Двигатели-2008".

"Сегодня в России все финансовые, интеллектуальные, технические и производственные ресурсы авиационной промышленности сконцентрированы на программе создания тяжелого истребителя 5-го поколения. Мы не можем их расплывать и должны завершить эту программу. Только после этого можно рассматривать вопрос о создании легкого перспективного истребителя на базе полученных технологий", — отметил А. Федоров.

По его словам, до момента принятия решения о создании легкого перспективного истребителя на рынок будет предлагаться истребитель МиГ-35, в котором уже сегодня реализованы некоторые технологии 5-го поколения, включая бортовой радиолокатор с активной фазированной антенной решеткой.

По мнению руководителя ОАК, Россия при создании истребителей 5-го поколения, очевидно, пойдет тем путем, которым идут Соединенные Штаты. Там сначала был создан тяжелый истребитель F-22 Raptor, а затем на базе его технологий начал создаваться легкий истребитель F-35 Lighting II, имеющий более высокие экспортные возможности.

*источник: АРМС-ТАСС
16.04.08*

РАБОТЫ НАД ГИПЕРЗВУКОВОЙ ТЕХНИКОЙ ПРОДОЛЖАЮТСЯ В РОССИИ

Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по созданию перспективной гиперзвуковой техники продолжаются в России, сообщил "АвиаПорту" заместитель начальника отдела Центрального института авиационного моторостроения (ЦИАМ) Вячеслав Семенов.

По его словам, разрабатываемая в настоящее время демонстрационная модель гиперзвукового летательного аппарата — ГЛЛ (гиперзвуковая летающая лаборатория) — предназначена для апробирования принятых конструктивных, аэродинамических и иных решений создания в перспективе реальных летательных гиперзвуковых аппаратов. Демонстратор ГЛЛ создан для исследований на скоростях, в 4–6 раз превышающих скорость звука.

"Летающая лаборатория "Игла", которая демонстрировалась ранее на авиасалонах, была рассчитана на очень далекую перспективу. На "Игле" стоят двигатели на водородном топливе, оно является очень

перспективным видом топлива для транспортно-космических систем. Однако "Игла" проходила испытания только наземные в аэродинамических трубах и на наземных стендах. Финансирование темы было прекращено", — напомнил В. Семенов.

Он отметил, что на сегодня принято решение об исследованиях скоростей на числах М=4–6 с тем, чтобы постепенно их увеличивать. "Однако на сегодня не снимается с повестки дня и тема "Игла" — продолжают проводиться аэродинамические и двигательные исследования в качестве необходимого научно-технического задела на будущее", — сказал В. Семенов. По его словам, несмотря на тяжелые времена, когда ушли многие квалифицированные кадры исследователей, в ЦИАМ удалось сохранить исследователей "костяк" по гиперзвуковой тематике.

*источник: AVIAPORT.RU
21.04.08*

"СУПЕРДЖЕТЫ" БУДУТ ДЕЛАТЬ ИЗ ПОДМОСКОВНОЙ СТАЛИ

В среду в подмосковном Ступине премьер-министр Виктор Зубков лично заложил основу для инновационного развития металлургии. В одном из цехов ОАО "Ступинская металлургическая компания" премьер торжественно нажал "кнопку пуска" пока что единственной в России печи для выплавки сплавов высокой чистоты. Из них и будут делать самолеты нового поколения.

Надо сказать, что производством высокотехнологичных спецсталей в мире занимается всего 6 стран. В этом Россия заметно поотстала в 90-е годы, а теперь всеми силами старается вернуть былые объемы производства и по возможности опередить потенциальных конкурентов.

Изобретение британских инженеров может действительно сотворить чудо. Установленная в Ступине вакуумно-индукционная печь последнего поколения предназначена для выплавки сплавов высокой чистоты и моделируемых свойств. Как раз такая сталь используется в авиакосмической и энергетической отраслях. Но до сих пор нашим металлургам ее производство было не по силам — техника "не тянула".

Увы, но предприятия спецметаллургии все еще используют оборудование, которое уступает западным аналогам по производительности в 4–5 раз. К тому же последствия производственного спада 90-х сказываются до сих пор — некогда уникальное оборудование безнадежно устарело.

— Сейчас по выпуску спецсталей не достигнут даже уровень 1990 года, — сетовал премьер, осматривая цеха Ступинского комбината. Зато новое оборудование с лихвой это компенсирует.

— Три такие печи могут легко заменить все остальное оборудование предприятия, — хвастался приобретением генеральный директор госкорпорации "Ростехнологии" Сергей Чемезов.

— Такого еще не было в России, — согласился Зубков и тут же поинтересовался, во сколько обошлась эта печь предприятию. Услышав ответ: "4,5 млн долларов", премьер заметил, что это не так дорого для первой в России современной вакуумной печи.

Уже на совещании по развитию производства специальных сталей и сплавов глава правительства заметил:

— Сегодня начаты серьезные структурные изменения в машиностроении, в частности созданы крупные холдинги "Ростехнологии", "Росатом", авиастроительная и судостроительная корпорации. Для их эффективной работы специальные стали и сплавы жизненно необходимы. И мы должны адекватно обеспечивать потребности отечественных производителей.

Ступинское предприятие, которое как раз производит материалы для авиации, за обеспечение уже взялось.

— Это достойный пример перспективного хозяйствования, — похвалил руководство комбината премьер. Еще бы, ведь теперь с такой техникой предприятие начнет выпускать металлы, используемые при производстве современных самолетов и вертолетов, в том числе главной надежды нашего авиапрома — семейства региональных самолетов Sukhoi Superjet.

*источник: газета «Финансовые известия»
10.04.08*

ВНЕШЭКОНОМБАНК, COFACE И SACE СФОРМИРУЮТ СИСТЕМУ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОДАЖ САМОЛЕТОВ SUKHOI SUPERJET 100

17 апреля государственная корпорация "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)", французское экспортное агентство COFACE и итальянское экспортное агентство SACE подписали трехстороннее совместное заявление, направленное на формирование интегрированной системы финансирования международных продаж самолетов семейства Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100).

Со стороны Внешэкономбанка документ подписал председатель Владимир Дмитриев, со стороны SACE — управляющий директор Жанлука Бравин (Gianluca Bravin), со стороны COFACE — глава оборонного аэрокосмического и транспортного подразделения Паскаль Лефевре (Pascale Lefevre). "Финансирование продаж такого продукта, как самолет, является

одним из ключевых компонентов его привлекательности для авиаперевозчиков. Сегодняшние договоренности стали возможны благодаря уникальной для российского производителя степени индустриального сотрудничества, достигнутого в ходе создания самолета Sukhoi Superjet 100. Предложение адекватного условиям мирового рынка механизма продаж в значительной мере повысит рейтинг доверия проекту и благоприятно скажется на потенциале продаж Sukhoi Superjet 100", — заявил на церемонии подписания генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян.

*источник:
компания «Гражданские самолеты Сухого»
18.04.08*

КАПО ПРЕОБРАЗОВАНО В ОАО

ФГУП "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова" (КАПО) завершило процесс акционирования, сообщили "Ъ" в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Авиапредприятие зарегистрировано в качестве ОАО со 100%-ным участием государства и уставным капиталом 54 млрд руб. Ранее Министерство

земельных и имущественных отношений республики оценивало имущественный комплекс КАПО в 7–8 млрд руб. Ожидается, что в июне совет директоров ОАК одобрит сделку по передаче ему 100 % акций КАПО.

*источник: газета «Коммерсантъ — Казань»
18.04.08*

ОБЪЕМ ПРОДАЖ РОССИЙСКОЙ ВЕРТОЛЕТНОЙ ТЕХНИКИ ЗА 2007 ГОД ПРЕВЫСИЛ 26 МЛРД РУБЛЕЙ

Объем продаж российской вертолетной техники в 2007 году составил чуть более 26 млрд руб., сообщил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Шибитов на пресс-конференции в ИТАР-ТАСС. По его словам, в 2007 году в России был выпущен 121 вертолет. "В 2008 году планируется довести годовой выпуск вертолетной техники до 168–180 машин, в 2009 году – до 200 машин в год", – отметил Шибитов.

По его словам, российские предприятия намерены в ближайшие годы выйти на производство новейшего вертолета Ми-38, а в 2012 году – машин массой 4,5–6 тонн. "За период до 2015 года мы планируем довести объем продаж вертолетной техники до 450–500 млрд руб., а годовой выпуск вертолетов – до 500 машин", – заключил Шибитов.

источник: АРМС-ТАСС
21.04.08

РОССИЯ ВОССТАНОВИТ И РАСШИРИТ ПРОИЗВОДСТВО КОМПОЗИТОВ

Россия восстановит и серьезно расширит производство композиционных материалов, которые в авиастроении играют все большую роль. Об этом заявил генеральный директор госпредприятия "Центральный институт авиационного моторостроения имени П. И. Баранова" (ЦИАМ) Владимир Скибин.

По его словам, для России существующая проблема в композиционных материалах упирается в отсутствие производства современных углеродных волокон, так как за все истекшие годы с перестройки ни рубля не вложено в создание новых производств.

"Если ранее СССР/Россия были в числе мировых лидеров в производстве современных композиционных материалов и их применении в авиастроении и ракетостроении, то в настоящее время мы откатились далеко назад. В 1985 году в мире были три основных производителя углеродного волокна и соответствующих тканей – СССР, США и Япония. Общий выпуск продукции составлял 1500 тонн, а в настоящее время он в стране составляет всего 45 тонн, в то время как мировой уровень вырос до 30 тысяч тонн", – уточнил глава ЦИАМ.

По его мнению, говорить о перспективах развития авиационной и специальной техники без применения полимерных композиционных материалов

приходится. "Во всех новых изделиях авиастроения и ракетостроения применение композиционных материалов увеличивается – это мировая тенденция. В области авиационного двигателестроения наибольших успехов в применении композитов в авиадвигателях добилось ОАО "Авиадвигатель" (г. Пермь) – на серийном авиадвигателе ПС-90А изготовлен вариант, во внешнем контуре которого применены 18 деталей из полимерных композиционных материалов", – сказал В. Скибин.

По его сведениям, перспективными планами авиастроения предусмотрено изготовление крыльев из композиционных материалов таких перспективных самолетов, как ближнемагистральный Sukhoi SuperJet и ближне-среднемагистральный МС-21. Такие перспективные планы требуют увеличения производства композитов во много раз. В перспективе планируется выйти на уровень производства композитов в объеме 1500 тонн наполнителей в год, чтобы обеспечить выполнение планов авиастроения по выпуску современных самолетов.

источник: AVIAPORT.RU
14.04.08

ИРАН ЗАИНТЕРЕСОВАН В САМОЛЕТАХ НА 200 ПАССАЖИРОВ

Гражданская авиация Ирана заинтересована в пассажирских самолетах вместимостью порядка 200 человек, таких как Ту-204 и Ту-214, сообщил "Авиа-Порту" информированный источник.

"В феврале в Иране подписан меморандум, согласно которому ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" будет осуществлять программу поставки самолетов типа Ту-204 и Ту-214 с последующей организацией серийного производства этих машин в Иране. При этом самолет Ту-334 также обозначен в меморандуме, но иранская сторона больше сейчас заинтересована в самолетах типа Ту-204/214 вместимостью порядка 200 человек", – отметил он.

Собеседник агентства также отметил, что пока сложно назвать сроки возможных поставок в Иран самолетов Ту-334, учитывая необходимость проведения большого объема работ по организации серийного производства Ту-334 на КАПО и госзаказ на поставку шести самолетов Ту-334 в специальном исполнении для государственных нужд.

По его словам, "техническое лицо" самолетов Ту-204 и Ту-214 для поставок в Иран пока не обсуждалось. Однако, скорее всего, и об этом говорилось на российско-иранских переговорах, планируемые к поставке самолеты типа Ту-204 будут поставляться в "техническом лице", очень близком к самолетам Ту-204-100Е, с авиадвигателями ПС-90А2 и усовершенствованным бортовым оборудованием, по которым уже подписан контракт на поставку в Иран пяти самолетов начиная с 2009 года.

Отвечая на вопрос о планах создания в России широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета (ШБСМС), что предусмотрено утвержденными 12 февраля 2008 г. советом директоров ОАК "Основными положениями стратегии развития ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" до 2025 года", собеседник сказал, что ОАО "Туполев" проводит концептуальные проработки ШБСМС.

источник: AVIAPORT.RU
01.04.08

УОМЗ И ПОЛЬСКИЙ ВОЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД № 2 ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА РЕМОНТ ОПТИКО-ЭЛЕКТРОННЫХ СИСТЕМ ДЛЯ САМОЛЕТОВ МИГ- 29 РЕСПУБЛИКИ ПОЛЬША

На минувшей неделе Уральский оптико-механический завод посетила делегация Военного авиационного завода № 2 (г. Быдгощ, Польша) во главе с председателем правления Альфредом Залужным и директором по техническим вопросам Эбигневом Матушаком. В ходе визита польская делегация ознакомилась с производством оптико-локационных прицельных станций 13С, используемых в составе самолетов МиГ-29. По результатам проведенных переговоров стороны подписали контракт на 2008–2009 гг. по ремонту систем 13С, которые эксплуатируются в ВВС Польши. Другим итогом переговоров стало подписание рамочного контракта на поставку в Польшу комплектующих к этим системам.

Кроме того, польская сторона проявила большой интерес к совместным работам по продвижению и продажам гражданских систем оптического наблюдения (СОН). Согласно подписанному протоколу польская сторона взяла на себя обязательства в срок до 1 августа направить конкретные заявки на приобретение данной продукции. По словам заместителя генерального директора ФГУП "ПО УОМЗ" по продажам специальной продукции Вениамина Элинсона, Уральский оптико-механический завод работает в области военно-технического сотрудничества с Польским Военным авиационным заводом более 3-х лет. "Основной предмет нашего сотрудничества – ремонт и поставки комплектующих для оптико-электронных изделий 13С, которые применяются в самолете МиГ-

29. За это время нами был выполнен ряд контрактов на общую сумму несколько миллионов рублей. В ходе состоявшихся переговоров стороны еще раз подтвердили, что взаимоотношения польского и уральского предприятий развиваются динамично, и договорились встретиться во второй половине этого года, чтобы оформить новые заказы и подписать новые контракты", – отметил В. С. Элинсон.

ФГУП "ПО УОМЗ" является единственным серийным производителем квантовых оптико-локационных станций 13С самолетов МиГ-29. Системы 13С предназначены для круглосуточного обнаружения, прицеливания и сопровождения воздушных и наземных целей при наличии организованных помех в любых погодных условиях. Важным конкурентным преимуществом оптико-локационных станций, разработанных на УОМЗ, является наличие пассивной системы наведения. Большинство зарубежных систем имеют радиолокационную систему наведения, работающую с выделением тепла, что позволяет противнику "засечь" самолет и применить высокоточное оружие. Системы производства УОМЗ работают в пассивном режиме, обеспечивая скрытное сближение и оставляя самолет незаметным для систем обнаружения противника, что обеспечивает решающее преимущество летчика в воздушном бою.

*источник: компания «ФГУП "Уральский
оптико-механический завод"»
15.04.08*

КАПО ЧЕРЕЗ ТРИ МЕСЯЦА МОЖЕТ ВОЙТИ В ОБЪЕДИНЕННУЮ АВИАСТРОИТЕЛЬНУЮ КОРПОРАЦИЮ

ФГУП "Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова" (КАПО) может через три месяца войти в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК), сообщила пресс-служба предприятия. В конце марта в Федеральном агентстве по управлению федеральным имуществом было подписано уточняющее распоряжение, завершающее процесс приватизации и акционирования КАПО, отмечается в сообщении. "Предполагается, что основным держателем акций казанского предприятия станет РФ в лице Федерального агентства по управлению федеральным имуществом. Процедурные вопросы формирования имущественного комплекса ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова" займут более 3 месяцев. После этого очередным шагом для объединения

согласно указу Президента РФ станет присоединение к ОАК", – сказано в пресс-релизе. По словам генерального директора КАПО Василя Каюмова, которые приводятся в сообщении, скорейшее присоединение ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова" к ОАК необходимо для решения вопросов, связанных с финансированием процессов технического перевооружения и развития завода. "Сегодня эти вопросы относятся к разряду первоочередной важности", – считает В. Каюмов.

КАПО занимается серийным производством самолетов Ту-214 и освоением производства ближнемагистральных самолетов Ту-334, региональных Ту-324 и транспортных Ту-330.

*источник: газета «Гудок»
01.04.08*

КИТАЙСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ПРИБЫЛИ НА "АВИАСТАР-СП" ДЛЯ ПРИЕМКИ ТУ- 204-120СЕ

Группа китайских специалистов прибыла на ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск) для приемки первого грузового самолета Ту-204-120СЕ, изготовленного полгода назад на авиазаводе, сообщил "АвиаПорту" представитель предприятия.

"После приемки первого самолета планируется быстро сдать заказчику и последующие из заказанных пяти самолетов", – отметил представитель ЗАО. Он напомнил, что закупку авиадвигателей Rolls-Royce и некоторого западного радиоэлектронного оборудова-

ния производит египетский предприниматель Ибрагим Камаль, являющийся эксклюзивным продавцом самолетов этой модификации. "Закупка им западных готовых изделий производится не на всю партию, а по мере передачи заказчику каждой машины", – сказал он. По мнению специалиста, после передачи первого самолета сроки поставок оставшихся машин будут лимитировать только наличие покупных изделий.

*источник: AVIAPORT.RU
01.04.08*

ОКОЛО 60 МЛРД РУБЛЕЙ БУДЕТ НАПРАВЛЕНО НА ФЕДЕРАЛЬНУЮ ЦЕЛЕВУЮ ПРОГРАММУ ПО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЮ, КОТОРАЯ НАЧНЕТ ДЕЙСТВОВАТЬ С 2010 ГОДА

В России будет запущена Федеральная целевая программа (ФЦП) по развитию двигателестроения до 2025 года, сообщил заместитель министра промышленности и энергетики РФ Денис Мантуров на выставке "Двигатели-2008", открывшейся на территории Всероссийского выставочного центра.

"Планируется, что ФЦП начнет действовать с 2010 года. На ее развитие предполагается направить примерно 60 млрд рублей", — уточнил Мантуров.

Также замминистра сообщил о запуске ФЦП по развитию гражданской авиации. "В рамках этой про-

граммы была осуществлена корректировка на этот год — добавлены средства в объеме 2,4 млрд руб.", — отметил Мантуров.

По его словам, эти средства пойдут в основном на завершение проектов по двигателям ПС-90А и SaM146. "Что касается следующей корректировки ФЦП, Минпромэнерго выходит с предложением дополнительно выделить средства на 2009 год в объеме 4,3 млрд руб.", — заключил Мантуров.

источник: АРМС-ТАСС
15.04.08

УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА О СОЗДАНИИ ФГУП "НПЦ ГАЗОТУРБОСТРОЕНИЯ "САЛЮТ" ПОЗВОЛИЛ СОХРАНИТЬ ОМСКОЕ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ — Ю. ЕЛИСЕЕВ

Указ президента о создании ФГУП "Научно-производственный центр газотурбостроения "Салют", подписанный 11 сентября 2007 года, стал главным событием года для предприятия. Об этом корр. АРМС-ТАСС на открывшейся в Москве выставке "Двигатели-2008" заявил генеральный директор ФГУП "Научно-производственный центр газотурбостроения "Салют" Юрий Елисеев.

Согласно указу, к ММПП "Салют", в частности, присоединялось ФГУП "Омское моторостроительное объединение им. П. И. Баранова".

Как отметил Ю. Елисеев, омское предприятие на момент присоединения имело большие долги и ряд нерешенных проблем по загрузке мощностей. Тем не

менее, по словам Ю. Елисеева, "это было абсолютно правильное решение, направленное на то, чтобы сохранить в России еще один двигателестроительный завод, который очень востребован как в секторе авиации, так и в сфере наземных газотурбинных установок". Ю. Елисеев подчеркнул, что "за прошедшее с момента подписания указа президента время уже многое сделано, есть положительные результаты".

"Нет никаких сомнений в том, что указ президента будет выполнен и Россия сохранит еще один двигателестроительный завод", — заключил Ю. Елисеев.

источник: АРМС-ТАСС
15.04.08

УРОВЕНЬ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ ПОКА НЕ ПОЗВОЛЯЕТ КОНКУРИРОВАТЬ НА МИРОВОМ УРОВНЕ — ГЛАВА КОРПОРАЦИИ "ОБОРОНПРОМ"

Уровень развития российского двигателестроения пока не позволяет конкурировать на мировом уровне. Об этом на проходящем в Москве 10-м Международном салоне "Двигатели-2008" заявил генеральный директор корпорации "Оборонпром" Андрей Реус. На базе "Оборонпрома" создается второй в России холдинг двигателестроения.

По словам Реуса, эта отрасль российской промышленности сильна конструкторскими находками и решениями. Однако с точки зрения таких бизнес-процессов, как организация производства, логистика, снижение себестоимости, "мы еще не дошли до того уровня, когда могли бы реально конкурировать с западными партнерами".

Как со своей стороны заявил и. о. генерального директора Управляющей компании "Пермский моторостроительный комплекс" (УК "ПМК") Юрий Решетников, себестоимость в настоящее время является "самым большим вопросом отрасли".

По его словам, валовая рентабельность двигателестроительного производства не превышает 6 проц. При этом 60 проц. в себестоимости изделия (по двигателю ПС-90А — 70—75 проц.) составляет цена комплектующих, во многом зависящая от материалов.

По словам Решетникова, для снижения себестоимости и, в частности, издержек производства на ПМК проводится техническое перевооружение всех предприятий комплекса. В текущем году инвестиции на эти цели составляют 600 млн руб. Но такой суммы недостаточно.

"У нас есть серьезные расчеты в этой сфере на перспективу. "Оборонпром" поддерживает нас, и как только решится вопрос с холдингом, мы займемся инвестиционными проблемами", — сказал Решетников.

источник: АРМС-ТАСС
16.04.08

ОАК ИНВЕСТИРУЕТ \$ 5 МЛРД

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) планирует до 2015 г. направить на техперевооружение около \$ 5 млрд за счет бюджета и средств, привлеченных на рынке (IPO планируется на 2009—

2010 гг.), сообщил президент ОАК Алексей Федоров.

источник: газета «Ведомости»
18.04.08

"ФИНАНСОВАЯ ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ" И ПЕРМСКИЙ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА ПРОИЗВОДСТВО 10 ДВИГАТЕЛЕЙ ПС-90А

"Финансовая лизинговая компания" (ФЛК) и Пермский моторостроительный комплекс (ПМК) подписали сегодня контракт на производство 10 двигателей ПС-90А для самолетов Ту-214 авиакомпании "Трансаэро".

Контракт был подписан в ходе 10-го Международного салона "Двигатели-2008" исполнительным директором ФЛК Виктором Драчевым и управляющим директором Пермского моторного завода (ПМЗ), входящего в ПМК, Михаилом Дическулом. Согласно контракту, ПМЗ изготовит и поставит двига-

тели в течение 2 лет. Первый двигатель будет поставлен авиакомпании в этом году.

В настоящее время с пермскими двигателями ПС-90А эксплуатируется один самолет Ил-96-400 в авиакомпании "Атлант-Союз", три самолета Ил-96-300 и три Ту-214 в авиакомпании ГТК "Россия" и один самолет Ту-214 в авиакомпании "Трансаэро". Второй самолет Ту-214 "Трансаэро" получит летом этого года.

*источник: АРМС-ТАСС
16.04.08*

КОМПАНИЯ "ИФК-ТЕКНИК" ЗАЙМЕТСЯ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕМ ДВИГАТЕЛЕЙ СЕРИИ ПС-90А

Пермский моторостроительный комплекс заключил первый контракт с компанией "ИФК-Техник" (дочернее предприятие лизинговой компании "Ильюшин Финанс Компани" (ИФК) на техобслуживание двигателей ПС-90А1, эксплуатируемых на двух самолетах Ил-96-400 авиакомпании "Атлант-Союз". Самолеты будут поставлены авиаперевозчику на следующей неделе.

Как сообщил подписавший документ коммерческий директор Пермского моторного завода (ПМЗ, входит в состав ПМК) Олег Королев, двигатели будут проходить обслуживание в течение всего жизненного цикла. Расчетный ресурс двигателя равен ресурсу самолета и составляет 60 тыс. часов. Стоимость контракта составляет примерно 6 млн долл. на каждый двигатель. По словам Королева, ранее ПМК заключал договоры на обслуживание напрямую с авиакомпанией. Теперь эта практика будет меняться — "Ильюшин Финанс" берет на себя полностью все сопровож-

дение самолета в эксплуатации вместе с двигателем.

По словам генерального директора "ИФК-Техник" Дарьи Доренвендт, с инициативой "одного окна" — предъявлять требования по всем комплектующим самолета в один адрес — выступили эксплуатанты. Компании ИФК — владельцу самолета — эта стратегия также выгодна, поскольку она всегда имеет возможность контролировать эксплуатацию самолета.

Королев сообщил, что в апреле-мае текущего года с "ИФК-Техник" будет подписан второй контракт — на техническое сопровождение ПС-90А авиакомпании "Ред уингс". Сейчас в эксплуатации у этого авиаперевозчика 4 самолета Ту-204. В этом году "Ред уингс" получит через ИФК еще два Ту-204 и в 2009 году — следующие три машины. Стоимость обслуживания одного летного часа ПС-90А составляет около 200 долл.

*источник: АРМС-ТАСС
16.04.08*

УКАЗ О ПЕРЕДАЧЕ "ОБОРОНПРОМУ" ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНЫХ АКТИВОВ БУДЕТ ПОДПИСАН В АПРЕЛЕ

Указ Президента РФ о передаче двигателестроительных активов в ОПК "Оборонпром" будет подписан до конца текущего месяца, сообщил журналистам на выставке "Двигатели-2008" заместитель министра промышленности и энергетики РФ Денис Мантуров.

"До конца месяца указ будет подписан", — сказал он. Замминистра уточнил, что проектом указа предусматривается передача в ОПК "Оборонпром" принадлежащих государству активов в двигателестроительных предприятиях, включая предприятия "самарского куста" и пакет акций в ОАО "НПО "Сатурн".

Как пояснили в пресс-службе ОПК "Оборонпром", в дальнейшем эти активы будут внесены в уставный капитал зарегистрированного в декабре 2007 г. ОАО "Объединенная двигателестроительная корпорация" (ОДК). Процесс формирования ОДК может занять около полутора лет, отметил Д. Мантуров. Он также сообщил, что финансирование программ гражданского авиационного двигателестроения будет продолжаться в рамках федеральной целевой программы (ФЦП) "Развитие авиационной гражданской техники в России на 2002—2010 гг. и на

период до 2015 г.". Однако, уточнил замминистра, в 2008 г. предусмотрено дополнительное финансирование программ доводки двигателей ПС-90А2 и SaM146 в размере 2,4 млрд рублей. Кроме того, планами на 2009 г. предусмотрено дополнительное финансирование двигателестроительных программ в размере 4,3 млрд рублей.

Перспективные программы авиационного двигателестроения в дальнейшем планируется финансировать в рамках ФЦП "Развитие двигателестроения", принятие которой ожидается к 2010 г. Общий объем этой ФЦП может составить 60 млрд рублей, отметил Д. Мантуров.

"Оборонпром" формирует двигателестроительный холдинг, в который должны войти ОАО "СНТК им. Кузнецова", ОАО "Моторостроитель", ОАО "СКБМ", ОАО "НПО "Сатурн", ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение", ОАО "Пермский моторный завод" и ряд других предприятий.

*источник: AVIAPORT.RU
15.04.08*

ОБЪЕМЫ ПРОДАЖ ПРОДУКЦИИ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ УВЕЛИЧИЛИСЬ В 2007 ГОДУ ПОЧТИ НА 20 %

Объемы продаж продукции российских предприятий, входящих в Ассоциацию "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД), в 2007 году увеличились по сравнению с прошлым годом на 19,3 проц. По странам СНГ рост составил 24 проц.

Объем продаж продукции предприятий АССАД по итогам 2007 года составил около 125 млрд руб., в том числе по российским предприятиям — около 95 млрд руб., сообщил президент АССАД Виктор Чуйко на ежегодной конференции, проходящей в ИТАР-ТАСС.

Численность работающих в отрасли за год уменьшилась в среднем на 4 проц. При этом средняя заработная плата выросла на 25 проц. и составила 14 тыс. руб. Несколько уменьшилась доля инвестиций в развитие технологической и научно-экспериментальной базы относительно общих объемов (в среднем

5,8 проц. против 7,7 проц. в 2006 году). При этом осредненная доля объемов работ с инозаказчиками выросла с 29 до 44 проц. Соотношение кредиторской и дебиторской задолженности предприятий отрасли за год уменьшилось до 1,5.

Как считает Чуйко, по-прежнему главной нерешенной проблемой в двигателестроении остается отсутствие четкой программы создания и изготовления двигателей для самолетов и вертолетов на долгосрочную перспективу. Для решения этой проблемы необходимо ускорить разработку и утверждение Федеральной целевой программы "Развитие газотурбостроения в авиационной промышленности на период до 2025 года", отметил президент АССАД.

*источник: АРМС-ТАСС
08.04.08*

ММП "САЛЮТ" ГОТОВО УВЕЛИЧИТЬ СВОЕ УЧАСТИЕ В ПРОИЗВОДСТВЕ Д-436

Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" (ММП "Салют") готово значительно увеличить долю своего участия в кооперационных поставках с запорожским ОАО "Мотор Сич". Об этом заявил первый заместитель генерального конструктора предприятия Валентин Крымов.

"На сегодня основной объем производства авиадвигателей серии Д-436 (Д-436Т1 для Ту-334, Д-436-148 для Ан-148, Д-436ТП для Бе-200) приходится на запорожских авиадвигателестроителей, а доля ММП "Салют" по кооперационным поставкам в Запорожье составляет порядка 15–20 % от общего объема работ по изготовлению двигателей этого типа", — сказал он. По словам специалиста, "Салют" имеет соответствующие договоренности с запорожскими двигателестроителями о том, что в случае расширения рынка авиадвигателей типа Д-436, а этот рынок однозначно будет расширяться, изготовление этих двигателей будет производиться между ММП "Салют" и ОАО "Мотор Сич" в соотношении 50 : 50.

"В настоящее время ММП "Салют" расширяет возможности производства и испытательной базы

для Д-436", — отметил В. Крымов. Он подчеркнул, что от тесного сотрудничества российских и украинских двигателестроителей выигрывают и Россия, и Украина, которые в одиночку не смогли бы создать и производить двигатели, не только Д-436 для гражданских машин, но и АИ-222-2.5 для российских учебно-боевых самолетов Як-130.

"ММП "Салют" около 15 лет тесно сотрудничает с запорожским машиностроительным КБ "Прогресс" и ОАО "Мотор Сич". Обе стороны накопили достаточно оснований для того, чтобы сказать, что такое сотрудничество дает огромный эффект. Каждый совместный проект имеет два критерия оценки — техническая целесообразность и экономическая, и обе стороны работают в соответствии с этими критериями. Работая совместно, обе стороны концентрируют финансовые, интеллектуальные и производственные возможности предприятий двух государств, что позволило им совместно участвовать сразу в нескольких проектах", — особо подчеркнул В. Крымов.

*источник: AVIAPORT.RU
14.04.08*

НОВЫЕ КОНТРАКТЫ ПЕРМСКОГО МОТОРОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА

15–16 апреля во время проведения международного салона "Двигатели-2008" Пермский моторостроительный комплекс заключил ряд контрактов на поставку авиационных двигателей в 2009–2010 гг.

В день открытия выставки было подписано два контракта. Первый — с авиакомпанией "Волга-Днепр" на поставку 1 резервного двигателя ПС-90А-76 с поставкой в 2008 г. и опцион на поставку двух резервных двигателей ПС-90А-76 в 2010 г. Кроме того, был подписан договор с ОАО "Финансовая лизинговая компания" на поставку 10 двигателей ПС-90А для "Трансаэро". 16 апреля состоялось подписание контракта с ЗАО "ИФК-Техник" по обеспечению работоспособности двигателей ПС-90А1 в авиакомпании

"Атлант-Союз". 17 апреля Пермский моторостроительный комплекс подписал контракт с ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) на поставку 12 двигателей ПС-90А1 для самолета Ил-96-400 авиакомпании "Атлант-Союз" и 4 двигателей ПС-90А для самолета Ил-96-300 авиакомпании ГТК "Россия".

По состоянию на 1 января 2008 г. в авиакомпании ГТК "Россия" эксплуатируется 3 самолета Ил-96-300 и 3 самолета Ту-214, в авиакомпании "Трансаэро" — 1 самолет Ту-214. Авиакомпания "Атлант-Союз" планирует получить 2 самолета Ил-96-400 в апреле 2008 г.

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
18.04.08*

МИНПРОМЭНЕРГО РФ ПРЕДЛАГАЕТ В 2008 Г. ПРИНЯТЬ РЕШЕНИЕ О СОЗДАНИИ ОБЪЕДИНЕННОЙ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ

Минпромэнерго РФ предлагает в 2008 г. принять решение о создании Объединенной двигателестроительной корпорации. Об этом сообщил источник в министерстве.

По его словам, создание этой корпорации позволит к 2015 г. оснащать самолеты отечественного производства отечественными двигателями. Кроме того, эта корпорация будет производить газо-

турбинные установки для тепловой энергетики. Источник добавил, что в 2008 г. министерство планирует и утвердить стратегию развития газотурбинного двигателестроения.

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
03.04.08*

ИТМИВТ ПРЕДСТАВЛЯЕТ РЕШЕНИЯ ДЛЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ НА ВЫСТАВКЕ "ДВИГАТЕЛИ-2008"

ИТМИВТ им. С. А. Лебедева принимает участие в Десятом международном салоне "Двигатели-2008", который состоится 15–19 апреля 2008 года в Москве (ВВЦ, павильон № 57).

Экспозиция ИТМИВТ будет представлена в блоке № 60, стенд № 1. Специалисты института продемонстрируют бортовой процессорный модуль для систем автоматического управления, интерфейс рабочего места для разработки и отладки программного обеспечения в среде ОСРВ, расскажут о подходе к созданию перспективной распределенной платформы для управления газотурбинными двигателями.

В рамках Научно-технического конгресса по двигателестроению (НТКД) ИТМИВТ представит доклад на тему "Алгоритмы аналитического резервирования распределенной САУ ГТД". В выступлении будет рассмотрена концепция построения алгоритмов обнаружения и парирования отказов датчиков в распределенной сетевой системе автоматического управления газотурбинным двигателем (САУ ГТД). Докладчик — В. И. Клепиков, руководитель направления встраива-

емых систем для ответственных применений. Дата и место проведения доклада: 18 апреля 2008 г., 10:00–10:30, конференц-зал 57-го павильона.

Приглашаем все заинтересованные организации посетить стенд и выступление ИТМИВТ!

Институт точной механики и вычислительной техники им. С. А. Лебедева Российской академии наук (ИТМИВТ) основан в 1948 г. и является научно-исследовательским институтом в области информационных технологий, вычислительной техники и микроэлектроники, сохранившим и возрождающим отечественную научную школу. Основные направления деятельности института — встраиваемые системы для ответственных применений, интеллектуальные решения на базе сенсорных сетей, системное и встроенное программное обеспечение, перспективные вычислительные архитектуры, информационная безопасность, навигационные и радиолокационные системы.

*источник: компания «ИТМИВТ»
07.04.08*

СОЗДАНИЕ НОВЫХ ПОРШНЕВЫХ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ ПРЕДУСМОТРЕНО ПЕРСПЕКТИВНЫМИ ПЛАНАМИ АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

Создание перспективных поршневых авиадвигателей предусмотрено проектом стратегии развития газотурбостроения. Об этом заявил генеральный директор госпредприятия "Центральный институт авиационного моторостроения имени П. И. Баранова" (ЦИАМ) Владимир Скибин.

По его словам, последние десятилетия в стране серийно выпускался только один поршневой авиадвигатель — М-14 производства Воронежского механического завода. Однако потребность в поршневых двигателях остается и спрос на рынке на такие двигатели весьма существенен.

"Поршневые авиадвигатели требуются для обеспечения реализации заданий, предусмотренных Федеральными целевыми программами "Государственная программа вооружений России на период до 2015 года" (ГПВ-2015) и "Развитие гражданской авиационной техники России в 2002–2010 годах и на период до 2015 года" (ФЦП-2015)", — отметил В. Скибин. Он уточнил, что в последнее время достигнут существенный прогресс в технологиях производства поршневых авиадвигателей — технология жидкой штамповки поршней, поршни из композиционных

материалов. Таким образом, за последние годы предприятия — разработчики поршневых авиадвигателей создали значительный по объему научно-технический задел.

"Авиационные поршневые авиадвигатели прописаны в ГПВ-2015 для беспилотных летательных аппаратов. В ФЦП-2015 предусматривалось создание авиационных поршневых двигателей для легких самолетов и вертолетов. Кроме того, по поручению Президента РФ от 2004 года продолжается формирование и разработка программы развития в стране легкой авиации, для которой весьма необходим широкий ряд типоразмеров авиадвигателей различной мощности. К сожалению, программа развития малой авиации будет работать только с 2010–2011 гг.", — напомнил В. Скибин.

По его словам, авиадвигатели строители настаивают на необходимости создания минимально двух типов самых востребованных оппозитных двигателей: мощностью 60–90 л. с. и 270–320 л. с.

*источник: AVIAPORT.RU
14.04.08*

ПЕРЕНОС СРОКОВ ПОСТАВКИ ЗАКАЗЧИКАМ САМОЛЕТА SUPERJET НЕ СВЯЗАН С ПРОИЗВОДСТВОМ В РОССИИ ЕГО ДВИГАТЕЛЯ

Перенос сроков поставки заказчиком самолета Sukhoi SuperJet 100 "не связан с производством его двигателя на российских авиадвигательных предприятиях". Об этом заявил сегодня на пресс-конференции в ИТАР-ТАСС генеральный директор ФГУП "ЦИАМ им. П. И. Баранова" Владимир Скибин.

"Уже проведен ряд испытаний двигателя для этого самолета на земле и в воздухе, и работа идет по утвержденному плану", — уточнил он.

По словам Скибина, испытания двигателя, созданного совместными усилиями специалистов НПО "Сатурн" в городе Рыбинске (Ярославская область) и французской компании Snecma, "проходят в городах Жуковский и Истер (юг Франции)". В России, отметили участники пресс-конференции, "один из двигателей SaM146 установлен в комплексе из 4 двигателей на самолете Ил-76, действующем как самолет-лаборатория". Скибин подчеркнул, что "этот двигатель был выбран для постановки на российский SuperJet 100 у французской компании потому, что он является уже разработанным двигателем, наиболее близким к двигателям такого типа пятого поколения, и имеет

большой потенциал". Скибин высоко оценил сотрудничество в работе над двигателем для российского регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 между российскими и французскими специалистами, так как "постоянная их совместная работа дает больший эффект, чем разовые встречи специалистов". Скибин отметил также, что "в перспективе можно увеличить тягу этого двигателя для увеличения вместимости самолета до 120 пассажиров".

В настоящее время "самолет и его двигатели рассчитаны на безопасную и коммерчески выгодную перевозку 90 пассажиров", считают специалисты.

По их словам, "потребности этого двигателя оцениваются при постановке самолета на серийное производство в 2 тыс. единиц". Они также считают, что "имеющиеся сейчас сроки передачи самолета Sukhoi SuperJet 100 в коммерческую эксплуатацию вполне реальны при решении ряда проблем, не связанных с готовностью его двигателя".

*источник: газета «Гудок»
08.04.08*

СВЫШЕ 160 ПРЕДПРИЯТИЙ И ФИРМ ИЗ ДЕВЯТИ СТРАН ПРИМУТ УЧАСТИЕ В МОСКОВСКОМ САЛОНЕ "ДВИГАТЕЛИ-2008"

Свыше 160 предприятий и фирм из девяти стран примут участие в международном салоне "Двигатели-2008", открывающемся завтра в Москве. Десятый, юбилейный салон, проводимый в соответствии с распоряжением Правительства РФ, состоится с 15 по 19 апреля в павильоне № 57 Всероссийского выставочного центра в Москве. Экспозиция салона разместится на общей площади около 7000 кв. м.

Салон "Двигатели" — единственный в мире специализированный форум разработчиков и производителей двигателей с международным участием — проводится раз в два года. В экспозиции салона демонстрируются лучшие образцы гражданской и военной высокотехнологичной продукции, а также изделия двойного применения. В числе участников — широко известные на мировом рынке предприятия и

фирмы, бизнес которых связан с созданием, производством, продажей, эксплуатацией и ремонтом двигателей различного назначения. Наряду с крупными российскими предприятиями, такими как ММП "Салют", ММП им. В. В. Чернышева, Пермский моторостроительный комплекс, в салоне примет участие ряд иностранных фирм, в том числе "Мотор Сич" (Украина), "Пратт энд Уитни" (США), "Пратт энд Уитни" (Канада), "Кулайт" (США), "Сименс" и "Мессер-Берлин" (Германия).

На Научно-техническом конгрессе по двигателестроению будет заслушано около 200 докладов на 11 тематических симпозиумах.

*источник: АРМС-ТАСС
14.04.08*

ММП "САЛЮТ" ОСТРО НУЖДАЕТСЯ В КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ КАДРАХ

Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" (ММП "Салют") ощущает сильный недостаток квалифицированных кадров, заявил на салоне "Двигатели-2008" директор предприятия по науке Валентин Крымов.

"Сегодня лишь 25 % выпускников российских вузов идут работать по специальности, а это ничтожный процент для страны с такой мощной индустриально-производственной базой, как Россия. К тому же квалификация большинства специалистов пока еще основана преимущественно на советских заготовках, которые в свете последних инновационных процессов на производстве заметно устарели", — сказал В. Крымов.

По его словам, эти обстоятельства заставляют "Салют" самостоятельно заниматься решением

кадровой проблемы. Так, недавно в Омске на средства "Салюта" был открыт учебный центр "Высокие технологии", который, как надеются в ММП, позволит увеличить приток кадров на предприятие.

В. Крымов отметил, что кадровую проблему также можно решить, обязав каждого выпускника отработать на профильном предприятии хотя бы два года. По его мнению, сделать это можно с помощью оплаты кредита на обучение необходимой кандидатуры. Предусматривается, что по окончании обучения молодой специалист будет обязан подписать контракт о сотрудничестве с платившим за него предприятием.

*источник: AVIAPORT.RU
21.04.08*

ММПП "САЛЮТ" ГОТОВИТСЯ К УЧАСТИЮ В КОНКУРСЕ НА СОЗДАНИЕ ПЕРСПЕКТИВНОГО АВИАДВИГАТЕЛЯ

Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" (ММПП "Салют") совместно с рядом российских и украинских предприятий готовится к участию в конкурсе на создание перспективного авиационного двигателя для ближне-среднемагистрального самолета МС-21, сообщил "АвиаПорту" генеральный конструктор ЗАО "Владимир Климов — Мотор Сич" Евгений Гриценко. Он напомнил, что на днях был проведен Научно-технический совет (НТС) в целях определения концепции перспективного двигателя для МС-21 и определения круга кооперантов — разработчиков и производителей.

"На НТС было решено создать техническую комиссию из представителей ряда предприятий, которая должна в ближайшие месяцы определить, какие предприятия и в каких объемах будут участвовать в программе создания нового авиадвигателя", — сказал Е. Гриценко. По его словам, головным предприятием в программе нового авиадвигателя будет ММПП "Салют".

"Участники НТС выразили уверенность в возможности создания двигателя и его сертификации к 2014

году, с тем, чтобы первый опытный МС-21 был сертифицирован в 2015 году с этими двигателями", — подчеркнул генеральный конструктор.

"Ранее российские ВВС приняли двигатель АИ-222-2.5 для Як-130, в производстве которого на ММПП "Салют" также активно участвует украинское ОАО "Мотор Сич". Поэтому участие украинских предприятий в разработке в кооперационных поставках при производстве перспективного двигателя не должно стать препятствием для участия в конкурсе", — добавил Е. Гриценко.

ММПП "Салют" совместно с ГП "Ивченко-Прогресс", ОАО "Мотор Сич", ЗАО "ВК-МС" и рядом предприятий авиадвигателестроения России готовится предложить на конкурс двигатель тягой до 15 тс, создаваемый с использованием научно-технического задела и опыта создания и производства двигателей серии Д-436, Д-18, Д-27 и АЛ-31.

источник: AVIAPORT.RU
03.04.08

ГОСУДАРСТВО ОПЛАЧИВАЕТ МЕНЕЕ ПОЛОВИНЫ СТОИМОСТИ ИЗГОТОВЛЕНИЯ ДЕМОНСТРАТОРОВ АВИАДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Государство оплачивает только примерно 40 % стоимости выполнения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) по созданию демонстраторов авиационных двигателей для истребителя пятого поколения, создаваемого по программе "Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации" (ПАК ФА). Об этом сообщил первый заместитель генерального конструктора Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют" (ММПП "Салют") Валентин Крымов.

По его словам, в прошлом году Министерством обороны был проведен конкурс на НИОКР второго этапа создания авиадвигателя для ПАК ФА. Победителями конкурса стали ММПП "Салют" и ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" (НПО "Сатурн"). Оба эти предприятия должны представить в первой половине следующего года готовые демонстраторы в соответствии со своими представлениями по перспективному авиадвигателю с выделением предприятием финансовых ресурсов из государственного бюджета. Таким образом, больше половины расходов на НИОКР по созданию демонстраторов

предприятия-разработчики должны взять на себя.

"На сегодня на ММПП "Салют" выполнен аванпроект по перспективному авиадвигателю и предприятие активно работает над разработкой ряда узлов двигателя пятого поколения", — сказал В. Крымов. По его сведениям, заказчик нового перспективного авиадвигателя определит головного разработчика двигателя для ПАК ФА исходя из анализа представленных демонстраторов.

Как заявил ранее глава ММПП "Салют" Юрий Елисеев: "Демонстратор — это необязательно полноразмерный двигатель. Это, скорее, демонстратор отдельных узлов — турбины, камеры сгорания, которые должны подтвердить, что новый двигатель сможет дать требуемые характеристики". Известно, что ММПП "Салют" запросило за свой проект меньше, чем планировалось выделить из бюджета: "Сатурн" оценил стоимость своего предложения примерно в 9,2 млрд руб., а "Салют" — в 8,3 млрд.

источник: AVIAPORT.RU
14.04.08

ПОСТАВКИ ЗА РУБЕЖ НОВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-35 МОГУТ НАЧАТЬСЯ В 2010—2011 ГОДАХ

Поставки иностранным заказчикам сверхманевренных многофункциональных истребителей Су-35 с новейшим двигателем могут начаться в 2010—2011 годах. Об этом сообщил сегодня на салоне "Двигатели-2008" представитель "Рособоронэкспорта".

По словам специалиста, особого внимания заслуживает авиационный двигатель "117С", разработанный научно-производственным объединением "Сатурн" и устанавливаемый на последней версии

истребителя Су-35. Двигатель придает истребителю качество боевой машины поколения "4++".

Работы по организации серийного производства "117С" ведут совместно НПО "Сатурн" и Уфимское моторостроительное производственное объединение.

источник: сайт «Газета.Ру»
15.04.08

ФОРМИРОВАНИЕ ПОРТФЕЛЯ ЗАКАЗОВ НА ПОСТАВКУ САМОЛЕТОВ АН-3 ВСТРЕЧАЕТ ТРУДНОСТИ

Формирование портфеля заказов на переоборудование самолетов Ан-2 в современные самолеты Ан-3 на ПО "Полет" (Омск) встречает трудности, сообщил "АвиаПорту" представитель предприятия. По его словам, в настоящее время оформляется договор на переоборудование двух самолетов Ан-2 в самолеты Ан-3 для одной из сибирских авиакомпаний. Переговоры с другими потенциальными заказчиками на переоборудование самолетов продолжаются.

"На сегодня ведутся переговоры с потенциальными отечественными заказчиками как наиболее реальными для заключения соответствующих договоров на поставку самолетов. Одновременно продолжаются переговоры и с некоторыми зарубежными компаниями, но, как показывает практика, такие переговоры могут продолжаться очень долго", — отметил представитель ПО.

Кроме того, "Полет" продолжает выполнение заказа казахстанской стороны на переоборудование шести самолетов Ан-2 в самолеты Ан-3. Контракт заключен с посреднической компанией. Две машины сданы заказчику, еще четыре машины находятся на сборке в высокой степени готовности.

"В рамках действующего договора на поставку для Казахстана шести машин в настоящее время прорабатывается возможность заключения дополнительного соглашения на поставку самолетов. Пока что-либо конкретное говорить о количественных показателях дополнительной поставки преждевременно — переговоры продолжаются", — добавил представитель компании.

Отвечая на вопрос о проведенном недавно совещании в Государственном космическом научно-производственном центре им. Хруничева (ГКНПЦ им. Хруничева) относительно перспектив производства легких многоцелевых одномоторных самолетов Т-411 на ПО "Полет", собеседник агентства сказал, что "Полет" является производственной базой для выпуска самолетов типа Т-411, но первоначально ГКНПЦ им. Хруничева должен сертифицировать самолет. После его сертификации ПО "Полет" может стать реализатором самолетов на рынке, включая и находящиеся в производственном заделе в Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" 11–13 самолетов Т-411.

источник: AVIAPORT.RU
03.04.08

ВАСО В РАМКАХ МОДЕРНИЗАЦИИ ЗАКУПИЛО ОБОРУДОВАНИЕ НА 2,1 МЛРД РУБЛЕЙ

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" в апреле 2008 года в рамках реализации программы техпервооружения на 2007–2015 годы закупило оборудование на сумму 2,1 млрд рублей, сообщил генеральный директор ВАСО Михаил Шушпанов.

Уже заказано 35 единиц станочного оборудования для механообработки и клепальных работ. Для этих целей компания привлекла кредит ВТБ в размере 1 млрд рублей сроком на 3 года, еще 1,1 млрд рублей поступили из федерального бюджета.

"Фактически мы приступили к первому этапу серьезной модернизации предприятия, а общая сумма инвестиций в развитие производства и персонала запланирована в размере 11,5 млрд рублей", — сказал М. Шушпанов, отметив, что вопрос о дополнительном финансировании техпервооружения в этом году находится на рассмотрении в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Модернизация позволит увеличить мощность предприятия в 2,5 раза, а объем производства к 2010 году вырастет в 3 раза — примерно до 11–12 млрд рублей в год.

В настоящее время на предприятии внедряется проектная система управления. "Назначены 12 моло-

дых специалистов, которые будут координировать основные проекты авиазавода", — сказал М. Шушпанов. Он добавил, что полностью запущен и начал работать филиал ВАСО в райцентре Борисоглебск Воронежской области. "Из-за дефицита специалистов нам приходится открывать производства там, где еще сохранились квалифицированные кадры", — сказал гендиректор.

ВАСО — крупнейшее авиационное предприятие европейской части России. Завод специализируется на выпуске дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов семейства Ил-96 (Ил-96-300, Ил-96-400 и грузовых Ил-96-400Т), а также различных компонентов к самолетам из современных композитных материалов.

Как сообщалось, ВАСО в 2006 году вошло в состав ОАК. Корпорация утвердила программу производства для ВАСО до 2015 года, которая предусматривает выпуск 262 самолетов разных типов. В настоящее время ВАСО по заказу лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." строит 11 самолетов Ил-96-400 и 34 Ан-148.

источник: газета «Гудок»
16.04.08

РОССИЯ И БРАЗИЛИЯ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОВМЕСТНОЙ РАЗРАБОТКЕ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ И РН ДЛЯ ЗАПУСКА СПУТНИКОВ

15 апреля Россия и Бразилия подписали соглашение о совместной разработке истребителей и РН для выведения спутников на орбиту Земли. Об этом заявил министр по стратегическим вопросам Бразилии Мангабейра Унгера. По его словам, в рамках достигнутого соглашения совместно с российской стороной

будет разработан "новейший реактивный истребитель пятого поколения". Договор также предусматривает построение и ввод в эксплуатацию РН, способных выводить на земную орбиту различные спутники.

источник: АРМС-ТАСС
16.04.08

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ "ИРКУТА" УТВЕРДИЛ РЕКОМЕНДАЦИИ АКЦИОНЕРАМ ПО ПРЕДЛОЖЕНИЮ ОАК

Совет директоров ОАО "Иркут" на прошедшем заседании утвердил рекомендации по обязательному предложению ОАО "ОАК" о приобретении ценных бумаг ОАО "Корпорация "Иркут". Как говорится в материалах компании, опубликованных на сайте, совет директоров рекомендует своим акционерам перед принятием решения внимательно изучить представленные ОАК материалы о выкупе акций, поступившие в корпорацию, а так же учесть следующее:

1. По оценке предложенной цены приобретаемых ценных бумаг. Совет директоров на основании представленных документов считает, что предложенная цена выкупа акций корпорации определена в соответствии с требованиями законодательства РФ. Расчет цены подтвержден соответствующими справками фондовых бирж и расшифровкой расчета, имеющихся в материалах оферты.

2. По оценке возможного изменения их рыночной стоимости. На взгляд совета директоров, исходя из ожидаемых результатов деятельности корпорации в 2007 году и планов ОАК, фундаментальные условия деятельности корпорации не претерпят существенных изменений. Ожидается расширение участия корпорации в новых программах, формируемых в настоящее время в ОАК. Корпорация имеет сформированный портфель заказов на 2008–2012 гг.

Изменение рыночной стоимости акций корпорации будет в значительной степени связано с ожиданиями корпоративных действий в отношении ОАК со стороны государства и выбора схемы капитализации ОАК. В соответствии с заявленными на момент получения оферты планами развития ОАК корпорация сохранит свой статус центра прибыли и капитализации на период 2008–2012 гг. В случае начала консо-

лидации активов ОАК акционерам корпорации будет предоставлена возможность обмена их акций на акции ОАК в соответствии с ценами, определенными на основе проведения оценки рыночной стоимости признанным международным оценщиком.

3. По оценке планов лица, направившего обязательное предложение, в отношении корпорации. ОАК рассматривает развитие бизнеса корпорации в качестве одного из приоритетных направлений текущей и перспективной деятельности холдинга. Ожидается, что в 2008–2012 гг. корпорация будет оставаться одной из базовых компаний ОАК. После вхождения в ОАК корпорация начинает новый этап своего развития как частно-государственного партнерства. Дальнейшее расширение производства, а также привлечение инвестиций (в том числе государственных) на развитие производственного комплекса корпорации позволит ей перейти на качественно новый уровень. Совет директоров считает, что данные планы вполне реалистичны.

4. В том числе в отношении его работников. В соответствии с уставными документами и кодексом корпоративного поведения ОАК решения ОАК в отношении работников корпорации будут приниматься прежде всего на основе корпоративных процедур корпорации. Планами корпорации не предусмотрено мероприятий, связанных с существенным изменением численности работников корпорации. Соответственно, совет директоров не ожидает каких-либо действий со стороны ОАК, связанных с изменением количества работников корпорации или условий их труда.

*источник: ИА Finam.ru
03.04.08*

УЛЬЯНОВСКИЙ АВИАЗАВОД СТАНЕТ ЦЕНТРОМ ПО СОЗДАНИЮ СПЕЦИАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ АВИАЦИИ

Ульяновский завод "Авиастар-СП" станет в ближайшие годы центром по созданию специальной транспортной авиации. Об этом, по данным пресс-службы администрации Ульяновской области, сообщил сегодня на рабочей встрече с губернатором области Сергеем Морозовым президент, председатель правления Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров.

По его словам, завод постепенно переходит с одиночного строительства самолетов на серийное производство, входит в нормальный рабочий ритм: создаются новые рабочие места, восстанавливается серийность изготовления самолетов. "Мы четко опре-

делили свои планы и последовательно движемся к их осуществлению", – сказал он. Глава ОАК подтвердил, что в ближайшие годы на предприятии будет запущено в серийное производство Ил-76 в обновленном виде, а также новый среднетранспортный самолет. Как отметил Федоров, эти модели будут "основными для завода через 10–15 лет".

"Авиастар-СП" считается одним из крупнейших российских авиастроительных комплексов. Именно на этом предприятии изготавливаются крупнейшие в мире серийные транспортные самолеты "Руслан".

*источник: газета «Гудок»
14.04.08*

СБЕРБАНК ОДОЛЖИЛ 32 МЛРД РУБЛЕЙ НИЖЕГОРОДСКИМ ОБОРОННЫМ ПРЕДПРИЯТИЯМ

Волго-Вятский банк Сбербанка России в 2007 году выдал нижегородским предприятиям оборонно-промышленного комплекса (ОПК) кредитов на сумму 32 млрд руб. Об этом вчера сообщила пресс-служба банка. В частности, к предприятиям ОПК региона относятся Нижегородский машиностроительный завод, авиазавод "Сокол", заводы "Красное Сормово"

и "Русполимет", Арзамасский машиностроительный завод, НПП "Полет", ФГУП "РФЯЦ-ВНИИЭФ", ФГУП "НИИИС им. Седакова".

*источник:
газета «Коммерсантъ – Нижний Новгород»
08.04.08*

"СУХОЙ" ЗАПУСТИЛ ДОЛГОСРОЧНУЮ ПРОГРАММУ ПОДГОТОВКИ БУДУЩИХ РУКОВОДИТЕЛЕЙ

В ОКБ Сухого началась реализация первого этапа долгосрочной кадровой программы "Резерв-3 Лидер", разработанной с учетом перспективных потребностей развивающегося и усложняющегося производства современной авиационной техники. Она рассчитана на период до 2012–2015 гг. и призвана обеспечить подготовку будущих руководителей среднего и высшего звена конструкторского бюро. 14 участников программы были отобраны осенью 2007 года в ходе специальной оценки почти 50 сотрудников. Теперь их подготовка будет вестись как индивидуально, так и в рамках специально разработанной для этой группы коллективной образовательной программы.

Обучение будущих руководителей ОКБ Сухого началось с семинара по технологиям "бережливого производства" (lean technologies), которые уже внедряются на предприятиях холдинга. Такие же занятия прошли недавно на Комсомольском-на-Амуре производственном объединении им. Ю. А. Гагарина, где группа управленцев среднего звена прошла обучение

современным методам организации производства. На КНААПО сегодня создается Центр оценки и работы с кадровым резервом, который в координации с аналогичной структурой головной компании будет готовить программы обучения и подготовки перспективных специалистов завода. Занятия по lean-технологиям Корпоративный университет холдинга провел также для группы молодых руководителей компаний "Гражданские самолеты Сухого" и "Сухой".

Внедрение передовых методов оценки и подготовки будущих руководителей, обучение их современным методам управления и организации производства необходимо в условиях жесткой конкуренции на мировом рынке авиастроения, когда компания осваивает новые современные виды продукции — региональный самолет Sukhoi SuperJet 100, новейший многофункциональный истребитель Су-35 и истребитель пятого поколения.

*источник:
компания «ОАО "Компания "Сухой"»
07.04.08*

РСК "МИГ" ПРОРАБАТЫВАЕТ БОЛЕЕ 30 ЗАЯВОК НА РЕМОНТ И ПРИОБРЕТЕНИЕ САМОЛЕТОВ ИЛ-103

Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (РСК "МиГ") прорабатывает более 30 заявок от эксплуатантов и потенциальных заказчиков самолетов Ил-103 на продление ресурса, проведение ремонта, а также приобретение данных машин, сообщил "АвиаПорту" сотрудник Управления по малой авиации РСК "МиГ".

"В настоящее время Управление по малой авиации РСК "МиГ" проводит маркетинговые мероприятия по продвижению самолетов семейства "Авиатика-МАИ-890" и Ил-103 на мировой авиационный рынок", — сказал представитель компании.

Он уточнил, что в рамках данных мероприятий проводятся консультации с рядом эксплуатантов о возможности поставок дополнительных партий учебно-тренировочных самолетов Ил-103.

Кроме того, РСК "МиГ" рассматривает возможность поставки партии самолетов Ил-103 в летные училища Российской Федерации в качестве самолетов первоначальной подготовки летчиков. "В процес-

се проработки проведен ряд совещаний и рабочих встреч, в том числе демонстрационные полеты на самолетах Ил-103, организованные РСК "МиГ" на летно-испытательном комплексе в г. Луховицы", — отметил специалист.

Он подчеркнул, что РСК "МиГ" предлагает комплексный вариант поставки самолетов Ил-103: обучение пилотов и инженерно-технического персонала, интегрированную в специфику компании-заказчика систему послепродажного обслуживания, включающую в себя услуги бригады технического содействия, поставку запасных частей и технической документации. В настоящее время на Луховицком машиностроительном заводе, входящем в состав РСК "МиГ", не изготавливаются самолеты Ил-103 в связи с отсутствием заказов, но вся оснастка и вся технологическая цепочка для их выпуска сохранены.

*источник: AVIAPORT.RU
03.04.08*

ЭМЗ ИМ. МЯЩИЦЕВА И АК ИМ. ИЛЬЮШИНА ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ ПО СОВМЕСТНЫМ РАБОТАМ

ГУП "Экспериментальный машиностроительный завод имени В. М. Мясищева" (ЭМЗ им. Мясищева) и ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина) заключили соглашение по совместным работам, сообщил "АвиаПорту" представитель оборонно-промышленного комплекса.

Он уточнил, что взаимодействие двух предприятий — разработчиков новой авиационной техники предусматривается по совместным работам как в части модернизации действующей авиатехники (Ил-20/22), так и по перспективным разработкам АК им. Ильюшина с использованием научно-технического задела ЭМЗ им. Мясищева. По сведениям собеседника агентства, в настоящее время ЭМЗ им. Мясищева

совместно с АК им. Ильюшина осуществляет работы по модернизации самолетов специального назначения на базе Ил-18 — самолетов Ил-20, которая проводится по отработанной серийной технологии.

После акционирования ЭМЗ им. Мясищева предприятие структурно войдет в состав ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). "Для ЭМЗ им. Мясищева наиболее оптимальным было бы вхождение предприятия в бизнес-единицу ОАК "Транспортная авиация", — полагает источник.

*источник: AVIAPORT.RU
03.04.08*

"АВИАСТАР" МЕНЯЕТ ГЛАВУ

Крупнейший производитель гражданской авиационной техники ульяновский авиационный завод "Авиастар" в ближайшее время обретет нового главу. Им, скорее всего, станет гендиректор "УАЗ-Металлургия" Сергей Дементьев. По данным РБК daily, в течение текущей недели он может быть назначен первым заместителем гендиректора, а затем сменил и нынешнего директора предприятия Виктора Михайлова.

Ульяновский авиационный завод ("Авиастар") основан в 1976 году. Основной целью строительства предприятия было производство дальнемагистральных грузовых самолетов Ан-124-100 "Руслан". Однако в 2004 году производство самолетов приостановили. Сейчас ЗАО "Авиастар-СП" специализируется на выпуске пассажирских Ту-204. Завод принадлежит ОАО "Туполев" (73,75 % акций), ОАО "Объединенная авиационная корпорация" (ОАК, 1,25 % акций) и частным акционерам (25 % акций).

Глава ульяновского "Авиастара" Виктор Михайлов, уже не первый год желающий уйти на пенсию, наконец нашел себе преемника. Как рассказали РБК daily несколько источников в авиационных кругах, его на этом посту сменил Сергей Дементьев, до этого возглавлявший дочернюю компанию "Северсталь-авто" — ООО "УАЗ-Металлургия". По словам одного из собеседников РБК daily, на этой неделе Сергей Дементьев будет назначен на пост первого замгендиректора "Авиастара". А впоследствии он станет реальным претендентом на пост гендиректора пред-

приятия. Ожидается, что вопрос о выборах гендиректора будет включен в повестку дня собрания акционеров предприятия, которое пройдет в июне.

В ОАК от комментариев по смене директора "Авиастара" отказались. В компании "Ильюшин Финанс Ко." (покупает 90 % производимых "Авиастаром" лайнеров) о кадровых перестановках на предприятии слышали, однако от комментариев отказываются. "Завод производит наиболее востребованную отечественную продукцию — самолеты Ту-204 всех модификаций, из-за этого к его деятельности пристальное внимание", — говорит представитель компании Андрей Липовецкий. По его словам, анализировать действия нового руководителя можно будет только после того, как он начнет работать. Как отмечают собеседники РБК daily, Виктор Михайлов руководил ульяновским заводом с 1980-х годов, что не могло не сказаться на стиле его управления. Сам г-н Михайлов писал заявление об отставке в связи с достижением им пенсионного возраста еще в конце 2005 года. Но тогда оно не было принято, и в должности гендиректора "Авиастара" Виктор Михайлов проработал до настоящего времени, написав еще несколько раз подобные заявления. Впрочем, о Сергее Дементьеве в авиационных кругах и вовсе пока ничего не известно, ведь с 1980-х годов он работал в структурах УАЗа.

*источник: газета RBC Daily
07.04.08*

ПРОИЗВОДСТВО АВИАТЕПЛООБМЕННИКОВ НАЧАЛОСЬ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ

ЗАО "Хамилтон стандарт — Наука" в среду открыло на арендованных площадях в г. Кимры Тверской области первую очередь производства теплообменников для систем кондиционирования воздуха гражданских самолетов, сообщил пресс-секретарь главы региона Андрей Иванов.

"Авиационные теплообменники, которые будет производить завод, предназначаются для серийных поставок по программам Boeing-787, Airbus-380, Ту-204/214. Это первый этап инвестиционного проекта по расширению производственных мощностей ЗАО "Хамилтон стандарт — Наука", о котором было объявлено в августе 2007 года", — сказал А. Иванов.

Он отметил, что реализация второго этапа инвестиционного проекта начнется в 2008 году и предусматривает проектирование и строительство в Кимрах собственного научно-производственного комплекса компании. "Ввод его первой очереди запланирован на 2010 год и предполагает инвестиции в размере около 280 млн рублей. Полную реализацию проекта по созданию комплекса планируется завершить в 2012 году с общим объемом инвестиций более 500 млн рублей", — подчеркнул пресс-секретарь.

По его словам, инвестиционный проект осуществляется при поддержке администрации Тверской области и имеет большое социально-экономическое значение для региона. Благодаря его реализации в Кимрах появится 350 новых рабочих мест.

ЗАО "Хамилтон стандарт — Наука" создано в 1994 году в Москве американской Hamilton Sundstrand

и ОАО "НПО "Наука" (Москва) и специализируется на разработке и производстве теплообменников для систем кондиционирования воздуха гражданских самолетов. Выпускаемые предприятием теплообменники эксплуатируются на самолетах Boeing, Airbus, Embraer, Bombardier и Туполев.

Hamilton Sundstrand — подразделение United Technologies Corporation — является одним из крупнейших разработчиков и поставщиков наукоемкой продукции аэрокосмического и промышленного применения. Компания производит оборудование для гражданской, региональной, корпоративной и военной авиации, а также для международных космических программ.

United Technologies Corporation (Хартфорд, США) — диверсифицированная компания, поставляющая высокотехнологичную продукцию и оказывающая услуги для аэрокосмической и строительной отраслей.

ОАО "НПО "Наука" является лидером в области создания систем и агрегатов кондиционирования, жизнеобеспечения, систем автоматического регулирования давления для авиационно-космической техники в РФ, а также для международных космических программ.

По данным базы СПАРК на 1 января, Hamilton Sundstrand владеет 61,22 % акций ЗАО "Хамилтон стандарт — Наука", ОАО "НПО "Наука" — 38,78 %.

*источник: газета «Гудок»
10.04.08*

РОССИЙСКАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ ПРОДОЛЖИТ В ИНДИИ ОБСУЖДЕНИЕ ПРОЕКТА СОВМЕСТНОГО ПРОИЗВОДСТВА ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Делегация, в состав которой вошли представители "Рособоронэкспорта" и компании "Сухой", совершает рабочий визит в Индию. Российским специалистам предстоит на месте ознакомиться с возможностями индийских проектных институтов и авиастроительных заводов по совместной разработке и производству истребителя пятого поколения.

Поездка проходит в развитие подписанного 18 октября в Москве в рамках 7-го заседания российско-индийской межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству межправительственного соглашения о совместной разработке и производству истребителя пятого поколения. В январе этого года в Москве побывала представительная индийская делегация министерства обороны и авиастроительной корпорации Hindustan Aeronautics Limited. Она посетила компанию "Сухой", где обсужда-

лись организационные и производственные вопросы проекта, технические требования, которые индийские ВВС предъявляют к самолету. Состоялась поездка в Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина. Здесь с декабря прошлого года ведется сборка первых опытных образцов истребителя пятого поколения. Межправительственное российско-индийское соглашение о совместной разработке истребителя пятого поколения является одной из крупнейших совместных программ сотрудничества Москвы и Дели в военной сфере. Непосредственными исполнителями проекта являются компания "Сухой" и индийская корпорация Hindustan Aeronautics Limited.

*источник:
компания «ОАО "Компания "Сухой"»
08.04.08*

ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ НАХОДИТСЯ НА ЗАВЕРШАЮЩЕЙ СТАДИИ ОФОРМЛЕНИЯ

Федеральная целевая программа "Развитие гражданской авиационной техники в России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года" находится в настоящее время в аппарате правительства на завершающей стадии оформления, сообщил "АвиаПорту" представитель Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). По его словам, в конце прошлого года согласование скорректированной программы по инстанциям несколько задержалось.

Представитель ОАК также сообщил, что в документе "Основные положения стратегии развития ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" до 2025 года", утвержденном на совете директоров компании 12 февраля текущего года, определены количественные показатели выпуска порядка 2600 гражданских воздушных судов.

"Утвержденная стратегия развития ОАК базируется на находящейся на рассмотрении в правительстве скорректированной федеральной целевой програм-

ме, для утверждения которой оставалась только техническая работа, а все количественные параметры практически были уже согласованы", — сказал представитель ОАК.

По его данным, в настоящее время проводится большая работа по созданию условий для максимально возможной унификации всего ряда самолетов семейства Ту-204 — эти самолеты должны быть идентичными по бортовому радиоэлектронному оборудованию без учета оборудования, заказываемого по опциону, иметь одинаковые средства обслуживания пассажиров. Проводится сертификация самолетов семейства Ту-204 на соответствие нормам и требованиям авиационных правил АП-25. Такую сертификацию прошел самолет Ту-214 (Ту-204-200) и недавно завершил самолет Ту-204-100.

*источник: AVIAPORT.RU
08.04.08*

КОНКУРС НА ПОСТАВКУ ВДВ ПЕРВОЙ ПАРТИИ САМОЛЕТОВ БУДЕТ ОБЪЯВЛЕН НЕ РАНЕЕ МАЯ

Конкурс на поставку для Воздушно-десантных войск первой партии легких самолетов будет объявлен не ранее середины мая 2008 г., сообщил "АвиаПорту" представитель производственного объединения "Поле".

По его словам, сведения в средствах массовой информации, публикуемые по поводу готовящегося конкурса, не соответствуют действительности.

"На самом деле переговоры с авиацией ВДВ по возможности замены эксплуатируемых Ан-2 на более современные Ан-3 ведутся уже более двух лет — с 2005 года", — напомнил представитель предприятия.

Проведенные на ПО "Поле" переговоры командующего ВДВ генерал-лейтенанта Валерия Евтуховича с руководством предприятия касались замены устаревшего самолета Ан-2 на десантный вариант самолета Ан-3Т. ВДВ планируют открыть конкурс на поставку первой партии из двух самолетов для проведения

опытной эксплуатации (минимально в течение нескольких месяцев).

"В настоящее время вся необходимая для открытия конкурса документация находится еще в работе и на согласовании, которое занимает само по себе много времени. Речь ведется не только о требованиях к самолету, которые должны быть изложены, но и о финансировании постройки самолетов", — добавил представитель компании.

Он отметил, что в настоящее время ВДВ активно выступает за выделение финансирования постройки (переоборудования) самолетов Ан-3 на 2009 год. В планы ВДВ входит замена практически всего парка самолетов Ан-2 на Ан-3 (порядка 200 машин), но эти планы могут не соответствовать финансовым возможностям Министерства обороны.

*источник: AVIAPORT.RU
08.04.08*

СОЗДАНИЕ ПЕРСПЕКТИВНОГО ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНОГО САМОЛЕТА НАХОДИТСЯ НА СТАДИИ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ РАБОТ

Проект создания перспективного широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета (ШБСМС) находится на стадии начальных научно-исследовательских предварительных работ, сообщил "АвиаПорту" представитель Объединенной авиастроительной корпорации.

Он напомнил, что создание в перспективе ШБСМС в качестве нишевого продукта предусмотрено в стратегии развития Объединенной авиастроительной корпорации до 2025 года.

"Проработки возможных вариантов ШБСМС проводятся инициативно на самой первоначальной стадии и на ОАО "Туполев", и на ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина)", — уточнил представитель ОАК.

На первом этапе научно-исследовательских работ рассматривается возможность создания ШБСМС на базе уже созданных и серийно производимых самолетов типа Ту-204 и Ил-96 при их глубокой модернизации.

"Создание ШБСМС на базе существующих машин существенно сокращает сроки и затраты на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также на организацию и ведение серийного производства", — считает представитель корпорации.

По его мнению, это направление прорабатывается, поскольку сулит немалые выгоды, но с технической точки зрения такое направление представляется на сегодня достаточно проблематичным, так как требуется очень существенно улучшить основные характеристики и показатели ШБСМС, требования к которому еще не сформированы.

"Следует отметить, что предварительные проработки ШБСМС на ОАО "Туполев" и АК им. Ильюшина показывают, что возможные конфигурации ШБСМС на базе Ту-204 и Ил-96 находятся в разных нишах по взлетной массе", — сказал собеседник.

Он полагает, что предварительные работы по ШБСМС на базе Ту-204 и Ил-96 являются естественными и на этом этапе исследований определяется принципиальная возможность создания ШБСМС при минимальных затратах времени и средств. В случае возможности создания ШБСМС в качестве глубокой модификации существующих машин появление ШБСМС возможно и до 2015 года, но в случае необходимости создания нового самолета его появление возможно только после реализации проекта МС-21.

*источник: AVIAPORT.RU
08.04.08*

ГСС РАССМОТРИТ ВОПРОСЫ О КРЕДИТНОМ СОГЛАШЕНИИ С ЕБРР И НОВОЙ ДОПЭМИССИИ

Акционеры ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) на годовом собрании 5 мая рассмотрят вопрос о новой допэмиссии акций компании и кредитном соглашении с Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР), говорится в официальном сообщении ГСС. Дата закрытия реестра — 4 апреля.

В сообщении отмечается, что помимо стандартных вопросов (одобрение годового отчета, бухгалтерской отчетности, утверждение нового списка совета директоров) акционеры рассмотрят сделку с заинтересованностью с ЕБРР. Параметры не раскрываются. Кроме того, акционерам предстоит рассмотреть вопросы об очередном увеличении уставного капитала путем проведения дополнительной эмиссии акций, установлении вознаграждения членам совета директоров компании, страховании ответственности членов совета. Совет директоров ГСС рекомендовал акционерам принять решение не

выплачивать дивиденды за 2007 год. Финансовые результаты за прошлый год компания пока не представила, однако по итогам полугодия ГСС получили \$ 1,3 млн чистого убытка по МСФО.

ЗАО "ГСС" — дочернее предприятие ОАО "Компания "Сухой" (государство владеет 100 % акций ОАО), основанное в 2000 году для реализации проектов в области гражданской авиатехники, в том числе разработки и производства регионального самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ).

Серийное производство лайнера должно начаться в 2008 году.

В настоящий момент объем твердых заказов от авиакомпаний на поставку Sukhoi Superjet 100 составляет 73 самолета.

*источник: газета «Гудок»
08.04.08*

"УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ" ПОДПИСАЛИ КОНТРАКТ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ AIRBUS A320

ОАО "Уральские авиалинии" (Екатеринбург) в четверг подписало контракт с CFM International (Франция) на приобретение пятнадцати двигателей для семи новых самолетов Airbus A320, говорится в сообщении авиакомпании. Приблизительная сумма сделки составляет \$ 125 млн. Как сообщалось, "Уральские авиалинии" осенью 2007 г. подписали твердый договор с компанией Airbus на поставку семи среднемагистральных самолетов A320. Пять самолетов A320 будет поставлено авиакомпании в 2012 г., еще 2 самолета — в первом квартале 2013 г.

Авиакомпания в 2007 г. увеличила количество обслуженных пассажиров на 20 % — до 1 млн 217 тыс. 203 человек. Крупнейшим акционером ОАО "Уральские авиалинии" является ее стопроцентная дочерняя компания ООО "Крылья Урала" (Екатеринбург), владеющая 72,202 % акций общества. Компания Beta Investment Holdings Ltd. (Британские Виргинские острова) владеет 10,251 % акций авиакомпании. Государство доли в АО не имеет.

*источник: AVIAPORT.RU
08.04.08*

ИРАН СТРЕМИТСЯ ПРОИЗВОДИТЬ САМОЛЕТЫ, А НЕ ЗАКУПАТЬ ИХ У РОССИИ — ИСТОЧНИК

Организация лицензионной сборки современных пассажирских самолетов является самым важным направлением в авиастроении Ирана. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорта" высказал источник в сфере научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

"Для Ирана в современных условиях важнейшим направлением является создание современного авиастроения, причем, как отмечают авиационные специалисты, авиационные заводы Ирана оснащены весьма современным и высокопроизводительным технологическим оборудованием. Поэтому можно полагать, что закупка самолетов скорее производится в интересах опять-таки дальнейшего лицензионного их производства в Иране", — сказал собеседник агентства.

По его словам, необходимость для Ирана закупки в России современных самолетов обусловлена двумя факторами. Первый из них — имеющаяся

потребность в современных самолетах для внутренних и внешних авиаперевозок в объеме примерно 20 тысяч пассажирских мест, второй — отсутствие возможности закупки Ираном не только лицензии, но и собранных самолетов в иных странах, кроме России и, например, Китая.

Он добавил, что в ходе проведенных в Иране переговоров выяснилось, что иранская сторона пока не выработала требований по конфигурации пассажирских салонов, составу бортового оборудования самолетов Ту-204 и Ту-214, которые Иран хочет приобрести в первую очередь. Поэтому нельзя исключить, что контракт с Ираном может быть рамочным и состав оборудования и компоновка салона могут определиться и позже. Тем не менее, в настоящее время на переговорах речь идет о закупке примерно 100 бортов.

*источник: AVIAPORT.RU
08.04.08*

ЛОМО ПОДВОДИТ ИТОГИ 2007 ГОДА

По результатам работы в 2007 году ОАО "ЛОМО" получило чистый убыток в размере 880 млн рублей. Совокупная выручка составила более полутора миллиардов рублей.

Ситуацию прокомментировал генеральный директор ОАО "ЛОМО" Александр Аронов:

— Итоговый финансовый результат явился прямым следствием разрыва договорных отношений ОАО "ЛОМО" с рядом венчурных компаний, занимавшихся промышленным производством и продвижением на рынке образцов продукции научно-исследовательской и опытно-конструкторской деятельности ЛОМО. Данным венчурным компаниям были предоставлены права на использование интеллектуальной собственности предприятия для организации серийного производства и освоения значительных сегментов рынка товаров гражданского назначения в области оптико-электронного приборостроения.

Партнеры ЛОМО не смогли в предусмотренные сроки выполнить свои договорные обязательства. В связи с истечением сроков истребования долга мы были вынуждены расторгнуть договорные отноше-

ния с этими компаниями и списать ранее заявленные доходы по соответствующим контрактам на убытки. Сумма убытков предприятия по данным контрактам составила примерно 700 млн рублей.

На сегодняшний день предприятием реализуется ряд мероприятий по обеспечению безубыточной деятельности фирмы. В том числе уже реализована продажа непрофильного актива компании на территории Санкт-Петербурга. А также основным источником покрытия убытков прошлых лет будет являться продажа рекреационно-оздоровительного центра "Нева" в г. Сочи, намеченная на 3 квартал 2008 года. Если говорить о деятельности компании в 2008 году, уже абсолютно ясно, что год будет для нас удачным. На сегодняшний день выиграно много крупных тендеров, в том числе по космической тематике, в традиционных областях поставок вооружений и военной техники, в эндоскопии и микроскопии.

*источник: компания «ОАО "ЛОМО"»
07.04.08*

ГОТОВИТСЯ ДОГОВОР С ВВС НА СОПРОВОЖДЕНИЕ СОЗДАНИЯ МИГ-АТ С ДВИГАТЕЛЯМИ РД-1700

Российские ВВС готовят договор на сопровождение работ по созданию авиадвигателя РД-1700 разработки Тушинского машиностроительного конструкторского бюро "Союз" и учебно-тренировочного самолета (УТС) МиГ-АТ с этими двигателями, сообщил "АвиаПорту" представитель оборонно-промышленного комплекса.

"В соответствии с планируемым договором ВВС будут контролировать и сопровождать все проводимые испытания авиадвигателя РД-1700 и самолета МиГ-АТ с РД-1700", — отметил он. Авиадвигатели РД-1700 создаются для УТС МиГ-АТ прежде всего в инте-

ресах российских ВВС. "Фактически сопровождение ведомством испытаний РД-1700 является формализацией ранее принятых решений руководства ПСК "МиГ" и бывшего Главкома ВВС Владимира Михайлова", — уточнил собеседник агентства. Несмотря на то что основным учебно-тренировочным и учебно-боевым самолетом для российских ВВС выбран Як-130, российские ВВС интересуются испытаниями всех образцов новой авиационной техники, создаваемой разработчиками без привлечения средств Минобороны.

*источник: AVIAPORT.RU
03.04.08*

ИЛ-114-100Т ДЛЯ РАБОТЫ В АНТАРКТИДЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ В 2009 Г.

Первый транспортный самолет Ил-114-100Т, предназначенный для работы в Антарктиде, планируется построить примерно в середине 2009 г., сообщил "АвиаПорту" заместитель генерального директора и генерального конструктора ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина" Николай Таликов.

По его словам, необходимость постройки транспортного самолета в размерности Ил-114 обусловлена потребностями доставки грузов в район Антарктиды. Эта машина признана оптимальной для полетов в высоких широтах с базированием на ограниченных неподготовленных взлетно-посадочных площадках.

"Выбор самолета Ил-114-100 в качестве базового для создания транспортного варианта Ил-114-100Т обусловлен несколько большей взлетной мощностью двигателей силовой установки (двигатели Pratt & Whitney Canada)", — уточнил Н. Таликов.

Он напомнил, что ранее были построены два транспортных самолета Ил-114Т с серийными двигателями ТВ7-117С, однако один из них был потерян. В настоящее и ближайшее время транспортные версии

Ил-114 будут создаваться с более совершенными двигателями ТВ7-117СМ или PW-127.

"На сегодня на авиазаводе в Ташкенте в высокой степени готовности имеются два самолета Ил-114 в транспортном варианте, и на базе одного из них планируется построить первый Ил-114-100Т, — сказал Н. Таликов.

По его мнению, объем сертификации транспортного варианта Ил-114-100Т будет относительно небольшим: порядка 10 полетов на все испытания, так как сертификации будут подвергнуты только главные изменения относительно базового сертифицированного типа.

По неофициальным данным, на первом этапе для работы в условиях Антарктиды планируется построить три транспортных самолета, заказываемых Министерством транспорта.

*источник: AVIAPORT.RU
14.04.08*

РОССИЯ ПОСТРОИТ НА ОРБИТЕ ЗАВОД ПО СБОРКЕ МЕЖПЛАНЕТНЫХ КОРАБЛЕЙ

Россия построит на орбите космический завод по сборке кораблей для полетов на Луну и Марс, сообщает «Интерфакс». Об этом заявил глава Роскосмоса Анатолий Перминов.

По словам Перминова, Роскосмос предложил создать пилотируемый сборочный комплекс на околоземной орбите. Руководство страны на Совете безопасности 11 апреля поддержало эту идею. В комплексе могут собираться корабли слишком тяжелые, чтобы стартовать с Земли.

Эти планы могут вступить в силу не раньше завершения эксплуатации МКС, то есть после 2020 года. Конкретные сроки строительства орбитального завода пока не оговорены.

Перминов также сообщил о том, что космодром Восточный в Амурской области заработает в 2015 году, а первый пилотируемый запуск с площадки состоится в 2018 году.

*источник: LENTA.RU
12.04.08*

ОПЫТНЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-114-300 ВЗЛЕТИТ НЕ РАНЕЕ СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА

Первый опытный самолет Ил-114-300 сможет совершить первый полет не ранее 2009 г., сообщил "АвиаПорту" представитель авиапрома.

По его словам, создание самолета, его облик, постройка и дата первого полета постоянно сдвигаются на более поздний срок, что обусловлено целым рядом причин. В настоящее время имеется задержка с изготовлением и комплектацией самолета, в частности, в связи с тем, что комплектация пока не полностью отработана и не решены вопросы с ее сертификацией.

"Пока также не совсем ясно, как будет изготавливаться первый опытный экземпляр пассажирского самолета на усовершенствованной основе — будет ли это самолет новой постройки или для создания опытного образца будет использован один из ранее построенных самолетов Ил-114", — сказал представитель авиапрома.

По его мнению, эти вопросы будет решать госпредприятие "Ташкентское авиационное производственное объединение имени В. П. Чкалова" (ТАПОИЧ) совместно с разработчиком самолета — ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина"

(АК им. Ильюшина). В настоящее время ТАПОИЧ располагает минимально двумя самолетами, которые могут быть переоборудованы в усовершенствованный вариант Ил-114-300.

"Компоновка самолета Ил-114-300 для опытного образца и проведения летных испытаний большого значения не имеет — сейчас важно построить самолет и сертифицировать его как тип", — считает собеседник агентства.

Планируется, что на Ил-114-300 будут установлены усовершенствованные авиадвигатели ТВ7-117СМ мощностью 2500 л. с. Одной из главных особенностей самолета является возможность эксплуатации с небольших аэродромов. Для автономности эксплуатации в малооборудованных аэропортах самолет Ил-114-300 оснащен встроенным трапом для пассажиров и имеет вспомогательную силовую установку. Существенные изменения планируется произвести и в бортовом и приборном оборудовании самолета, отметил источник.

*источник: AVIAPORT.RU
08.04.08*

ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ТУ-204-100 ПО ETOPS ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2008 Г.

Летные испытания самолета типа Ту-204 на получение международного сертификата ETOPS (Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards) планируется завершить в 2008 г., сообщил "АвиаПорту" представитель ОАО "Туполев".

Правила выполнения полетов по ETOPS разбиваются на различные режимы полета. "На сегодня планируется получить дополнение к сертификату на продолжительность полета с одним оказавшим двигателем в течение 120 минут", — сказал представитель компании, напомнив, что сейчас самолеты Ту-204 имеют возможность продолжать полет в течение 60 минут после отказа одного двигателя.

"Для получения дополнения к сертификату, чтобы летать более одного часа с одним работающим двигателем, надо обеспечить выполнение ряда дополнительных требований, чтобы показать, что бортовое оборудование самолета работает нормально в такой

ситуации. Это довольно сложная задача, которая на ОАО "Туполев" уже решена", — добавил сотрудник АО. По его словам, продолжительность одномоторного полета на двухмоторном самолете в 180 минут не требуется для самолетов типа Ту-204, также как и для "укороченных" самолетов Ту-204-300 с повышенной дальностью полета — запас в 120 минут позволит Ту-204-300 летать на дальность 7000 км по ETOPS.

По нормам ETOPS маршрут двухмоторного самолета должен быть построен таким образом, чтобы он постоянно находился в пределах определенного времени подлета до ближайшего аэродрома, где можно было бы совершить аварийную посадку в случае отказа одного из двигателей. Существуют следующие временные параметры: 60, 75, 90, 120 и 180 мин.

источник: AVIAPORT.RU
08.04.08

АВИАСТАР-СП ПРОДОЛЖИТ ИЗГОТОВЛЕНИЕ САМОЛЕТОВ ТУ-204 ДЛЯ ЗАРУБЕЖНЫХ ЗАКАЗЧИКОВ

ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновск) продолжит в 2008 г. изготовление и поставку зарубежным заказчикам самолетов семейства Ту-204, сообщил "АвиаПорту" источник в сфере научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

По его словам, из всех российских гражданских самолетов наибольшим спросом за рубежом пользуются самолеты семейства Ту-204 и количество заказов на их поставку растет из года в год. Уже осуществлены поставки самолетов этого семейства в Северную Корею и на Кубу, готовятся поставки грузовых самолетов Ту-203-120CE с английскими двигателями в Китай. Ведутся переговоры по продолжению поставок самолетов типа Ту-204 на Кубу, в Северную Корею, Иран и ряд других стран. "В частности, северокорейская авиакомпания планирует закупить еще один Ту-204-300", — сказал собеседник агентства.

Ранее кубинские специалисты и авиационные власти этой страны уже заявляли о желании продолжения российских поставок самолетов "Ту". Эта страна получила два пассажирских самолета Ту-204-100E и один грузовой Ту-204CE с так называемой "английской" кабиной. Теперь они хотят получить и Ту-204-300E. Кубинцы получают Ту-204-300E, скорее всего, в начале 2009 года. Кроме того, кубинцы

заказали и второй грузовой Ту-204CE — эта машина в настоящее время уже стоит на летно-испытательном комплексе ЗАО "Авиастар-СП" почти готовая к отправке, отметил источник.

Он особо выделил тот факт, что разработчик самолета установил на самолетах новый универсальный комплекс бортового оборудования для самолетов Ту-204-100 и Ту-204-300. Этот комплекс был испытан на кубинской машине Ту-204-100E с "английской" кабиной, теперь надо повторить то же с русскоязычной кабиной.

Кроме того, "Авиастар-СП" продолжает работы и по выполнению заказа Ирана на поставку пяти самолетов серии Ту-204-100. Первая машина для Ирана из пяти заказанных будет готова к концу 2009 г., и она должна быть с двигателями ПС-90A2, отличающимися повышенными характеристиками и показателями надежности и ресурса.

В настоящее время также продолжаются переговоры с иранской стороной по возможности организации в Иране лицензионной сборки самолетов типа Ту-204 и Ту-334.

источник: AVIAPORT.RU
08.04.08

СМОЛЕНСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В ТЕНДЕРЕ МИНОБОРОНЫ

В мае этого года Минобороны РФ проводит конкурс на поставку легкомоторных самолетов для подготовки парашютистов. В тендере примет участие омский "Полет" со своим бипланом Ан-3 и смоленский СМ-92Т "Турбо Финист".

Смоленский самолет быстро набирает высоту, оснащен одномоторным двигателем и стоит дешевле. "Наша машина набирает высоту 4,2 тысячи метров всего за 12–14 минут. А у самолета Ан-3 этот процесс занимает 30 минут. Интенсивность взлета и посадки при подготовке парашютистов — это очень важный момент. Уже продано 26 смоленских машин многим силовым ведомствам. Но пока в их числе нет

Минобороны". Сейчас российские десантники для отработки навыков десантирования используют устаревший самолет Ан-2. Техника хорошая, но уже давно нуждается в замене.

Остановится ли выбор Минобороны на смоленском самолете, сказать сложно. Его недостаток в том, что этот самолет оснащен двигателем чешского производства. А Чехия — это участник НАТО и планирует развернуть на своей территории противоракетные силы США.

источник: газета «Комсомольская правда»
04.04.08

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ "ИРКУТА" ВОЗДЕРЖАЛСЯ ОТ РЕКОМЕНДАЦИИ АКЦИОНЕРАМ ПО ОФЕРТЕ ОАК

Совет директоров ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" утвердил документ под названием "Рекомендации акционерам по обязательному предложению о выкупе акций, поступившему в корпорацию от ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", говорится в материалах "Иркута".

Совет директоров "Иркута" воздержался от рекомендации акционерам — продавать или нет акции ОАК, посоветовав лишь внимательно изучить материалы, представленные ОАК.

Совет директоров отметил, что предложенная ОАК цена выкупа акций "Иркута" определена в соответствии с требованиями законодательства, расчет цены подтвержден справками от фондовых бирж.

Говоря о будущем изменении рыночной стоимости бумаг "Иркута", совет директоров подчеркнул, что котировки компании в значительной степени зависят от "корпоративных действий в отношении ОАК со стороны государства и выбора схемы капитализации ОАК". В соответствии с заявленными планами развития ОАК, "Иркут" сохранит свой статус центра прибыли и капитализации ОАК на период с 2008 по 2012 год, говорится в документе.

В случае начала консолидации активов ОАК акционерам "Иркута" будет предоставлена возможность обменять бумаги на акции ОАК по цене, определенной на основании оценки рыночной стоимости признанным международным оценщиком, напоминает совет директоров "Иркута".

Дальнейшее расширение производства, а также привлечение инвестиций (в том числе государственных) на развитие производственного комплекса "Иркута" позволит компании перейти на качественно новый уровень. "Совет директоров считает, что данные планы вполне реалистичны", — говорится в документе. Как сообщалось, ОАК в рамках оферты акционерам "Иркута" приобретает бумаги компании по цене 22,28 рубля. Оферта действует с 24 марта по 11 июня текущего года. Оферта объявлена в целях выкупа 488 млн 48 тыс. 403 обыкновенных акций "Иркута" (49,9 % уставного капитала НПК). Исходя из цены оферты, ОАК может потратить на акции "Иркута" максимум 10,874 млрд рублей (\$ 456,3 млн). Банковскую гарантию ОАК предоставил Сбербанк России.

Акционерам "Иркута" будет предоставлена возможность обменять принадлежащие им акции на акции допэмиссии ОАК, которая может быть объявлена во II квартале 2008 года, говорится в сообщении. Коэффициенты обмена акций "Иркута" на акции ОАК планируется рассчитать на основе проводимой независимым оценщиком оценки, параметры которой утвердит совет директоров ОАК.

ОАК стала владельцем 38,2 % "Иркута" в январе 2007 года, и, в соответствии с законом об АО, у корпорации возникла обязанность предложить остальным акционерам выкупить их ценные бумаги. В середине февраля 2007 года оферта была направлена на регистрацию в ФССП, откуда, однако, была возвращена для приведения в соответствие с законодательством: к пакету документов не была приложена банковская гарантия. Вопрос о гарантии одобрен акционерами корпорации 30 июля прошлого года, но оферту ОАК объявила только в середине марта 2008 года. ОАК ранее заявляла о планах в 2008 году перейти с "Иркутом" на единую акцию.

"Иркут" специализируется на выпуске истребителей типов Су-30 и Су-27, а также самолетов-амфибий Бе-200. Компания объединяет ряд ведущих российских производителей и разработчиков авиатехники, включая "Иркутское авиационное производственное объединение", "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева" и "ОКБ им. Яковлева". Уставный капитал "Иркута" разделен на 978 млн 131 тыс. 612 акций номиналом 3 рубля.

В настоящее время ОАК контролирует 50,09 % акций "Иркута": 38,22 % в качестве вклада частных акционеров НПК и 11,89 %, находящихся на балансе АХК "Сухой". 10 % акций "Иркута" принадлежит концерну EADS, который планирует конвертировать их в акции ОАК.

Частные акционеры "Иркута", в свою очередь, являются акционерами ОАК (ЗАО "Компания "ФТК" контролирует 6,95 %, ООО "Одитэрс" — 2,2 %, ЗАО "Финмаркет" — 0,75 %). Государству принадлежит 90,1 % акций ОАК.

*источник: газета «Гудок»
04.04.08*

ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100 МОГУТ НАЧАТЬСЯ В МАЕ 2008 Г. — МИНПРОМЭНЕРГО

Полномасштабные летные испытания самолета Sukhoi SuperJet 100 с целью проведения сертификационных процедур могут начаться в мае 2008 г., говорится в тезисах доклада министра промышленности и энергетики Виктора Христенко на заседании Правительства Российской Федерации.

В докладе отмечается, что до конца этого года будут получены сертификаты в России, а в 2009 г. планируется завершение сертификации по европейским стандартам.

Sukhoi SuperJet 100 — региональный самолет, который должен заменить эксплуатируемые сейчас самолеты типа Ту-134. Самолет разрабатывается ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" — дочерней компа-

нией ОАО "Компания "Сухой". На данный момент ГСС имеет 73 твердых заказа на Sukhoi SuperJet 100 и 48 опционов.

При примерной стоимости одного самолета 28 млн долл., общий объем заключенных контрактов превышает 50 млрд руб. В докладе отмечается, что на реализацию проекта Sukhoi SuperJet 100 государством потрачено с учетом 2008 года почти 12 млрд руб. Внебюджетные средства привлекаются в размере более 14,5 млрд руб.

*источник: АРМС-ТАСС
04.04.08*

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ SUPERJET 100 СОСТОИТСЯ В ОГОВОРЕННЫЕ СРОКИ — "СУХОЙ"

Сроки переноса первого испытательного полета российского регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 не выходят за оговоренные технологические рамки, сообщила в пятницу PR-директор "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС) Ольга Каюкова.

"У нас сейчас нет никаких оснований говорить о том, что мы не выдержим оговоренных сроков. В таких сложных технических проектах задержки, которые не выходят за технологические рамки, — это не элемент драмы, а неизбежность: такие же проблемы у ведущих авиапроизводителей Airbus и Boeing", — сказала Каюкова в эфире радиостанции "Эхо Москвы". Глава Минпромэнерго РФ Виктор Христенко в своем опубликованном в четверг докладе сообщил, что старт летных испытаний SuperJet 100, которые ГСС в последний раз обещали начать в апреле 2008 года, произойдет в мае. Изначально компания планировала приступить к летным испытаниям в конце

2007 года, а поставки самолета "Аэрофлоту", который является его основным заказчиком, начать уже в 2008 году. Входящие в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК) ГСС еще в апреле 2006 года заключили с "Аэрофлотом" твердый контракт на поставку 30 самолетов SuperJet 100 с опционом еще на 15 машин со сроком начала поставок в конце 2008 года. Глава ОАК Алексей Федоров заявил в марте 2008 года, что поставки первых машин SuperJet 100 из-за задержек испытаний могут быть сдвинуты. Он также сообщил, что штрафных санкций в связи с переносом сроков поставок самолета не последует, поскольку контракт с "Аэрофлотом" предполагает возможность таких задержек.

Общий портфель твердых заказов составляет 73 самолета SuperJet 100.

*источник: газета «Гудок»
07.04.08*

СПЕЦИАЛИСТЫ ЦАГИ БУДУТ РАБОТАТЬ НАД УЛУЧШЕНИЕМ ХАРАКТЕРИСТИК СОЗДАЮЩИХСЯ В РОССИИ САМОЛЕТОВ

В Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ, Жуковский, Московская область) готовятся исследовать перспективные аэродинамические схемы летательных аппаратов, сообщили в оборонно-промышленном комплексе.

"ЦАГИ ставится задача кардинального улучшения основных летно-технических и аэродинамических характеристик перспективных самолетов", — сказал собеседник агентства. По его словам, "планируемый объем работ рассчитан на трехлетний период".

Уже известно, что в ЦАГИ будут исследоваться аэродинамические схемы, представленными темой "60" Экспериментального машиностроительного завода имени Мясищева (ЭМЗ), а также проект ИС-1, предложенный разработчиками ряда институтов и предприятий, сказал собеседник "ИФ-АВН".

*источник: газета «Гудок»
10.04.08*

ОТМЕНА ПОШЛИН ПОДОЗРИТЕЛЬНА

Власти говорят о поддержке авиапрома, но снижают пошлины на импортные самолеты, вместо того чтобы развивать производство российских аналогов. Возможно ли в этом случае говорить о возрождении отечественного авиапрома?

Мы готовы продавать нашим авиакомпаниям самолеты, но на разработку новых моделей требуются инвестиции. Однако даже при существующих ресурсах авиапром не стоит на месте. В ближайшие два года мы планируем провести глубокую модернизацию Ту-204 и Ил 96-400.

Модернизированные Ту-204 могут управляться лишь двумя членами экипажа, на самолете установлены двигатели ПС-90А2, новая вспомогательная силовая установка, модернизированные системы кондиционирования и управления давлением в кабине, существенно облегчена проводка и снижен вес всей конструкции. Это первая фаза программы Ту-204СМ. Мы впервые применим электропривод закрылков и предкрылков, чтобы уйти от гидравлических устройств. Это шаг в сторону "электрического самолета" без гидравлических систем. Первой стандартной конфигурацией нового Ту-204 будут самолеты по "иранскому контракту" с поставкой в 2009 году. До 2012–2013 годов они будут достаточно конкурентоспособны. А на более далекую перспективу надо раз-

вивать проект среднемагистрального МС-21. Что касается дальнемагистрального Ил-96, то вместе с АК "Ильюшин" мы приняли решение проработать вопрос по установке двигателей НК-93 начиная с 2011 года. Предварительные результаты испытаний двигателя, установленного на "летающей лаборатории" на базе Ил-76, очень обнадеживают. В первую очередь по расходу топлива и аэродинамическим потерям. Испытания продлятся до конца лета. Если они подтвердят расчетные данные, то у нас может получиться неплохой самолет. Расход топлива может быть сокращен на 10–15 % или даже 20 %.

Мы понимаем, как важна экономичность воздушного судна в современных рыночных условиях. Не добиваясь снижения расхода горючего и веса машины, нам не стоит надеяться на какой-либо спрос.

Сейчас важно не остановить производство новых российских самолетов, не лишиться заказов, не направить финансовые средства авиакомпаний западным производителям. При крайней необходимости можно предусмотреть поставку импортных самолетов через российские лизинговые компании, чтобы все средства не уходило за рубеж.

*источник: газета «Гудок»
07.04.08*

НА НОВОСИБИРСКОМ АВИАЗАВОДЕ "СУХОГО" НАЧАТА МОДЕРНИЗАЦИЯ ОЧЕРЕДНЫХ СУ-24М

К модернизации и ремонту очередной партии фронтовых бомбардировщиков Су-24М приступило Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова (НАПО). На самолетах, прибывших на завод из Дальневосточного военного округа, будет установлена спутниковая навигация, новое оборудование, узлы и агрегаты. По завершении работ, которые проводятся в рамках выполнения НАПО гособоронзаказа 2008 года, бомбардировщики вернутся к месту своей постоянной дислокации.

В 2007 г. АХК "Сухой" успешно выполнил гособоронзаказ. На его заводах — Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им.

Ю. А. Гагарина и НАПО им. В. П. Чкалова — в запланированном объеме были выполнены работы по модернизации и ремонту фронтовых бомбардировщиков Су-24М, производству и ремонту истребителей Су-27СМ, организации сборки новейших фронтовых бомбардировщиков Су-34. Компания также выполнила план по поставке запасных частей и агрегатов для производимой для Министерства обороны РФ авиационной техники. Для летных учебных центров были изготовлены новые учебные классы и тренажеры.

*источник:
компания «ОАО "Компания "Сухой"»
02.04.08*

СЕРТИФИКАЦИЯ ТУРБОВИНТОВОГО САМОЛЕТА "ФИНИСТ ТУРБО" МОЖЕТ ЗАВЕРШИТЬСЯ В 2008 Г.

Сертификация турбовинтового одномоторного легкого многоцелевого самолета СМ-92 Турбо ("Финист Турбо") может быть завершена уже в текущем году, сообщил "АвиаПорту" представитель авиапрома.

"Кроме сухопутного варианта самолета в качестве базового имеется и проект самолета на амфибийном шасси (на поплавах). На этот самолет на сегодня также имеется существенный спрос. Его сертификация — дело не сегодняшнего дня, и ее планируется провести только после завершения сертификации базового самолета СМ-92 "Турбо Финист", — сказал собеседник агентства. По его сведениям, в прошлом году выпуска самолетов типа СМ-92 "Турбо Финист" на Смоленском авиационном заводе практически не было. В то же время спрос на самолет существует, и он весьма значительный. В соответствии с данными, которые привел гендиректор Смоленского авиазавода Александр Мирошкин на МАКС-2007, всего завод выпустил 26

планеров самолета СМ-92, из которых пять — СМ-92Т. Значительное количество поршневых самолетов (с двигателем М-14Х мощностью 360 л. с.) было переоборудовано в вариант СМ-92Т в Словакии. Согласно оценке НИАТ, мощности авиазавода в Смоленске позволяют выпускать без дополнительных инвестиций в подготовку производства до 12 самолетов в год. Также проводились исследования по возможности поэтапного увеличения производства самолетов до уровня 24 самолетов СМ-92 в год в различных модификациях.

Ранее авиация ФСБ получила три самолета типа СМ-92, и до 2011 года планируется получение еще пяти таких самолетов. После доведения парка СМ-92 в авиации ФСБ до восьми машин и в случае их нормальной эксплуатации указанное количество может быть увеличено.

*источник: AVIAPORT.RU
07.04.08*

ИСПЫТАНИЯ ЯК-130 В 2008 Г. НАЦЕЛЕНЫ НА ВЫПОЛНЕНИЕ САМОЛЕТОМ БОЕВЫХ ЗАДАЧ

Первоочередными при выполнении государственных совместных испытаний (ГСИ) учебно-боевого самолета Як-130 являются задачи боевого применения, сообщил "АвиаПорту" представитель оборонно-промышленного комплекса.

"На проводимых в течение текущего года ГСИ будет применяться все предусмотренное техническим заданием вооружение. Объем ГСИ с имеющимся и предусмотренным ТЗ вооружением на текущий год определен. Однако по авиационным средствам поражения испытания продолжатся и в последующие годы, когда самолет будет принят на вооружение — по мере поступления от разработчиков новых видов вооружения они будут испытываться на Як-130", — сказал собеседник агентства.

По его словам, после завершения первого этапа летных испытаний в ноябре прошлого года Як-130 получил соответствующую литературу, что означает, что самолет может быть передан на серийный завод для изготовления установочной партии. По завершении в конце текущего года ГСИ самолет получит другую литературу, которая означает, что самолет с базовым составом оружия годен к поставкам без ограничений

для эксплуатации в российских ВВС. Именно эту литературу сейчас ждут все смежники, участвующие в производственной цепочке изготовления УБС Як-130, так как их комплектующие будут признаны также годными к серийному производству.

На первом этапе ГСИ, завершившихся в ноябре прошлого года, были успешно подтверждены расчетные летно-технические и взлетно-посадочные характеристики самолета, а также основные характеристики систем навигации и других систем.

Отвечая на вопрос о количестве полетов в рамках программы проведения ГСИ, собеседник сказал, что ответить на этот вопрос сложно, не раскрывая саму программу испытаний. Однако он уточнил, что для получения предварительного заключения заказчика было произведено всего 60 % испытательных зачетных полетов от утвержденной программы летных испытаний на данном этапе, что говорит об успешности проводимых испытаний и достаточной надежности бортовых комплексов, систем и агрегатов.

*источник: AVIAPORT.RU
07.04.08*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Более 1,5 тысячи сотрудников Airbus протестуют против реструктуризации	33
Airbus планирует до конца мая согласовать структуру германо-российского СП по выпуску грузовой версии самолета A320	33
Инсайдеры EADS попали в Интернет	34
Компания Airbus повысила цену на двухпалубный самолет A380	34
Число заказов Airbus по состоянию на 31 марта 2008 г. составило 395 самолетов	34
Airbus создаст новую компанию на базе трех заводов в Германии	34
Airbus и Pratt & Whitney будут тестировать новый двигатель	35
Южная Корея приобретет 21 истребитель F-15 у Boeing примерно за 2,3 млрд долл.	35
Прибыль Boeing выросла благодаря авиационным и оборонным контрактам	35
Бомбы с лазером	35
All Nippon Airways может отказаться от покупки самолетов Boeing	36
Заплатите за несбывшуюся мечту	36
Ирак заключил с Boeing контракт на закупку 55 лайнеров стоимостью 5,5 млрд долл.	36
США помогут Индии испытать новый боевой самолет	37
Самолеты Boeing и Airbus оснастят писсуарами	37
Поставки Boeing 787 могут отложить еще на 6–9 месяцев	37
Boeing испытал первый самолет на водороде	37
Самолеты "Антонова" представлены парламентариям Германии	38
Спикер чешского парламента выразил заинтересованность в развитии сотрудничества с компанией "Антонов"	38
Украина и Ливия создадут СП по обслуживанию вертолетов Ми-8 в Африке	38
Основной вектор развития украинской авиапромышленности направлен на Россию — генконструктор компании "Антонов"	39
Самолеты "Антонова" могут стать основой для дальнейшего развития сотрудничества Украины с европейскими странами	39
Кабмин Украины утвердил программу развития авиационной промышленности до 2010 г.	39
Италия попытается продать свои учебные самолеты в Латинской Америке	40
ВВС ЮАР приняли на вооружение истребитель Gripen	40
В 2008–2012 годы на мировой рынок будет поставлено 1449 истребителей на сумму 71,1 млрд дол.	40
В одном строю	41

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

БОЛЕЕ 1,5 ТЫСЯЧИ СОТРУДНИКОВ AIRBUS ПРОТЕСТУЮТ ПРОТИВ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ

Более полутора тысяч сотрудников авиастроительного концерна Airbus устроили акции протеста против плана реструктуризации у заводов компании во Франции. Об этом сообщили французские СМИ со ссылкой на заявление профсоюзного активиста Ивонника Дрено.

Как передает РИА "Новости", рабочие трех заводов (два в городе Сен-Назер и один в Нанте) протестуют против несправедливого распределения нагрузки, связанной с реализацией нового плана экономики, получившего название Power8. По мнению манифестантов, Германия пользуется более выгодными условиями в рамках этого плана.

"Дирекция не соблюдает своих обязательств относительно справедливости обращения (с рабочими) во Франции и Германии, — объясняет И. Дрено. — В рамках плана Power8 было уже осуществлено сокращение сотен рабочих мест во Франции, в Германии же таких мер предпринято не было, а теперь их (немецкие) заводы, которые должны были продать, станут филиалами".

В четверг утром профсоюзы призвали всех сотрудников французских отделений Airbus приостановить работу на четыре часа. Они выступают против продажи завода субподрядчику Airbus — компании Laticoise. Эта мера предусмотрена в плане реструктуризации авиастроительного концерна, получившего название Power8. В то же время руководство Airbus решило не продавать три завода на территории Германии, как это было предусмотрено ранее.

"Гнев рабочих усиливается", — комментирует ситуацию И. Дрено. "Сегодняшняя акция — это только

первое предупреждение", — уверяет другой профсоюзный активист, Жан-Клод Ганьяр. Напомним, в середине марта во Франции уже проходили забастовки в рамках общеевропейской акции протеста против плана реструктуризации авиастроительного концерна Airbus, предусматривающего закрытие шести заводов и сокращение десяти тысяч рабочих мест. Тогда рабочие 4 французских заводов в Тулузе, Нанте, Сан-Назаре и Меоте приняли участие в акциях протеста. Кроме того, акции протеста прошли в Париже перед штаб-квартирой европейской оборонной корпорации EADS, дочерним предприятием которой является Airbus, а также в Германии, Великобритании и Испании.

Согласно плану, в течение ближайших 4 лет будет сокращена пятая часть рабочих мест европейской компании, из которых 4,3 тыс. — во Франции, 3,2 тыс. — в Германии, 1,6 тыс. — в Великобритании и 400 — в Испании. Кроме того, этот план предполагает закрытие 6 европейских предприятий, входящих в структуру Airbus. Разработчики плана надеются, что предложенные ими меры позволят к 2010 году сократить производственные издержки на два миллиарда евро в год.

Перед принятием плана его детали обсуждались на высшем межгосударственном уровне с участием президента Франции Жака Ширака и канцлера Германии Ангелы Меркель. Стороны договорились справедливо распределить нагрузку, связанную с реализацией плана экономики.

*источник: сайт «Лига Бизнес Информ»
24.04.08*

AIRBUS ПЛАНИРУЕТ ДО КОНЦА МАЯ СОГЛАСОВАТЬ СТРУКТУРУ ГЕРМАНО-РОССИЙСКОГО СП ПО ВЫПУСКУ ГРУЗОВОЙ ВЕРСИИ САМОЛЕТА A320

Европейский авиастроительный концерн Airbus планирует до конца мая согласовать вопросы финансирования проекта и структуру германо-российского совместного предприятия по выпуску грузовой версии самолета A320. Об этом сообщил в Дрездене руководитель завода "Эльбе флугцойгверке" Андреас Шперль в интервью, опубликованном в газете "Файнэншл таймс Дойчланд".

Как отмечает газета, предусматривается, что грузовая версия A320 будет поставляться предприятием "Эрбас фрайтер конвершн" (AFC), в котором по 25 проц. акций принадлежат российской ОАК и компа-

нии "Иркут". Дрезденский завод "Эльбе флугцойгверке" располагает в этом СП 32 проц. акций, Airbus — 18 проц. Таким образом, российская и германо-европейская стороны в равных долях участвуют в проекте, отметил Андреас Шперль, являющийся также председателем наблюдательного совета AFC. По данным "Файнэншл таймс Дойчланд", затраты на создание грузовой версии A320 оцениваются примерно в 63,5 млн евро. Согласно плану, первый грузовой самолет A320 поднимется в воздух в конце 2011 г.

*источник: АРМС-ТАСС
08.04.08*

ИНСАЙДЕРЫ EADS ПОПАЛИ В ИНТЕРНЕТ

Парижский веб-сайт опубликовал во вторник части секретного отчета французского биржевого надзора AMF, в котором аэрокосмический концерн EADS обвиняется в инсайдерской торговле и введении в заблуждение рынков. Среди инсайдеров в отчете названы три немецких менеджера EADS.

Промежуточный секретный отчет AMF был опубликован в газете Le Figaro еще 3 октября прошлого года. Среди подозреваемых в нынешнем 94-страничном отчете упоминаются акционеры концерна Daimler и Lagardere, а также 17 менеджеров, среди которых немцы Томас Эндерс, Густав Хумберт и Штефан Цоллер.

EADS был шокирован публикацией первых 18 страниц, поскольку это противоречит законодательству. По словам представителя концерна, тем самым нарушено право компании на защиту. Регулятор AMF должен констатировать, что упоминаемые в отчете лица не были публично обвинены и что сохранена презумпция невиновности. "Конечно, концерн не может давать комментарии, пока он не видел весь документ, не прочитал и не оценил выводы в нем", — добавил представитель EADS.

AMF подтвердил 1 апреля подозрения в том, что EADS в 2006 году скрыл информацию о проблемах, возникших с производством лайнеров A380 и A350, а также прогнозы на прибыль. Менеджеры концерна

обвиняются в использовании данной информации при собственных операциях с акциями. Биржевой надзор уже передал отчет в прокуратуру и следственную комиссию.

В проходящем судебном процессе у инсайдеров есть возможность опровергнуть обвинения в свой адрес. EADS опасается, что из-за расследования может существенно пострадать его имидж. Глава концерна Луи Галлуа уже неоднократно заявлял, что предоставление рыночной информации со стороны компании всегда удовлетворяло "самым высоким стандартам". Наблюдатели опасаются дестабилизации концерна, которая может наступить в том случае, если значительная часть руководства будет вынуждена уйти в отставку из-за предъявленных обвинений.

Глава подразделения военной техники EADS Штефан Цоллер ранее отклонил подозрения в его участии в инсайдерском скандале. "Я вел себя абсолютно корректно, в этом я совершенно уверен", — подчеркнул он во вторник во время пресс-конференции в Мюнхене.

В отчете, однако, утверждается, что он, как и ряд других менеджеров, был с самого начала в курсе проблем в производстве самолетов.

*источник: газета RBC Daily
10.04.08*

КОМПАНИЯ AIRBUS ПОВЫСИЛА ЦЕНУ НА ДВУХПАЛУБНЫЙ САМОЛЕТ A380

О повышении на 4 млн долл. цены на свой двухпалубный авиалайнер A380 объявила самолетостроительная компания Airbus, входящая в европейский концерн EADS. Согласно каталогу, стоимость 280-тонного самолета с 1 мая составит 327,4 млн долл. (205,8 млн евро). На 2 млн долл. больше — 76,9 млн долл. (48,4 млн евро) — теперь стоит и самолет A320.

"Мы вынуждены не отставать от уровня цен на мировом рынке и сохранять взаимовыгодные сделки", — говорится в заявлении директора по продажам Airbus Джона Лихи. По данным компании, за минув-

ший год курс доллара снизился на 15 проц., в то время как цены на сталь, алюминий и другие металлы, составляющие 40 проц. самолета, повысились, по меньшей мере, на 6,4 проц.

Airbus продает свои самолеты за доллары, хотя многие затраты на них высчитываются в евро. В этой связи концерн EADS старается перевести как можно больше своих расчетов в доллары.

*источник: АРМС-ТАСС
23.04.08*

ЧИСЛО ЗАКАЗОВ AIRBUS ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 МАРТА 2008 Г. СОСТАВИЛО 395 САМОЛЕТОВ

Число заказов европейского авиастроительного концерна Airbus по состоянию на 31 марта с. г. составило 395 самолетов. Среди заказчиков концерна такие авиакомпании, как China Southern, Finnair и Aer Lingus, передает Reuters.

Airbus является дочерней структурой Европейского аэрокосмического и оборонного концерна EADS. В компании продолжается реструктуризация, направ-

ленная на повышение конкурентоспособности в борьбе с американской Boeing Co. В 2007 г. объем заказов Airbus составил 1 тыс. 341 авиалайнер, что стало рекордом концерна, но и этого оказалось недостаточно, чтобы обойти Boeing, который получил 1 тыс. 413 заказов.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
08.04.08*

AIRBUS СОЗДАСТ НОВУЮ КОМПАНИЮ НА БАЗЕ ТРЕХ ЗАВОДОВ В ГЕРМАНИИ

Концерн Airbus намеревается продать три своих завода в Германии, однако перед этим хочет создать на их базе новый холдинг, полностью принадлежащий European Aeronautic Defence & Space, сообщила пресс-служба компании 20 апреля.

Представитель компании сообщил, что покупатель трех заводов в городах Варел, Норденхам и Аугсбург еще не найден.

*источник: Газета.Ru
21.04.08*

AIRBUS И PRATT & WHITNEY БУДУТ ТЕСТИРОВАТЬ НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

В рамках программы изучения новых технологий компании Airbus и Pratt & Whitney подписали соглашение о тестировании турбовентиляторного двигателя нового поколения Geared Turbofan, которое пройдет в четвертом квартале 2008 года. В испытаниях двигателя предполагается задействовать широкофюзеляжный лайнер A340.

Данное тестирование является частью программы Airbus по изучению инновационных технологий, которые могли бы в долгосрочной перспективе помочь решить проблемы растущих цен на нефть и усиливающегося влияния экологических факторов. Geared Turbofan является одним из двигателей, который Airbus планирует тестировать в рамках этого исследования. Компания полагает, что результаты тестирования дополнят общее исследование компании, направленное на изучение новых технологий,

предлагаемых разными производителями двигателями, и их преимуществ. Проводимое тестирование не подразумевает какого-либо технологического или коммерческого решения относительно будущих изменений продукта.

Забота об окружающей среде является первоочередной задачей для компании Airbus.

Airbus стала первой компанией в аэрокосмической отрасли, чьи производственные мощности и продукция были сертифицированы в соответствии с требованиями системы экологического менеджмента по международным стандартам ISO 14001.

Airbus входит в Европейскую аэрокосмическую и оборонную группу EADS.

*источник: компания Airbus
23.04.08*

ЮЖНАЯ КОРЕЯ ПРИОБРЕТЕТ 21 ИСТРЕБИТЕЛЬ F-15 У BOEING ПРИМЕРНО ЗА 2,3 МЛРД ДОЛЛ.

Южная Корея намерена в рамках программы укрепления военно-воздушных сил страны приобрести 21 истребитель F-15K у корпорации Boeing, передает Associated Press. Поставка боевых машин с двигателями Pratt & Whitney планируется в 2010–2012 гг. Правительство ожидает, что контракты с компаниями Boeing и Pratt & Whitney будут подписаны в мае с. г.

Точная сумма сделки пока не называется, однако в бюджете на приобретение истребителей заложено около 2,3 трлн вон (около 2,3 млрд долл.), включая дополнительные расходы и оборудование.

*источник: ИА «РБК – Украина»
25.04.08*

ПРИБЫЛЬ BOEING ВЫРОСЛА БЛАГОДАРЯ АВИАЦИОННЫМ И ОБОРОНЫМ КОНТРАКТАМ

Прибыль американской аэрокосмической корпорации Boeing Co. в I квартале 2008 года взлетела на 38 % по сравнению с прошлогодним показателем благодаря оборонным контрактам и высокому объему заказов на коммерческие самолеты.

Прибыль Boeing составила \$ 1,21 млрд, или \$ 1,62 в пересчете на одну акцию, по сравнению с \$ 877 млн, или \$ 1,13 на одну акцию, в аналогичном периоде предыдущего года. Операционная прибыль компании составила \$ 1,61 на акцию. Доходы Boeing увеличились

на 4 %, до \$ 15,99 млрд, против \$ 15,37 млрд годом ранее.

Компания также подтвердила свой прогноз прибыли по итогам 2008 года в диапазоне \$ 5,70–5,85 на акцию. А в 2009 году компания рассчитывает получить прибыль в размере \$ 6,80–7 на акцию благодаря снижению расходов на опытно-конструкторские работы и пенсионные программы.

*источник: сайт K2Kapital
23.04.08*

БОМБЫ С ЛАЗЕРОМ

Компания Boeing поставила ВВС США первую партию комплектов JDAM с лазерными системами наведения PLGS. Они предназначены для модернизации имеющихся авиабомб калибра 500 фунтов (227 килограммов) и обеспечивают возможность их применения по наземным подвижным целям.

Модернизированные авиабомбы наводятся по отраженному лучу лазерного целеуказателя, который устанавливается на борту самолета и осуществляет подсветку цели. Начальный контракт по программе JDAM был подписан в мае 2007 года и предусматривает поставку 600 комплектов. Его стоимость составляет 28 млн долларов.

Первые приемочные испытания управляемых авиабомб (УАБ) с лазерным наведением были проведены ВВС США в марте текущего года на полигоне

Чайна Лейк в Калифорнии. Испытания подтвердили эффективность применения модернизированных авиабомб истребителями F-15E и F-16 для уничтожения целей, движущихся со скоростью до 110 километров в час.

В марте программу испытаний JDAM также инициировали ВМС США, которые планируют отработать сброс УАБ с борта истребителя F/A-18. Как ожидается, первые боеготовые авиабомбы с лазерным наведением будут приняты на вооружение ВВС и ВМС США уже в текущем году. Поставка всех заказанных комплектов JDAM будет завершена компанией Boeing до июня 2009 года.

*источник: газета «Красная звезда»
22.04.08*

ALL NIPPON AIRWAYS МОЖЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ПОКУПКИ САМОЛЕТОВ BOEING

Японская компания All Nippon Airways (ANA), возможно, пересмотрит планы по расширению самолетного парка из-за того, что Boeing Co. задерживает выпуск самолетов 787-3 Dreamliner как минимум до 2012 года, сообщает агентство Bloomberg.

All Nippon Airways является первым заказчиком Boeing на данные модели самолетов, адаптированный для Японии вариант 787 Dreamliner.

Boeing откладывает поставки 787 Dreamliner до третьего квартала 2009 года. Это уже третий перенос сроков за последние полгода. Boeing уже отстает, по крайней мере, на 14 месяцев от своего графика производства новой машины, начало выпуска которой первоначально было запланировано на май 2008 года. ANA уже заказала 50 самолетов, которые на 20 % экономичнее, чем старые модели. "Компании ANA следует рассмотреть вариант заказа самолетов мень-

шей мощности как альтернативу Boeing 787", — заявил Масауки Кабота из компании Daiwa SW Investment Ltd.

Компания ANA рассматривает возможность потребовать компенсации от Boeing Co., но пока не может рассчитать размер нанесенного ущерба. Руководству All Nippon Airways придется пересмотреть планы на весь самолетный парк, что повлияет не только на прибыль компании.

По итогам торгов в четверг акции японской компании снизились в цене на 2,3 % — до 255 иен.

В прошлом месяце All Nippon Airways сделала заказ на 15 самолетов у Mitsubishi Heavy Industries Ltd. Самолеты рассчитаны на 96 пассажиров и являются более экономичными, чем Boeing 737-500.

*источник: газета «Гудок»
10.04.08*

ЗАПЛАТИТЕ ЗА НЕСБЫВШУЮСЯ МЕЧТУ

Клиенты авиастроительной корпорации Boeing начали требовать материальной компенсации за задержку поставок им нового коммерческого лайнера Boeing 787.

Об очередном переносе сроков завершения проектирования этого самолета, известного также под брендом Dreamliner ("самолет мечты"), Boeing объявил на прошлой неделе. Тем, что эта мечта все никак не материализуется, остались недовольны как "стартовый" пользователь Dreamliner — японская компания All Nippon Airways (ANA), стоящая первой в очереди на получение этого самолета, так и другие авиаперевозчики Азиатско-Тихоокеанского региона, поставки которым запланированы на 2010 и последующие годы.

Boeing в прошлую среду в третий раз перенес сроки начала поставок нового дальнемагистрального самолета: теперь с мая 2009 года на третий квартал того же года. С учетом предыдущих изменений графика общее отставание проекта от первоначальных планов достигло полутора лет.

Как сообщило в минувшую пятницу агентство Reuters, в разных стадиях процесса оформления требований о компенсации к Boeing находятся помимо ANA новозеландская авиакомпания Air New Zealand, индийская Air India, японская Japan Airlines (JAL), а также американская Virgin и британская British Airways.

Австралийская компания Qantas, заказавшая 65 самолетов Boeing 787, уже успела подать иск о возме-

щении ей убытков. Компания Virgin, заказавшая 15 самолетов Dreamliner, и British Airways (24 заказанных самолета) заявили, что ведут переговоры с Boeing о выплате компенсации во внесудебном порядке.

В общей сложности более 50 авиакомпаний из разных стран мира заказали 892 самолета Boeing 787 общей стоимостью 145 млрд долл. Неисполнение контрактных сроков может обойтись Boeing в сотни миллионов долларов. "Boeing 787 является топливосберегающим транспортом. Задержка с поставками сильно ударит по нам", — сказал Reuters глава JAL Харука Нисимацу.

Действительно, Dreamliner позиционировался как самолет, потребляющий на 20 % меньше топлива, чем существующие лайнеры, сходные по размерам и дальности. Если клиенты будут рассчитывать свои потери исходя из упущенной экономии топлива, то суммы их исков обещают быть тем большими, чем позже иски будут предъявлены. Ведь стоимость авиационного керосина сейчас имеет тенденцию к сильному росту.

Кроме того, если начало поставок и дальше будет откладываться, клиенты могут отказаться от заказов на Dreamliner в пользу конкурирующей машины A350 XWB, разрабатываемой европейским концерном Airbus, или же менее технологичных (и экономичных), но зато и более дешевых Boeing 767 и Boeing 777.

*источник: газета «Время новостей»
14.04.08*

ИРАК ЗАКЛЮЧИЛ С BOEING КОНТРАКТ НА ЗАКУПКУ 55 ЛАЙНЕРОВ СТОИМОСТЬЮ 5,5 МЛРД ДОЛЛ.

Ирак заключил с Boeing контракт на поставку 55 авиалайнеров общей стоимостью 5,5 млрд долл. Об этом говорится в распространенном 31 марта в Багдаде заявлении иракского правительства.

По сообщениям источников, Багдад получит 40 лайнеров Boeing 737 и Boeing 787, а также 15 самоле-

тов другой марки. Первые поставки начнутся уже в этом году. Все воздушные суда будут принадлежать национальной иракской авиакомпании "Ираки эйрвейз".

*источник: АРМС-ТАСС
01.04.08*

США ПОМОГУТ ИНДИИ ИСПЫТАТЬ НОВЫЙ БОЕВОЙ САМОЛЕТ

Индийское Агентство по разработке авиационной техники (ADA) приступило к финальному раунду переговоров с американской компанией Boeing по вопросу об оказании технического содействия в организации и проведении летных испытаний легкого боевого самолета LCA Tejas, сообщает The Hindu. В настоящее время стороны завершают согласование характера и объема необходимой помощи, а также других деталей планируемого контракта. 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 специали-

стов сократить финансовые издержки и, что еще более важно, затраты времени за счет более четкого планирования летных испытаний.

Работы по проекту Tejas были начаты еще в 1983 году. Первый полет опытного образца состоялся в 2001 году. Принятие на вооружение новых индийских самолетов намечено на 2010 год.

Tejas является самым легким из выпускаемых в мире сверхзвуковых многоцелевых истребителей. Его масса без боевой нагрузки и топлива равна 5500 килограммам. Самолет может оснащаться ракетами классов "воздух – воздух" и "воздух – поверхность", а также авиабомбами общей массой до 4000 килограммов. Максимальная скорость Tejas достигает 2000 километров в час. Практический потолок равен 15 950 метрам.

*источник: LENTA.RU
03.04.08*

САМОЛЕТЫ BOEING И AIRBUS ОСНАТЯТ ПИССУАРАМИ

Немецкая компания Dassel Interiors разработала писсуары для пассажирских самолетов. По сведениям британской газеты The Telegraph, созданные немцами приспособления будут установлены в салонах популярных самолетов, включая Airbus A310 и Boeing 747.

Издание уточняет, что писсуарами оснащены некоторые военные самолеты. Отметим, что неделю назад представители Dassel пообещали продемонстрировать сделанный по частному заказу рабочий прототип писсуара для A310 на выставке Aircraft Interiors Expo 2008 в Гамбурге.

Говоря о перспективах установки писсуаров в салонах пассажирских самолетов, представитель Dassel заявил, что первые подобные устройства появятся в лайнерах к 2009 году. Назвать авиакомпанию, согласившиеся на подобную модернизацию своего парка самолетов, немец отказался.

По прогнозам британских журналистов, оснащение уборных самолетов писсуарами позволит сократить очереди в туалет и сэкономить воду.

*источник: LENTA.RU
17.04.08*

ПОСТАВКИ BOEING 787 МОГУТ ОТЛОЖИТЬ ЕЩЕ НА 6—9 МЕСЯЦЕВ

Авиастроительный американский концерн Boeing в среду собирается сообщить об очередной задержке в поставках авиалайнера 787 Dreamliner – возможно, еще на шесть–девять месяцев.

О грядущем заявлении компания предупредила в понедельник. Изменения в график вносятся уже третий раз, и первая поставка дальнемагистральных самолетов Boeing 787 Dreamliner запаздывает уже на полтора года. Подобные задержки обойдутся Во-

eing в миллионы долларов, поскольку авиастроитель будет вынужден заплатить заказчикам неустойку.

Компания Boeing столкнулась с рядом проблем – нехваткой комплектующих, изменением дизайна отдельных частей и зависимостью от солидного количества поставщиков, сообщает Reuters.

*источник: сайт rb.ru
08.04.08*

BOEING ИСПЫТАЛ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ НА ВОДОРОДЕ

Компания Boeing провела в начале 2008 года летные испытания своего первого пилотируемого самолета на водородном топливе. Об этом сообщает агентство AFP.

По словам главного директора по технологиям Boeing Джона Трейси (John Tracy), для компании это историческое достижение. Самолет летел по прямой на высоте около тысячи метров в течение 20 минут. В конце 2007 года компания уже сообщила об

успешном испытании четырехцилиндрового двигателя внутреннего сгорания, работающего на водороде. Его планировалось установить на разрабатываемом в Boeing беспилотном самолете-разведчике, который, по плану проектировщиков, должен будет летать на высоте около 20 километров с нагрузкой до 910 килограммов.

*источник: LENTA.RU
04.04.08*

САМОЛЕТЫ "АНТОНОВА" ПРЕДСТАВЛЕНЫ ПАРЛАМЕНТАРИЯМ ГЕРМАНИИ

8 апреля 2008 г. Д. С. Кива, генеральный конструктор АНТК им. О. К. Антонова, по приглашению организаторов принял участие в парламентском вечере парламентской группы авиации и космонавтики германского бундестага. На этом мероприятии присутствовали более 300 высокопоставленных лиц, в том числе депутаты бундестага, представители министерства обороны Германии, эксплуатантов авиационной техники и руководители предприятий авиационной промышленности. Одной из главных тем стала презентация программы SALIS (Strategic Airlift Interim Solution), в которой используются самолеты Ан-124-100 "Руслан".

Выступив с докладом, Д. С. Кива обратил внимание присутствовавших на высокий технический уровень модернизированных самолетов Ан-124-100, в частности, на новый вариант Ан-124-100М-150. Усиленная конструкция планера этого усовершенствованного "Руслана" дает эксплуатантам самолета возможность увеличить вес перевозимого груза до 150 т. Его модернизированный пилотажно-навигационный комплекс позволяет решать задачи базовой и точной зональной навигации (В-RNAV и Р-RNAV). Для Ан-124-100М-150 предусмотрена новая система технического обслуживания по состоянию с регламентом РО-500. Д. С. Кива рассказал о широком спектре транспортных возможностей "Русланов", которые эффективно используются в

ходе SALIS. В том числе он отметил: "Именно благодаря применению Ан-124-100 участники программы имеют возможность доставлять по воздуху сверхгабаритные грузы и грузы массой более 80 т". Генеральный конструктор также представил ряд современных программ "Антонова", в том числе регионального реактивного Ан-148, широкофюзеляжного военно-транспортного самолета короткого взлета и посадки Ан-70, нового транспортного самолета грузоподъемностью 20 т и самого грузоподъемного транспортного Ан-225 "Мрия". Все они могут стать основой для дальнейшего развития сотрудничества с европейскими странами.

Использование самолетов "Руслан" в рамках программы SALIS, в которой принимают участие 18 стран НАТО и ЕС, началось в марте 2006 г. в соответствии с контрактом, подписанным между NAMSA (NATO Maintenance and Support Agency), представляющим интересы НАТО, и компанией Ruslan SALIS GmbH, которая представляет интересы АНТК им. О. К. Антонова (Украина) и группы компаний "Волга-Днепр" (Россия). Согласно этому документу, два самолета Ан-124-100 постоянно базируются в лейпцигском аэропорту. Еще 4 машины предоставляются по требованию.

*источник:
компания «АНТК им. О. К. Антонова»
10.04.08*

СПИКЕР ЧЕШСКОГО ПАРЛАМЕНТА ВЫРАЗИЛ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ В РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА С КОМПАНИЕЙ "АНТОНОВ"

9 апреля 2008 г. в ходе официального визита в Украину летную базу АНТК им. О. К. Антонова посетила правительственная делегация Чешской Республики во главе с председателем палаты депутатов парламента господином Милославом Влчком. Члены делегации ознакомились с основными направлениями деятельности, научно-техническим потенциалом предприятия и современными программами "Антонова". Особое внимание уделялось ходу программы регионального реактивного самолета нового поколения Ан-148, широкому применению многофункционального семейства Ан-74, непревзойденным возможностям широкофюзеляжного военно-транспортного самолета КВП Ан-70, успешной работе тяжелого транспортного самолета Ан-124-100 "Руслан" в рамках програм-

мы НАТО и ЕС SALIS (Strategic Airlift Interim Solution), одним из 18 участников которой является Чехия.

Господин Влчек отметил, что в Чехии хорошо известны пассажирские Ан-24 и транспортные Ан-26, которые долгое время эксплуатировались в стране. Он высоко оценил характеристики Ан-70, которые детально изучались авиационными специалистами и летчиками Чехии. В заключение спикер чешского парламента выразил заинтересованность в развитии сотрудничества с АНТК им. О. К. Антонова — предприятием, создавшим самый грузоподъемный в мире транспортный самолет Ан-225 "Мрия".

*источник:
компания «АНТК им. О. К. Антонова»
10.04.08*

УКРАИНА И ЛИВИЯ СОЗДАДУТ СП ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-8 В АФРИКЕ

Украина и Ливия создадут совместное предприятие для обслуживания вертолетов семейства Ми-8 на территории Ливии, сообщил глава правления ЗАО "Украинские вертолеты" Владимир Ткаченко журналистам в Триполи.

"Авиакомпания "Украинские вертолеты" подписала меморандум о сотрудничестве с Ливией по созданию совместного украинско-ливийского предприятия", — сказал он.

По словам В. Ткаченко, задача СП — создать в Ливии базы технического обслуживания вертолетов семейства Ми-8, где можно будет проводить их

ремонт, модернизацию и подготовку к эффективной работе в Ливии и других регионах Африки.

Глава правления ЗАО "Украинские вертолеты" также отметил, что в ходе переговоров поднимался вопрос и об обучении ливийских пилотов и инженерно-технического персонала.

Авиакомпания ЗАО "Украинские вертолеты" основана 10 декабря 2002 года. В настоящее время она располагает самым большим на Украине парком средних вертолетов Ми-8 МТВ-1, Ми-17-1В.

*источник: газета «Гудок»
10.04.08*

ОСНОВНОЙ ВЕКТОР РАЗВИТИЯ УКРАИНСКОЙ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ НАПРАВЛЕН НА РОССИЮ — ГЕНКОНСТРУКТОР КОМПАНИИ "АНТОНОВ"

Основной вектор развития украинской авиапромышленности направлен на Россию, сообщил на открытии 10-й Международной выставки "Двигатели-2008" генеральный конструктор компании "Антонов" Дмитрий Кива.

"Сегодня Украина ведет широкомасштабное международное сотрудничество в области авиации. Однако главным нашим партнером является и будет оставаться Россия, на которую направлен основной вектор нашего развития", — отметил он.

В числе приоритетных российско-украинских авиационных программ руководитель компании "Антонов" выделил программы самолетов Ан-148, Ан-140 и Ан-70. "В настоящее время Ан-148 сертифицирован и запущен в серийное производство в Воронеже. Создается также вариант на 99 пассажиромест и транспортный вариант, что позволит сформировать многофункциональное семейство самолетов Ан-

148", — сообщил Кива. По его словам, в полном объеме возобновлены работы по программе транспортного самолета Ан-70, на которую Россия и Украина уже израсходовали свыше 1 млрд долл.

Глава компании "Антонов" также отметил развитие программы регионального самолета Ан-140, серийное производство которого осваивается в Самаре. "Потенциал украинского авиастроения достаточно высок, и нам есть что предложить России для совместных разработок. Реализуемые сегодня российско-украинские программы сформировали достаточно надежную платформу для двустороннего сотрудничества, и мы готовы к дальнейшим совместным работам с российскими коллегами", — подчеркнул Кива.

*источник: АРМС-ТАСС
15.04.08*

САМОЛЕТЫ "АНТОНОВА" МОГУТ СТАТЬ ОСНОВОЙ ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА УКРАИНЫ С ЕВРОПЕЙСКИМИ СТРАНАМИ

Самолеты "Антонова" могут стать основой для дальнейшего развития сотрудничества Украины с европейскими странами. Такое мнение высказал генеральный конструктор АНТК им. Антонова Дмитрий Кива на вечере парламентской группы авиации и космонавтики германского бундестага. Как отмечает пресс-служба АНТК, на этом мероприятии присутствовали более 300 высокопоставленных лиц, в том числе депутаты бундестага, представители министерства обороны Германии, эксплуатанты авиатехники и руководители предприятий авиационной промышленности.

Одной из главных тем встречи стала презентация программы САЛИС (SALIS), в которой используются самолеты Ан-124-100 "Руслан". Выступив с докладом, Кива обратил внимание присутствовавших на высокий технический уровень модернизированных самолетов Ан-124-100, в частности, на новый вариант Ан-124-100М-150.

Усиленная конструкция планера этого усовершенствованного "Руслана" дает эксплуатантам самолета возможность увеличить массу перевозимого груза до 150 т. Его модернизированный пилотажно-навигационный комплекс позволяет решать задачи базовой и точной зональной навигации (В-RNAV и Р-RNAV). Для Ан-124-100М-150 предусмотрена новая система технического обслуживания по состоянию с регламентом РО-500.

КАБМИН УКРАИНЫ УТВЕРДИЛ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ДО 2010 Г.

Кабинет министров Украины утвердил программу развития авиационной промышленности до 2010 г. Об этом сообщили сегодня в пресс-службе Минпромполитики. Всего на указанный период для развития авиапрома планируется выделить из госбюджета 1,675 млрд грн, в т. ч. 559 млн грн — в 2008 г. Как сообщал ранее генеральный директор госкон-

Кива рассказал о широком спектре транспортных возможностей "Русланов", которые эффективно используются в ходе САЛИС. В том числе он отметил, что "именно благодаря применению Ан-124-100 участники программы имеют возможность доставлять по воздуху сверхгабаритные грузы и грузы массой более 80 т".

Использование "Русланов" в рамках программы САЛИС, в которой принимают участие 18 стран НАТО и ЕС, началось в марте 2006 г. в соответствии с контрактом, подписанным между агентством NAMSA, представляющим интересы НАТО, и компанией "Руслан САЛИС", которая представляет интересы АНТК имени Антонова и российской группы компаний "Волга-Днепр". Согласно этому документу, два самолета Ан-124-100 постоянно базируются в лейпцигском аэропорту. Еще четыре машины предоставляются по требованию.

Генеральный конструктор также представил ряд текущих программ АНТК, в том числе регионального реактивного Ан-148, широкофюзеляжного военно-транспортного самолета короткого взлета и посадки Ан-70, нового транспортного самолета грузоподъемностью 20 т и самого грузоподъемного транспортного самолета Ан-225 "Мрия".

*источник: АРМС-ТАСС
10.04.08*

церна "Авиация Украины" Олег Шевченко, указанные средства планируется направить прежде всего на удешевление кредитов, необходимых для запуска в серийное производство самолетов Ан-148 на киевском заводе "Авиант".

*источник: ИА «РБК — Украина»
04.04.08*

ИТАЛИЯ ПОПЫТАЕТСЯ ПРОДАТЬ СВОИ УЧЕБНЫЕ САМОЛЕТЫ В ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКЕ

Итальянская компания Alenia Aermacchi (подразделение Finmeccanica) и ведущая чилийская государственная самолетостроительная компания Empresa Nacional de Aeronautica (ENAER) подписали меморандум о взаимопонимании. Как говорится в пресс-релизе Finmeccanica, подписанный документ предполагает совместное производство и организацию продаж в Латинской Америке учебно-тренировочных самолетов (УТС) углубленной летной подготовки М-346 и первичной подготовки М-311.

УТС М-346 на начальном этапе разрабатывался Alenia Aermacchi совместно с ОАО "ОКБ им. Яковлева". Однако в отличие от российской версии Як-130, ни один итальянский самолет до сих пор так и не был продан за рубеж. Более того, военно-воздушные силы Италии отказались принимать его на вооружение, мотивировав это тем, что парк учебных машин полностью укомплектован.

М-346 представляет собой самолет длиной 11,5 метра и размахом крыла 9,7 метра. Машина оснаще-

на двумя турбореактивными двигателями F-124-GA-200, полностью "стеклянной" кабиной, другим современным бортовым оборудованием. Максимальная скорость составляет 1050 километров в час, практический потолок — 13 000 метров, максимальная дальность действия — 2000 километров. М-346 способен нести 3000 килограммов бомб и ракет на 5 узлах подвески.

УТС М-311 создан на базе дозвукового самолета S.211 компании Marchetti. Его длина составляет 9,5 метра, размах крыла — 8,5 метра. Машина оснащена одним турбовентиляторным двигателем JT15D-5C и современным бортовым оборудованием. Максимальная скорость составляет 740 километров в час, практический потолок — 12 200 метров, максимальная дальность действия — 1790 километров. Боевая нагрузка при использовании в качестве легкого штурмовика — 1090 кг на 5 узлах подвески.

источник: LENTA.RU
01.04.08

ВВС ЮАР ПРИНЯЛИ НА ВООРУЖЕНИЕ ИСТРЕБИТЕЛЬ GRIPEM

Военно-воздушные силы Южно-Африканской Республики в понедельник, 7 апреля, официально примут на вооружение первый истребитель JAS-39D Gripen, сообщает Flight Global. Новый боевой самолет войдет в состав 2-й эскадрильи ВВС ЮАР и будет базироваться на военном аэродроме Оверберг.

Двухместный истребитель JAS-39D Gripen с бортовым номером SA01 был доставлен в ЮАР в августе 2006 года. До ноября 2007 года он выполнил 199 испытательных полетов. Как ожидается, после официального принятия на вооружение боевой самолет в течение ближайших двух лет будет использоваться в рамках программы доработки бортового оборудования и проведения дополнительных испытаний систем вооружения.

В текущем году шведская компания Saab поставит ЮАР второй двухместный истребитель JAS-39D Gripen. Всего до 2012 года на вооружение ВВС ЮАР поступит 28 новых боевых самолетов, в том числе девять двухместных JAS-39D и девятнадцать одно-

местных JAS-39C. Контракт на поставку истребителей в ЮАР был подписан в 1999 году. Его стоимость оценивается в 1,8 миллиарда долларов.

Ранее компания Saab поставила истребители JAS-39 Gripen военно-воздушным силам Швеции, Чехии и Венгрии. В текущем году получен заказ от ВВС Таиланда. JAS-39 Gripen представляет собой легкий многоцелевой истребитель. Его максимальная взлетная масса равна 12 974 килограммам. Самолет способен развивать скорость более 2100 километров в час. Практическая дальность JAS-39 Gripen равна 3300 километрам. Истребитель вооружен 27-миллиметровой пушкой и может нести боевую нагрузку массой 8000 килограммов, включая управляемые ракеты и авиабомбы, а также контейнеры с разведывательной аппаратурой. Самолет предназначен для борьбы с воздушными целями, ведения разведки, а также нанесения ударов по наземным и морским целям.

источник: LENTA.RU
07.04.08

В 2008—2012 ГОДАХ НА МИРОВОЙ РЫНОК БУДЕТ ПОСТАВЛЕНО 1449 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ НА СУММУ 71,1 МЛРД ДОЛЛ.

Западные страны продолжают работы по усовершенствованию имеющихся парков истребителей, что позволит сохранить устойчивое настроение в этом секторе мирового рынка по крайней мере в течение ближайшего десятилетия.

По прогнозам фирмы "Форкаст интернэшнл", в предстоящие пять лет (2008—2012 гг.) мировой рынок истребителей оценивается в 71,1 млрд долл. В этот период на рынок будет поставлено 1449 изделий. Об этом сообщает журнал "Авиэйшн уик энд спейс технолоджи".

Основными игроками на мировом рынке истребителей будут фирмы: Lockheed Martin с долей 30,5

проц. (21,7 млрд долл.), Eurofighter — 25,3 проц. (18,0 млрд долл.), Boeing — 15,8 проц. (11,2 млрд долл.), компания "Сухой" — 7,5 проц. (5,3 млрд долл.), Chengdu — 6,8 проц. (4,8 млрд долл.), все другие фирмы — 14,2 проц. (10,1 млрд долл.).

Объемы поставляемых фирмами изделий распределяются следующим образом: Lockheed Martin — 346 изделий (23,9 проц.), Eurofighter — 290 (20,0 проц.), Chengdu — 228 (15,7 проц.), компания "Сухой" — 177 (12,2 проц.), Boeing — 159 (11,0 проц.), все другие фирмы — 249 (17,2 проц.).

источник: АРМС-ТАСС
03.04.08

В ОДНОМ СТРОЮ

Редкий случай: главные мировые авиастроительные компании Boeing и Airbus подписали соглашение о сотрудничестве.

Они договорились вместе работать над тем, чтобы снизить отрицательное воздействие авиационной индустрии на окружающую среду. Свои подписи под документом поставили Скотт Карсон, президент и генеральный менеджер подразделения "Боинг. Гражданские самолеты", и Том Эндерс, президент и генеральный менеджер Airbus.

Речь идет о совершенствовании управления воздушным движением, о формировании единых условий использования воздушного пространства. Прежде всего надо сделать совместимыми системы

управления воздушным движением в США и Европе. Одно лишь это позволит сократить выбросы двуокиси углерода над Европой на 10–12 процентов. Обе компании будут работать с американским и европейскими правительствами, чтобы ускорить этот процесс.

В том, что касается защиты окружающей среды, Boeing и Airbus нашли общий язык. Но, как заявил Скотт Карсон, "мы остаемся агрессивными конкурентами. И в этом плане подписанное соглашение ничего не изменит".

*источник: газета «Российская газета»
24.04.08*

КИТАЙСКАЯ XI'AN AIRCRAFT INDUSTRY ПОСТАВИЛА В БОЛИВИЮ 2 САМОЛЕТА XINZHOU-60

Компания Xi'an Aircraft Industry Co. (ХАС) завершила поставку в Боливию двух пассажирских самолетов Xinzhou-60, сообщают китайские СМИ со ссылкой на источники в ХАС. Лайнеры доставлены в город Санта-Крус на востоке Боливии.

Xinzhou-60 является модернизированной версией ранее производившегося в Китае самолета YUN-7. На борту этого самолета 50–60 посадочных мест. Цена одного лайнера составляет около 100 млн юаней (\$ 14,24 млн).

ХАС, дочерняя структура корпорации China Aviation Industry Corp., в общей сложности поставила в 2006–2008 годах на внешние рынки 13 самолетов Xinzhou-60. Компания получила от зарубежных партнеров 118 заказов на изготовление самолетов этой модели.

*источник: газета «Гудок»
03.04.08*

ПОДТВЕРДИЛИ ЗАКАЗ

Анкара подтвердила производственный контракт на приобретение 100 многоцелевых истребителей пятого поколения F-35A Lightning II. Стоимость проекта составит около 10,7 млрд долларов. Все самолеты будут поставлены ВВС Турции в течение 10 лет. Всего в рамках программы JSF для ВВС США заказано 1763 истребителя F-35A. Корпус морской пехоты и военно-морские силы США планируют приобрести 680 F-35B и F-35C. Великобритания намерена закупить 150 F-

35B. Италия, Израиль, Нидерланды, Турция, Канада, Австралия, Дания и Норвегия, как ожидается, закажут в общей сложности еще около 700 машин. На данный момент Турция является первым иностранным государством, принявшим твердое решение закупить истребители F-35A Lightning II.

*источник: газета «Красная звезда»
03.04.08*

В США НАЧАТА СБОРКА ПЕРВОГО СЕРИЙНОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ F-35

На заводе компании Northrop Grumman в городе Палмдейл, штат Калифорния, начаты работы по сборке центральной части фюзеляжа первого серийного истребителя пятого поколения F-35 Lightning II для ВВС США, сообщает Defense-aerospace. Первый самолет будет построен в базовой конфигурации F-35A с обычным взлетом и посадкой (CTOL – conventional take-off and landing).

На этапе создания опытных образцов новых истребителей специалистами Northrop Grumman было построено 19 фюзеляжей. Накопленный за это время опыт позволил значительно сократить расход времени. Финальная сборка боевых самолетов будет осуществляться на предприятии главного подрядчика по программе создания единого ударного истребителя JSF (Joint Strike Fighter) – компании Lockheed Martin – в городе Форт Уорт, штат Техас. Заднюю часть фюзеляжа F-35 будет изготавливать

компания BAE Systems, а переднюю часть фюзеляжа, крылья и кабину – Lockheed Martin.

F-35 представляет собой многофункциональный ударный истребитель, выполненный с применением технологий обеспечения малозаметности типа "стелс". Истребитель будет выпускаться в трех конфигурациях – базовой для ВВС (CTOL), палубной для ВМС (CV) и с укороченным взлетом и вертикальной посадкой для корпуса морской пехоты США (STOVL). Боевой радиус действия F-35 составляет 1500 километров, практический потолок – 19 200 метров. Максимальная скорость истребителя равна 2600 километрам в час. Боевая нагрузка варьируется от 5900 до 7700 килограммов в зависимости от конфигурации.

*источник: LENTA.RU
03.04.08*

ВС ГЕРМАНИИ ПРОВОДЯТ ТЕНДЕР ПО ЗАКУПКЕ СРЕДНЕВЫСОТНЫХ БЛА

ВС Германии приступили к проведению тендера на закупку новых средневысотных разведывательных БЛА с большой продолжительностью полета (MALE), сообщил еженедельник "Авиэйшн уик".

Разработка программы использования БЛА и ее утверждение высшими должностными лицами ВВС Германии заняли около года. Причиной для принятия решения стала острая необходимость получения разведывательных данных и видеоинформации в реальном масштабе времени для обеспечения подразделений ВС Германии, участвующих в боевых операциях в Афганистане.

Проект, получивший название "Саатер" (Saateg), первоначально включает в себя закупку пяти комплексов MALE. Каждый комплект должен включать в себя один БЛА, разведывательную аппаратуру нескольких типов и оборудование связи. Наземная инфраструктура должна состоять из двух мобильных центров, каждый из которых должен обеспечить планирование миссии, управление запуском/посадкой и полетом БЛА, а также его ремонт. Кроме того, включено требование об обеспечении передачи загоризонтных данных. Интерес с тендеру проявили компании "Дженерал атомикс" и IAI, предложив МО Германии проекты БЛА "Предейтор" и "Херон-ТР" соответственно.

БЛА MQ-1 "Предейтор" длиной 8 м и размахом крыла 17 м, оснащенный комплектом разведыватель-

ной аппаратуры массой до 340 кг, может достигать максимальной высоты 7620 м, развивать максимальную скорость 220 км/ч и осуществлять патрулирование в течение 40 ч. Дальность полета составляет около 740 км, крейсерская скорость – 135 км/ч.

"Херон-ТР" является последней версией семейства средневысотных БЛА "Херон". Он стал самым большим и самым тяжелым БЛА серии и имеет размах крыла 26 м, максимальный взлетный вес – 4650 кг. Аппарат оборудован турбовинтовым двигателем мощностью 1200 л. с., который позволяет выполнять полет с максимальной полезной нагрузкой на крейсерской высоте 13 500 м. Стандартный комплект оборудования имеет массу 1000 кг. Аппарат способен в любых метеоусловиях в автоматическом режиме выполнять взлет и посадку, а также без дозаправки совершать патрулирование в течение 36 ч.

Планируется, что контракт с победителем тендера будет заключен в декабре 2008 года. Программа производства рассчитана на 4 года.

МО Германии также реализует программу закупки БЛА "ЕвроХоук" (производная от разработанного "Нортроп Грумман" БЛА "Глобал Хоук"), однако, как планируется, он будет использован для выполнения задач радио- и радиотехнической разведки.

*источник: АРМС-ТАСС
04.04.08*

ПРОИЗВОДСТВО ROBINSON — ДЕЛО ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВАЖНОСТИ

Компания Robinson Helicopter построила в 2007 году 823 вертолета. Это наибольшее число вертолетов, когда-либо построенных за один год одним вертолетостроителем. Предыдущий рекорд также принадлежал Robinson. В 2005 году компания выпустила 806 вертолетов. Одновременно Robinson Helicopter побил свой же рекорд по выпуску одной модели R44 – 664 (!), предыдущий был установлен также в 2005 году и равнялся 563. Наряду с R44 не сдает позиции и другая модель компании – R22, которая в прошлом году сохранила свою нишу на рынке – 159 вертолетов.

Robinson ожидает сохранения спроса и в 2008 году. Для удовлетворения запросов заказчиков компания концентрирует свои мощности для повышения темпа производства, который уже достиг отметки в среднем 18 вертолетов в неделю.

Очередной успех американского производителя вертолетов убедительно показал, что, несмотря на пессимистические прогнозы ряда специалистов, спрос на поршневые вертолеты не снижается. В этой связи президент компании Фрэнк Робинсон всячески стремится ускорить работы по созданию нового пятиместного вертолета R66 с газотурбинным двигателем.

Ф. Робинсон уверен, что новая программа должна в корне изменить положение на рынке. Накануне крупнейшей вертолетной выставки HeliExpo, которая в этом году пройдет в Хьюстоне, основатель компании не удовлетворен ходом работ. Стремление как можно раньше начать поставки объясняется высоким спросом на продукцию.

Успехи вертолетостроителя не остались без внимания самого американского президента. Джордж Буш вместе с губернатором Калифорнии Арнольдом Шварценеггером недавно посетил компанию Robinson Helicopter с целью продвижения торговых соглашений, представленных в Конгресс. Неслучайно Robinson Helicopter была выбрана Бушем в качестве места для заявления об усилении международной торговли. В 2007 году доля экспорта в продукции Robinson Helicopter составила 70 %. Производство поршневых вертолетов в США – дело государственной важности.

*источник: AVIAPORT.RU
04.04.08*

А. МЯЛИЦА НАЗНАЧЕН ГЕНДИРЕКТОРОМ ХАРЬКОВСКОГО АВИАЗАВОДА

Министерство промышленной политики Украины назначило генеральным директором Харьковского авиазавода Анатолия Мялицу. Как сообщили в пресс-службе ведомства, 24 апреля министр промполитики Владимир Новицкий представил нового руководителя трудовому коллективу предприятия. Ранее испол-

нявший обязанности гендиректора Степан Федак продолжит работу на ХАЗе в прежней должности – директора производственного департамента.

*источник: ИА «РБК – Украина»
25.04.08*

БУНДЕСВЕР ИСПЫТЫВАЕТ НЕДОСТАТОК В ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ВЕРТОЛЕТАХ

Министерство обороны Германии в ответе на парламентский запрос подтвердило, что 19 средних транспортных вертолетов NH90 в версии для проведения поисково-спасательных операций в боевых условиях (CSAR), заказанных консорциуму NH Industry, не смогут быть поставлены люфтваффе, по крайней мере, до 2014 года, сообщает "Джейнс дифенс уикли". Создание вертолета NH90 началось в середине 80-х гг. в рамках международной программы с участием Франции, Германии, Италии, Нидерландов и Великобритании, которая впоследствии вышла из нее. Для реализации программы в августе 1992 года был создан консорциум NH Industry в составе Augusta, Eurocopter и Fokker Aircraft (с 1995 года — Stork Fokker). 30 июня 2000 года страны-участницы подписали соглашение о размещении первого заказа на 298 вертолетов NH90 (производство 243 ед. и опцион на 55 ед.), включая Германию (80+54), Францию (27), Италию (116+1) и Нидерланды (20).

Планировалось, что первые вертолеты будут поставлены в Германию в апреле 2004 года. Однако по разным причинам поставка была задержана до декабря 2006 года. На сегодняшний день ВС Германии получили 4 вертолета NH90.

В июне 2007 года Германия разместила заказ на 42 дополнительных вертолета NH90. Из них 30 предназначены для армейской авиации, еще 12 — для люфтваффе. Заказ является реализацией опциона на 54 вертолета в дополнение к 80 NH90, заказанным в июне 2000 года.

Таким образом, общее количество заказанных Германией вертолетов составило 122 единицы. 19

вертолетов из их числа предназначены для выполнения поисково-спасательных операций в боевых условиях. На сегодняшний день Германия — единственное государство, планирующее использовать NH90 для задач CSAR. Реализация данных задач требует от NH90 повышенной защищенности, маневренности и надежности. По этой причине люфтваффе намерены получить NH90 только после полного оборудования их всеми системами, указанными в контракте.

Парк эксплуатирующихся в настоящее время для выполнения задач спасения вертолетов UH-1D слишком стар и незащищен, чтобы противостоять угрозам современного поля боя. По этой причине он не был развернут в Афганистане. Германия оставила UH-1D на вооружении в целях обучения. Задержка получения NH90 неблагоприятно скажется на возможностях люфтваффе по спасению в боевых условиях.

В Афганистане бундесвер использует для транспортировки шесть устаревших вертолетов CH-53. При проведении операций CSAR немецкие подразделения полагаются на американскую технику, однако, по мнению экспертов, собственные возможности увеличат безопасность при выполнении боевых задач.

Как сообщает МО Германии, по причине отставания программы NH90 от графика бундесвер уже рассматривает альтернативные варианты на промежуточный этап до их получения. В качестве временного решения возможна закупка шести вертолетов EC-725 компании Eurocopter. Первый из них может быть принят на вооружение через 26 месяцев.

*источник: АРМС-ТАСС
08.04.08*

ИНДИЯ НАЧИНАЕТ ПОИСК БОЛЕЕ МОЩНОГО ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЯ LCA "ТЕДЖАС"

Организация оборонных исследований и разработок (DRDO) Министерства обороны Индии создала комиссию по выбору нового зарубежного двигателя для оборудования легкого боевого самолета "Теджас", разрабатываемого индийской компанией ХАЛ, сообщил еженедельник "Джейнс дифенс уикли". По сообщению официальных источников, новая силовая установка заменит двигатель F-404-GE-IN20 статической мощностью 80,5 кН, разработанный и изготовленный американской компанией "Дженерал электрик", которым в настоящее время оборудованы опытные образцы "Теджас".

Как уже сообщалось, в ходе проведенных в прошлом году испытаний было установлено, что данный двигатель развивает недостаточную мощность, не позволяя самолету выполнить возложенные на него функции. Сформированная комиссия, которую возглавил бывший руководитель Агентства авиационных разработок ADA (Aeronautical Development Agency), ответственный за проектирование "Теджас", полагает, что разработка национального двигателя GTX-35 "Кавери" завершилась неудачей.

Первоначально планировалось, что двигатель, разработка которого началась в 1989 году, будет создан в рамках 93-месячной программы стоимостью 3,82 млрд рупий. Однако с момента начала

проекта прошло уже 19 лет, а стоимость проекта выросла до 28,39 млрд рупий (около 710 млн долл.). Еще одним немаловажным препятствием для создателей "Кавери" стал увеличившийся более чем на тонну вес "Теджас".

После неудачных попыток создания двигателя "Кавери" для самолета LCA национальными компаниями МО Индии приняло решение обратиться к зарубежным производителям. Первоначально МО Индии обратилось за помощью в создании более мощного двигателя к НПО "Сатурн". Однако затем было принято решение выявить победителя по результатам тендера.

В первом тендере приняли участие НПО "Сатурн", французская СЕКМА (группа "Сафран") и американская "Пратт энд Уитни". Победителем конкурса была объявлена американская компания, которая к началу 2006 года планировала создать совместное индийско-американское предприятие с равными долями участия. Однако основной участник проекта — корпорация ХАЛ — отказался от предложения американских производителей по причине ограничений в допуске к передовым технологиям.

*источник: АРМС-ТАСС
02.04.08*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Малайзия стала одним из ведущих партнеров России в сфере ВТС среди стран ЮВА	45
Триллионная технология	47
Омский Ан-3 заходит на военные аэродромы	49
По законам дефицита	50
Конец самарских страданий	52
Спецсвязь поднимется в воздух	54
"Внуково" поможет "России"	55
Дабы не ослаб авиационный кулак	56
Русские "сушки" по-китайски	57
"Вертолеты России" займутся ремонтом	59
Голос за ГЛОНАСС	60
Выставка авиационных "сердец"	61
Самолет на \$ 2,9 млрд	62
Спасатели получают эскадрилью амфибий	63
Взять "Сатурн" в кольцо	64
Друзья-соперники	65
"Оборонпром" нашел на моторостроителей управу	66
Политика не повлияет на взаимодействие компаний "Климов" и "Мотор Сич" — Ситнов	66
Сам себе SaM	67
Перспективы ГЛОНАСС	69
"Рособоронэкспорт" представляет экспортную продукцию авиа- и двигателестроения на салоне "Двигатели-2008"Броня заговорит по-французски	71
Спасительный контракт	74
Интеграция предприятий авиадвигателестроения займет год-полтора	76

ОБЗОР ПРЕССЫ

за апрель 2008 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

МАЛАЙЗИЯ СТАЛА ОДНИМ ИЗ ВЕДУЩИХ ПАРТНЕРОВ РОССИИ В СФЕРЕ ВТС СРЕДИ СТРАН ЮВА

В последнее десятилетие Малайзия стала одним из ведущих партнеров России в области ВТС среди стран ЮВА.

Первые контакты с Малайзией начались еще в 1993 году, когда с российской стороны было заявлено о готовности к сделкам с Малайзией и странами АСЕАН в таких областях, как кораблестроение, высокие технологии, конверсия и космические технологии. Итогом стал контракт на закупку 18 истребителей МиГ-29 (16 МиГ-29СЭ и 2 МиГ-29УБ). Сумма контракта составила 560–600 млн долл. (офсет 220 млн долл., включая 150 млн долл. бартер).

Все машины были поставлены в 1995 г. В рамках данного контракта в 1995–97 гг. было организовано российско-малайзийское СП ATSC (Aerospace technology system corporation) для обслуживания, ремонта и модернизации истребителей. В 1998–99 гг. были проведены работы по модернизации поставленных машин (на 34,4 млн долл.).

Сейчас РСК "МиГ" предлагает малайзийской стороне закупить дополнительно два самолета МиГ-29 для доукомплектования имеющегося парка этих самолетов в составе национальных ВВС по первоначальной схеме (из 18 самолетов МиГ-29 на протяжении 10 лет эксплуатации были потеряны два самолета в результате аварий).

Корпорация "МиГ" заинтересована в развитии сотрудничества с малайзийской стороной не только в плане улучшения послепродажного обслуживания и модернизации имеющихся МиГ-29, но и в плане поставки новых самолетов МиГ-29 последних модификаций. Этот вопрос, также как и дополнительная поставка двух МиГ-29 для замены потерянных в авариях, изучается штабом ВВС Малайзии. Самолеты МиГ-29 хорошо себя зарекомендовали в Малайзии,

поэтому перспектива расширения сотрудничества с Малайзией с точки зрения поставки новых самолетов, безусловно, есть.

В последние годы РСК "МиГ" улучшила ситуацию в отношении качества и своевременности поставок запчастей и проведения необходимых текущих работ. По просьбе малайзийской стороны сделано предложение, предусматривающее проведение так называемой малой модернизации МиГ-29.

Парк самолетов МиГ-29 в составе ВВС Малайзии эксплуатируется очень активно. На ЛИМА-2005 пять летчиков были награждены как налетавшие более 500 часов. По состоянию на ноябрь 2005 г. был проведен планово-восстановительный ремонт на самолете, который отлетал 1000 часов. В декабре на этот регламент был поставлен второй самолет. Оба этих самолета – спарки. С 2006 года РСК "МиГ" включилась в полномасштабную программу 1000-часового регламента для всех остальных самолетов МиГ-29 малайзийских ВВС. Эти работы планируется выполнить в течение трех лет.

Уже более 10 лет в Малайзии работает совместное российско-малайзийское предприятие ATSC. Это СП успешно выполняет работы по сервисному обслуживанию и ремонту самолетов МиГ-29 из состава парка ВВС Малайзии. На текущий момент ATSC является ведущим предприятием в аэрокосмической отрасли промышленности Малайзии.

В 1999 году два многоцелевых вертолета Ми-17-1В поставил Малайзии Казанский вертолетный завод.

Значительной вехой в развитии ВТС двух стран стало подписание в 1999 году между правительством РФ и правительством Малайзии Меморандума о взаимопонимании по вопросам сотрудничества в области обороны, оборонных технологий и оборонной промышленности и образование совме-

стной российско-малайзийской межправительственной комиссии.

В июне 2001 года был подписан контракт на поставку в Малайзию противотанковых ракетных комплексов (ПТРК) "Метис-М". В 2002 году Малайзия приобрела у России партию стрелкового оружия (автоматы АК-101). В том же году с "Рособоронэкспорт" был заключен контракт на закупку ПЗРК "Игла" производства коломенского КБ машиностроения (КБМ) на сумму 48 млн долл.

В ходе выставки вооружений ЛИМА-2003 был подписан контракт на поставку 10 вертолетов Ми-171Ш министерству обороны Малайзии и двух Ми-171Ш для полиции (эти два вертолета поставлены в 2005 г.). Общая сумма контракта составила от 50 до 70 млн долл. Посредником в этой сделке выступила малайзийская аэрокосмическая компания "Айрот".

В 2003 году был подписан контракт на поставку ВВС Малайзии 18 самолетов Су-30МКМ. Стоимость контракта оценивается примерно в 900 млн долл. При этом Россия согласилась закупить в Малайзии пальмовое масло в объеме, эквивалентном 30 % стоимости контракта. Поставки 18 истребителей Су-30МКМ в Малайзию будут завершены компанией "Сухой" в 2008 году. В рамках выполнения малайзийского контракта было проведено большое количество технических переговоров с поставщиками иностранного оборудования на самолеты Су-30МКМ по его сопряжению на базе того опыта, который уже наработан по Су-30МКИ. Прделана большая работа по организации международной кооперации.

Контракт по поставке 18 самолетов Су-30МКМ уникален по сложности и не имеет аналогов в российской практике. Как известно, малайзийская сторона сама выбирала поставщиков импортной комплектации для Су-30МКМ. Более того, контракт составлен таким образом, что Малайзия обеспечивает поставку этих изделий в готовом виде на исполнение контракта. Если в других аналогичных контрактах обычно оговаривается перечень аппаратуры и на этом функция покупателя заканчивается, то здесь покупатель взял на себя более широкие полномочия. Это выбор, согласование применения и поставка комплектующих как на опытные, так и на серийные машины.

Фирма "Талес" в качестве субподрядчика в декабре 2003 г. получила контракт стоимостью 120 млн евро (147 млн долл.) на поставку БРЭО для Су-30МКМ. Вторым крупным субконтрактом является южноафриканская компания "Авитроникс", получившая заказ ВВС Малайзии на изготовление 18 систем оповещения об угрозе для истребителей Су-30МКМ. Контракт оценивается в 20 млн долл. Третьим крупным субконтрактом является индийская корпорация ХАЛ, которая поставляет комплектующие на сумму 30 млн долл. для Су-30МКМ, предназначенных для ВВС Малайзии.

На выставке ЛИМА-2005 основной акцент был сделан на продвижение в Малайзию и ряд других стран ЮВА самолета Як-130УБС, который принял участие в программе демонстрационных полетов.

ВВС Малайзии намерены объявить тендер на приобретение новых УТС/УБС в связи с отказом осенью 2005 г. от планировавшейся сделки с Новой Зеландией по закупке 17 устаревших УТС производства "Аэрмакки". В тендере будет участвовать Як-130УБС. Речь идет о закупке до 30 машин.

С ВВС и ВМС Малайзии обсуждается возможность приобретения самолетов патрульной авиации.

Потенциальный рынок Малайзии в военнотранспортных самолетах Ил-76МФ оценивается в 12 машин. В ходе официального визита Владимира Путина в Малайзию в 2003 году было подписано соглашение о создании в этой стране центра по продвижению Бе-200 в страны АТР. За прошедшие годы при содействии центра была проведена серия презентаций Бе-200 для различных министерств и ведомств Малайзии. Завершено формирование технического лица этого самолета в соответствии с требованиями малайзийской стороны.

Самолет Бе-200, в случае его базирования в Малайзии, может быть использован для проведения поисково-спасательных и пожарных операций не только в Малайзии, но на территории ряда соседних стран региона ЮВА. Кроме этих задач Бе-200 может также использоваться для целей патрулирования, мониторинга окружающей среды, пассажирских перевозок, а также проведения медико-эвакуационных мероприятий.

Корпорация "Иркут" планирует представить самолет-амфибию Бе-200 на малайзийский тендер. Речь идет о закупке 3–4 таких машин.

По просьбе МО Малайзии корпорация "Иркут" на выставке ЛИМА-2005 провела демонстрационные полеты БЛА со взлетной массой 2 кг. Кроме МО Малайзии, к БЛА производства "Иркут" проявили интерес и другие ведомства Малайзии — пожарная служба, департамент лесного хозяйства и управление безопасностью.

Военно-морская составляющая пока уступает авиационной на рынке вооружений как Малайзии, так и других стран ЮВА. Задача заключается в том, чтобы подтянуть экспорт ВМТ и выйти на заключение конкретных контрактов. Наибольшие перспективы в регионе ЮВА имеют патрульные катера, корабли класса корвет и фрегат, а также неатомные подводные лодки.

С учетом политики диверсификации поставщиков всех видов вооружений, проводимой Малайзией, Россия имеет шанс пробиться на малайзийский рынок в области военно-морской техники. Примеров таких возможных ниш несколько. Относительно недавно в Малайзии создана новая служба Береговой охраны. С руководством этой службы российской стороной проведены переговоры и предложены к закупке несколько типов катеров. Катера предложены и Службе морской полиции Малайзии.

Несмотря на то, что Малайзия имеет развитую судостроительную промышленность, она может использовать передовые технические решения российских разработчиков ВМТ. У Малайзии не решена проблема с обеспечением государственной программы строительства 27 кораблей береговой охраны средней и дальней морской зоны. У России есть шанс закрепиться как соисполнитель в этом проекте. Для этой программы Россия предлагает вариант на базе корвета проекта 20382 "Тигр". Это корабль серийно строится для российского флота, имеет дальность плавания 4000 миль и автономность плавания 30 суток, причем эти ТТХ корабля можно увеличить.

Россия также предлагает Малайзии оказание услуг по осуществлению ремонта и модернизации судов, имеющихся в составе малайзийского флота.

ВМС Малайзии проявили интерес к малым ПЛ разработки "Малахита".

Россией также предпринимаются шаги по продвижению средств ПВО. Прежде всего речь идет о продвижении ЗРК "Бук-М1-2" и "Тор-М1" и современных РЛС по обнаружению малоразмерных целей на большой дальности, на больших и малых высотах.

В частности, в ходе работы выставки ЛИМА-2005 "Рособоронэкспорт" провел очередную презентацию ЗРК "Тор-М1". Это была уже третья по счету презентация этой системы в Малайзии. Причем с каждой презентацией малайзийская сторона проявляет все более конкретный интерес к этой системе ПВО. По итогам переговоров на выставке малайзийской стороне было предложено устроить демонстрационный показ комплекса "Тор-М1" в России.

Для Сухопутных войск рассматривается возможность поставки запчастей к бронетанковой технике, приборов ночного видения с электронно-оптическими преобразователями второго и третьего поколений, а также модернизированных БМП-2 и БТР-80, артиллерийских выстрелов калибров 152 и 122 мм из наличия Минобороны РФ.

"Рособоронэкспорт" предлагает также МО Малайзии глубокую модернизацию польского танка РТ-91 ("Тварды"), созданного на базе танка Т-72. В результате модернизации закупленные Малайзией несколько десятков танков РТ-91 по своим боевым характери-

сти практически сравняются с новейшими российскими основными боевыми танками Т-90С.

Малайзийской стороне предлагается оснастить польские танки новым двигателем, четырехканальной СУО, автоматической коробкой переключения передач, тепловизором, зенитным пулеметом новой конструкции, а также усовершенствованной системой защиты.

"Рособоронэкспорт" продвигает в Малайзию интегрированную систему контроля прибрежной зоны для борьбы с пиратством, браконьерством и контрабандой наркотиков в Малаккском проливе. В дальнейшем эту систему поэтапно можно наращивать и обеспечить надежный контроль всей 200-мильной экономической зоны Малайзии как в западной, так и в восточной частях страны. Презентация системы, головным разработчиком которой является "Транзас", состоялась на выставке ЛИМА-2005.

В целом опыт сотрудничества последних лет после смены политического руководства Малайзии доказал, что курс в направлении развития сотрудничества с Россией остался неизменным. Преемственность развития отношений с Россией обеспечена по всем направлениям, в том числе в сфере ВТС.

*источник: АРМС-ТАСС
23.04.08*

ТРИЛЛИОННАЯ ТЕХНОЛОГИЯ

Сергей Чемезов сделал госзаказ на федеральные целевые программы.

Глава госкорпорации "Ростехнологии" Сергей Чемезов намерен получить от государства не только крупные промышленные активы, но и доступ к многомиллиардному бюджетному финансированию. Как следует из проекта постановления правительства РФ, подготовленного "Ростехнологиями" (имеется в распоряжении "Ъ"), госкорпорация предлагает наделить себя полномочиями госзаказчика по гособоронзаказу, а также получателя и распорядителя бюджетных средств. Если документ будет одобрен премьером Виктором Зубковым, с 1 января 2009 года "Ростехнологии" станут госзаказчиком по шести федеральным целевым программам на общую сумму более 1 трлн руб.

В распоряжении "Ъ" оказался проект постановления правительства "О составе, порядке, сроках и форме внесения имущественного вклада РФ в госкорпорацию "Ростехнологии", неделю назад внесенный Сергеем Чемезовым в правительство. Речь идет о документе, определяющем механизм реализации указа президента "Вопросы госкорпорации "Ростехнологии". Как уже сообщал "Ъ", впервые проект этого указа, содержащий перечень госактивов, на которые претендуют "Ростехнологии", появился в конце декабря. Изначально в этом перечне было около 250 предприятий, однако затем список был расширен и теперь насчитывает уже более 500 предприятий. В настоящее

время проект указа проходит согласование в ведомствах. Две недели назад Минэкономразвития отказалось согласовывать представленный Сергеем Чемезовым документ, потребовав исключить из этого перечня акции ряда предприятий.

Проект внесенного в правительство постановления существенно расширяет полномочия "Ростехнологий" в части доступа к госфинансам. Документ, в частности, предусматривает наделение "Ростехнологий" полномочиями получателя и распорядителя бюджетных средств, а также функциями госзаказчика по гособоронзаказу. Кроме того, он предусматривает получение "Ростехнологиями" с 1 января 2009 года статуса госзаказчика по шести федеральным целевым программам (ФЦП) с общим объемом финансирования более чем 1 трлн руб., в том числе почти 730 млрд руб. из федерального бюджета.

Объем финансирования ФЦП "Развитие электронной компонентной базы и радиоэлектроники на 2008–2015 годы" – 187 млрд руб. (в том числе бюджетные средства – 110 млрд руб.). ФЦП "Национальная технологическая база на 2007–2011 годы" – 99,5 млрд руб. (бюджет – 49,549 млрд руб.). ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года" – 340,4 млрд руб. (бюджет – 188,996 млрд руб.). ФЦП "Глобальная навигационная система" (ГЛОНАСС) – 64,3 млрд руб. (бюджет – 50,7 млрд руб.). ФЦП "Промышленная утилизация вооружений и военной техники (2005–2010 годы)" – 68,5 млрд руб. (бюджет – 29,7

млрд руб.). ФЦП "Развитие оборонно-промышленного комплекса РФ на 2007–2010 годы и на период до 2015 года" – 300 млрд руб. из бюджетных средств.

До сих пор полномочиями распределять бюджетные средства, согласно Бюджетному кодексу, обладали министерства, внебюджетные фонды, а также органы местного самоуправления и ряд бюджетных учреждений в сфере науки и культуры. В настоящее время заказчиком-координатором по большинству ФЦП, на участие в которых претендуют "Ростехнологии", является Минпромэнерго.

"Неясно, как мы будем делить с "Ростехнологиями" этот кусок, – рассуждает источник "Ъ" в Минпромэнерго. – Ведь помимо предприятий, которые войдут в "Ростехнологии", в отрасли останется целый ряд независимых игроков, например концерн "Алмаз-Антей". По его словам, ФЦП нацелены на поддержку не какой-либо конкретной структуры, а целых отраслей и направленной промышленности.

Официально в Минпромэнерго и Роспроме инициативу "Ростехнологий" не комментируют. Пресс-секретарь Роспрома Олег Рязанцев вчера заявил "Ъ", что руководитель агентства Андрей Дутов находится в командировке. Пресс-секретарь Роскосмоса Александр Воробьев заявил "Ъ", что "не в курсе ситуации".

Аналогичная ситуация складывается и с гособоронзаказом. "Деньги в рамках гособоронзаказа можно получить только на конкурсной основе, – утверждают в Минобороны. – На торги выставляются либо работы по НИОКР, либо серийные поставки. Получается, что "Ростехнологиям" придется заниматься организацией торгов либо кардинально менять систему".

Другой источник "Ъ" в Минобороны утверждает, что отношение министерства к проекту "однозначно отрицательное". "Предпринимались попытки выйти на президента РФ Владимира Путина, чтобы инициатива "Ростехнологий" не прошла, тем более что непонятна ее конечная цель, – говорит собеседник "Ъ". – Вообще-то "Ростехнологии" создавались для оптимизации работы оборонной отрасли. Но если помимо Минпромэнерго и Минобороны появится еще один госзаказчик, это только затруднит процедуру перечисления бюджетных средств предприятиям-исполнителям".

Впервые с инициативой передачи госкорпорации функций закупок военной техники и вооружений для Вооруженных сил РФ Сергей Чемезов вышел в сентябре прошлого года при подготовке закона о создании "Ростехнологий". Изначально председатель правительства РФ Виктор Зубков эту инициативу поддержал.

По словам источника "Ъ" в правительстве РФ, параллельно с предоставлением "Ростехнологиям" функций закупок вооружений для вооруженных сил господин Зубков лоббировал назначение на пост главы госкорпорации своего зятя Анатолия Сердюкова. А Сергею Чемезову при таком раскладе мог быть предложен пост министра обороны.

"После того как господин Чемезов узнал о таком варианте, он сам отозвал свое предложение", – сказал источник "Ъ". В итоге при утверждении 9 ноября 2007 года закона "О "Ростехнологиях" Госдума оставила в перечне задач госкорпорации лишь то, что она "участвует в реализации госпрограммы вооружений".

Вероятно, повторная попытка внести предложение о получении "Ростехнологиями" головных функ-

ций в области гособоронзаказа связана с задержкой в создании Федерального агентства по поставкам вооружений. Согласно указу президента РФ, оно должно было бы взять на себя функции с 1 января 2008 года, однако до сих пор так и не начало свою деятельность. Если господину Чемезову удастся перевести эти функции на "Ростехнологии", то объем ее бюджетного финансирования существенно вырастет: по данным "Ъ", объем гособоронзаказа в этом году составит около 365 млрд руб. и превысит объем экспортных поставок России более чем в два раза (в прошлом году они составили \$ 7,5 млрд).

Проект постановления фактически сводит на нет уступки, на которые Сергею Чемезову пришлось пойти под давлением Военно-промышленной комиссии при правительстве РФ, которую возглавляет первый вице-премьер Сергей Иванов. Так, месяц назад был скорректирован план создания "Ростехнологиями" оборонных холдингов. Господин Чемезов дал свое согласие на сохранение в каждом из них в собственности государства "золотой акции". Однако в проекте постановления появилось положение о том, что представителем государства в советах директоров таких холдингов станет председатель наблюдательного совета "Ростехнологий" (сейчас его возглавляет министр обороны Анатолий Сердюков). Кроме того, госкорпорация сможет самостоятельно изменять перечень холдинговых компаний и "организаций, входящих в их состав".

Эксперты называют полномочия, на которые претендуют "Ростехнологии", "экстремально высокими".

"Такие сказочные полномочия не снились ни одному олигарху. Это на порядок интереснее для ведения бизнеса, чем госкорпорация "Госинкор", аналогом которой по праву могут считаться "Ростехнологии", – считает управляющий партнер адвокатского бюро "Карабаев и партнеры" Сергей Карабаев. – Создается монопольная власть в отрасли при минимальных возможностях контроля со стороны государства".

По его мнению, соединение в одном лице представителя государства в советах директоров оборонных холдингов с "золотой акцией" с главой наблюдательного совета "Ростехнологий" значительно сужает возможности государства для проведения своей политики в госкорпорации.

Вместе с тем, эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко считает, что предложение наделить "Ростехнологии" полномочиями госзаказчика по гособоронзаказу "содержит некоторое рациональное зерно".

"Рособоронэкспорт" эффективнее взаимодействует с промышленностью, чем Минобороны. Когда госпосредник что-то заказывает предприятиям, контракты в основном исполняются. С задержкой по срокам, с ростом цен, но выполняются", – говорит эксперт.

*Елена КИСЕЛЕВА,
Александра ГРИЦКОВА,
Константин ЛАНТРАТОВ*

*источник: газета RBC Daily
24.04.08*

ОМСКИЙ АН-3 ЗАХОДИТ НА ВОЕННЫЕ АЭРОДРОМЫ

ПО "Полет" примет участие в тендере Минобороны РФ на поставку самолетов для ВДВ.

Омское производственное объединение (ПО) "Полет" намерено поставлять биплан Ан-3 для российских воздушно-десантных войск. В ближайшее время Минобороны РФ объявит конкурс на поставку первых двух самолетов для подготовки парашютистов, всего в ВДВ нужно заменить около 200 Ан-2. В тендере Минобороны конкуренцию омичам составит "Смоленский авиационный завод" с самолетом СМ-92Т "Турбо Финист".

Как вчера сообщил советник генерального директора ФГУП "ПО "Полет" Виталий Щетинин, переговоры о возможной поставке самолетов Ан-3 представители ФГУП провели накануне с командующим ВДВ России генерал-лейтенантом Валерием Евтуховичем. "Сейчас российские десантники для отработки навыков десантирования используют устаревший самолет Ан-2. Техника хорошая, но уже давно нуждается в замене. Командующему показали специально подготовленный Ан-3, насколько мне известно, он остался доволен", — рассказал Виталий Щетинин. Как он отметил, в ближайшее время Министерство обороны РФ объявит тендер на поставку легкомоторных самолетов для учебных подразделений ВДВ "и "Полет" примет участие в конкурсе".

Напомним, модификацию Ан-3 для нужд ВДВ специалисты ПО "Полет" разработали еще в середине 2007 года. Военные поставили задачу обеспечить возможность одновременного десантирования 12 бойцов (состав одного отделения) с учетом использования более габаритных солдатских парашютов типа Д-6. По сведениям источника "Ъ", близкого к руководству "Полета", ВДВ в ближайшее время намерены заказать два легкомоторных самолета, а в перспективе — заменить весь парк бипланов Ан-2, состоящий из 200 машин. Сумма заказа на первую партию легкомоторных самолетов Министерства обороны составит более 100 млн руб.

Легкий биплан Ан-3 является модификацией самолета Ан-2, которая была выполнена киевским конструкторским бюро (КБ) имени Антонова. Ан-3 оснащается турбовинтовым двигателем ТВД-20 производства омского научно-производственного объединения имени Петра Баранова. Биплан способен взлетать с грунтовых площадок длиной до 100 м, брать на борт до 12 пассажиров либо до 1,8 т груза. Выпускается на омском ПО "Полет" с 2000 года. Стоимость самолета в зависимости от комплектации составляет около 50 млн руб.

СМ-92Т "Турбо Финист" — модификация самолета СМ-92. Одномоторный цельнометаллический моноплан с высокорасположенным крылом, оснащается двигателем М-601F чешского производства. Может брать на борт до 10 пассажиров либо 700 кг груза. По сведениям интернет-источников, стоимость "Турбо Финист" составляет более 40 млн руб. Как удалось выяснить "Ъ", в тендере Минобороны на постав-

ку легких самолетов примет участие и ОАО "Смоленский авиационный завод" (Смоленск, СМАЗ) со своим самолетом СМ-92Т "Турбо Финист". "Наша машина набирает высоту 4,2 тыс. м всего за 12–14 минут. А у самолета Ан-3 этот процесс занимает 30 минут. Интенсивность взлета и посадки при подготовке парашютистов — это очень важный момент. Мы обязательно примем участие в тендере на поставку самолетов", — сообщил директор службы маркетинга СМАЗ Вадим Мерзляков. Он отказался назвать стоимость "Турбо Финист", заметив, что в "каждом случае это отдельное предложение". "Уже продано 26 машин, последний государственный контракт на поставку двух самолетов заключен с ФСБ РФ. Готовится еще несколько госконтрактов, практически со всеми силовыми ведомствами, пока кроме Минобороны. Омский самолет немного устарел и производится скорее по инерции. Мы все знаем и уважаем ПО "Полет", но, думаю, Ан-3 — это не та машина, которая добавит славы омскому заводу", — отметил господин Мерзляков.

По оценке ведущего специалиста министерства промышленной политики, транспорта и связи Омской области (бывший начальник омского 242-го учебного центра ВДВ) Вячеслава Саликова, шансов на то, что выбор военных остановится на СМ-92Т, "крайне мало". "Чехия — участник НАТО и планирует на своей территории развернуть противоракетную оборону США. Уже тот факт, что СМ-92Т оснащен чешским двигателем, с военной точки зрения ставит самолет в большую зависимость от поставщиков запасных частей", — сказал Вячеслав Саликов. Он также отметил и другие преимущества Ан-3.

"Знакомство с самолетом Ан-3 после Ан-2 требует минимума времени в войсках, и вообще — это идеальная машина для курсантов: у нее минимальная скорость выброски, что позволяет новичкам избежать травм и получить необходимые навыки", — поделился опытом Вячеслав Саликов. Конкурс на поставку первых двух легкомоторных самолетов Министерство обороны РФ объявит в мае.

Анатолий Шестаков

*источник: газета «Коммерсантъ» —
Новосибирск»
04.04.08*

ГАЗЕТА О МОТОРАХ И ЛЮДЯХ

ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

**Учредитель и издатель —
ОАО "Пермский моторный завод"
г. Пермь, Комсомольский пр-т, 93
тел.: +7 (342) 245-05-24, факс: (342) 245-13-20**

Главный редактор Комаровский В. И.
Телефон: +7 (342) 240-94-62, п/я 717 в канцелярии ПМЗ
E-mail: wladko@jetmotors.perm.ru
Web-сайт: <http://pmz.ru/gazeta>

ПО ЗАКОНАМ ДЕФИЦИТА

Холдинг "Вертолеты России" ставит цель удвоить объемы производства.

Вертолетостроение имеет лучшие перспективы развития во всей российской промышленности. Такое мнения придерживается генеральный директор ОПК "Оборонпром" Андрей Реус. Объяснение этому очень простое: на мировом рынке наблюдается ажиотажный спрос на вертолеты. Так, компания Eurocopter в течение последних трех лет ежегодно увеличивает объемы продаж в два раза. В России ситуация аналогичная. По оценке генерального директора ОАО "Вертолеты России" Андрея Шибитова, предприятия вертолетостроительного сектора сегодня загружены на 200 %. О состоянии дел в отрасли руководители "Оборонпрома" рассказали в ходе брифинга, проведенного на прошлой неделе в Москве.

Для того чтобы привлечь дополнительное внимание к винтокрылой технике российского производства, Ассоциация вертолетной индустрии выступила с инициативой проведения в Москве 15–17 мая международной специализированной вертолетной выставки HeliRussia 2008.

В мире проводится целый ряд аналогичных выставок. Самая крупная и старейшая из них Heli-Expo – в Америке, в Европе – Helitech, в Азии – Dubai Helishow и HeliAsia. В 2008 г. стартуют Россия (HeliRussia 2008), Австралия (Heli-Pacific) и Португалия. Все это говорит о наметившейся тенденции регионализации вертолетного выставочного движения, а выход России на рынок вертолетной индустрии с самостоятельной международной выставкой означает, что наша страна займет одну из самых престижных и технологически перспективных ниш на мировом рынке.

Вертолетный рынок России становится все более привлекательным для западных компаний. В последние годы в нашей стране сложилась ситуация, когда иностранные компании завоевывают все больший сегмент российского вертолетного рынка. Причем если раньше это касалось только двигателей в отсутствующем у нас сегменте легких вертолетов, то теперь начинается интервенция по направлениям, в которых Россия всегда имела приоритетные позиции.

Для того чтобы удержать и расширить свою нишу на мировом рынке вертолетостроения, нашей стране необходимо начать работать так же, как это делают зарубежные лидеры отрасли. По словам Андрея Реуса, цель создания вертолетного холдинга именно в этом и состоит. "Вертолеты России" – это компания, организационно соответствующая западным стандартам, которая должна успешно действовать на растущем рынке, налаживать сотрудничество и кооперацию с AgustaWestland, Eurocopter и другими зарубежными флагманами вертолетостроения.

Еще одним важным шагом на этом пути, по мнению гендиректора "Оборонпрома", должен стать переход от продажи техники как таковой к продаже жизненного цикла изделия. При таком подходе отпускная стоимость вертолета умножается на пять. В среднем вертолет "живет" 35–40 лет, в течение этого времени

необходимо производить его обслуживание, ремонт и модернизацию. Таким образом вертолетостроительная компания обеспечена работой практически на полстолетия вперед. За рубежом такая схема работы практикуется уже давно. У нас же она только начинает внедряться. По словам Андрея Шибитова, сейчас ведется организация сервисных центров по обслуживанию вертолетов отечественного производства по всему миру. Уже достигнуты договоренности о создании совместных предприятий по обслуживанию вертолетной техники в Индии и Китае, готовится их образование в Европе, Перу, Венесуэле, на Ближнем Востоке. Кроме того, налаживание полноценного сервисного обслуживания – это лучший путь борьбы с контрафактными запчастями.

В условиях, когда спрос на российскую вертолетную технику превышает предложение, задача отрасли – в течение 2008–2010 гг. увеличить пропускную мощность головных предприятий в два раза, то есть выйти на уровень производства 350–400 машин в год. По информации Андрея Шибитова, в 2007 г. заказчиком был поставлен 121 вертолет, в 2008 г. планируется поставить около 200.

Сложившейся ситуацией пользуются иностранные конкуренты. Винтокрылые иномарки все чаще появляются в российском небе, даже несмотря на то что за рубежом за вертолетами выстроились самые настоящие очереди, места в которых, по всем законам дефицитного спроса, продаются. Однако поскольку Eurocopter, AgustaWestland и другие зарубежные вертолетостроительные фирмы сами не справляются с растущим спросом на свою продукцию, они пытаются наладить выгодное для себя сотрудничество с российскими предприятиями аналогичного профиля. Предложений масса. Они касаются и производства комплектующих, и сборки зарубежных машин на российских мощностях, и совместной разработки новых машин. В такой ситуации очень важно разобраться, какое из предложений действительно пойдет на пользу отрасли, а какое, несмотря на свою сиюминутную выгоду, в дальнейшем способно нанести серьезный экономический ущерб. Сегодня в России увеличению объемов производства, по мнению Андрея Реуса, препятствуют три основных фактора: отсутствие правильной организации производства, современных технологий и псевдодефицит рабочей силы. Как отметил гендиректор "Оборонпрома", "слесарей 6–7 разряда в серийном производстве уже никогда не будет, поэтому нужны технологии, техническое перевооружение". Эти задачи требуют серьезных финансовых вливаний, однако в целом в их реализации нет ничего сложного. Кроме того, как сообщил Андрей Реус, в целях обмена опытом между сотрудниками корпорации и подготовки кадров в рамках "Оборонпрома" был создан корпоративный университет. Этот проект осуществляется в рамках реализации концепции "управления знаниями" с учетом необходимости в достаточно сжатые сроки подготовить как можно больше сотрудников.

Сложнее сделать правильный прогноз того, какая именно техника будет пользоваться спросом в сред-

несрочной перспективе. Специалисты компании "Вертолеты России" разработали перспективный продуктовый ряд. О нем Андрей Шибитов рассказал в декабре в ходе пресс-конференции, посвященной 60-летию Московского вертолетного завода. Сейчас из общего модельного ряда компании выделена программа "б+1", то есть те модели, которые должны обеспечить стабильное существование и развитие холдинга на ближайшие 15–20 лет. Они были включены в проект комплексной целевой программы "Развитие вертолетостроения Российской Федерации на период до 2015 года". Эта программа должна быть утверждена правительством в январе 2009 года.

Первый номер новой программы – семейство Ми-8, точнее говоря, проведение глубокой модернизации этой, ставшей уже легендарной, машины. Условное название обновленного вертолета – Ми-8М. Он будет существенно отличаться не только по составу и характеристикам бортового оборудования. Планируется также перекомпоновать фюзеляж, провести комплекс работ, направленных на существенное повышение конкурентоспособности этой машины. Прообразом Ми-8М является проект модернизации вертолета по заказу "Газпрома". По словам Андрея Шибитова, он будет не хуже, а по некоторым характеристикам даже лучше последних версий такой распространенной машины, как AS 332 Super Puma.

Следующей по значимости машиной в списке "Вертолетов России" значится Ми-38. Она должна развивать успех семейства Ми-8 в более тяжелом классе. Сейчас Ми-38 находится на этапе испытаний. В этом году заложены еще два опытных образца вертолета, и начиная с 2009 г. по программе испытаний будут летать три опытных образца.

Ведутся работы и по модернизации двигателя и редуктора Ка-226. С этой машиной связаны очень большие надежды, поскольку Ка-226 должен занять незакрытую отечественной продукцией нишу вертолетов массой 3–3,5 тонны. Такие вертолеты нужны МЧС, МВД, для поддержки общенациональных проектов, таких, например, как проект "Здравоохранение". Модернизируется и Ка-62 массой 6 тонн. Однако это будет уже не тот вертолет, который ранее демонстрировался на выставках. Сейчас проект полностью перерабатывается, чтобы машина могла успешно конкурировать с зарубежными образцами аналогичного класса. Как отметил Андрей Шибитов, очень большие надежды связаны с созданием машины массой 4,5 тонны. Пока проект в этом классе имеет индекс Ми-54, однако не исключено, что она будет разрабатываться в кооперации с одной из зарубежных фирм. "Несколько предложений уже есть, и мы определяемся, с кем более выгодно эту машину создавать и производить", – сказал генеральный директор ОАО "Вертолеты России". Уже практически завершено создание вертолета "Ансат". Сегодня устраняются те небольшие недостатки, которые были выявлены в ходе опытной эксплуатации. До конца лета эта работа будет завершена и начнется серийное изготовление этих машин.

В военном секторе наиболее перспективным признан проект создания экспортного варианта Ми-28 – Ми-28МЭ, в конструкции которого должны быть учтены требования зарубежных заказчиков. По оценке Андрея Шибитова, это потребует существенной переработки философии машины, особенно в части вооружения и бортового радиоэлектронного оборудования.

В заключение отметим, что сегодня "Оборонпром" объединяет не только активы вертолетостроительной отрасли. Под эгидой корпорации формируется крупный двигателестроительный холдинг. На прошлой неделе президент России Владимир Путин подписал указ о включении в ОПК "Оборонпром" ряда ведущих российских двигателестроительных предприятий. Согласно указу Российская Федерация вносит в уставный капитал "Оборонпрома" 37 % акций ОАО "НПО "Сатурн", 14,25 % – ОАО "Пермские моторы", 45,03 % – ОАО "Авиадвигатель", 60 % – ОАО "СТАР", 14,95 % – ОАО "Пермское агрегатное объединение "Инкар", 38 % – ОАО "Моторостроитель", 60 % – ОАО "Самарский научно-технический комплекс им. Н. Д. Кузнецова", 50 % – ОАО "Самарское конструкторское бюро машиностроения", 25,66 % – ОАО "Металлист-Самара", 38 % – ОАО "Поволжский авиационный технологический институт". ФГУП "Научно-производственное предприятие "Мотор" согласно указу будет преобразовано в открытое акционерное общество с последующей передачей 100 % акций предприятия в уставный капитал корпорации "Оборонпром".

Указом предусмотрено формирование корпорацией "Оборонпром" стопроцентной дочерней компании ОАО "Управляющая компания "Объединенная двигателестроительная корпорация". Приоритетными направлениями ее деятельности должны стать организация работ по созданию и серийному производству современных авиационных и ракетных двигателей, их модернизации и обеспечению эксплуатации, реализация комплексных программ развития предприятий газотурбинного двигателестроения, привлечение и концентрация интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов для внедрения новых технологий и международных стандартов на предприятиях отрасли.

Есть в указе раздел, касающийся и вертолетостроительного бизнеса корпорации. В ее уставный капитал вносится 49 % акций ОАО "Камов" и 3,9 % акций ОАО "Роствертол".

Иван КАРЕВ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
23.04.08*

НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИННОЮ В ЖИЗНЬ

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

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

КОНЕЦ САМАРСКИХ СТРАДАНИЙ

"Оборонпром" возвращает к жизни предприятия самарского "куста".

Формирование холдингов в сфере авиадвигателестроения, начавшееся в августе прошлого года после подписания Владимиром Путиным указа об образовании первой из интегрированных структур, в целом не сулит каких-то серьезных проблем. Большинство предприятий отрасли активно задействовано в процессе военно-технического сотрудничества и успешно развивается. Исключение составляет лишь самарский "куст" двигателестроителей, до сих пор находившийся в весьма плачевном состоянии. В настоящее время полномочия единоличного исполнительного органа СНТК им. Н. Д. Кузнецова переданы управляющей компании — ОПК "Оборонпром". Эта структура, начавшая в соответствии с поручением президента формирование Объединенной двигателестроительной корпорации, развернула активную работу по выводу самарского комплекса из затяжного кризиса.

В структуру самарского авиадвигателестроительного "куста" входят четыре предприятия: ОАО "СНТК им. Н. Д. Кузнецова", ОАО "Моторостроитель", ОАО "Самарское конструкторское бюро машиностроения" (СКБМ) и ОАО "Металлист-Самара". СНТК является разработчиком двигателей для всех самолетов, состоящих на вооружении Дальней авиации России. Кроме того, в этом КБ были созданы двигатели для пассажирских лайнеров Ил-62, Ил-86 и Ту-144. Вторым направлением деятельности СНТК является создание жидкостных ракетных двигателей для космических ракет-носителей семейства "Союз". В последнее время КБ занималось также разработкой перспективных двигателей для вертолетов и среднемагистрального самолета. На базе авиамоторов здесь спроектирован целый ряд газоперекачивающих и электрогенерирующих установок.

Серийным изготовлением двигателей, созданных Самарским научно-техническим комплексом (СНТК) им. Кузнецова, занимается ОАО "Моторостроитель". СНТК и серийный завод включены в перечень стратегических предприятий, кроме того, "Моторостроитель" несет обязательства по содержанию мобилизационных мощностей и мобилизационных резервов.

СКБМ обладает современной производственной и испытательной базой, имеет опыт разработки и повышения надежности авиационных газотурбинных и поршневых двигателей, приводов газоперекачивающих агрегатов и электрогенераторов, участвует в выполнении договоров с заказчиками по конструированию и сопровождению жизненного цикла двигателей "НК".

Все предприятия, на базе которых образованы ОАО "СНТК им. Н. Д. Кузнецова", ОАО "Моторостроитель" и ОАО "СКБМ", в советское время являлись составными частями единого двигателестроительного комплекса. После перехода к рыночной экономике единая централизованная система организационно-экономического управления комплексом оказалась

разрушенной. Проведенная приватизация выделила предприятия комплекса в юридически самостоятельные организации. Отношения между разработчиком и серийным производителем начали строиться по рыночным принципам, предприятиям пришлось договариваться о совместном маркетинге и разделе прибыли.

Наиболее сложное финансовое положение сложилось в период конца 80-х — середины 90-х гг. в результате глубокой конверсии и отсутствия госзаказа. В сложившейся ситуации предприятия вынуждены были перейти к единичному изготовлению и ремонту авиационных двигателей, что повлекло утрату опыта, кадров и технологий, рассчитанных на серийное производство. Вместе с тем началось освоение производства газоперекачивающих агрегатов и блочно-модульных электростанций. Диверсификация позволила обеспечить предприятия непрофильными заказами и финансовыми поступлениями, то есть дала возможность самарским двигателестроителям остаться на плаву. Однако расходы на содержание сложной инфраструктуры и избыточных производственных мощностей сегодня остаются без финансирования.

В результате к ноябрю 2007 г. общая задолженность СНТК превысила 1,7 млрд рублей, в том числе по налогам — свыше 770 млн рублей. Долги по зарплате составляли 129 млн рублей (при общем объеме долгов по зарплате по Самарской области 150 млн рублей) — работники не получали причитающихся им денег в течение девяти месяцев! Часть имущества находилась под арестом, банковские счета заблокированы. Отсутствовала краткосрочная и долгосрочная производственные программы. Были поданы иски о возбуждении процедуры банкротства в отношении СНТК.

14 декабря прошлого года после проведения внеочередного собрания акционеров СНТК "Оборонпром" стал управляющей компанией комплекса, исполнительным директором предприятия был назначен заместитель генерального директора ОАО "ОПК "Оборонпром" Василий Лапотко.

Фактически "Оборонпром" приступил к антикризисному управлению СНТК. Была разработана и утверждена программа финансового оздоровления СНТК, рассчитанная до 2016 г. Она стала основным документом для дальнейших действий. Для реализации антикризисных мер была проведена ревизия заключенных договоров и зарубежных контрактов с целью прекращения работ по убыточным направлениям, сформирован план товарного производства на 2008 г. Уже в декабре прошлого года распоряжением правительства СНТК была выделена адресная субсидия в размере 676,5 млн рублей, из которой были погашены долги по зарплате и большая часть налоговой задолженности предприятия. При поддержке "Оборонпрома" были реструктурированы все кредитные долги СНТК перед коммерческими банками.

За прошедшие несколько месяцев были выполнены работы по контрактам с "Газпромом" и энергетическим комплексом Республики Беларусь, некоторые из

которых уже были просрочены. В частности, "Газпрому" были поставлены два двигателя НК-36СТ, предназначенные для приведения в действие газоперекачивающих агрегатов. Был реанимирован контракт на поставку в Белоруссию электростанции "под ключ". Надо отметить, что на данный момент выполнение заказов для газовых и энергетических компаний является наиболее выгодным реальным источником дохода для СНТК: каждая установка приносит предприятию доход в 100 млн рублей. В ближайших планах предприятия — участие в целевых энергетических программах и тендерах на поставку газотурбинных электростанций в 2008-м и последующие годы.

Благодаря активной позиции ОПК "Оборонпром" возобновляется участие предприятия в выполнении гособоронзаказа — дан старт программе модернизации двигателей НК-32. Также обсуждаются перспективы проведения капитального ремонта двигателей НК-32 в Самаре. Значение возвращения к этой теме, что называется, трудно переоценить. Ведь возросшая активность российской стратегической авиации, возобновление активного патрулирования над акваторией Мирового океана довольно скоро поставят вопрос о продлении ресурса, проведении ремонта и модернизации двигателей стратегических бомбардировщиков. Это моторы НК-12ПМ и их модификации для самолетов Ту-95МС и Ту-142, НК-25 для самолета Ту-22МЗ и НК-32 для Ту-160. По оценке специалистов, уже сейчас ситуация с дальнейшей эксплуатацией этих двигателей, связанная с необходимостью проведения плановых работ по поддержанию летной годности (продлению ресурсов, календарных сроков службы, авторскому надзору в эксплуатации), близка к критической. В Самаре ежегодно можно модернизировать и ремонтировать 8–12 двигателей стратегических ракетносцев. Начиная с 2008 г. предприятие планирует проводить капремонт не менее четырех двигателей НК-32.

На сегодняшний день наиболее перспективной разработкой СНТК в области гражданской авиации является турбовентиляторный двигатель сверхвысокой степени двухконтурности НК-93. В январе 2008 г. в ЛИИ им. М. М. Громова уже начаты наземные испытания этого мотора. Через Федеральное агентство по промышленности поданы документы на включение этих работ в дополнение к "Целевой Федеральной программе развития гражданской авиации до 2015 г." с выделением из средств федерального бюджета 94 млн рублей.

Не менее драматично складывалась ситуация и на другом самарском предприятии, которое входит в орбиту "Оборонпрома", — ОАО "Моторостроитель". Финансовый аудит "Моторостроителя" показал, что за последние два года стремительно росла кредиторская задолженность предприятия, составившая 6 млрд рублей при объеме годовой выручки 3 млрд. Убыток завода по итогам девяти месяцев 2007 г. превысил 200 млн рублей. К февралю 2008 г. долг по зарплате превысил уже 300 млн рублей. Большая часть имеющихся активов была заложена. Заказы исполнялись не в срок, а ряд из них (в основном по контрактам с "Газпромом") вообще был заморожен, несмотря на полученные авансы от газового монополиста. При этом часть прибыли предприятия уходила фирмам-посредникам, контролирувавшимся самими менеджерами "Моторостроителя".

Итогом стало решение внеочередного собрания акционеров о смещении генерального директора "Моторостроителя" Игоря Шитарева и назначении на эту должность Дмитрия Носова, ранее работавшего в "ЦСКБ-Прогресс" (находится в ведении Федерального космического агентства). Заместителем по экономике и финансам был назначен представитель "Оборонпрома" Василий Лапотко. Сейчас совместными усилиями Роскосмоса и "Оборонпрома" разрабатывается программа финансового оздоровления завода.

С уверенностью можно сказать, что переход самарского авиадвигателестроительного комплекса под контроль "Оборонпрома" фактически спас СНТК и "Моторостроитель" от окончательного развала. Прекращение деятельности этих предприятий, безусловно, нанесло бы серьезный ущерб обороноспособности страны, причем в одном из важнейших секторов — авиационной составляющей Стратегических ядерных сил.

Планы антикризисного управления предприятиями самарского "куста" увязываются с включением в состав интегрированной группы Пермского моторостроительного комплекса. В середине марта "Оборонпром" завершил сделку по приобретению у структур АФК "Система" акций ПМК. Одна из первоочередных задач, которая стоит перед "Оборонпромом" в рамках управления комплексом, — реализация программы сокращения издержек, которая была разработана специалистами корпорации. Залог успешного развития этого "куста" — долгосрочные партнерские отношения с основными заказчиками — "Газпромом" и Объединенной авиастроительной корпорацией. В рамках подписанного руководителями ОАК и "Оборонпрома" соглашения о стратегическом партнерстве ОАК гарантировала приобретение 20 двигателей ПС-90 для транспортных самолетов и еще на 40 двигателей имеется опцион. Таким образом, уже сегодня можно увидеть контуры интегрированной структуры, в которую, помимо ПМК и предприятий самарского региона, войдут УМПО и НПО "Сатурн", госпакет акций которого также будет внесен в уставный капитал "Оборонпрома" в соответствии с указом президента.

Илья КЕДРОВ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
10.04.08*



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ —

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

WWW.KSAN.RU

СПЕЦСВЯЗЬ ПОДНИМЕТСЯ В ВОЗДУХ

Президентский авиаотряд ждет пополнение.

До конца этого года авиаотряд управделами Президента РФ должен пополниться двумя новыми самолетами-ретрансляторами Ту-214СР для главы государства и премьер-министра РФ. Первая такая машина должна была войти в строй еще до конца 2006 года. Для ее сборки на Казанском авиазаводе пришлось задержать сдачу российским Военно-воздушным силам стратегического ракетноносца Ту-160.

До конца этого месяца на Казанском авиапроизводственном объединении имени Горбунова (КАПО) должны завершиться наземные испытания первого самолета-ретранслятора Ту-214СР (бортовой номер RA-64515), заказанного управлением делами Администрации Президента РФ для своего авиаотряда (структурно входит в ГК "Россия"). Как сообщил "Ъ" заместитель генконструктора — директор ЦКБ ОАО "Туполев" Валерий Солозобов, "в начале мая машина должна начать летные испытания, первый Ту-214СР должен быть передан заказчику в августе, второй (борт RA-64517) — в октябре-ноябре". "По правилам авиаотряда должно быть два самолета одного типа, чтобы оперативно можно было заменить один другим в случае неисправности", — пояснил "Ъ" источник в Администрации Президента РФ. Однако рассматривается вариант, при котором один борт будет обслуживать Президента РФ Дмитрия Медведева, а второй — премьер-министра РФ, которым с мая должен стать Владимир Путин. Тем самым глава государства и глава правительства будут, по сути, равны хотя бы по используемым ими самолетам.

До сих пор для поездок Президента РФ внутри страны и за рубежом использовались самолеты Ил-96-300ПУ (пункт управления). В настоящее время в ГК "Россия" имеется три такие машины, четвертая в рамках контракта с "Ильюшин Финанс Ко." должна быть поставлена до конца 2008 года. Изначально Ил-96 предназначались для полетов на большие расстояния — до 12 тыс. км. Однако Владимир Путин предпочитал использовать дальнемагистральные Ил-96-300ПУ и для полетов на средние расстояния. Для визитов правительственных делегаций РФ, включая премьер-министра, использовались самолеты старых проектов Ил-62, Ту-154М, Ту-134 и Як-40, оборудованные средствами спецсвязи. Лишь в исключительных случаях президентский борт предоставлялся для визитов премьер-министра. Теперь, когда парк Ил-96 достигнет четырех машин, их поделят по два между президентом и главой правительства.

В ноябре 2005 года управделами Президента РФ разместило заказ на КАПО на изготовление шести среднемагистральных спецсамолетов для перевозки главы государства. Первый самолет-ретранслятор Ту-214СР должен был войти в строй в четвертом квартале 2006 года, второй Ту-214СР — во втором квартале 2007 года, два летающих пункта управления Ту-214ПУ — в 2008 году, а два Ту-214СУС с самолетными узлами

связи — в 2009 году. Дальность полета у них составляла более 8,5 тыс. км. Каждая из этих машин имела VIP-салон для Президента РФ. Отличия между машинами заключались в используемой на борту аппаратуре спецсвязи. Так, Ту-214СР предназначен для полетов в северные районы, где проблематично использовать спутники связи над экватором.

Комплексы спецсвязи для Ту-214СР и Ту-214ПУ уже готовы. Как сообщил в конце прошлой недели заместитель гендиректора Омского радиозавода имени Попова Александр Самгин, специалисты предприятия приступили к монтажу комплекса спецсвязи на самолетах президента и премьер-министра России. "Комплекс будет базироваться на двух авиалайнерах Ту-214, предназначенных для официальных визитов за рубеж президента России и председателя правительства, — пояснил господин Самгин. — Также мы должны оборудовать новейшей системой несколько наземных станций".

Стоит заметить, что в США и странах Западной Европы для связи первых лиц государств используется криптозащищенная спутниковая связь в отличие от РФ, где применяется старая радиорелейная. Такая связь работает только в пределах прямой видимости. Поэтому нужна система наземных радиостанций, самолетов-ретрансляторов и спутников российского производства, — говорит гендиректор омского центрального конструкторского бюро "Автоматика" Эдуард Седунов. — Неоспоримое преимущество такой системы — ее высокая защищенность. Информация идет по узкому лучу с большой скоростью и качеством. В отличие от обычной радиосвязи информацию, передаваемую радиорелейными комплексами, очень сложно перехватить, а также установить точки ее отправления и приема. Система дорогая, но максимально обеспечивает требования секретности". Новые Ту-214СР должны заменить эксплуатируемые более 40 лет два устаревших Ил-22 (летающий командный пункт на базе Ил-18).

Однако сборка президентских Ту-214СР задержалась на полтора-два года. Поставка Ту-214ПУ также сдвинулась с 2008 на 2009 год. Работы по Ту-214СУС вообще лишь начались. "По ним с ОАО "Туполев" даже не заключен еще договор, — сообщил "Ъ" Валерий Солозобов. — Мы на свои средства разрабатываем сейчас документацию". По словам представителя "Туполева", "деньги на разработку документации по предыдущим президентским Ту-214 пошли лишь через год после заключения договоров". Однако в Администрации Президента РФ "Ъ" сообщили, что все необходимые бюджетные средства были перечислены в срок. Уже в 2006 году на создание двух Ту-214СР из госбюджета было выделено 985 млн руб., а на два Ту-214ПУ — 1,2 млрд руб. В прошлом году эти суммы составили соответственно 1,4 млрд и 2,1 млрд руб. Кроме того, в 2007 году 700 млн руб. из бюджета было направлено на создание двух Ту-214СУС. В текущем году Ту-214СР должны были уже быть сданы, потому на них выделение средств не планировалось. На создание двух Ту-

214ПУ в 2008 году предусмотрено выделить 679 млн руб., на два Ту-214СУС — 2,2 млрд руб.

По мнению представителей авиаотрасли, задержка с поставкой Ту-214 для управделами Президента РФ была связана не только с недостаточным финансированием, но и с кадровыми проблемами на КАПО. "На предприятии сегодня ощущается острая нехватка квалифицированных рабочих, — отметил источник в Объединенной авиастроительной корпорации. — Причем на КАПО сейчас идет работа сразу над несколькими разнотипными программами. Помимо Ту-214 это региональный Ту-334, достройка стратегического бомбардировщика Ту-160, ремонт бомбардировщиков Ту-22М3 и пассажирских Ил-62М".

По словам источника, на предприятии, по сути, имеются лишь три полностью укомплектованные бри-

гады: одна работает на сборке Ту-160, две собирают Ту-214. Однако чтобы завершить сборку и провести наземные испытания двух президентских Ту-214, пришлось снять часть людей с достройки Ту-160. Из-за этого была отложена передача бомбардировщика Военно-воздушным силам, которая планировалась на конец прошлого года. По словам господина Солозובה, "новый Ту-160 будет сдан заказчику в ближайшие дни — в конце апреля".

*Константин ЛАНТРАТОВ,
Анатолий ШЕСТАКОВ*

*источник: газета «Коммерсантъ»
21.04.08*

"ВНУКОВО" ПОМОЖЕТ "РОССИИ"

Аэропорт поможет перевозчику в создании сервисного центра.

Перейдя под контроль аэропорта "Внуково", Внуковский авиаремонтный завод (ВАРЗ), специализирующийся на ремонте западной техники, начал экспансию в регионы. Вчера стало известно о том, что завод планирует создать в питерском аэропорту "Пулково" совместно с авиакомпанией ГТК "Россия" сервисный центр по обслуживанию дальнемагистральных самолетов Ил-96 и Boeing 767.

ФГУП "Государственная транспортная компания "Россия" создано в октябре 2006 года в результате объединения ГТК "Россия" и авиакомпании "Пулково". Авиационный парк включает в себя пять самолетов Boeing 737-500, два А319, двадцать два самолета Ту-154М, три Ту-214, девять Ту-134, четыре Ил-86, четыре Ил-96-300 и четыре Як-40. В 2008 году авиакомпания планирует перевезти 4 млн пассажиров.

Как сообщил вчера гендиректор авиакомпании "ГТК "Россия" Сергей Михальченко, в 2008 году его компания должна начать в питерском "Пулково" строительство сервисного центра для обслуживания дальнемагистральных самолетов типа Ил-96 и Boeing 767. По мнению представителя ВАРЗ, пулковский центр может получить эксклюзивное право по обслуживанию самолетов Boeing 767. По словам г-на Михальченко, стоимость строительства объекта — 10 млн долл. "В ходе строительства может возникнуть потребность в привлечении дополнительных инвестиций в размере 5–6 млн долл. Его возможности будут объединены с шикарной возможностью Внуковской АТБ", — сказал он РБК daily. Вклад ГТК "Россия" в проект будет состоять из недостроенного ангара в аэропорту "Пулково".

"Это будет совместный проект с ВАРЗ. Также в проект войдет консорциум как российских банков (среди которых банк "Санкт-Петербург"), так и западных. Сейчас доли не распределены. Обсуждается, что доли между сторонами будут распределены по 25 %. При этом аэропорт "Пулково" в проекте никак не участвует", — отметил г-н Михальченко. По его словам, часть заказов по проекту будет передана с ВАРЗ в Пулково. Строительство сервисного центра потребовалось авиа-

компании в связи с расширением парка воздушных судов. Вчера ГТК "Россия" получила первый самолет Boeing 767-300ER, в августе-сентябре ожидается поступление еще двух аналогичных самолетов. До конца года компания также рассчитывает получить Ил-96 и заказать еще два самолета для спецотряда, перевозящего первых лиц государства.

Самолеты Boeing 767-300 были ввезены беспшлинно, в связи с распоряжением правительства об отмене пошлин для дальнемагистральных лайнеров емкостью более 300 пассажирских кресел. Для того чтобы избежать пошлин, компоновка салона первого ввезенного самолета была переделана в одноклассную с максимально возможным количеством сидений — 304. Как сообщил РБК daily коммерческий директор ГТК "Россия" Игорь Морачев, в ближайшее время лайнер будет перекомпонован в двухклассный: в нем будет 28 сидений бизнес-класса и 240 экономического. Как отметил Сергей Михальченко, первый из полученных Boeing 767-300ER был произведен в 2002 году и эксплуатировался в Японии. "Всего потребности перевозчика — от 6 до 10 таких судов", — отметил он.

BOEING РАССЧИТЫВАЕТ НА "РОССИЮ"

Компания Boeing планирует в течение 20 лет осуществить поставки авиатехники в Россию на общую сумму 58 млрд долл., заявил в ходе презентации первого самолета Boeing 767-300ER, введенного в эксплуатацию ГТК "Россия", вице-президент компании Boeing по продажам в России и СНГ Крэг Джонс. Как отметил Крэг Джонс, в России рынок авиатехники в 2007 году увеличился на 18 %, по прогнозам, положительная динамика сохранится здесь в ближайшие несколько лет. На сегодняшний день 95 мировых авиакомпаний эксплуатируют в совокупности 947 самолетов Boeing.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
01.04.08*

ДАБЫ НЕ ОСЛАБ АВИАЦИОННЫЙ КУЛАК

США модернизируют одну из составляющих своей ядерной триады.

В конце января нынешнего года два самых крупных подрядчика Министерства обороны США — Boeing и Lockheed Martin — объявили о формировании объединенной группы для проведения дальнейших работ по созданию бомбардировщика "стелс" нового поколения. Представители двух названных американских корпораций рассказали, что принято решение о консолидации усилий в различных областях исследований и разработок основных систем (радиоэлектронной борьбы, управления, связи и другого оборудования) будущего самолета, пока неофициально именуемого В-3.

Руководители компаний полагают, что совместно им удастся более эффективно решить стоящую перед ними задачу, тем более что подобный опыт у них уже есть. Это, как отмечается, будет служить гарантией того, что к 2018 году на вооружение ВВС США поступит заказанная боевая машина. Следует отметить, что Boeing и Lockheed Martin достаточно успешно взаимодействовали в ходе создания истребителя пятого поколения F-22 Raptor и так называемых "высокоточных авиабомб малого диаметра" (Small Diameter Bomb Increment II).

НА СМЕНУ В-52 И В-1

Стратегическую бомбардировочную авиацию Пентагон рассматривает как один из наиболее гибких компонентов американской ядерной триады, поскольку ее самолеты способны не только нести ЯО, но и оснащаться широкой номенклатурой обычного оружия. В войнах и военных конфликтах последних семнадцати лет тяжелые бомбардировщики В-52H Stratofortress, В-1В Lancer и В-2А Spirit продемонстрировали достаточно высокую боевую эффективность.

В соответствии с действующими планами Минобороны США все три крылатые машины должны состоять на вооружении американских военно-воздушных сил до 2037 года. Однако их общее количество к этому времени — в связи с выработкой эксплуатационного ресурса — значительно сократится и будет ниже требуемого минимума в 170 самолетов, необходимых для решения задач обеспечения национальной безопасности Соединенных Штатов. Хотя, по оценкам специалистов, бомбардировщик В-52, находящийся в строю с 1955 года и достигший весьма преклонного возраста, тем не менее и сегодня является основным элементом авиационной составляющей ядерной триады Вооруженных сил США. Число таких машин в парке американской стратегической авиации превышает 50 %. Причем эксперты утверждают, что В-52 обладает вполне достаточным запасом надежности и высоким уровнем эксплуатационной пригодности, чтобы остаться в составе ВВС до 2045 года.

В связи с грядущим естественным старением авиационной техники и сокращением численности

парка бомбардировочной авиации руководство Пентагона обозначило 2037 год как предельный срок переоснащения ВВС бомбардировщиками нового поколения. Все дальнейшее планирование работ по созданию авиации стратегического назначения и закупкам этого вида техники ориентировано именно на этот "рубеж".

ТРЕБОВАНИЯ ПЕНТАГОНА

В регулярно выпускаемом Пентагоном "Четырехгодичном обзоре национальной обороны", последний вариант которого вышел два года назад, говорится: "Для обеспечения будущих требований к объединенным Вооруженным силам и основываясь на современных достижениях, МО планирует к 2018 году обеспечить создание возможности по гарантированному нанесению ударов по целям, находящимся на больших дальностях, при одновременной модернизации парка действующей бомбардировочной авиации".

В соответствии с требованиями данного "Четырехгодичного обзора...", который принадлежит к числу основополагающих документов, регламентирующих военное строительство США и развитие систем вооружений и военной техники, соответствующие подразделения Министерства ВВС сформулировали концепцию создания ударного самолета большого радиуса действия следующего поколения. По требованиям американских военных, стоимость приобретения и эксплуатации этой машины должна лежать в допустимых пределах. На ее борту необходимо предусмотреть размещение разнообразного ракетно-бомбового вооружения, включая ядерное, и аппаратуры, предназначенной для подавления систем ПВО. Бомбардировщик нужно сделать невидимым для систем противовоздушной обороны вероятных противников США, чтобы он мог преодолевать их без поддержки истребителей и самолетов РЭБ.

По мнению аналитиков Пентагона, приемлемая цена новой авиационной техники должна обеспечиваться за счет использования уже разработанных и широко используемых деталей, узлов, агрегатов и систем, а также технологий "стелс", внедренных в конструкции бомбардировщиков В-1 и В-2. Впрочем, и эффективности материально-технического обеспечения будущего самолета также нужно добиваться за счет максимально возможного уровня взаимозаменяемости элементов его оборудования из накопленных запасов служб тыла стратегической авиации США.

Радиус действия новой машины без дозаправки в воздухе будет составлять около 3200 км, а максимальная бомбовая нагрузка — около 13 тонн. Эти показатели несколько ниже, чем у бомбардировщика В-2, который без дозаправки способен преодолеть расстояние в 3700 км. Его (около 15,5 тонн) бомбовая нагрузка почти на три тонны больше, чем у будущего самолета. Однако взлетный вес у разрабатываемого "стратега" окажется несколько меньшим. Кроме того, он должен обладать почти такой же маневренностью, как истребитель, что обеспечит ему самостоятельный

прорыв неприятельской ПВО. Помимо этого, по требованию заказчика В-3 придется наделить более высокой топливной эффективностью, что позволит уменьшить зависимость ВВС от самолетов-заправщиков, срок службы которых в ближайшее время достигнет пятидесяти лет.

ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА "СТРАТЕГОВ"

Командование ВВС США планирует осуществить модернизацию американской стратегической авиации в три этапа. На первом будут проводиться работы на имеющихся бомбардировщиках с целью повышения их боевых возможностей и надежности. Кроме того, намечено совершенствование вооружения самолетов класса "воздух — земля".

Затем бомбардировщики В-3 будут готовиться к поступлению в военно-воздушные силы. Этот этап, по мнению руководства ВВС, должен закончиться в 2018 году. На третьем этапе, который продолжится до 2035 года, планируется дальнейшее усовершенствование новых самолетов глубокого удара. Вдобавок предполагается, что перспективные технологии позволят добиться превосходства американской авиационной техники сразу в нескольких областях, включая гиперзвуковые двигатели, новые материалы и некинетическое вооружение.

Еще в сентябре 2006 года генерал Рональд Кейс, который в то время возглавлял Боевое командование ВВС США (Air Combat Command), заявил, что следующий технологический прорыв Америки должен произойти в период между 30-ми и 40-ми годами XXI столетия. Именно тогда, по мнению военачальника, вероятно, появятся возможности для создания гиперзвуковых бомбардировщиков, способных летать на скоростях около 2 км/с (то есть в шесть раз выше скорости звука). Некоторые американские специалисты утверждают, что следующие поколения стратегических бомбардировщиков могут стать беспилотными. Плюс к этому в настоящее время за океаном ведется разработка управляемых космических летательных

аппаратов, которые должны с высокой точностью поражать наземные цели с высот до 95 км.

Как следует из официальных документов Пентагона, размещенных на сайте заместителя министра обороны по финансам, с 2004 по 2007 год на исследования и разработки по программе создания стратегического бомбардировщика следующего поколения, фигурирующей под кодом 0604015F, было израсходовано почти 100 млн долл. И это только на этапе изучения концепций его строительства.

По неясным пока причинам ассигнования на данную программу в 2008–2010 финансовых годах в проектах бюджетов Пентагона не запланированы. Скорее всего, на этом этапе подрядчики, как это принято в ВПК США, будут за свой счет отбирать оптимальный вариант конструирования новой машины, а затем с доскональным экономическим обоснованием представят его специалистам Минобороны.

Очевидно, поэтому Пентагон включил денежные расходы на программу В-3 в проекты своих финансовых документов начиная с 2011 года. В 2011–2013 годах на создание бомбардировщика планируется потратить 330,5 млн долл. Министерство ВВС США настаивает на том, чтобы общая стоимость программы с момента изучения вариантов нового самолета и до его отрыва со взлетной полосы должна быть значительно ниже цены разработки бомбардировщика В-2 (35 млрд долл.).

Нельзя не отметить, что американские законодатели проявляют большое внимание к совершенствованию авиационной составляющей ядерных сил США. В 2005 финансовом году они даже разрешили дополнительно выделить Министерству ВВС 30 млн долл. сверх ассигнований, запрошенных на реализацию программы В-3.

Владимир ИВАНОВ

*источник:
газета «Независимое военное обозрение»
04.04.08*

РУССКИЕ "СУШКИ" ПО-КИТАЙСКИ

Пекин становится крупнейшим экспортером оружия за счет приобретенных у Москвы технологий.

Попытки России закрепиться на китайском рынке вооружений с помощью передачи Пекину "отверточной" сборки истребителей Су-27СК не оправдали ожиданий. Освоив технологию выпуска, Китай наладил собственное производство их аналогов с прицелом на последующий экспорт в страны третьего мира. Россия официально уведомила Китай о том, что производство истребителей J11, копирующих российский Су-27СК, является нарушением межгосударственных договоренностей. Москва пообещала приступить к юридическим процедурам защиты интеллектуальной собственности. Последние два года военно-техническое сотрудничество РФ и КНР испытывает трудности.

По зарубежным данным, экспорт вооружений из России в Китай снизился на 62 %, а новые контракты не заключаются. Содержание военно-технического сотрудничества с КНР в настоящее время ограничивается лишь исполнением ранее подписанных контрактов, сумма которых составляет около 1,8 млрд долл. При этом Пекин долгое время был основным покупателем российской военной продукции. Сейчас он сам превращается в крупного экспортера вооружений, главным образом созданных на основе российских образцов и лицензий. Такая ситуация не соответствует интересам российского оборонно-промышленного комплекса.

ПОДОЗРИТЕЛЬНЫЙ АНАЛОГ

Россия получила конкурента на рынке оружия там, где не ожидала. Более того, она сама его выра-

стила. Китай уже много лет наводняет мир своими аналогами автомата Калашникова и реактивными установками залпового огня, скопированными с российских "Града" и "Смерча". В этом же ряду пулеметы, гранатометы, самоходные артиллерийские установки и танки. Они, может, похуже качеством, зато гораздо дешевле российских оригиналов. Однако авиарынок отличается другим порядком цен. 150 истребителей для Пакистана — 2,3 млрд долл. Это больше, чем Китай может выручить, торгуя сухопутными вооружениями несколько лет подряд. Более того, он может полностью вытеснить Россию с авиационного рынка стран третьего мира, включая таких традиционных покупателей, как Ангола, Эфиопия, Сирия, Иран.

По соглашению, подписанному в 1996 году, Китай имел право на "отверточную" сборку 200 истребителей Су-27СК под местным наименованием J11. Но, получив 95 комплектов деталей, 180 двигателей АЛ31Ф и все необходимое оборудование, партнеры из Поднебесной в ноябре 2004 года заявили, что больше не нуждаются в российских технологических комплектующих для сборки Су-27. Официально было заявлено, что боевые возможности истребителя оказались слишком ограниченными. Однако переговоры по этому вопросу могут быть возобновлены позднее, а пока в Китае заняты анализом своего производственного опыта.

Анализ, похоже, прошел успешно, поскольку уже в начале 2007 года Китай представил свою "разработку" — истребитель J11В, подозрительно напоминающий Су-27.

Прервав контракт, Китай тем не менее продолжал закупать двигатели АЛ31Ф и некоторые другие узлы "для ремонта" имеющихся Су-27. Тем временем авиазавод в Шеньяне начал выпуск J11В. На запрос российской стороны последовал ответ: J11В — самостоятельная разработка, поскольку его габариты меньше, чем у J11. Однако эксперты утверждают: J11В — это абсолютная имитация Су-27СК.

Первая информация о китайской копии Су-27 появилась на авиасалоне "Чжухай-2006". Из экспозиции было понятно, что китайцы освоили производство 80 % комплектующих. Сейчас они утверждают, что уже 90 % деталей и агрегатов производят сами. Единственной проблемой остается двигатель. Однако лицензию на изготовление АЛ31Ф им не продали даже за очень большие деньги. Обычные закупки двигателей тоже сильно ограничены, а сейчас, похоже, и вовсе прекращены. Еще один проблемный агрегат — локатор "Жук", который экспортировался в Китай в несколько урезанном виде по боевым возможностям.

Особое раздражение Москвы вызывает тот факт, что соглашение 1996 года не разрешало экспортировать J11 в другие страны, однако Пекин как раз занят поиском рынков сбыта за рубежом для этого самолета и другой своей военной продукции. И первый в очереди на покупку — Пакистан. Китай уже обмолвился как-то, что намерен выпустить порядка 5000 истребителей J11В, главным образом для продажи в страны третьего мира. А поскольку цена китайского аналога ощутимо меньше, чем у российского оригинала, есть риск, что он вытеснит с мирового рынка все остальные самолеты этого ценового диапазона — не только Су-27, но и МиГ-29, и американский F-16.

СТАРЫЕ ГРАБЛИ

Между Россией и Китаем уже возникал авиационный "экспортный" конфликт. В 2003 году совершил первый полет китайский многофункциональный истребитель FC-1 (Super-7), ориентированный на зарубежные рынки. Разработка велась с начала 1990-х годов в главном центре китайской авиационной промышленности городе Ченду компанией Chengdu Aircraft Industry при участии пакистанской Pakistan's Aviation Integrated Company и израильской IAI (концерн "Таасия Авириг"). Около 50 % расходов взял на себя Пакистан, в общей сложности около 75 млн долл.

Утверждается, что в основе конструкции лежит израильский проект истребителя LAVI-1, но оснащен он российским двигателем РД-93 разработки ОАО "Климов", серийно выпускаемым Московским машиностроительным предприятием имени Чернышева. В 2005 году был заключен контракт на 238 млн долл. на поставку в Китай 100 двигателей РД-93 с опционом еще на 400 штук запчастей к ним и обслуживание. Изначально в контракте был прописан запрет на реэкспорт двигателей в другие страны. Китайская сторона выразила готовность закупить до 1000 двигателей с общей стоимостью контракта 3,75 млрд долл., если их модернизируют для увеличения тяги.

В конце 2006 года в Китай была отправлена первая партия из 15 двигателей РД-93. И практически в это же время, в октябре 2006 года, Китай обратился с просьбой включить Пакистан в перечень стран, с которыми Россия ведет военно-техническое сотрудничество. К тому времени Исламабад уже заключил с Пекином контракт на поставку 150 самолетов FC-1 под индексом JF-17 Thunder. Пикантность ситуации состояла в том, что между Россией и Индией заключено соглашение о запрете поставок военной техники Пакистану. С Индией у Москвы особые отношения и долговременные контракты на поставку вооружений минимум на полтора миллиарда долларов в год.

Однако в ноябре 2006 года на авиасалоне в Джу-хае директор по развитию китайской аэрокосмической корпорации CATIC Ли Пей без всяких сомнений заявил, что самолеты с российскими двигателями будут экспортироваться. Более того, в пакистанском городе Камра на авиастроительном заводе в июне 2007 года приступили к производству китайско-пакистанского JF-17. Еще раньше, в марте 2007 года, два JF-17 китайской сборки приземлились на авиабазе в Камре, а затем были продемонстрированы на военном параде 23 марта в честь Дня Пакистана. В течение года Китай должен был передать ВВС этой страны целую эскадрилью из семи самолетов, а всего они должны получить 150 этих истребителей. Пакистан начиная с 2008 года на своем предприятии будет самостоятельно собирать самолеты, в том числе и на экспорт. Около 50 % авионики, деталей и оборудования он изготовит самостоятельно, остальное получит из Китая. В первую очередь речь идет о реэкспорте российских двигателей.

Москва возмутилась грубым нарушением контракта и высказала свои претензии. Однако тут же раздался голоса, что Франция, например, свободно продает Исламабаду современные вооружения и это не мешает ей развивать военно-техническое сотрудничество с Индией. Да и истребитель JF-17 относится к третьему поколению, а не к четвертому, как Су-

30МКИ, которые из России экспортируются в Индию.

Оптимизм китайских экспортеров оправдался. Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) РФ разрешила Китаю реэкспорт российских двигателей РД-93 в шесть стран. Первым получил такую возможность Пакистан, следом за ним — Нигерия, Бангладеш, Саудовская Аравия, Египет и Алжир. Если Пакистан, Нигерия и Бангладеш традиционно покупают китайские вооружения, то с остальными покупателями не все так просто. Саудовская Аравия не нуждается в столь примитивных самолетах, но финансово поддерживает Пакистан. В частности, она закупила партию пакистанских танков, сделанных по украинской лицензии на базе Т-84У, чтобы поддержать производство. С другой стороны, так же как и у Египта, это может быть способ давления на США с целью снизить стоимость закупок вооружений. Подобную цель может преследо-

вать и Алжир, который недавно отказался от российских МиГ-29.

Тем временем, по данным зарубежных СМИ, Пекин заключил контракты на поставку 12 FC-1 в Зимбабве, а Пакистан — на поставку своих JF-17 в Азербайджан в количестве 24–26 единиц. Кроме того, истребителями интересуются Иран, Мьянма, Ливан и Шри-Ланка. На реэкспорт двигателей в эти страны разрешения еще нет, но Китай, видимо, надеется, несмотря на разногласия, их получить.

Похоже, что наступило время занять принципиальную позицию с Китаем в вопросах защиты российской интеллектуальной собственности.

Виктор МЯСНИКОВ

*источник: газета «Независимая газета»
22.04.08*

"ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" ЗАЙМУТСЯ РЕМОНТОМ

Формируемая УК "Вертолеты России" (ВР) будет заниматься не только производством вертолетной техники.

Как стало известно РБК daily, в ближайшее время ее функции будут расширены. Ей передадут управление над ОАО "Вертолетно-сервисная компания" (ВСК): она займется созданием сервисных центров по ремонту выпущенных вертолетов, а также поставкой комплектующих для вертолетостроительных заводов. В 2007 году этот рынок оценивался экспертами в 40 млрд руб.

ОАО "Вертолетная сервисная компания" (прежнее название ОАО "Камов-Холдинг") — 100-процентная дочерняя структура ОАО "ОПК "Оборонпром". Оказывает услуги по продаже и послепродажному сопровождению вертолетной техники Миля и Камова, сервисному обслуживанию и ремонту.

Как рассказал РБК daily гендиректор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов, в ближайшее время его компании будут переданы функции УК ОАО "ВСК". "Ранее она существовала отдельно как подразделение "Оборонпрома", теперь она вошла в "Вертолеты России", — говорит он. По его словам, в рамках ВР и ВСК будут две функции: создание сети интегрированного послепродажного обслуживания и поставка сырья и комплектующих для заводов отрасли. "Все будет на разумной основе, так как стать главнабом у нее не получится, но она сможет решить проблемы, которые требуют консолидированного заказа", — говорит Андрей Шибитов. Сейчас ВСК находится в стадии формирования. "В ближайшие полгода мы ее укомплектуем штатами", — отмечает он.

По словам Андрея Шибитова, в настоящее время ключевой идеей становится переход от торговли вертолетами как изделиями к "полному циклу": производство — обслуживание — ремонт — утилизация. Сейчас ВСК развертывает сеть сервисных СП за рубежом. "Пока рано говорить, где они будут создаваться, ведь российская техника работает в 40 странах мира. В рамках сервисных центров будут созданы совместно

с ОАО "Климов" центры по ремонту двигателей", — говорит он РБК daily. По оценке эксперта Центра анализа стратегий и технологий Константина Макиенко, в ценах 2007 года рынок обслуживания российских вертолетов мог составить до 40 млрд руб. "В ближайшее время будет разработана комплексная программа обслуживания клиентов, которая также будет включать в себя открытие складов запчастей в ключевых регионах мира", — добавляет представитель "Оборонпрома" Илья Якушев. Как сообщал ранее гендиректор ОПК "Оборонпром" Андрей Реус, 1 мая СП по обслуживанию вертолетов будет открыто в Индии. "Один-два аналогичных центра планируется создать в Китае. Есть конкретные планы по созданию сервисных центров в Перу, Венесуэле и на Ближнем Востоке", — отмечал г-н Реус. Всего, по его словам, до конца года планируется создать как минимум семь-десять таких сервисных центров. В Венесуэле это будет крупное предприятие, практически авиаремонтный завод, рассчитанный на поддержку технического состояния вертолетов Ми-26, Ми-35, Ми-17-В5. "Поддержание технического состояния вертолетов в течение их жизненного цикла (а это 30–35 лет) — это примерно пять цен от первоначальной стоимости вертолета", — сказал Андрей Реус.

"Мы направили свои предложения на имя Андрея Реуса о том, что мы хотим участвовать в написании концепции по созданию сервисных центров и участвовать в ней вместе с вертолетчиками", — говорит РБК daily заместитель гендиректора по стратегическому развитию и корпоративным вопросам ОАО "Климов" Александр Вознесенский. — Во всем мире двигателестроительные компании получают 45–50 % выручки за счет сервиса". По его словам, на сегодняшний день рассматриваются разные концепции по созданию СП за рубежом: "Это могут быть и дочерние структуры "Оборонпрома" или ОАО "Климов", и СП".

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
22.04.08*

ГОЛОС ЗА ГЛОНАСС

Глава ЦИК нашел новое применение спутниковой навигации.

Запланированное на апрель заседание Совета безопасности, посвященное обсуждению федеральной целевой программы ГЛОНАСС, едва ли будет отмечено рапортами о великих свершениях, осуществленных на выделенные предприятиям космической отрасли бюджетные средства.

Напротив, президенту Владимиру Путину, который, как известно, является сторонником развития суверенной системы спутниковой навигации, судя по всему, и в должности премьера придется решать вопросы выделения дополнительных ассигнований — как для поддержания уже существующей орбитальной группировки, так и для ее расширения и развития принимающей аппаратуры.

О необходимости скорректировать, в том числе и финансово, буксующую программу заявил вчера на открывшемся в Москве Международном форуме по спутниковой навигации заместитель главы "Роскосмоса" Юрий Носенко. По его словам, дополнительные запросы уже направлены в МЭРТ и Минфин и "в течение апреля-мая должны быть приняты решения".

Напомним, что руководители правительства перешли от напутствий создателям ГЛОНАСС к жесткой критике разработчиков системы в начале этого года, когда стало ясно, что далеко не все поставленные задачи выполнены в срок. В январе куратор навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС, первый вице-премьер Сергей Иванов обрушился на "Роскосмос" и ответственные за программу спутниковой навигации космические предприятия с обвинениями в отсутствии "100-процентной доступности услуг на территории страны", неконкурентоспособности отечественной аппаратуры и т. д. Тогда глава "Роскосмоса" Анатолий Перминов признал справедливость претензий к некоторым предприятиям, в том числе и к головному по программе ГЛОНАСС РНИИ космического приборостроения, и пообещал, что к апрелю ошибки будут исправлены, а темпы развития системы навигации ускорятся.

Вчера Юрий Носенко заверил корреспондента "Времени новостей", что "вопросы, которые надо было решить к апрелю, все-таки решены". Однако из его выступления на форуме стало ясно, что без корректировки программы не обойтись.

"Изначально планировалось, что к началу 2008 года на орбите будет 18 российских навигационных спутников, однако два аппарата уже вышли из строя, а еще два находятся на техобслуживании. Мы рассчитывали, что они смогут проработать 4–4,5 года, однако они проработали только три", — сетовал г-н Носенко. Из-за этого "форсмажорного обстоятельства" ведомству необходимо наращивать темп запусков спутников, чтобы, как и планировалось, орбитальная группировка сформировалась в расчетном составе: в этом году — 18 единиц, а в следующем — 24.

"Теперь нам приходится удвоить усилия. Но результат будет зависеть и от того, сколько правитель-

ством будет выделено средств", — заявил замглавы "Роскосмоса", уточнив, что в прошлом году ведомство получило ассигнования в объеме 9,8 млрд руб., а в этом — чуть больше 10 млрд. В идеале же, считают в космическом агентстве, группировка должна состоять из 30 спутников, и, судя по всему, возлагают надежды на то, что о необходимости развития ГЛОНАСС неоднократно говорил президент Владимир Путин. Во всяком случае, г-н Носенко подчеркнул, что вопрос о дополнительном финансировании "будет решаться на самом высоком уровне".

Российские участники международного навигационного форума в массе своей старались излучать оптимизм относительно перспектив ГЛОНАСС. После выступления представителя госдепартамента США Марка Круза, рассказывавшего о преимуществах практически покорившей мир американской системы GPS (Global Positioning System), отечественные специалисты уверяли друг друга в том, что отставание в развитии от американцев, которые намерены повысить точность позиционирования в пространстве до 25 см, не критично. Заместитель главного конструктора и генерального директора компании "Информационные спутниковые системы" Виктор Косенко отметил, что реально таких результатов американцам удастся добиться к 2025–2030 гг., а "к этому времени показатели системы ГЛОНАСС будут не хуже". Радовались россияне и тому, что ГЛОНАСС все же более развит, чем европейская навигационная система Galileo, которая, по словам исполнительного директора Европейского комитета по ГНСС Пэдро Педрейро, должна начать работу в 2011–2012 гг.

В отсутствие Сергея Иванова, проигнорировавшего форум, критиков у отечественной системы не нашлось, зато на похвалы ГЛОНАСС никто не скупился. "Мы смогли согласовать тактико-технические требования, которые говорят о том, что наша система в ближайшем будущем станет на лидирующие позиции среди других систем навигации", — заверил генеральный директор РНИИ КП Юрий Урличич.

Впрочем, весьма показательно, что форум, собравший 1200 делегатов из 25 стран, не был удостоен внимания первых лиц государства и правительства, хотя приоритетность развития ГЛОНАСС действительно неоднократно подчеркивалась на самом высоком уровне. В президиуме мероприятия появилась лишь глава Центральной избирательной комиссии Владимир Чуров. И то не столько по служебной нужде, сколько по личной инициативе.

"Я помню, как мой отец сидел на кухне нашей коммунальной квартиры со своими коллегами и писал записку в Совет министров СССР о необходимости создания навигационной системы", — поведал г-н Чуров "Времени новостей". И достал из своего набитого бумагами портфеля толстую папку, в которой находились чертежи, расчеты, авторское свидетельство и даже ксерокопия той самой записки, которая так и осталась без ответа, из-за чего "американцы в своей работе вырвались вперед". Г-н Чуров настолько увлекся навигационной системой, что даже не исклю-

чил возможность использования достижений ГЛОНАСС для поддержания в России суверенной демократии. Глава ЦИК считает, что со временем спутниковые навигаторы могли бы стать идеальным средством голосования. "Избиратель мог бы нажать кнопку на своем приемнике и таким образом проголосовать. А мы по его координатам вычислили бы, из какого он

избирательного округа, и учли это при подведении результатов", — поделился своими глобальными замыслами Владимир Чуров.

Кирилл МЕЛЬНИКОВ

источник: газета «Время новостей»
08.04.08

ВЫСТАВКА АВИАЦИОННЫХ "СЕРДЕЦ"

В Москве прошел X Международный салон "Двигатели-2008".

Более 160 предприятий и организаций из 9 стран мира, занимающихся разработкой, производством, ремонтом и сервисным обслуживанием авиационных двигателей и агрегатов к ним, демонстрировали свою продукцию на общей площади около 7000 кв. метров. На юбилейной выставке в рамках Научно-технического конгресса по двигателестроению на 11 тематических симпозиумах было заслушано около 200 докладов. Прошло обсуждение направлений дальнейшего развития двигателестроения.

Особое место в работе международного салона заняли мероприятия, посвященные 100-летию со дня рождения знаменитого конструктора авиационных двигателей Архипа Люльки. Центральной экспозицией "Двигатели-2008" стал стенд ОАО "НПО Сатурн". У истоков фирмы стоял Архип Михайлович, работая в ней, он изобрел схему двухконтурного турбореактивного двигателя (ТРД), успешно применяемую у нас в стране и за рубежом. В настоящее время ученики продолжают дело своего учителя, используя новейшие научные достижения. Научно-производственное объединение и сегодня по праву считается ведущей мировой двигателестроительной фирмой. Примером тому служат двигатель SaM146 для пассажирского регионального самолета Sukhoi SuperJet 100, созданный в кооперации с французской фирмой Snecma, AL-551 с тягой 1760 кг для российского МиГ-АТ и учебно-тренировочного самолета Индии НТ-36, "изделие 117С" для Су-35, разработка двигателя для ПАК ФА.

Не менее успешно работают и другие фирмы. Пермский моторостроительный комплекс (ПМК) демонстрировал ПС-90А2. Два первых двигателя в этом году будут переданы на сертификацию по российским, а в дальнейшем — по европейским и американским авиационным правилам. Его серийный выпуск намечен на 2009 год. В этом году запланирован выпуск 40 двигателей, в 2009 г. — 55, в 2010 — 80 из семейства ПС-90.

Московское машиностроительное предприятие (ММП) им. Чернышева демонстрировало РД-1700, который в ближайшее время установят для проведения испытаний на МиГ-АТ. По оценке экспертов, у двигателя хороший потенциал. ТМКБ "Союз" разработало его модернизацию с увеличением тяги до 2500 кг. Она позволит рассматривать двигатель в качестве силовой установки для Як-130. Незадолго до выставки принято решение "Об организации производства авиационных турбовальных двигателей ТВЗ-117 и ВК-2500" и передаче всей технической документации на ММП им. Черны-

шева. Серийное производство будет развернуто к середине 2010 года. На эту и другие гражданские программы, реализуемые на предприятии, из госбюджета выделяется около 60 млрд рублей.

В ходе работы выставки специалисты активно обсуждали перспективы создания следующего поколения авиадвигателей для гражданской авиации. Стоит задача до 2020 года снизить расход топлива на 50 процентов с одновременным повышением ограничения по шуму. Нужны системный подход и разработка лайнера при тесном сотрудничестве самолето- и двигателестроителей, а не как ранее, когда каждый из них отвечал за свой участок деятельности. Авиастроение выходит на уровень, когда потребуется мировая кооперация ведущих фирм. Разработчики двигателей в России пока ориентируются на проект МС-21. Они ждут объявления тендера по самолету, и прежде всего требования Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) для силовой установки.

Считающие для себя российский рынок приоритетным украинские компании "Мотор Сич", "Ивченко-Прогресс" совместно с ММП "Салют" предложили на базе Д-436 сделать модификацию АИ-236Т-12 с тягой 12 тонн. По их оценке, стоимость разработки будет от 4,5 до 6 млрд долларов.

Пермские предприятия тоже ведут разработку перспективного двигателя — ПС-12. Конструкторами для него уже разработаны отдельные узлы, которые проходят испытания. Специалисты считают, что без государственной поддержки в финансировании работ создание силовой установки для МС-21 невозможно.

Научно-исследовательский центр Центрального института авиационного моторостроения (ЦИАМ) ведет испытания акустических характеристик биротативного вентилятора с противовращением. Они проходят в рамках общеевропейской программы, которую ведет французская фирма Snecma. Планируется снизить уровень шума на 6 дБ, уровень эмиссии выхлопных газов — на 60 процентов. Французские специалисты заявляют, что взятый за основу газогенератор SaM146 с переделанной турбиной позволит достичь 12-тонной тяги.

На X Международном салоне "Двигатели-2008" шел и откровенный обмен мнениями о преодолении оставшихся проблем в газотурбинном двигателестроении. Разработана стратегия, в соответствии с которой необходимо добиться на внутреннем рынке в отрасли роста объемов производства в денежном выражении к 2015 году в 2,4 раза, к 2025 году — в 4,2 раза. При этом обеспечить потребности Российской армии в вооружении и военной технике, а также активно работать в сферах электроэнергетики, ЖКХ, транспортной инфра-

структуры и нефтегазового комплекса. Задача максимум — стратегическое изменение конкурентных позиций нашей страны в этой отрасли на мировом рынке. По промышленным газотурбинным установкам войти в тройку мировых лидеров. По продажам авиационных двигателей гражданского назначения на мировом рынке достичь уровня 10 процентов.

Столь амбициозные планы требуют предусмотреть дополнительное выделение на реализацию Федеральной целевой программы (ФЦП) "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года" 4,3 млрд рублей на ОКР, 0,8 млрд — НИР и 1,1 млрд — капиталовложения. Заместитель министра промышленности и энергетики РФ Денис Мантуров сообщил, что в 2008 г. предусмотрено дополнительное финансирование программ доводки двигателей ПС-90А2 и SaM146 в размере 2,4 млрд рублей. В дальнейшем предстоит разработать и утвердить ФЦП "Развитие газотурбостроения в авиационной промышленности на 2008–2015 гг. и на период до 2025 года".

Как говорится, планов громадье, а какие проблемы имеем сегодня и как они решаются? В настоящее время газотурбинным двигателестроением России выпускается продукция для авиастроения, судостроения, энергетики и транспортного машиностроения. В нем работают 14 проектных организаций и научных центров газотурбинного двигателестроения, 13 заводов, производящих газотурбинные двигатели, и 13 предприятий, выпускающих для них различные комплектующие изделия, еще более 1000 производств комплектующей продукции работают в других отраслях. Главная системная проблема — неконкурентоспособность российского двигателестроения.

Как заявил генеральный директор ОПК "Оборонпром" Андрей Реус, уровень развития российского двигателестроения пока не позволяет конкурировать на мировом уровне. По его мнению, эта отрасль российской промышленности сильна конструкторскими находками и решениями. Однако с точки зрения таких

бизнес-процессов, как организация производства, логистика, снижение себестоимости, в России не достигнут тот уровень, когда отечественные производители могли бы реально конкурировать с западными.

Практически на всех предприятиях устарел парк оборудования. Его средний возраст — 30–40 лет. Необходимы солидные капиталовложения. Фирмы этого сделать не могут по причине того, что в среднем рентабельность продукции упала с 15 до 5 процентов. Ее "съело" повышение цен на сырье, давно перешагнувшее мировой уровень. В ценах двигателей стоимость металла возросла до 75 процентов. Чем объяснить такой парадокс? Формировать продуктовый ряд, вступать в международную кооперацию по созданию двигателей, отвечающих мировым требованиям завтрашнего дня, с оборудованием прошлого века — нонсенс.

Имеются проблемы с кадрами. Например, в промышленных городах, где имеются успешно работающие предприятия, не так-то просто найти рабочую силу для фирм, участвующих в двигателестроении. Недавно Министерство образования закончило конкурс среди 5000 общеобразовательных учреждений России. В 70 учебных заведениях, ставших победителями, будет вестись подготовка специалистов для авиа- и двигателестроения. В работе конкурса активное участие принимали многие российские фирмы. Вот почему в рамках салона "Двигатели-2008" был проведен "День науки и знаний" с участием российских учебных заведений авиационной направленности.

В заключение остается сказать, что прошедший X Международный салон "Двигатели-2008" подтвердил: отечественное газотурбинное двигателестроение обладает весомым потенциалом и способно внести значительный вклад в укрепление позиций российской авиатехники и вооружения на мировом рынке.

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета «Красная звезда»
25.04.08

САМОЛЕТ НА \$ 2,9 МЛРД

"Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) рассчитывают заработать колоссальные барыши на производстве самолета Sukhoi SuperJet — \$ 2,9 млрд за 20 лет.

Об этом говорится в бизнес-плане ГСС по производству пассажирского Sukhoi SuperJet 100 (есть у "Ведомостей"). Первый самолет должен поступить заказчику ("Аэрофлот") уже в ноябре, а серийное производство начнется в 2009 г. До 2024 г. по всему миру ГСС планирует продать 800 самолетов, говорится в бизнес-плане. Сколько из них купят российские компании, а какая часть отправится за рубеж, в документе не указано. Более двух третей заказов придется на модель вместимостью 95 кресел. Но ГСС готова предложить SSJ100 в бизнес-комплектации, спортивные и тренировочные модели.

"Гражданские самолеты Сухого" — авиастроительная компания. Создана в 2000 г. для реализации проекта Sukhoi SuperJet 100. Партнеры — Alenia Aeronautica,

Boeing, Snecma. Акционер — АХК "Сухой" (100 % акций). Выручка — \$ 338 000 (1-е полугодие 2007 г., МСФО). Чистый убыток — \$ 1,38 млн.

Выручка компании составит \$ 27,4 млрд, EBIT (прибыль до уплаты налогов и процентов по кредитам) — \$ 4,2 млрд, чистая прибыль — \$ 2,9 млрд. Достоверность этих цифр "Ведомостям" подтвердил вице-президент ГСС по финансам Максим Гришанин. 85,6 % выручки будут обеспечивать продажи самолетов, остальное — обслуживание, говорится в бизнес-плане. Гришанин уточнил, что это суммарные показатели за период с 2003 (начало реализации проекта) по 2024 г. Проект преодолет "точку безубыточности" в 2012 г., а кредиты на \$ 1 млрд, полученные для запуска проекта, будут полностью выплачены в 2014 г., добавляет он. По словам Гришанина, итальянская Alenia, которая купит блокирующий пакет ГСС и будет заниматься продвижением самолета на внешних рынках, одобрила бизнес-план. Представитель Alenia подтверждает это. Более того, он уверен, что реализовать удастся не менее 1000 самолетов.

Директор аналитического департамента "Ингосстрах-инвестиций" Евгений Шаго называет планы ГСС "слишком оптимистичными". Если они реализуются, это будет настоящий прорыв для отечественного авиапрома. Фактически ГСС планирует продавать в среднем 60 самолетов в год, т. е. встать вровень с нынешними гегемонами на рынке ближнемагистральных самолетов — Embraer и Bombardier. Можно будет позавидовать операционной рентабельности ГСС (соотношение EBIT к выручке). Исходя из бизнес-плана она составит 15,3 %, подсчитал Шаго, тогда как у Embraer и Bombardier этот показатель — около 5 %. "Очевидных предпосылок для

этого нет", — разводит руками Шаго. Контракты на покупку 73 SSJ заключили несколько российских компаний и итальянская Itali. Выкатка машины состоялась в сентябре прошлого года. При этом лайнер еще не взлетал, отмечает Шаго. Дату первого полета в ГСС не уточняют. Европейцы ждут, когда самолет взлетит, чтобы изучить эксплуатационные характеристики. Если они окажутся лучше, чем у Embraer и Bombardier, то у SSJ100 есть шанс покорить Европу.

Анастасия ДАГАЕВА

*источник: газета «Ведомости»
03.04.08*

СПАСАТЕЛИ ПОЛУЧАТ ЭСКАДРИЛЮ АМФИБИЙ

До 2012 года авиапарк Бе-200 МЧС России пополнится еще восемью машинами.

Руководство ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Бериева" (ТАНТК) намерено поставить для нужд МЧС РФ 15 самолетов-амфибий Бе-200, фактически удвоив первоначальный контракт на сборку семи машин. По утверждению генерального директора и генерального конструктора компании Виктора Кобзева, восемь амфибий могут быть поставлены спасателям в 2011–2012 годах. Эксперты подчеркивают, что потребности России в противопожарной модификации Бе-200ЧС ограничены, но ее перспективы есть за границей.

ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Бериева" — одно из ведущих конструкторских бюро России, является мировым лидером по созданию самолетов-амфибий. НПК "Иркут" владеет 39,568 % акций, АХК "Сухой" — 38 %, ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания" — 15,16 %. Остальные распределены среди юридических и физических лиц. Выручка за девять месяцев 2007 года — 157 млн руб., убыток — 36,397 млн руб. Доходы от экспорта продукции составили 67,562 млн руб.

Заявление о корректировке планов г-н Кобзев сделал на учениях Евросоюза "Огонь-4" на острове Сардиния, на которых он присутствовал в компании главного спасателя России Сергея Шойгу. По его мнению, для ликвидации чрезвычайных ситуаций на всей территории России необходимо 15 самолетов Бе-200ЧС. Глава ТАНТК полагает, что построить и передать спасателям фактически еще одну эскадрилью можно до 2012 года.

В настоящий момент на Иркутском заводе собраны и переданы МЧС по двум заключенным в 2000 году контрактам четыре машины. Пятую, уже собранную, сами спасатели решили передать Азербайджану в преддверии лесных пожаров этого года.

Как пояснили РБК daily в пресс-службе ТАНТК, оставшиеся две амфибии в этом году решено построить на "Иркуте", а уже со следующего года организовать перевод сборочного производства в Таганрог на мощностях местного "Тавиа" (вероятнее всего, в Иркутске будут собирать крыло как самую технологически сложную часть амфибии), создав своеобразный гидроамфибийный центр. Уже известно, что средства на перевод производства (2,8 млрд руб.) компания

получит от Внешэкономбанка, с которым на прошлой неделе было подписано соглашение о выделении кредитной линии в размере 25 млрд руб. в адрес Объединенной авиастроительной корпорации. ТАНТК подключен к работе ОАК через своих собственников — "Иркут" и "Сухой". Сам ВЭБ в середине года намерен приобрести не менее 20 % акций корпорации.

Впрочем, по мнению руководителя аналитической службы агентства "Авиапорт" Олега Пантелеева, полтора десятка Бе-200ЧС для России — практически "потолок" потребности при условии возможности их оперативного перемещения. Он полагает, что даже для крупных лесных пожаров вполне достаточно будет сконцентрировать не более 5 машин в одном месте. Г-н Пантелеев полагает, что в случае, если МЧС будут переданы функции авиалесоохраны, таганрогские авиастроители также смогут рассчитывать на какую-то часть заказов в модификации поисково-спасательных и транспортных машин. Основные же перспективы Бе-200 он видит только в экспорте.

В руководстве компании РБК daily пояснили, что ими совместно с НПК "Иркут", EADS, Rolls-Royce Deutschland, ЗАО "Бета Ир", ГосНИИ ГА были проведены исследования рынка Бе-200, что показало общую его емкость при всех модификациях этого типа самолета до 311 единиц на период до 2025 года.

Виктор Кобзев полагает, что до конца текущего года будет получен европейский сертификат и его амфибия сможет выйти на рынок ЕС. По утверждению главы ТАНТК, из зарубежных стран уже поступило 36 заявок на самолеты Бе-200, из которых на сегодняшний день 18 заявок "реальных". Заинтересованность в приобретении Бе-200 проявили Португалия, Греция, Италия, Алжир и ряд стран Юго-Восточной Азии.

Однако ряд экспертов полагает, что европейским странам из-за сезонного характера пожаров нет смысла приобретать столь дорогостоящий самолет (по разным оценкам, его стоимость составляет 30–40 млн долл.), а лучше его арендовать или взять в лизинг. В этом случае в перспективе не исключен вариант создания частной компании, которая и будет закупать амфибии у авиастроителей, сдавая их в аренду по всему миру.

Сергей КИСИН

*источник: газета RBC Daily
22.04.08*

ВЗЯТЬ "САТУРН" В КОЛЬЦО

Завершается создание госхолдингов в двигателестроении.

В конце апреля должен быть подписан указ президента о передаче в собственность ОПК "Оборонпром" госпакетов ряда двигателестроительных предприятий. Об этом заявил вчера на открытии московской выставки "Двигатели-2008" замглавы Минпромэнерго Денис Мантуров.

Документ предусматривает передачу концерну следующих активов: НПО "Сатурн" (госпакет — 37 % акций), ОАО "УМПО", предприятия Самарского (СНТК им. Кузнецова и др.) и Пермского ("Пермские моторы" и др.) объединений.

Создание госхолдинга пройдет в два этапа. На первом перечисленные двигателестроительные активы перейдут в собственность "Оборонпрома" (51 % акций у государства, 31 % — у "Рособоронэкспорта"), а на втором — будут переданы под управление ОАО "Объединенная двигателестроительная корпорация". Эта 100%-ная "дочка" "Оборонпрома" создана в декабре 2007 года. Планируется, что она начнет управлять активами холдинга через 1–1,5 года.

"У нас есть острая необходимость объединиться ради синергетического эффекта. Эффективность от этого вырастет в разы. Кроме того, это позволит привлечь финансирование из бюджета. Когда речь идет о таком продукте, как двигатели, государевы деньги просто необходимы", — считает гендиректор ОПК "Оборонпром" Андрей Реус.

В Минпромэнерго и других профильных ведомствах сейчас разрабатывается федеральная целевая программа развития двигателестроения с 2010 по 2025 год. Планируемый объем финансирования — 60 млрд рублей. Сейчас бюджетные деньги в отрасль идут из ФЦП по развитию гражданской авиации. По словам Дениса Мантурова, в 2008 году по этой программе на двигатели дополнительно выделяется 2,4 млрд рублей, а инвестиции в отрасль на 2009 год планируют увеличить на 4,3 млрд рублей.

Всего в двигателестроении собираются создать три холдинга. Первый (на основе московского завода "Салют") уже создан. Второй будет образован в результате объединения ОАО "Климов" (100 % акций у государства) и ОАО "Московское предприятие имени Чернышева" (50 % плюс одна акция у РСК "МиГ"). Проблем с формированием этих холдингов у государства не возникло. А вот "Оборонпром" при создании третьего холдинга столкнулся с противодействием со стороны рыбинского НПО "Сатурн" (одно из самых эффективных предприятий отрасли), у менеджмента которого были планы по созданию собственного холдинга.

В 2007 году НПО "Сатурн" (доля государства — 37 %, большая часть акций — у менеджмента) подписало с УМПО соглашение о создании частного холдинга с общей капитализацией \$ 1 млрд. В середине декабря "Сатурн" купил 19,98 % акций УМПО (покупку более 20 % нужно согласовывать с ФАС). По неофициальным сведениям, "Сатурн" уже купил более 50 % акций УМПО.

"Оборонпром" предлагал главе НПО "Сатурн" Юрию Ласточкину обменять недостающие государству до контрольного пакета (около 13 %) акции компании на ценные бумаги "Оборонпрома", однако Ласточкин отказался. Государству пришлось отступить. "Участие частных инвесторов возможно", — признал вчера Реус. Тем не менее в "Оборонпроме" все же надеются на контроль над "Сатурном". Этому способствует госпакет в 37 % акций компании, который позволит "Оборонпрому" блокировать решения ее совета директоров. В козырях еще и тот факт, что все остальные активы в отрасли находятся под управлением государства. А значит, взять "Сатурн" в кольцо не составит большого труда.

Евгений БЕЛЯКОВ

источник: газета «Газета»
16.04.08

ДРУЗЬЯ-СОПЕРНИКИ

ММПП "Салют" и "Мотор-Сич" хотят совместно разработать двигатель для МС-21.

Требования московского ММПП "Салют" к украинскому "Мотор Сич" о передаче полного комплекта документации по двигателю Д-436 грозят привести к разногласиям и по другим проектам двух компаний. Правда, пока компании не стремятся раздувать конфликт и собираются совместно бороться за заказ на разработку и производство двигателя для перспективного самолета МС-21.

"Украинская сторона должна передать полный комплект документации на производство двигателя

Д-436. Это необходимо для того, чтобы при любом стечении обстоятельств оба партнера были в равных условиях", — рассказал РБК daily гендиректор ММПП "Салют" Юрий Елисеев на международном салоне "Двигатели-2008". По его словам, российское предприятие с самого начала финансировало создание этого двигателя. "Изначальная договоренность предполагала, что полный комплект документов будет и на Украине, и в России", — отмечает г-н Елисеев. Он заверяет, что российская сторона в одиночку производить Д-436 не планирует.

Между тем, как рассказал глава совета директоров "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев, украинская сто-

рона не планирует передавать документацию на двигатель Д-436. Он отмечает, что "Мотор Сич" выполнил свои обязательства по передаче документации по военным двигателям. Как добавил замглавы Минпромэнерго Денис Мантуров, порядка 30–40 % работ по двигателю Д-436 производится на российских предприятиях — ММПП "Салют" и Уфимском моторостроительном производственном объединении, и сегодня идет процесс передачи документации на тот сегмент работ, который закреплен за российскими предприятиями.

Несмотря на разногласия, вчера оба предприятия объявили о начале совместной борьбы за заказ на разработку двигателя для самолета МС-21. Сейчас отечественные моторостроители объединились в две группы. Первая создана на базе "Мотор Сич", ММПП "Салют", Казанского МПО и других предприятий, которые будут заниматься двигателями АИ-436 и АИ-727. Главным в этой кооперации выступит московский "Салют". "Мы хотим создавать двигатель к МС-21 в том же составе, в котором производим Д-436", — говорит РБК daily Юрий Елисеев. В другую группу вошли пермские двигателепроизводители и Центральный институт авиационного моторостроения им. П. И. Баранова. Они будут участвовать в

конкурсе с двигателем ПС-12. Создание двигателя ПС-12 обойдется в 36,1 млрд руб.

"ПС-12 — совершенно новый перспективный двигатель, с возможностью увеличения тяги с 12 до 16 т, — поясняет РБК daily президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" Виктор Чуйко. — Проект ММПП "Салют" находится в большей степени готовности. Если сегодня начать его финансирование, то через четыре года он будет уже готов".

Возможно, что конкуренцию россиянам составят зарубежные производители. Ранее региональный директор Rolls-Royce в РФ Владимир Расщупкин говорил, что Rolls-Royce уже ведет консультации с Объединенной авиастроительной корпорацией по проекту МС-21. "В этом конкурсе участие иностранного партнера возможно, но мы не отказываемся от кооперации. Для того чтобы выбрать двигатель, мы должны определиться с техническими данными по самому МС-21", — отметил Денис Мантуров.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
17.04.08*

"ОБОРОНПРОМ" НАШЕЛ НА МОТОРОСТРОИТЕЛЕЙ УПРАВУ

На днях Президент РФ одобрил создание Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК). Предполагается, что "Оборонпром" создаст дочернюю Управляющую компанию "ОДК", куда будут внесены акции ряда двигателестроительных предприятий, в том числе и пермских моторных компаний.

По мнению экспертов "Ъ", создание "Оборонпромом" собственной УК приведет к тому, что Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" (ПМК) будет не нужна и, скорее всего, будет ликвидирована.

Указ "О дальнейшем развитии ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" Президент РФ Владимир Путин подписал 17 апреля. Текст указа еще не опубликован, но, по данным "Интерфакса", в уставный капитал "Оборонпрома", который проведет допэмиссию, будут внесены пакеты акций крупных двигателестроительных предприятий. В частности, и пермские моторостроительные активы: 14,25 % ОАО "Пермские моторы", 45,03 % ОАО "Авиадвигатель", 60 % ОАО "СТАР", 14,95 % ОАО "ПАО "Инкар". Также в ОПК "Оборонпром" будут включены 37 % ОАО "НПО "Сатурн" и пакеты самарских предприятий — "Моторостроитель", "Самарский научно-технический комплекс им. Н. Д. Кузнецова", "Самарское конструкторское бюро машиностроения", "Металлист-Самара", НПО "Поволжский авиационный технологический институт". Кроме того, в соответствии с указом в уставный капитал "Оборонпрома" вносится 49 % акций ОАО "Камов" и 3,9 % акций ОАО "Роствертол".

При этом "Оборонпром" должен создать стопроцентную "дочку" — управляющую компанию "Объединенная двигателестроительная корпорация" (ОДК). Уставный капитал УК будет оплачен акциями вышеперечисленных предприятий. Причем доля УК "ОДК" в этих предприятиях должна быть доведена до 50 % плюс одна акция. "С теми компаниями, в которых "Оборонпром" не владеет контрольным пакетом, будут вестись переговоры о приобретении", — подтвердил "Ъ" пресс-секретарь "Оборонпрома" Илья Якушев. На выполнение указа правительству дается 15 месяцев.

ОПК "Оборонпром" — промышленно-инвестиционная группа, акционерами которой являются Росимущество (51 %), ФГУП "Рособоронэкспорт" (31,13 %), Республика Татарстан (15,07 %) и ОАО "Роствертол" (2,79 %). На базе "Оборонпрома" сформирован вертолетостроительный холдинг, в его структуре — компания "Оборонпромлизинг" и холдинг "Оборонительные системы". Консолидированная выручка предприятий, входящих в корпорацию, в 2006 году составила 33,26 млрд рублей.

"Оборонпром" приобрел пермские активы в марте этого года, выкупив у АФК "Система" 100 % ЗАО "Салес", которое владеет пакетами в ключевых моторных предприятиях Перми. "Оборонпром" уже выдвинул своих представителей в советы директоров предприятий ПМК. Надо отметить, что если сейчас, как требует новый указ, эти пермские предприятия войдут в УК "ОДК", то под вопросом окажется существование Управляющей компании "ПМК". Она была создана еще в 2003 году, как раз с целью объединить разрозненные пермские активы. Этот проект реализовала группа "Гута", бывшая тогда акционером ПМ.

ЗАО "УК "ПМК" управляет порядка 15 моторных АО, ряд из них является акционером ПМК. В 2007 году выручка предприятий ПМК составила более 13 млрд рублей. Акционеры отдельных АО продляют полномочия УК "ПМК" на годовых собраниях. Топ-менеджеры предприятий при этом являются исполнительными директорами.

Пресс-секретарь "Оборонпрома" Илья Якушев пояснил, что пока будущее УК "ПМК" детально не прописано, поэтому нельзя точно сказать о том, сохранится она или нет. Эксперты "Ъ" полагают, что УК "ПМК" будет лишней после создания "Оборонпромом" собственной управляющей компании. По словам бывшего гендиректора "Пермских моторов" Виктора Кобелева, ПМК, как некая надстройка, была придумана группой "Гута" и решала две задачи: консолидировала финансовые потоки моторных компаний и контролировала назначение топ-менеджеров АО. "Если ПМК не будет отвечать этим задачам, то ее ликвидируют. А в Перми, возможно, создадут отдел новой управляющей компании", — полагает господин Кобелев. Миноритарный акционер ПМ и глава ФГ "ПМ-Инвест" Олег Стародубцев уверен, что новый владелец пермских моторных компаний откажется от услуг ПМК. "Я думаю, что этот орган за ненужностью упадет, а новый собственник будет управлять обществами напрямую — через директоров", — говорит он.

ЛИКВИДИРОВАНО ЗАО "ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ"

Как стало известно "Ъ", ликвидировано ЗАО "Пермские моторы" (ПМ), налоговые органы о прекращении деятельности компании были проинформированы еще в конце 2007 года. По данным "Ъ",

решение о ликвидации ЗАО принимали учредители. В базе данных "СПАРК-Интерфакс" среди них значатся ЗАО "Реформа-ПМ" (76 % акций), ЗАО "Декстра" и ЗАО "Профт Сервис" (по 12 % акций). "Декстра" и "Профт Сервис" контролировались НП "Гута", бывшим акционером пермских моторных компаний. ЗАО "Реформа-ПМ" также было учреждено структурами "Гуты", а также "дочками" ОАО "Пермские моторы". В пресс-службе НП "Гута" отказались комментировать ликвидацию ЗАО "ПМ", а высокопоставленный источник на "Пермских моторах" сообщил, что не в курсе дальнейшей судьбы ЗАО. В списке дочерних предприятий "Реформы-ПМ" ЗАО "Пермские моторы" уже не числится. Само ЗАО "ПМ" было создано в начале апреля 2004 года путем внесения через ЗАО "Реформа-ПМ" активов пермских моторных компаний, которые принадлежали "Гуте", а также пакетов акций, числившихся непосредственно на балансе ПМ, включая наиболее ликвидные 21,15 % акций ОАО "Пермский моторный завод". В дальнейшем активы из ЗАО "ПМ" оказались на балансе ЗАО "Салес", которое сегодня контролируется ОГК "Оборонпром". Миноритарные акционеры ПМ из числа физических лиц в 2006 году пытались привлечь правоохранительные органы Прикамья к расследованию вывода активов с "Пермских моторов", но безуспешно. ЗАО "ПМ" участвовало в цепочке по выводу активов, — говорит бывший гендиректор "Пермских моторов" Виктор Кобелев, — сейчас эти звенья убираются". Один из миноритариев ПМ полагает, что в дальнейшем может быть ликвидировано и ЗАО "Реформа-ПМ".

Анастасия КОСТИНА

источник: газета «Коммерсантъ — Пермь»
22.04.08

ПОЛИТИКА НЕ ПОВЛИЯЕТ НА ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ КОМПАНИЙ "КЛИМОВ" И "МОТОР СИЧ" — СИТНОВ

Обострившиеся политические отношения между Россией и Украиной вряд ли могут серьезно повлиять на взаимодействие компаний ОАО "Климов" (Россия) и ОАО "Мотор Сич" (Украина), считает президент ЗАО "Владимир Климов — Мотор Сич" Анатолий Ситнов.

По его мнению, только сохранение взаимодействия между российскими и украинскими компаниями позволит сохранить присутствие на мировом рынке. "Если Россия не примет решение объединить весь авиапром бывшего СССР, то вряд ли она сможет рассчитывать на серьезные успехи на мировом рынке", — заявил А. Ситнов на международном салоне "Двигатели-2008". Он также отметил, что ориентация на западные технологии двигателестроения подрывает потенциал отечественных компаний. "Мы не должны, как папуасы, собирать готовые двигатели из западных частей, иначе совсем потеряем свой инжиниринг, который пока еще находится на достаточно высоком уровне", — сказал А. Ситнов. Он напомнил, что 14 марта компания "Мотор Сич" на научно-техническом сове-

щании совместно с российскими партнерами приняла решение о вхождении в конкурс на право создания двигателя для нового российского самолета МС-21.

В свою очередь, главный конструктор ОАО "Мотор Сич" Сергей Шанькин, комментируя возможность конкуренции между российскими и украинскими моторостроителями в производстве вертолетных двигателей, подчеркнул, что емкость рынка превышает производственные возможности компаний "Мотор Сич" и ММП им. Чернышева. "Места на рынке хватит всем и даже останется", — сказал он, добавив, что, по его мнению, запуск производства двигателей ТВЗ-117 и их модификаций на заводе им. Чернышева вряд ли состоится в ближайшее время, несмотря на уже подписанное распоряжение.

ЗАО "Двигатели "Владимир Климов — Мотор Сич" является эксклюзивным представителем "Климова" и "Мотор Сич" по техническому обслуживанию (ремонт, сопровождению эксплуатации, поставкам двигателей) двигателей семейства ТВЗ-117.

Андрей СТАНАВОВ

источник: AVIAPORT.RU
21.04.08

САМ СЕБЕ САМ

В 1930-е и в 1940-е, когда СССР приобрел документацию на американские, французские и английские моторы, речь шла о воспроизведении существующих конструкций. Примеров совместной разработки авиационных моторов немного. Программа создания двигателя SaM146, реализуемая российским НПО "Сатурн" и французской Snecma, — наиболее масштабная по стоимости работ, объему господдержки и степени влияния на авиационную отрасль в целом.

ТИШЕ ЕДЕШЬ — ДАЛЬШЕ БУДЕШЬ

Текущий ход программы создания двигателя SaM146 можно охарактеризовать именно этой посылкой. С одной стороны, налицо отставание от намеченных графиков, с другой — безоблачное течение испытаний. Если в процессе последующих тестов и сертификации не возникнет непредвиденных ситуаций, можно предположить, что моторостроители не подведут ЗАО "Гражданские самолеты Сухого": оно работает над созданием семейства региональных самолетов Sukhoi SuperJet (SSJ).

Напомним, что Роскосмос подвел итоги тендера на создание силовой установки для нового регионального самолета в апреле 2003 года. В конкурсе приняли участие два проекта: SaM146 от Snecma и "Сатурна" и PW800, который представляли Pratt & Whitney, MTU Aero Engines, Fiat и ОАО "Авиадвигатель". Победил проект SaM146 — в нем Snecma отвечает за интеграцию двигателя, разработку газогенератора, системы управления и контроля состояния, НПО "Сатурн" — за вентилятор, турбину и компрессор низкого давления. Окончательная сборка и испытания двигателя ведутся в России.

Конструктивно двигатель является достаточно консервативным: здесь нет ни биротативной (с противоположным вращением валов) турбины, ни привода вентилятора через редуктор. Однако в нем применен ряд прогрессивных решений, ранее отработанных на перспективном демонстраторе газогенератора DEM21, а также использованных в семействе гражданских авиадвигателей CFM56. Концепция двигателя предусматривает, что конструкция будет простой и количество деталей — минимальным. А для заказчика это должно обернуться максимальным сроком работы "на крыле", минимальным количеством запасных частей и высокой ремонтпригодностью. При этом если заявленный уровень расхода топлива примерно на 3–3,2 % ниже, чем у конкурирующих двигателей CF34 и Д436Т1, то суммарный экономический эффект, с учетом расходов на обслуживание, должен быть не менее 10 %.

Заявленные в 2004 году сроки завершения работ предусматривали, что в сентябре 2005 года двигатель выйдет на испытания, а уже в марте 2007 года получит сертификат типа по европейским стандартам. Хотя в

этот же период называлась и другая дата выхода на испытания самолета SuperJet — октябрь 2006 года. Реальная же ситуация оказалась далека от запланированной. Первый запуск на стенде относится к июлю 2006 года. К сентябрю 2007 года, когда состоялась выкатка лайнера на Комсомольском авиационном производственном объединении, на самолете был только один двигатель, готовый к запуску. Впоследствии самолетостроителям был отгружен и второй готовый экземпляр. Наконец, 21 февраля нынешнего года был произведен первый запуск двигателя на крыле самолета. Параллельно развивается программа летных испытаний на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ. Первый запуск мотора в небе состоялся 6 декабря 2007 года.

По словам генерального конструктора НПО "Сатурн" Михаила Кузменко, летные испытания проходят практически без замечаний. "У нас не сломался ни один подшипник, не лопнула ни одна трубка, не отвернулась ни одна гайка. Ничего не было выявлено печального", — сообщил он. Участники испытаний, работающие в ЛИИ имени Громова, где сейчас базируется летающая лаборатория, также подтверждают, что к работе двигателя нет претензий. Отклонения по заявленным параметрам, в частности по расходу топлива, не превышают 1–2 %. Таким образом, выполнив к началу весны 2008 года 25 полетов с наработкой в воздухе около 50 часов, моторостроители подтвердили готовность к первому самостоятельному взлету SSJ. Однако полеты на летающей лаборатории продолжатся вскоре после того, как в начале II квартала Ил-76ЛЛ перелетит во Францию. Схожая ситуация наблюдается и на наземном стенде, где двигатель проходит длительные испытания. Сейчас выполнено более 900 испытательных циклов на одном из двигателей, при этом в обеспечение первого полета необходимо было преодолеть рубеж в 750 циклов. Наконец, в IV квартале текущего года мотор должен получить сертификат типа по европейским нормам, после чего произойдет признание сертификата в Авиарегистре Межгосударственного авиационного комитета.

Производственная программа, согласно заявлениям господина Кузменко, предусматривает сборку в этом году 32 двигателей, из которых большая часть будет направлена в Комсомольск-на-Амуре для комплектации строящихся самолетов SuperJet. В 2009 году намечено собрать 70, а в 2010 году — уже 120 двигателей, что соответствует темпам выпуска самолета.

На "Сатурне" отставание от ранее запланированных сроков создания двигателя объясняют проблемами скорее не технического, а организационного характера. Сроки поставки комплектующих зачастую срываются. "У нас несколько сот поставщиков из Европы. Развернуть систему, которая обеспечила бы нас необходимой материальной частью, оказалось сложнее, чем мы предполагали, — это один из самых тяжелых моментов проекта", — сетует генеральный конструктор. Однако на вопрос, виноваты ли моторостроители в задержке старта летных испытаний SSJ, он ответил: "Наверное, если бы каждый из нас немного не опоздал, было бы лучше. Факт: мы задержали поставку. Но сегодня все,

что было необходимо для осуществления первого полета, нами выполнено".

ДЕБЕТ И КРЕДИТ

Стоимость программы создания SaM146 оценивалась в \$ 900 млн, вносимых на паритетной основе российской и французской сторонами. Но с учетом снижения курса доллара валютные затраты выросли. Как известно, правительство Франции предоставило компании Snecma кредит в размере 140 млн евро, а правительство России — бюджетное финансирование, запланированное в объеме около \$ 160 млн. "Сатурну" до 2010 года необходимо вложить свыше \$ 400 млн, включая собственные и заемные средства. По сведениям компании, на конец 2006 года освоено \$ 207 млн инвестиций, а на начало 2008 года выполнено более половины инвестиционной программы.

В числе направлений, которые необходимо финансировать в 2008–2010 годах, — обеспечение серийности производства, предусматривающее освоение ряда критических технологий; расширение участия российских поставщиков, создание исследовательского центра, сокращение себестоимости производства и создание системы послепродажного обслуживания. Причем по всем этим направлениям наибольшие вливания предстоят в ближайшие два года. Но удастся ли осуществить эти планы, пока неясно. Так, по заявлению генерального директора "Сатурна" Юрия Ласточкина, бюджетное финансирование статьи "Создание системы послепродажного обслуживания" было внезапно сокращено и сейчас принимаются экстренные меры, чтобы восстановить согласованные параметры по инвестициям.

Что же касается доходной части, то здесь оценки существенно расходятся. При старте проекта предполагалось продать 800 Sukhoi SuperJet и 2 тыс. двигателей. Сегодня планы как по самолетам, так и по двигателям увеличены в полтора раза. Более того, руководство "Сатурна" заявляет, что SaM146 будет использоваться и на других лайнерах, но распространяться на этот счет не хочет, ссылаясь на необходимость сначала "раскрыть" программу на базовом самолете. Нет и однозначной оценки точки окупаемости программы. Вскоре после запуска программы представители Snecma ожидали выхода на прибыль после выпуска 200 моторов. Полгода назад делались заявления, что возврат инвестиций двигателестроителей наступит после продажи 200 двухдвигательных самолетов. Однако в интервью ВГ Юрий Ласточкин назвал цифру 600–800 двигателей.

Будет ли SaM146 успешным бизнес-проектом? Пока есть все основания на это рассчитывать. Но очень многое зависит от того, как будут выстраиваться в дальнейшем отношения между "Сатурном" и российскими чиновниками, отвечающими за авиастроительные программы. На сегодняшний день нет Федеральной целевой программы (ФЦП) развития двигателестроения, в которой могло бы быть отмечено финансирование двигателя со стороны российского бюджета. Это заставляет искать нетривиальные решения. Так, ряд мероприятий "Сатурн" сейчас стремится продвинуть по линии другой ФЦП — "Развитие гражданской авиатехники". Теоретически возможно финансирование SaM146 из средств, предусмотренных на создание задела по силовой установке для ближне-среднемагистрального лайнера. Но реальных "подвижек" по двигателю с тягой около 12

тонн для МС-21 можно ожидать в лучшем случае к 2009 году. Следовательно, и говорить об этой статье финансирования пока преждевременно.

Оценивая риски программы, необходимо отметить, что SaM146 уже миновал период возможных технических проблем. Сегодня основные вопросы относятся к экономике программы: удастся ли завершить модернизацию производства, привлечь отечественных поставщиков и в итоге выйти на заявленные показатели по себестоимости двигателя. Дополнительные риски привносит Франция, находящаяся в зоне евро. В сравнении с главным конкурентом на этом рынке, компанией General Electric, высокое отношение курса евро к доллару невыгодно кооперантам по SaM146.

ОТ SUPERJET 130 К МС-21

Несмотря на то что первый в линейке SSJ100, рассчитанный на перевозку 95 пассажиров, еще только готовится к первому полету, в профессиональном сообществе идут бурные дебаты по поводу установки SaM146 на увеличенную модификацию SSJ в размерности на 130 кресел. По заявлениям руководителей программы со стороны Snecma, подтвержденным проведенными испытаниями, SaM146 имеет существенный запас для увеличения тяги. На стенде получена тяга свыше 8,5 тыс. кгс, что также не является пределом для мотора. Даже не рассматривая вариант создания нового вентилятора увеличенного диаметра, можно предположить, что неразрешимых технических трудностей для установки мотора на более тяжелый 130-местный лайнер не будет. Это подтвердил и источник ВГ в компании "Гражданские самолеты Сухого".

Впрочем, вопрос остается открытым. Дело в том, что Snecma партнерствует с американской General Electric (GE) в производстве наиболее массовых в мире двигателей CFM56. Соглашение между GE и Snecma предусматривает, что французская компания не будет самостоятельно разрабатывать двигатели в диапазоне тяги, перекрываемом совместным мотором. Кроме того, на SSJ130 нет ни заказов, ни заявок — есть только проработки, которые ведутся ОАК и "Гражданскими самолетами Сухого". Правда, в конце февраля глава "Аэрофлота" Валерий Окулов заявлял, что "длинная" версия SSJ на 120–130 кресел, если она будет создана в 2010 году, могла бы заменить уходящий Ту-154.

Причем, что интересно, на сегодня существует определенность, что и перспективный 130-местный лайнер, и семейство МС-21 получат композитное крыло, которое разработают "Гражданские самолеты Сухого". Если обе программы будут запущены, логично было бы и по другим направлениям унифицировать эти семейства самолетов. В связи с этим заявление господина Ласточкина о том, что "Сатурн" готов поделиться опытом, полученным при создании вентилятора и турбины низкого давления для SaM146, можно попробовать трансформировать в проект, в котором разработку газогенератора получит пермский "Авиадвигатель", а за контур низкого давления будет отвечать поднаторевший в международной программе "Сатурн".

Олег ПАНТЕЛЕЕВ

источник:
газета «Коммерсант — Business Guide»
02.04.08

ПЕРСПЕКТИВЫ ГЛОНАСС

Главный тезис момента: спутники есть, нужны приемники.

В Москве 7–8 апреля проходил Международный форум по спутниковой навигации. В здании Российской академии наук на Ленинском проспекте в течение двух дней шли пленарные заседания, презентации, круглые столы, пресс-конференции... Специалисты по отдельным направлениям обсудили интересные их темы, разбившись "по секциям". В фойе здания, а также в обширных коридорах на первом, втором и третьем этажах разместили свои стенды десятки фирм, в основном российских. Они представили образцы приборов и систем, использующих навигационные спутниковые сигналы, а также образцы элементной базы, антенные устройства, различного вида комплектующие.

Заместитель главы Роскосмоса Юрий Носенко сообщил: в настоящее время орбитальная группировка ГЛОНАСС насчитывает 16 спутников. В течение этого года добавится еще шесть, что позволит полностью покрыть территорию России навигационным сигналом.

В прошлом году по соответствующей федеральной целевой программе "Глобальная спутниковая система" было выделено около 10 млрд руб.

В 2008-м эта цифра увеличится (по имеющейся информации, речь идет об удвоении суммы годового бюджета на ФЦП если не в текущем, то в следующем году).

Продолжается строительство и запуски усовершенствованных спутников Глонасс-М. Они отличаются повышенным сроком службы – 7 лет. Для сравнения: среднестатистическая продолжительность "полноценной жизни" на орбите КА первой серии составляет 4,5 года. Работоспособность российской системы во многом уже восстановлена, что позволяет вплотную заняться вопросами разработки, запуска в производство и реализации навигационных терминалов государственным и коммерческим пользователям.

Участники форума получили отличную возможность познакомиться с образцами такого рода изделий. На стендах были представлены решения для корпоративного использования, а также для широкого потребления.

В частности, автомобильные ГЛОНАСС/GPS-навигаторы, другие виды навигационно-приемных индикаторов. Здесь можно было подержать в руках известный на всю страну – благодаря телевидению и центральным газетам – мультимедийный автомобильный комплект Glospace SGK-70 сборки ФГУП "НИИ КП". Устройство имеет приемный модуль КБ "Навис" и имеет в комплекте цифровую карту местности компании "Киберсо".

В конце декабря 2007 года один товарный образец устройства первый вице-премьер Сергей Иванов передал в качестве новогоднего подарка президенту России Владимиру Путину. По заяв-

лению ответственных руководителей, Glospace уже разошелся в розничной торговой сети в количестве порядка трех тысяч комплектов. Как сказал генеральный директор – генеральный конструктор ФГУП "НИИ КП" Юрий Урличич, первая партия предлагалась в магазинах розничной сети по цене порядка 15 тыс. руб., вторая – около 20 тыс. руб. за комплект. Обе партии распроданы.

А на стенде Московского конструкторского бюро "Компас" демонстрировался предсерийный образец автомобильного навигатора-регистратора "Изделие "МКВ Comras". Равно как SGK-70, рассчитанное на массового автолюбителя, это устройство несколько превосходит Glospace по потребительским качествам и функционалу. Приемник оснащен 5,7-дюймовым TFT жидкокристаллическим экраном с сенсорной панелью, против 7-дюймового монитора у Glospace, однако имеет более высокое разрешение – 640 x 480 точек против 480 x 234.

Оба типа устройства питаются от автомобильного аккумулятора, потребление: ток силой 2 А по линии 12 В. Оба используют операционную систему Windows CE 5.0. В самой простой комплектации – только мониторчик и приемная антенна – "МКВ Comras" будет предлагаться за 16 тыс. руб. В комплекте с ТВ-камерой (система позволяет вести запись с регистрацией параметров движения), блоком "карт-ридера", средствами воспроизведения звука и колонками цена повышается до 28 тыс. руб.

Устройство появится в продаже в сентябре текущего года.

На стендах четырех фирм демонстрировались платы навигационных приемников (на профессиональном языке их называют OEM-модули) для потребительского рынка – КБ "Навис", Ижевский радиозавод, ФГУП "НИИ микроэлектронной аппаратуры "Прогресс" и РИРВ. Современные образцы имеют размер банковской пластиковой карточки. Основная проблема – относительно высокое энергопотребление, от 0,5 до 1 Вт. Проблема кроется в топологии чипов, в частности микросхемы "коррелятора". К сожалению, это проблема комплексная и ее решение требует усилий нескольких ведомств, направленных на возрождение электронной промышленности страны.

На стенде группы компаний "Ижевский радиозавод" (ИРЗ) демонстрировались серийные образцы плат навигационных приемников МНП-М1 и МНП-М3. ИРЗ выпустил серию в три тысячи М1, а в прошлом году получил сертификат и перешел на выпуск М3. Прогресс налицо: "новый" приемник в несколько раз легче и компактнее по весу и размеру – с 5-рублевую монетку. Энергопотребление снижено до 0,9 Вт. Это позволяет использовать его не только в автомобильных системах с питанием от аккумулятора транспортного средства, но и в переносных, укомплектованных аккумуляторной батареей.

ФГУП "НИИ микроэлектронной аппаратуры "Прогресс" представило еще более интересный обра-

зец OEM-модуля – "навигационный приемник спутниковых систем Глонасс/GPS ГАЛС-II". Он потребляет 0,65 Вт – рекордный показатель для представленных образцов. Дальнейшее снижение требует понижения напряжения (сегодня 3,3–3,5 В) и перехода на новую топологию.

Создание такого рода чипа следующего поколения оценивается в 4–7 млн долларов при цене реализации одного серийного образца порядка 3–5 долларов. Ввиду неочевидности возврата первоначальных инвестиций соответствующие проекты ведутся пока только федеральными государственными предприятиями за счет бюджета. Однако намерение разработать "продвинутые" чипы для коммерческой реализации, а также пользовательские терминалы на их базе высказали несколько российских фирм частного сектора.

Руководители этих организаций поведали журналистам, что российский рынок портативных навигаторов переживает настоящий бум. В прошлом году на нем было реализовано от 80 до 100 тысяч таких устройств (в основном "односистемных", принимающих навигационный сигнал американской спутниковой системы GPS Navstar). В текущем году прогнозируется увеличение продаж в три раза!

Наличие второго приемного модуля – ГЛОНАСС – дает известное конкурентное преимущество. Во-первых, повышается надежность приема сигнала в сложных условиях, как то лесная местность и городские кварталы. Во-вторых, повышается устойчивость к различным помехам, в том числе искусственным.

Сначала "двойные приемники" будут ориентированы именно на российский рынок, который призван выступить в качестве "якорного". А затем, по мере отработки технологий и поставки массового производства, сеть продаж распространится и на другие страны. Спрос ожидается колоссальный: ежегодно на мировом рынке продается порядка 30 миллионов автомобильных и "карманных" спутниковых навигаторов! Перспективы международных продаж связывают с наметившимся сотрудничеством между Роскосмосом, головными предприятиями отрасли и КБ "Навис" в области товаров для конечного пользователя.

Журналисты задали Юрию Урличичу вопрос: смогут ли "двойные" приемники ГЛОНАСС/GPS, более сложные в техническом плане и, соответственно, более дорогие, чем "односистемные", выдержать конкуренцию на свободном рынке? Руководитель ФГУП "РНИИ КП" сказал, что до 10 % покупателей готовы заплатить "сполна" за принципиально новое изделие, если оно отличается новизной и расширенными функциональными возможностями, при условии сохранения высокого качества изготовления и надежности в работе. Интернет-опрос посетителей тематического сайта показал интересный результат: 17 % покупателей готовы приобрести качественный ГЛОНАСС-приемник практически за "любые деньги".

К данной теме обратился и Юрий Носенко: "Если приемник односистемный (принимает сигнал только GPS Navstar), то он, очевидно, и будет дешевле. Если приемник двухсистемный, он получается дороже, и надо объяснить покупателю, за что с него просят дополнительные деньги. А их просят за надежность, которая у двухсистемного аппарата выше. Во-первых, американцы на сегодняшний день не отказались

от практики загробления сигнала Navstar по отдельным районам в условиях кризисных ситуаций или по решению правительственных структур. Это очень чувствительно для многих. Во-вторых, двухсистемный "аппарат" всегда "видит" больше спутников – а это лучшая доступность, надежность и точность. Есть потребители, которым очень важна надежность, и они готовы за это платить".

Конечно, товары для потребительского рынка и комплектующие к ним составляют лишь малую толику проблематики ГЛОНАСС. Однако их значение в деле популяризации системы среди широких народных масс трудно переоценить. Приобретая автомобильный или "карманный" навигатор, простой гражданин приобщается к могучему национальному проекту, на практике ощущает выгоды от политики инновационного развития страны.

Сегодня усилия головных организаций, занимающихся выполнением ФЦП по развитию ГЛОНАСС, направляются на улучшение характеристик точности системы.

Речь идет не только о повышении точности "прямого" сигнала. Работа также идет над математикой и числовыми алгоритмами обработки данных. В ближайшее время планируется открытие специального сайта с поправками к "прямому" навигационному сигналу. Информация будет носить открытый характер для пользователей приемников ГЛОНАСС. Уже сегодня специальные геодезические системы, используя статистические данные и точные алгоритмы обработки сигнала, позволяют определять расстояние между наземными объектами с точностью 5–7 см на характерной дистанции 1000 км.

По просьбе журналистов ответственные руководители Роскосмоса и ФГУП "РНИИ КП" прокомментировали сообщения СМИ о якобы более высокой точности измерений при помощи GPS Navstar. Они утверждали, что в большинстве практических ситуаций измеренные с помощью пользовательских терминалов GPS и ГЛОНАСС координаты наземных объектов имеют навигационные ошибки одного порядка.

Обе системы – американская и российская – продолжают развиваться, предоставляя пользователям все более качественные услуги. Правительство США объявило о начале программы развертывания модернизированной спутниковой группировки GPS III с выводом первого спутника в 2015 году. Она будет отличаться введением дополнительных сигналов, в частности L5. В результате точность измерения "прямого" сигнала улучшится. Ошибка уменьшится на порядок – от нескольких метров до десятков сантиметров.

Аналогичные мероприятия планирует провести и российская сторона. Как сообщил Юрий Урличич, ФГУП "РНИИ КП" ведет консультации с заинтересованными сторонами по дополнительному навигационному сигналу "по типу L5".

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета «Промышленный еженедельник»
14.04.08*

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" ПРЕДСТАВЛЯЕТ ЭКСПОРТНУЮ ПРОДУКЦИЮ АВИА- И ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ НА САЛОНЕ "ДВИГАТЕЛИ-2008"

В открывающемся в Москве 10-м Международном салоне "Двигатели-2008" принимают участие около 150 отечественных и зарубежных фирм, занятых разработкой, производством, ремонтом и сервисным обслуживанием авиационных двигателей и агрегатов к ним.

Компания "Рособоронэкспорт" принимает участие в этой выставке уже во второй раз. Значение выставки растет с каждым годом, поскольку экспорт авиационных двигателей, созданных ведущими предприятиями отечественного ОПК, обеспечение их эксплуатации, ремонта и модернизации, а также лицензионного производства наряду с поставками собственно авиационной техники занимает все более заметное место в деятельности компании.

Помимо сотрудничества с традиционными партнерами, такими как Китай и Индия, в последние годы "Рособоронэкспорт" активно продвигает российские двигатели на новые рынки, в частности в Колумбию, Венесуэлу, Малайзию, Алжир.

В ходе работы салона специалисты компании представляют двигатели типа АЛ-31Ф, в том числе двигатель с управляемым вектором тяги АЛ-31ФП, которым оснащены многофункциональные сверхманевренные боевые самолеты Су-30МКИ, Су-30МКМ, находящиеся в боевом составе ВВС Индии и ВВС Малайзии.

Особого внимания заслуживает авиационный двигатель "117С", устанавливаемый на последней версии истребителя поколения "4++" Су-35. Двигатель создан в результате глубокой модернизации АЛ-31Ф и имеет тягу 14,5 т, что на 2 т превышает показатели базового двигателя. Работы по организации серийного производства изделия "117С" ведут совместно НПО "Сатурн" и ОАО "УМПО". Этот двигатель является прототипом двигателя пятого поколения, оснащен поворотным соплом и обеспечивает самолету непревзойденные летные характеристики. Ожидается, что серийное производство и поставки инозаказчикам истребителей Су-35 с двигателями "117С" могут начаться уже в 2010–2011 гг. и продолжатся параллельно с выходом на рынок истребителя пятого поколения.

По оценкам экспертов, хорошие перспективы на мировом авиационном рынке имеются у современного турбореактивного двигателя АИ-222-25 производства ММПП "Салют", который устанавливается на УТС Як-130 разработки ОКБ им. Яковлева.

Широкие экспортные перспективы имеют также авиационные двигатели, устанавливаемые на самолеты марки "МиГ", представленные самолетом корабельного базирования МиГ-29К, многофункциональным фронтовым истребителем МиГ-29СМТ, УБС корабельного базирования МиГ-29КУБ, самолетом МиГ-31Э в варианте истребителя-перехватчика, многофункциональным фронтовым истребителем МиГ-35, 2-местным многофункциональным фронтовым истребителем МиГ-35Д и УТС МиГ-АТ. На базе тради-

ционного для истребителя МиГ-29 двигателя РД-33 разработаны модификации с нижним расположением коробки двигательных агрегатов для легких истребителей, а также вариант двигателя с повышенной тягой для палубного истребителя МиГ-29К (РД-33МК). Последние модификации двигателя оснащаются цифровой системой автоматического управления режимами работы двигателей типа FADEC. Двигатели с управляемым вектором тяги типа РД-33МК, которыми будут оснащаться самолеты типа МиГ-29 и МиГ-35, смогут обеспечить сверхманевренность самолетов на закритических углах атаки.

В секторе военно-транспортной авиации и авиации специального назначения "Рособоронэкспорт" предлагает своим иностранным партнерам оперативного-стратегический военно-транспортный самолет Ил-76МФ, военно-транспортный самолет Ил-76МД-90, самолет-заправщик Ил-78МК-90 с новыми двигателями ПС-90А-76. Установка на самолеты двигателей ПС-90А-76 позволила уменьшить эксплуатационные затраты, повысить надежность и уменьшить удельный расход топлива. Все самолеты типа Ил-76, оснащенные двигателями ПС-90А-76, соответствуют нормам ИКАО по шумам и эмиссии.

В области самолетов специального назначения доработка двигателей ТВ7-117СМ (повышение мощности и включение чрезвычайного режима) позволяет придать новые качества многоцелевому патрульному самолету Ил-114МП, который также обладает хорошим экспортным потенциалом. Высокое качество и надежность авиационных двигателей — это важнейшие составляющие устойчивого спроса, которым на мировом оружейном рынке пользуются вертолеты российского производства, оснащенные двигателями ТВ3-117БК, ВМ, ВМ-02, ВМА, ВМА-02, ВМАР.

"Рособоронэкспорт" совместно с ОАО "Климов" предлагает также комплекс работ и услуг по оснащению вертолетной техники двигателями ТВ3-117 и ВК-2500 нового поколения. Эти изделия предлагаются инозаказчикам в составе модернизированных вариантов средних вертолетов типа Ми-8/Ми-17, транспортно-боевых вертолетов Ми-35, Ми-35П, Ми-35М, а также в составе вертолетов семейства "Камов" (корабельный поисково-спасательный вертолет Ка-27ПС, корабельный противолодочный Ка-28, корабельный транспортно-боевой Ка-29, вертолет радиолокационного дозора Ка-31, боевой вертолет Ка-50, а также разведывательно-ударный вертолет Ка-52А).

Всего на стенде "Рособоронэкспорта" в виде информационно-справочных и рекламных материалов представлены свыше 70 наименований продукции ведущих российских разработчиков и производителей авиационной техники и авиадвигателестроения, предлагаемых инозаказчикам.

источник: АРМС-ТАСС
15.04.08

БРОНЯ ЗАГОВОРIT ПО-ФРАНЦУЗСКИ

Вооруженные силы РФ скоро получат первые образцы вооружений, в комплектацию которых входят блоки производства французских компаний Damocles, Catherine FC и Matiz. Установленные ранее на экспортные варианты многоцелевых истребителей Су-30МК, основных боевых танков (ОБТ) Т-90С и боевых машин пехоты БМП-3 французские компоненты показали себя лучше, чем аналогичные отечественные.

Франко-российское военно-техническое сотрудничество возобновилось в середине 1990-х. "Подстрекателем" выступила Индия, желавшая оснастить собственные ВВС лучшим в мире истребителем. А так-вым ей представлялась комбинация российской плат-формы и французской авионики. По требованию заказчика Су-30МКИ получил инерциальную навига-ционную систему Sigma 90 на лазерных гироскопах фирмы Sagem и многофункциональные жидкокри-сталлические дисплеи фирмы Thales. Затем Sigma 90 и нашлемный прицел Thales TopSight появилась на МиГ-29К/КУБ.

Свою лепту в "офранцуживание" наших истреби-телей внесла Малайзия. Выпросив у России "индий-ский вариант" в качестве основы собственного Су-30МКМ, Куала-Лумпур потребовал заменить изра-ильский индикатор на фоне лобового стекла фран-цузским и интегрировать в состав "борта" подвесной контейнер целеуказания Damocles.

Осенью 2007 года Москву посетила делегация Thales во главе с исполнительным вице-президентом отделения коммерции и систем безопасности Оливье Уссеном. Тогда он рассказал ВГ, что фирма настроена работать с "Рособоронэкспортом" в Индии по продви-жению истребителя МиГ-35, модернизации МиГ-29 и бронетанковой техники. "Летом 2007 года мы подписа-ли первый контракт по поставке наших систем на российский рынок", — поведал господин Уссен.

Сейчас Thales поставляет РАО "Газпром" системы управления потоками сжиженного природного газа, а РАО "РЖД" — системы управления движением поез-дов. Также фирма готова участвовать в комплектации перспективного пассажирского лайнера МС-21. По словам господина Уссена, увеличение продаж будет сопровождаться передачей технологий и управленче-ского опыта. Организация совместных предприятий "пока не рассматривается по причинам технического и экономического характера". При этом Thales намерена создать российское отделение, которое займется адаптацией "глобальных продуктов" к особенностям российского рынка, в основном за счет изменения программного обеспечения.

Минобороны РФ собственные немногочислен-ные заказы старалось размещать на "чисто россий-скую" комплектацию, соглашаясь разве что на исполь-зование иностранной элементной базы. Однако сер-

тификационные испытания новых и модернизиро-ванных боевых комплексов (а они проводятся спе-циализированными центрами Минобороны России в собственных интересах и для иностранных заказчи-ков) показали, что отечественные производители без-надежно отстали от мирового уровня по некоторым направлениям электроники и микроэлектроники, в том числе по системам электрической оптики и ночью-го видения.

ФГУП "Уральский оптико-механический завод" (УОМЗ) разработал собственный подвесной контей-нер "Сапсан" (предназначен для круглосуточного высокоточного наведения на цель корректируемых авиабомб и управляемых ракет самолетов семейств "МиГ" и "Су"). Однако по совокупности характеристик, а также степени готовности к серийному производству он уступает аналогичному французскому изделию Damocles.

Это подвигло на переговоры по оснащению лета-тельных аппаратов ВВС России французскими под-весными контейнерами. Предположительно речь идет об истребителях Су-27СМ2, фронтовых бомбар-дировщиках Су-24М2 и Су-34.

В середине прошлого года стороны предвари-тельно договорились о лицензионном производстве. Damocles имеет все шансы стать первой прицельной системой иностранной разработки, которая будет копироваться в нашей стране "по-белому". Речь идет сначала об отверточной сборке, затем о полной лока-лизации производства. Программное обеспечение российского варианта будет написано местными спе-циалистами. Предприятия оборонки будут делать даже ключевой элемент — матрицу, принимающую отраженные сигналы.

В июне 2007 года Sagem и УОМЗ подписали соглашение о совместном предприятии. Это СП зай-мется производством и послепродажным обслужива-нием в России французских тепловизионных камер последнего поколения. "Создание предприятия будет опираться на поддержку российских и французских правительственных структур", — сообщили на УОМЗ. Французские камеры, обеспечивающие круглосуточ-ный поиск и обнаружение целей, определение их координат и автоматическое сопровождение, а также решающие задачи прицеливания и управления высо-коточным оружием, будут интегрированы в россий-ские платформы — Т-90, БМП-3, возможно, БМД-4.

Между тем в августе 2007 года Sagem объявила о решении создать совместное предприятие с Рамен-ским приборостроительным КБ по разработке и про-изводству инерциальных навигационных систем для боевых самолетов.

Подписание соглашений о лицензионном произ-водстве совпало по времени с прямой закупкой. В середине 2007 года стало известно о соглашении между фирмой Thales и ФГУП "Рособоронэкспорт" на поставку 100 тепловизионных камер Catherine FC для установки на танки Т-90 Сухопутных войск России.

Авторитетное английское издание Jane's Defence Weekly в сентябрьском выпуске опубликовало заметку с цитатами источника на фирме, который назвал продажу "решительным шагом" по расширению географии сбыта продукции и выразил надежду, что она будет способствовать привлечению инвестиций в российскую экономику и развитию кооперационных связей между Thales и местной промышленностью. Официально в Минобороны контракт не комментируют. Информация о нем была раскрыта Thales, причем через "утечки" и через комментарии "представителей фирмы" без указания фамилий.

Однако 20 марта госпосредник в торговле вооружением ФГУП "Рособоронэкспорт" распространил сообщение о переговорах гендиректора Анатолия Исайкина с представителями Thales. Речь, в частности, шла об организации сервисного центра по техническому обслуживанию и ремонту тепловизионных камер на базе ОАО "Вологодский оптико-механический завод", а также о вопросах передачи технологий и создания на территории России совместного предприятия по производству тепловизионных камер. В сообщении приводились слова господина Исайкина о том, что "партнерство касается поставок тепловизионных камер французского производства, входящих в состав продукции военного назначения Сухопутных войск, как в интересах иностранных заказчиков, так и Минобороны России".

Согласно источникам в российской промышленности, французские тепловизоры превосходят отечественные по ряду параметров, в том числе по углу обзора, дальности, качеству изображения и надежности самой техники. По словам этих источников, УОМЗ в свою очередь ведет проект с Sagem по локализации производства инфракрасного прибора переднего обзора Matiz. Им занимается российско-французское совместное предприятие с равными долями уставного капитала. Как и Catherine FC, Matiz предназначен для оснащения бронетанковой техники.

Оснащение бронетанковой техники современными инфракрасными системами делает возможным ее круглосуточное применение, позволяет экипажам вести прицельный огонь в темное время суток и в условиях искусственных помех (дымовая завеса).

Catherine FC весит 5,5 кг. Танк обнаруживается на дальности до 10 км. Классифицировать цель можно на удалении 4,5 км и идентифицировать – на дистанции 2,3 км. Matiz весит всего 4,5 кг, дальность обнаружения танков достигает 11 км, а классификация цели возможна на удалении более 5 км.

Своим появлением на российских танках французские тепловизоры обязаны заказчикам третьих стран. В начале 1980-х годов Индия договорилась с Советским Союзом о лицензионном производстве 2 тыс. очень мощных по тем временам танков Т-72. По всем параметрам они превосходили Т-59 китайского производства, заказанные Пакистаном в количестве 1,5 тыс. Одновременно Дели начал разработку собственного танка Arjun ("Аржун"). Военные сформулировали спецификацию в 1995 году. Подготовка производства стартовала в марте 2000 года, с тем чтобы полномасштабная сборка "Аржуна" на заводе в городе Авади началась по завершении лицензионной программы. Сухопутные войска заказали установочную партию из 124 машин, получив первые летом 2006 года.

Предсерийные "Аржуны" оказались перетяжеленными, массой более 55 тонн (Т-72 весит 41 тонну), что исключает транспортировку на колесных и железнодорожных платформах, имеющихся у индийской армии. Неудачный дизель местной разработки мощностью 1,5 тыс. л. с. заменили немецким MTU мощностью 1,4 тыс. л. с. Но полностью вылечить "детские болезни" не удалось – "Аржун" продолжает страдать перегревом двигателей и поломками трансмиссии.

Между тем в конце 1990-х Пакистан приобрел 300 китайских танков Т-85 и 320 Т-80УД харьковского завода, а затем с помощью Украины и Китая наладил выпуск собственного ОБТ Al Khaled ("Халид"). К настоящему времени их построено около трехсот. Новые пакистанские танки оснащены современными тепловизорами, по совокупности характеристик значительно превосходящими системы ночного видения индийских Т-72.

Военные приготовления Исламабада подвигли Дели выдать "Рособоронэкспорту" в 2001 году заказ на 310 Т-90С стоимостью около \$ 800 млн. Из них 124 были поставлены готовыми, а 186 собирались (с 2004 года) в Авади из комплектов "Уралвагонзавода" (Нижний Тагил). Желая превзойти характеристики Т-80УД, индийцы потребовали заменить штатный мотор Т-90 на форсированный до 1 тыс. л. с. (за счет турбонаддува) дизель В92-С2, а российский ИК-прибор – на Catherine FC.

Одновременно Дели попытался спасти собственный проект. Промышленность получила дополнительные деньги и время на доведение шасси и разрешение на выпуск "переходного продукта" – гибрида Ex Tank, скрестившего шасси Т-72 с башней "Аржуна".

Пакистан сделал ответный ход, заключив с Thales контракт на 900 Catherine FC с началом поставок в марте 2007 года. Они предназначены для новых "Халидов" и модернизированных Т-85. Параллельно запустили программу модернизации 600 Т-59 в вариант Al Zarrar ("Заррар"), оснащенный приборами ночного видения второго поколения Thesis итальянской фирмы Galileo Avionica. Исламабад повел переговоры с Sagem по установке на "Халид-2" тепловизоров третьего поколения Matiz.

Очередной виток танковой "войны" случился в ноябре 2007 года. Индия выдала "Рособоронэкспорту" контракт стоимостью более \$ 1,2 млрд на 347 Т-90С. Согласована программа лицензионной сборки на заводах Ordnance Factory Board (OFB) в Медак и Авади 1 тыс. Т-90С, с поставкой 50 в 2009 году. А в ходе февральской выставки Defexpo 2008 Thales объявила о новом индийском заказе на 400 Catherine FC. Предположительно, для оснащения "гибридных" танков (Т-90С комплектуются самостоятельно российскими поставщиками). Кроме того, французские тепловизоры планируется установить на модернизированные Т-72М1 и БМП-2К.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета «Коммерсант – Business Guide»
02.04.08*

СПАСИТЕЛЬНЫЙ КОНТРАКТ

О том, как Иран наш авиапром работой завалил.

На прошлой неделе Москву посетил Маджид Хедаят (Majid Hedayat), председатель правления и генеральный директор всеиранской Организации авиационной промышленности (Aviation Industries Organization, AIO). Он провел ряд встреч с высокопоставленными российскими чиновниками, а также с президентом Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексеем Федоровым. Целью визита было согласование позиций сторон в свете готовящейся к подписанию сделки по лицензионному производству ста магистральных лайнеров Ту-204 разработки ОКБ им. А. Н. Туполева общей стоимостью три миллиарда долларов.

В четверг, 17 апреля, Алексей Федоров подтвердил нашему корреспонденту факт переговоров. Он оптимистично оценил перспективу подписания контракта: "У нас уже не нулевая стадия переговоров с иранской авиационной промышленностью. Проведена достаточно большая серия консультаций. Считаю, что формирование и подписание контракта на поставку и производство в Иране около ста магистральных самолетов с общей пассажиреместимостью двадцать тысяч кресел — это реальный проект".

Президент ОАК коснулся темы отношений с так называемыми "странами-изгоями", у которых "не сложились" отношения с Западом, в своем выступлении на ежегодной конференции "Авиафорум-2008", которую провела газета "Ведомости". Согласно стратегии развития ОАК, утвержденной на совете директоров в феврале этого года, отечественный авиапром намерен занять третью позицию в списке крупнейших производителей авиатехники после американской фирмы Boeing и объединенной европейской авиапромышленности в лице EADS/Airbus.

Для этого необходима реализация очень гибкой и в то же время агрессивной политики по продвижению российских самолетов как на внутренний рынок, так и на экспорт, утверждал докладчик. Среди задач в "стратегии" имеется пункт про удержание паритетных позиций с американскими и европейскими поставщиками на авиационных рынках третьих стран.

"Здесь у нас есть определенные успехи, и нам следует их и дальше развивать. Естественно, мы будем использовать наши политические преимущества по тем рынкам, по которым есть определенные политические ограничения у наших конкурентов из Соединенных Штатов и Европы. И пытаться активно эти ниши завоевывать. Соответствующей работой мы уже занимаемся и будем, безусловно, продолжать работать в этом направлении".

Своим взглядом на проблему поделился и Маджид Хедаят. Он любезно согласился побеседовать с корреспондентом газеты на выставке "Двигатели-2008". "Я прибыл в Москву с целью продолжить переговоры с российским руководством и первыми лицами ОАК относительно гигантского проекта по лицензионному выпуску российской авиатехники. Нам осталось уточ-

нить некоторые детали, и через три месяца этот крупнейший в истории контракт на российскую гражданскую авиатехнику будет подписан".

Алексей Федоров не столь оптимистичен: "Я бы очень хотел, чтобы подписание действительно состоялось в течение трех месяцев. Но я представляю всю сложность контрактных документов. При их составлении надо учитывать и продажи, и организацию лицензионного производства. Возможно, процесс займет больше времени. Хотя мы тоже, как и иранская сторона, нацелены на то, чтобы как можно быстрее завершить переговоры и выйти на подписание контракта".

Опасения господина Федорова, по всей видимости, объясняются позицией определенной группы чиновников и менеджеров, которые мало что сделали для реорганизации авиапрома страны на протяжении почти двух лет с момента выхода президентского указа о создании корпорации. Создается впечатление, что "штабистам отрасли" малоинтересны конкретные быстрореализуемые проекты по возрождению массового производства самолетов в собственной стране. Им куда более интересно продолжать получать высокие зарплаты за "непыльную" общетеоретическую работу в московских кабинетах. И до бесконечности строить прожекты сильно удаленных в будущее "прорывных продуктов" со сроком "выхода" в 2015–2020 гг.

В этом — корень разногласий между позициями сторон на переговорах. Иран, лишенный возможности покупать авиатехнику на Западе, ищет вариант скорейшего налаживания ее производства на собственной территории при помощи России. Руководство страны поставило перед АИО задачу в течение 4–5 лет изыскать возможность поставки местным авиакомпаниям ста 200-местных и ста 50-местных самолетов. Задача подкрепляется огромным потоком "нефтедолларов", которые Иран получает от поставки нефти в Китай и Индию, занимая четвертое место в мире по экспорту "черного золота". Российские переговорщики, однако же, ссылаются на нехватку мощностей, устарелость оборудования и большую загрузку заводов. Они согласны обеспечить поставку ста "туполевых" только лишь в десятилетний срок.

Отвечая на вопрос "Промышленного еженедельника" о наличии достаточных ресурсов для выполнения иранских условий, Алексей Федоров сказал: "На самом деле программа рассчитана на десять лет. Считаю, что она вполне "подъемна" для нас". По его мнению, каких-либо специальных мер поддержки предприятий, выпускающих "туполевские" самолеты и их комплектующие, не требуется. "Потому что заводы-производители в Ульяновске и Казани, где ведется производство самолетов семейства Ту-204, вне зависимости от обсуждаемой сегодня иранской программы проводят техническое перевооружение. Иранский контракт вписывается в наши производственные планы и задачи. И ничего нового, дополнительного, он не дает". Однако реальное положение заводов другие специалисты отрасли оценивают иначе. На выставке "Двигатели-2008" исполнительный директор "Финансовой лизинговой компании" Виктор Драчев сказал корреспонденту "Про-

мышленного еженедельника", что поставка "Трансаэро" второго Ту-214 очередной раз задерживается "из-за производственных возможностей казанского авиазавода". КАПО, численность работающих на котором превышает шесть тысяч, в прошлом году смогло поставить всего-навсего один Ту-214 — первую машину из десяти, заказанных "Трансаэро" три года назад. А с момента поставки предыдущей "тушки" в AirUnion прошло уже более двух лет.

Ульяновский завод "Авистар-СП" также испытывает трудности со своевременной поставкой Ту-204. Пока что закончено строительство только одного из пяти заказанных еще в 2001 году Китаем "грузовиков" Ту-204-120СЕ. В прошлом году "Авистару" удалось завершить три новых Ту-204-100 для кубинской авиакомпании и реконструировать один ранее построенный самолет перед продажей Северной Корее.

Между тем "Ильюшин Финанс" принимает новые заказы на Ту-204 с поставками не ранее чем в 2011–2012 гг., поскольку Ульяновск "завален" ранее размещенными заказами "Владивосток Авиа", "Авиалиний-400" (Red Wings), Iran Airtour, AirBridgeCargo, Air China Cargo, China Eastern и др. Нехватка высокоэффективных Ту-204 на рынке заставила "Ильюшин Финанс", "Внешторгбанк" и "Сбербанк" профинансировать реконструкцию построенных более десяти лет назад четырех машин экспериментальной серии. Хотя они обладают ограниченным запасом ресурса, иного выхода быстро получить работоспособную "двестичетверку" попросту нет.

Спокойствие руководства ОАК насчет "достаточности" производственных мощностей ульяновского и казанского заводов вызывает, по меньшей мере, недоумение. Между тем иранская сторона намерена жестко добиваться своих требований по срокам поставки очень необходимых авиакомпаниям страны самолетов. При этом она ссылается на принципиальные договоренности, достигнутые на высшем политическом уровне.

Говорит господин Хедаят: "Мы развиваем сотрудничество с российским авиапромом согласно договоренностям между президентом России Владимиром Путиным и нашим президентом доктором Махмудом Ахмадинежадом относительно пассажирских самолетов, а также вертолетной техники. Соответствующие соглашения достигнуты в прошлом году. Я приехал в Москву с целью обсудить с руководством ОАК конкретные пути по безусловному выполнению данных договоренностей, с тем, чтобы перевести их в твердые контракты между промышленными предприятиями наших стран".

Г-н Хедаят напомнил, что его визиту предшествовала недельная поездка в Иран большой группы специалистов ОАК. В ее состав входила представительная техническая группа. Гостям были показаны основные производственные площадки крупнейших иранских предприятий. В том числе HESA (производство боевых и гражданских самолетов, вертолетов, беспилотных летательных аппаратов), IACI (авиационные двигатели), TEM (сборка по лицензии украинских моторов ТВ3-117СБМ-1 из комплектов "Мотор Сич"), Iran Air (капитальный ремонт магистральных самолетов Boeing 727/737/747 и Airbus A300/310) и Pars Aviation (перечисленные типы, а также Ил-76 и боевые самолеты).

Осмотр был произведен с целью уточнения системы предполагаемой кооперации между предприятиями

российской и иранской промышленности в свете лицензионного проекта. Российские специалисты отметили высокий уровень развития иранских предприятий и их оснащенность современным оборудованием. Зачастую по качеству и новизне оно превосходит оснащенность российских заводов. В последние десять лет Иран закупил в Европе и Китае много новых многокоординатных станков и другой дорогостоящей аппаратуры. Между тем развитие отечественной промышленности в последние 15 лет, по словам самого господина Федорова, "сильно затормозилось" по причинам политического и экономического характера.

По итогам визита 27 февраля в Тегеране Алексей Федоров и Маджид Хедаят поставили подписи под протоколом о взаимопонимании, в котором записаны основные позиции будущего контракта, а также составлена "дорожная карта" движения по выполнению проекта. В частности, в следующем году предполагается поставка пяти готовых Ту-204-100 в компанию Iran Airtour по ранее размещенному контракту. Затем — еще двадцати шести "зеленых" машин для комплектации в Иране перед поставкой авиакомпаниям начиная с 2010 года. Следующий этап — сборка по лицензии семидесяти Ту-204 на заводе HESA в пригороде Исфохана — Шахиншахре. Алексей Федоров отказался назвать точную цифру, запрашиваемую российскими переговорщиками за поставки самолетов, комплектов и документации. "Во-первых, точная цифра пока еще остается предметом переговоров. Во-вторых, это коммерческая тайна", — сказал он.

По мнению Хедаята, в случае заключения контракта число рабочих мест, созданных в российской промышленности, даже несколько превзойдет то количество, что получит иранский авиапром: "Если информация о параметрах и содержании контракта, а также информация, которую российские специалисты получили во время знакомства с крупнейшими иранскими предприятиями, будет использована российской стороной корректно и с выгодой прежде всего для собственной страны, а не "третьей силы", то реализация этого контракта принесет России огромную пользу. Мы надеемся на развитие плодотворного сотрудничества между нашими странами как в обозримой, так и в дальней перспективе". Между тем иранская сторона рассматривает пути сотрудничества не только по гражданским авиалайнерам. В СМИ приводились слова иранских военных о заявке на приобретение большой партии многоцелевых истребителей Су-30, а также остановки на иранские истребители местной разработки двигателей семейства РД33/93. Сегодня на повестке дня стоят вопросы по вертолетам и авиационным двигателям.

"У нас имеются особые виды на пермских моторостроителей, — сказал Хедаят, — в плане мероприятий стоит посещение Перми, с надеждой на плодотворные переговоры". Иранские Ту-204 будут оснащаться моторами ПС-90А2 разработки КБ "Авиадвигатель" и постройки Пермского моторного завода (ПМЗ). "Мы будем вести дело к объемному соглашению по своевременной поставке необходимого числа двигателей на длительную перспективу. Для этого нам надо убедиться, что данные предприятия способны поставить все оговоренные контрактом моторы, обеспечить их бесперебойную эксплуатацию, а также улучшение потребительских свойств и технических характеристик". Глава иранского авиапрома поведал, что обсуждается тема лицензионной сборки пермских моторов,

однако пока согласие российской стороны на это не получено.

Завершая беседу, господин Хедаят сказал: "На протяжении многовековой истории Иран и Россия оставались добрыми соседями, вели взаимовыгодную торговлю. Моя страна использует большое количество российского оборудования, в том числе военные и гражданские самолеты и вертолеты. Надеюсь, что при поддержке со стороны вашего правительства, а также благодаря упорному труду авиационных специалистов наших стран мы станем свидетелями новых крупных продаж российских самолетов и вертолетов.

Нам кажется, что сегодня — отличное время для нового этапа в сотрудничестве, благодаря которому направление российского авиационного бизнеса сможет значительно расшириться. Это возможно через создание совместного предприятия с иранской промышленностью. В таком случае бизнес гражданских самолетов выйдет за пределы России, границами которой он пока ограничен. А Иран перейдет от практики простых закупок к партнерским отношениям, войдя в производственную кооперацию по выпуску российской техники.

Кроме того, по моему мнению, такое развитие позволит России проводить более агрессивную политику по продвижению своих продуктов на глобальный рынок сбыта. Российские власти уже сделали несколько очень правильных шагов в этом направлении. Иран приветствует такое развитие событий. Мы также считаем, что новая агрессивная политика России по поддержке собственной промышленности также несет в себе положительные моменты для других стран нашего региона".

Готовящийся иранский контракт — настоящий "подарок судьбы" для отечественных самолетостроителей. Он позволит обеспечить устойчивый сбыт высокотехнологичной продукции на протяжении нескольких лет. Вместе с контрактами российских авиакомпаний он обеспечивает достаточный для восстановления серийного производства совокупный заказ. Кроме того, "привязка" 72-миллионной страны с огромными нефтяными запасами к российским технологиям дает возможность долгосрочных продаж на емком рынке сбыта. Упустить уникальную возможность на практике будет равносильно отказу отечественного авиапрома от борьбы за место под солнцем в глобальной системе распределения труда. А без этого будет трудно обеспечить переход от сырьевого характера российской экономики к ее инновационному развитию.

Представляется, что сегодня основным препятствием в деле развития авиапрома является неприятие определенной части "штабистов отрасли" в собственные силы и потенциал промышленности, их "любовь" к прожектёрству, когда реальная маркетинговая и производственная работа "планируется" на 2015 год и более поздние сроки. "Ожидание" готовности т. н. "прорывных продуктов", которых пока еще никто не видел, может стать серьезной ошибкой. Восстановление авиапрома нужно вести с опорой на "реальные" продукты, пользующиеся спросом на внутреннем и внешнем рынке. Такие, как Ту-204.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета «Промышленный еженедельник»
21.04.08*

ИНТЕГРАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ ЗАЙМЕТ ГОД- ПОЛТОРА

Интеграционные процессы в авиационном двигателестроении России займут по времени примерно год-полтора. Об этом на прошедшем в Москве десятом международном салоне "Двигатели-2008" заявил генеральный директор ОАО "Московское машиностроительное предприятие им. В. В. Чернышева" (ММП им. Чернышева) Александр Новиков.

По его словам, ранее было принято решение о создании четырех интегрированных структур в авиадвигателестроении на базе Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют", интегрировать предприятия, входящие в состав ОАО "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (РСК "МиГ"), включая ММП им. Чернышева, Тушинское машиностроительное конструкторское бюро "Союз", ОАО "Климов" и Санкт-Петербургское предприятие "Красный Октябрь".

Еще одним интегрированным объединением должно было стать объединение Уфимского моторостроительного производственного объединения, ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн", перм-

ского и самарского "кустов" авиадвигателестроения. Интеграцией предприятий газотурбостроения занимается ОАО "ОПК "Оборонпром".

"Однако в последнее время произошли некоторые изменения и уточнения. Так, например, сейчас создается довольно крупная интегрированная структура с моторными предприятиями в Перми, Рыбинске (НПО "Сатурн"), Уфе и там же, скорее всего, будет самарский "куст" авиадвигателестроения", — отметил Александр Новиков.

По его данным, по интегрированной структуре, в которую должно войти ММП им. Чернышева, расписана этапность интеграционных процессов. Сначала должна была акционироваться РСК "МиГ", и после этого могли быть начаты дальнейшие преобразования. Сейчас подготовлен материал и по интеграции предприятий, в число которых входит и ММП им. Чернышева. Вся интеграционная работа, которая сейчас ведется в авиационном двигателестроении, подводит к тому, что будет создана Объединенная двигателестроительная корпорация с несколькими дивизионами. По срокам эти процессы займут приблизительно год-полтора.

Дмитрий КОЗЛОВ

*источник: AVIAPORT.RU
21.04.08*

"ЦЕНА И УСПЕХ"

Своим видением ситуации на российском рынке пассажирских самолетов с читателями "Промышленного еженедельника" делится старший вице-президент ILFC господин Филипп Скраггс (Philip G. Scraggs).

Нашему корреспонденту Владимиру Карнозову удалось побеседовать с ним во время церемонии передачи авиакомпании S7 нового самолета A320. Это первая из шести машин данного типа, которые строятся по заказу ILFC для S7 на заводе фирмы Airbus в г. Тулуза. International Lease Finance Corporation (ILFC) — самая крупная авиационная лизинговая компания мира после GECAS (General Electric Capital Aviation Services). Она владеет более чем 440 воздушными судами производства мировых аэрокосмических гигантов Airbus и Boeing. Американский лизингодатель всерьез задумался над перспективой диверсификации своего портфеля за счет приобретения партии стоместных самолетов. Среди возможных поставщиков фигурирует и российский производитель.

— Поделитесь, пожалуйста, Вашим видением российского рынка магистральных пассажирских самолетов. Количество клиентов ILFC в России будет увеличиваться?

— Не думаю, что количество наших клиентов в России будет увеличиваться. Если, конечно, иметь в виду число авиакомпаний. Я считаю, что Россия имеет много авиаперевозчиков. Столь много, что имеет смысл порекомендовать им консолидироваться.

Позволю себе перефразировать Ваш вопрос: "Считает ли ILFC российский рынок перспективным?" И дам ответ: "Конечно же, да". Высокие темпы роста валового национального продукта, а также громадные природные ресурсы России позволяют нам рассматривать вашу страну в числе трех самых крупных рынков в мире, где наблюдается устойчивый рост.

Однако на показатели роста оказывает негативное влияние таможенный сбор. Он без надобности сдерживает рост авиационного рынка России. Но ситуация все же меняется. Резкое повышение цены на горюче-смазочные материалы окончательно "убедило" российских воздушных перевозчиков в необхо-

димости принятия срочных мер по активному обновлению самолетомоторного парка.

— ILFC уже давно присутствует в России: первые самолеты Boeing были предоставлены "Аэрофлоту" еще в конце девяностых годов. Удалось ли Вам осуществить все задуманные проекты?

— К сожалению, нет. Пять лет назад такие люди, как Питер Смит из компании Phoenix Project Management и Ваш покорный слуга, говорили российским авиакомпаниям: "Ребята, вам пора всерьез озаботиться темой обновления парка!" В 2002 г. на рынке имелось избыточное предложение. Но тогда нас мало кто слушал; редкое исключение составляли супруги Филевы и специалисты авиакомпании S7.

И вот сегодня многие российские авиакомпании отчаянно ищут новые самолеты и испытывают большие сложности с их приобретением. Поскольку Airbus, Boeing и другие крупные производители набрали заказов на много лет вперед.

Если посмотреть на первую десятку крупнейших российских воздушных перевозчиков, то окажется, что все они предпринимают активные попытки обновить имеющийся самолетомоторный парк. Все десять уже эксплуатируют авиалайнеры западного производства и ищут пути по увеличению их количества. А некоторые дополнительно приобретают новые самолеты российского производства — Ил-96 и Ту-204.

Альтернативы обновлению парка нет. При цене авиационного керосина, перевалившей отметку в тысячу долларов за тонну, невозможно эффективно работать на рынке пассажирских перевозок, используя устаревшие самолеты советской постройки. Ту-134 и Ту-154 более не в состоянии конкурировать с европейским A320 — слишком велика разница в часовом расходе топлива этих типов воздушных судов.

— Готова ли компания ILFC покупать новые самолеты у российских производителей?

— Мы регулярно проводим встречи со специалистами "Сухого". Они сами часто приезжают к нам в Лос-Анжелес, чтобы проконсультировать менеджеров ILFC по теме нового продукта компании "Сухой" — пассажирского самолета Sukhoi SuperJet 100. Тема нам интересна. Но здесь мне следует напомнить: ILFC еще ни разу не покупала стоместные самолеты. До

настоящего времени мы заказывали машины крупнее — широко- и узкофюзеляжные магистральные лайнеры производства Airbus и Boeing. Мы никогда не покупали самолеты у Embraer и никогда не покупали у Bombardier. Однако сейчас мы проводим встречи с компаниями "Сухой", Mitsubishi, Bombardier и Embraer с целью обсудить ситуацию на рынке воздушных судов вместимостью сто пассажирских кресел.

— Каковы ваши требования к производителям стоместных самолетов?

— Цена и успех. Вот, собственно, и все наши требования. Мы хотим выговорить для себя приемлемую цену за предлагаемый нам продукт и купим его при условии наличия у конкретного производителя успешной истории продаж своей техники.

— "Сухой" продал большое число боевых авиационных комплексов многим странам мира...

— Это, конечно, важное обстоятельство. Но когда мы говорим об успехе производителя на рынке, мы прежде всего ведем речь о пассажирской авиатехнике. Успех на гражданском рынке совсем не обязательно сопутствует фирмам, которые достигли определенных высот в военной области. Если определенный производитель сумел разработать отличный истребитель, это еще не означает, что он в состоянии создать хороший магистральный лайнер. "Сухому" еще предстоит продемонстрировать свои возможности на конкретном проекте. А нам еще предстоит увидеть, насколько удачным получился проект самолета Sukhoi SuperJet 100. Ну а пока мы как лизинговая компания готовы покупать только те самолеты, что показали себя конкурентоспособными, а соответствующие проекты — коммерчески успешными.

— Какие Вы видите сильные и слабые стороны проекта Sukhoi SuperJet 100?

— Нам представляется, что Sukhoi SuperJet 100 может оказаться весьма конкурентоспособным в ценовом плане. Кроме того, считаем, что с точки зрения технологической проект также выделяется в лучшую сторону. Нам кажется, что технологии, созданные российской аэрокосмической промышленностью, по своему уровню занимают передовые позиции в мире. Мы также считаем, что "Сухой" формирует работоспособную международную команду по поддержке своего нового продукта.

С другой стороны, Mitsubishi также представляется нам достаточно "продвинутой" компанией, способной создать неплохой стоместный самолет. Не меньше уверенности внушает канадская компания Bombardier. Обе фирмы выбрали для установки на свои перспективные машины то, что я отношу к революционным проектам силовой установки.

В отличие от японских и канадских конкурентов, "Сухой" решил оснастить SuperJet 100 моторами SaM146, которые я отношу к категории продуктов высокой надежности. Двигатели самолета напоминают уменьшенный вариант CFM.56, который многие годы с успехом применяется на магистральных лайнерах семейства Boeing 737 и Airbus A320. Словом, силовая установка SuperJet 100 представляется нам очень надежной, но не революционной.

Турбореактивный двигатель с приводом вентилятора через редуктор — это революционный путь в авиационном моторостроении. Самолеты, предлагаемые Mitsubishi и Bombardier, создаются с расчетом на новые технологические достижения в области

силовых установок. Однако, как это случается с любой технической новинкой, турбореактивный двигатель с приводом вентилятора через редуктор может оказаться технически и экономически успешным проектом, а может окончиться неудачей. Здесь кроются серьезные технические и финансовые риски. Фирма Pratt & Whitney ранее пробовала реализовать проект редукторного мотора PW8000, но потерпела неудачу.

По состоянию на сегодняшний день пока не ясно, кто из производителей выйдет победителем в борьбе за лучший проект стоместного пассажирского самолета. Между тем, сражение предстоит нешуточное, поскольку на рынке стоместных самолетов нет места для всех четырех перечисленных мною компаний ("Сухой", Mitsubishi, Bombardier и Embraer).

— ILFC намерена дожидаться завершения битвы с тем, чтобы закупить самолеты у компании-победителя? Или пойдет на риск, поставив на одного из участников соревнования?

— Ответа на этот вопрос сегодня я Вам не дам.

— Однако же Вы сказали, что ведете переговоры с производителями. Со всей четверкой?

— Вообще-то число самолетостроительных фирм, предлагающих проекты стоместных самолетов нового поколения, больше четырех. В частности, к таковым можно причислить и китайский "авиапром", который выполняет собственную программу ARJ-21.

— Какие требования предъявляются к перспективным машинам, которые придут на смену узкофюзеляжным магистральным лайнерам типа Boeing 737 и Airbus A320?

— Необходим прорыв в области новых технологических авиационных моторов. По нашему мнению, только за счет улучшения аэродинамических характеристик планера не представляется возможным добиться ощутимого снижения уровня операционных расходов перспективного самолета данного класса.

Простое "масштабирование" планеров новых широкофюзеляжных самолетов Boeing 787 Dreamliner и Airbus A350 до размерности узкофюзеляжных магистральных лайнеров не обеспечивает снижение операционных расходов до уровня, который запрашивается авиакомпаниями. Его можно достичь только за счет новых технологий силовой установки. Но промышленности еще предстоит создать двигатель следующего поколения с приемлемым уровнем характеристик. Возможно, решением станет турбореактивный двигатель с приводом вентилятора через редуктор. Такой вариант предлагает американская фирма Pratt & Whitney. А английская Rolls-Royce при содействии самолетостроительных компаний Boeing и Airbus, а также некоторые другие фирмы ведут исследования в области турбореактивных двигателей сверхвысокой степени двухконтурности с незакапотированным вентилятором.

На данном этапе пока еще не ясно, сможет ли промышленность получить необходимое совокупное улучшение характеристик планера и силовой установки, достаточное для того, чтобы оправдать затраты на разработку нового поколения узкофюзеляжных магистральных лайнеров. Поживем — увидим.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета «Промышленный еженедельник»
07.04.08*

"МЫ БЛИЗКИ СО СНЕСМА ПО МЕНТАЛЬНОСТИ"

НПО "Сатурн" включилось в международную кооперацию по производству авиадвигателей еще в конце 1990-х годов, а сегодня предприятие реализует с французской Snecma один из наиболее амбициозных на постсоветском пространстве проектов в области моторостроения — SaM146. Генеральный директор ОАО "НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин поделился с ВГ взглядом на цели и идеологию международного сотрудничества.

— Как правило, поводом для начала сотрудничества с новым партнером является получение новых технологий или более дешевых комплектующих либо завоевание новых рынков. Что превалировало при установлении сотрудничества между "Сатурном" и Snecma?

— Свои интересы были у каждой стороны, и это позволило нам договориться о сотрудничестве. Когда начал складываться проект RRJ (Russian Regional Jet, сегодня Sukhoi SuperJet. — ВГ), мы уже имели пятилетний опыт сотрудничества со Snecma: это и поставки комплектующих, и совместная работа над созданием семейства стенов, в том числе акустических.

"Сатурн", имея колоссальный опыт производства двигателей для коммерческой авиации (а мы выпустили более 8 тыс. двигателей семейства Д-30КУ/КП), прекрасно понимал, что вряд ли Россия сегодня может самостоятельно создать современный двигатель для магистральных самолетов. Слишком это сложная задача, а страны-лидеры, которые определяют уровень технического развития отрасли, уже ушли далеко.

С другой стороны, Snecma, имея сверхуспешный проект с General Electric в области двигателей для магистральных самолетов, я имею в виду CFM-56, очень внимательно изучала другие рынки для расширения своего глобального присутствия. И в оценке перспектив рынка для региональных самолетов мы сошлись: этот сегмент растет примерно на 20 % в год, что для рынка авиационной техники просто немыслимые показатели. Плюс на нем на момент создания SaM146 практически была монополия двигателя CF34 компании General Electric. Причем этот двигатель устанавливался на разные самолеты: Embraer, Bombardier, на китайский ARJ21.

Так что здесь взаимный интерес: у Snecma есть желание стать игроком на новом рынке, у нас есть понимание, что если мы не будем создавать новый продукт, причем мирового уровня, то прекратим производить коммерческие двигатели. Эти желания встретились, и мы приняли решение совместно участвовать в конкурсе на создание двигателя для RRJ, в котором одержали победу. Подписали соответствующие документы и начали работать над этим

проектом на паритетной основе — 50 на 50 %. И сегодня мы имеем созданный двигатель, находимся на очень ответственном этапе его сертификации и начала поставок.

Вот, собственно, почему Snecma. Нам было интересно получить доступ к международному опыту, западным технологиям проектирования, управления, логистики, сертификации двигателя. Такого опыта у нас в стране больше ни у кого нет, и когда появится — еще не известно. Все остальное сотрудничество с зарубежными двигателестроительными компаниями напоминает сегодня просто, скажем так, имитацию какого-то сотрудничества.

— Почему на начальном этапе был дан старт сотрудничеству именно со Snecma?

— Мы очень близки со Snecma по ментальности. Это европейская компания, очень оперативно и гибко принимающая решения, готовая к сотрудничеству на равных. Мы занимались изучением систем качества друг друга, технологической подготовки, управления и смогли их синхронизировать. Опять же Франция находится не так далеко, до пригорода Парижа, где расположена Snecma, лететь три-четыре часа, несравнимо меньше, чем, допустим, на американское побережье Тихого океана. А для сотрудничества обмен людьми крайне важен, ознакомление с технологическими возможностями друг друга требует огромного количества поездок.

— Каковы вложения сторон в проект SaM146?

— Стоимость всего проекта оценивается примерно в \$ 900 млн, и стороны финансируют его на паритетных условиях, то есть по \$ 450 млн. Сегодня мы истратили уже более половины необходимых средств. Проект поддерживается правительствами двух стран. Snecma получила заем от правительства Франции в размере 140 млн евро. Мы также выиграли конкурс и имеем бюджетное финансирование около \$ 160 млн. Так что с учетом собственных средств, инвестируемых в проект, банковских займов и других инструментов сегодня мы закрываем все свои потребности. Нам необходимо несколько больше усилий, поскольку объем модернизации собственного производства, как наименее готового, больше, чем у Snecma: нам придется вложить до 2010 года \$ 405 млн собственных и заемных средств.

Однако сегодня возникла угроза того, что мы не получим уже выделенные на проект деньги: многие горячие головы заявляют, что двигатель уже создан, а раз так, то и финансировать его больше не надо. Хотя именно сейчас необходимо делать огромные инвестиции в послепродажное обслуживание, обеспечение логистики, создание складов запчастей, круглосуточной поддержки эксплуатантов. На эти цели был выделен 1 млрд руб. бюджетных средств, который сегодня у нас просто срезали! Направили разъясняющие письма во все инстанции, будем отстаивать наш проект.

— Прогноз по продажам самолета Sukhoi SuperJet постоянно меняется. Каковы оценки по перспективам

SaM146? Назывались цифры 2–2,5 тыс. двигателей...
– 3 тыс. двигателей. Конечно, это несравнимо с бестселлером CFM56, которых в год продается 2,7 тыс. штук, но поверьте, что в мировом плане это очень неплохой рынок.

– Это прогноз по всей программе или только применительно к Sukhoi SuperJet?

– Мы не сомневаемся в том, что создали очень удачный по всем характеристикам проект. И сегодня у нас есть предложения, чтобы эти двигатели были установлены на другие машины, и мы эти предложения рассматриваем.

Но всему свое время: сначала мы сертифицируем двигатель и сделаем все необходимое, чтобы SuperJet вышел на серийные поставки. А затем двигатель будет предлагаться всему рынку, это не эксклюзивный проект. Так что суммарный рынок SaM146 будет больше, значительно больше!

– Когда наступит окупаемость программы?

– Речь идет о 600–800 проданных моторах. Но тут важно говорить о другом: SaM146 – это только один проект "Сатурна". Но перенос опыта идет и на все остальные программы. Поэтому если говорить об интегральной оценке, о сроках окупаемости, то они наступят гораздо раньше, чем мы сдадим заказчиком 600 двигателей.

Самое ценное – это опыт. Когда мы со Снепта думали, как будем делать двигатель, у нас особых вопросов не стояло. Есть лекала, как делался CFM56, как он продается, обслуживается. И я могу сказать, что если этот наш проект будет удачным, а мы в этом не сомневаемся, то "Сатурн" как разработчик и производитель двигателей будет в состоянии создавать конкурентоспособные продукты как в военной, так и в гражданской области. В процессе создания двигателя мы становимся совершенно иной компанией и благодарны Снепту за то, что они терпеливо с нами занимаются, выращивая из нас полноценного и полноправного партнера. В свое время они прошли такую же дорогу в качестве младшего партнера в проекте CFM56, чтобы впоследствии получить максимальную долю мирового рынка коммерческих двигателей.

Убежден, что проект SuperJet должен стать национальным проектом. Как Embraer для Бразилии, Bombardier для Канады. Все надо делать шаг за шагом. Создать SuperJet, продать первые 500–1000 самолетов, затем активно поддерживать проект, заполнить этими самолетами рынок. Для этого нужна мощная государственная поддержка. Чтобы выполнить поставленную задачу – получить через некоторое время 15 % от мирового рынка гражданских самолетов, – нужно постепенно сформировать совсем другую страну. Другие институты, другие заводы, другие КБ, другие аэропорты, других людей. Мы, сообщество людей, живущих в России, сами себе должны сказать: кто мы, чего мы хотим и сколько нам времени идти к нашей цели.

Одна журналистка расспрашивала Ноэля Форжара, тогда главу Airbus: "Так все-таки русские могут стать в один ряд с вами?" Его ответ: "Да, могут. Нам, чтобы встать в один ряд с Boeing, потребовалось истратить \$ 50 млрд и 30 лет". 30 лет – это два-три поколения менеджеров. \$ 50 млрд в те годы – это сегодня \$ 200 млрд или даже больше. Вот ответ на вопрос! Создать самолет можно, но сделать так, чтобы этот самолет начал участвовать в мировой игре

за рынка цивилизации, – это совсем другие деньги, другие люди, другие усилия.

– "Сатурн" занимается двигателем пятого поколения и ведет международную программу со Снепта. Как их удается развести, чтобы обеспечить защиту гостайны?

– Никаких проблем здесь нет. Еще с советских времен есть правила защиты подобных проектов, разработанные специальными службами и ведомствами. Наша задача – следовать этим правилам, не нарушать их. Мы следуем и не нарушаем их. У нас есть центр, где испытываются военные двигатели, он под Москвой. Французские партнеры там никогда не бывали и никогда не будут. Конструкторские бюро автономны. Есть специальная система защиты информации, есть специальное подразделение, есть специальная служба, которая нас контролирует. Мы лицензированы соответствующим образом. Как "Сухой" разрабатывает все боевые самолеты и тот же SuperJet? Так же и у нас.

– Как будут строиться ваши отношения со Снептом в долгосрочной перспективе? Что последует за созданием СП?

– Я не буду на этот вопрос отвечать, потому что как бы я ни ответил, это будет не в мою пользу. Всему свое время. У нас страна должна успокоиться насчет двигателей. Когда количество возмущенных людей придет в норму, тогда и будет ответ на этот вопрос.

– Сегодня "Сатурн" работает по пятому поколению, по SaM146, ведется поддержание парка двигателей Д-30 – это половина парка гражданской авиации России. Важнейшие для страны программы. Вы чувствуете себя защищенным от внешних факторов?

– Да, безусловно! Если бы я чувствовал себя неуверенно, я бы здесь просто не работал. Да, у нас в стране проблем – куда ни кинь взгляд. По элементной базе, с высокоточным оружием и так далее. Причины этих проблем глубокие, одни и те же. И при всей важности решения финансовых вопросов главное в другом. Главное – найти или сформировать людей, которые в состоянии сделать новый прорывной продукт. А людей таких крайне мало, им нужно создать все условия, соответствующе мотивировать, строить для них дома, создавать инфраструктуру, платить достойную зарплату.

Убежден, что нам нужно начинать сейчас именно с людей, которые еще даже не работают в авиации. Заинтересовать, увлечь авиацией, убеждать, воспитывать патриотизм не в студентах и даже не в школьниках, а начиная с детских садов.

Так что если мы хотим стать авиационной державой, то мы должны все переустроить у себя, все изменить. И международное сотрудничество вдвойне важно потому, что мы приобретаем бесценный для страны опыт.

НПО "САТУРН"

Разработчик и производитель авиадвигателей. Выручка за девять месяцев 2007 года – 4,911 млрд руб., чистая прибыль – 81,8 млн руб. (в 2006 году чистый убыток – 183 млн руб.). В НПО "Сатурн" 37 % акций у государства, 60 % акций – у ряда юридических и физических лиц, основным бенефициаром бумаг считается гендиректор НПО Юрий Ласточкин. Портфель заказов оценивается в \$ 500 млн.

ЛАСТОЧКИН ЮРИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

Родился в 1965 году в городе Рыбинске. В 1983–1985 годах проходил военную службу, в 1989 году окончил Ярославский госуниверситет по специальности "бухучет и анализ хозяйственной деятельности". В 1989–1992 годах – бухгалтер, затем – начальник финансового отдела Волжского машиностроительного завода (Рыбинск). С 1992 года – гендиректор АО "Техноком" – предприятия, специализирующегося на поставках промышленной техники и оборудования. С 1997 года – директор по ресурсам, экономике и финансам ОАО "Рыбинские моторы", с октября 1997 года – генеральный директор ОАО "Рыбинские мото-

ры". В 2001 году после слияния "Рыбинских моторов" и КБ "Людьяка-Сатурн" стал гендиректором НПО "Сатурн". Член-корреспондент Российской академии естественных наук, женат, трое детей.

Олег ПАНТЕЛЕЕВ

*источник:
газета «Коммерсант – Business Guide»
02.04.08*

ВАСИЛ КАЮМОВ: "НАМ НУЖНА ПРОПАГАНДА АВИАСТРОЕНИЯ"

Итак, давно ожидавшееся акционирование Казанского авиационного завода произошло – 8 апреля было зарегистрировано ОАО "КАПО им. С. П. Горбунова" со стопроцентным государственным капиталом. О том, что ждет одно из знаковых авиапредприятий страны в ближайшем будущем, мы попросили рассказать генерального директора КАПО Василя Каюмова, который во вторник был гостем редакции "Вид".

ВОЗРОЖДЕНИЕ АВИАЦИОННОГО ВЕДОМСТВА

– Васил Кадымович, каковы ближайшие мероприятия, которые стоят на повестке дня нового акционерного общества?

– Надеемся, начавшийся процесс перерегистрации имущества будет завершен достаточно быстро, менее чем за три месяца. После этого можно будет говорить и об общем собрании акционеров, и о совете директоров.

– Может быть, ожидается дробление пакета акций, привлечение частных инвесторов?

– Ничего этого на данном этапе не предвидится. Потому что весь процесс идет в рамках Указа Президента РФ № 140, в котором определено, что 100 % акций КАПО передается в Объединенную авиастроительную корпорацию – ОАК.

– Может ли реформа означать и изменение номенклатуры выпускаемой предприятием продукции?

– ОАК, имея в своем составе более десятка субъектов, безусловно, будет изменять структуру выпускаемой ими продукции. Ведь нельзя забывать, что едва ли не каждый из вошедших в корпорацию заводов в свое время был создан как почти самостоятельное предприятие. Исходя из понимания угрозы того времени, это было понятно, но сегодня такой подход очень накладен. Поэтому, безусловно, многое будет пересматриваться.

Необходимо учитывать и неравноценное положение авиазаводов. Есть достаточно сильные, благополучные, выстоявшие в свое время за счет экспортных заказов предприятия – в Комсомольске-на-Амуре, Иркутске, Новосибирске, Москве, Нижнем Новгороде. А есть заводы, которые последние двадцать лет находились на грани выживания, поскольку делать продукцию на экспорт для них по ряду причин было невозможно – это производства Казани, Ульяновска, Таганрога, Воронежа. Поэтому президенту ОАК Алексею Федорову, чтобы выполнять те задачи, которые перед корпорацией поставил президент Путин, будет необходимо несколько перераспределить силы... Сегодня мы являемся свидетелями становления ОАК, которая по сути должна заменить Министерство авиационной промышленности.

Касаясь вопроса сохранения отрасли, надо отдать должное Правительству Татарстана и лично Минтимеру Шариповичу Шаймиеву. Столько, сколько сделала республика для авиационной промышленности, пожалуй, не было сделано нигде. Много вкладывали в разработку и строительство Ту-214, в проект Ту-324, под который, в частности, были куплены высокопроизводительные клепальные аппараты. Оснастили оргтехникой казанский филиал ОКБ Туполева, сегодня – самый крупный и сильный из туполевских филиалов, он является хорошим подспорьем для завода... Но настал и черед Российской Федерации. Ведь уже понятно, что завод, где выпускаются стратегические бомбардировщики, невозможно тянуть силами отдельного субъекта федерации.

МОЛОДЕЖЬ НЕ ТАКАЯ ПРОПАЩАЯ, КАК ПРИНЯТО СЧИТАТЬ

– Сегодня на КАПО идет проработка нового тарифного соглашения, которое предполагает повышение заработной платы для работников предприятия. Расскажите, пожалуйста, об этом поподробнее.

– Заработная плата – основной инструмент мотивации, а потому мы не можем мириться с тем, что рабочие, инженеры, технологи, мастера получают 7–8 тысяч рублей. Пока новое тарифное соглашение

проходит все необходимые согласования: сами понимаете, зарплата — вещь тонкая, деликатная, поэтому к этому вопросу надо подходить очень осторожно. Здесь нельзя не учитывать специфическую кадровую ситуацию, сложившуюся на заводе. Средний возраст персонала — 50 лет. Мы должны быть благодарны этим людям, которые выстояли в самые трудные времена и остались верны своему предприятию. Но вместе с тем, как это ни печально, необходимо отметить, что в тяжелые времена, когда у людей не было полноценной занятости, старшее поколение работников завело нечто вроде дедовщины — не допускать до лучшей работы молодых. Сегодня эту ситуацию надо переломить. Выход мы видим в создании института наставничества. Если сжато, то ветеран, наставляя молодого работника, получает процент от его выработки. Возможно даже, что основной заработок ветерана и будет складываться из такого наставничества.

Что касается методов привлечения и удержания на КАПО работников, то, например, в этом году принято решение о выделении предприятием по льготной ипотеке двухсот квартир — для уже работающих людей, для привлечения специалистов и молодежи.

— А вы уверены, что 18–25-летние так уж и пойдут на режимное предприятие с соответствующей трудовой дисциплиной? Как вы оцениваете эту не самую простую психологическую проблему?

— Не буду повторять, увы, ставшие банальными слова о кадровом провале, развале профтехобразования... Сегодня настало время говорить о том, что разъяснительную работу — если угодно, пропаганду, — надо вести не только в институтах, необходимо начинать со школы, говорить об этом по радио, телевидению, со страниц газет. Вспомним, когда мы воспитывались в Советской стране, какие фильмы мы смотрели, какие книги читали...

Сегодня ничего подобного нет, но никогда не поздно к этому вернуться. И надо понимать, что если ты родился в России, ты должен защищать эту страну. А защищать ее можно и с оружием на границе, и работая на оборонном предприятии. Да и молодежь вовсе не такая пропадающая, как принято считать. Недавно мы на КАПО выбирали лидера молодежной организации завода: претенденты — и инженеры, и рабочие — предложили очень интересные программы развития предприятия.

Был на эти темы разговор и с руководством КГТУ имени Туполева. Авиационный университет готов идти навстречу производителям — обучать студентов по удобной нам программе.

АВИАКОМПАНИИ ГОТОВЫ ПОКУПАТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ

— Сегодня российские авиаперевозчики, поскольку им необходимо обновлять парк, обзаводятся поддержанными самолетами западного производства, которые, надо отметить, приобретают на весьма льготных условиях.

Таким образом, российское авиастроение остается без притока финансов, необходимых для создания и строительства новых отечественных самолетов. Существует ли, на ваш взгляд, в Правительстве РФ понимание того, что необходимо переломить эту ситуацию, что наши самолеты из разряда продукции

штучного производства должны перейти в разряд хотя бы мелкосерийного?

— Да, такое понимание есть. А что касается ввоза самолетов, то это не только поддержанные машины — уже идет достаточно большой поток новых самолетов, которые за счет определенных финансовых схем становятся сопоставимыми по цене с нашими. Но надо понимать и то, что когда мы говорим о необходимости производства своих самолетов, то имеем в виду не один, два или три конкретных завода. Мы говорим о необходимости поднятия уровня всей промышленности. Ведь известно, что одно место в авиационной промышленности "тянет" за собой двенадцать мест в других отраслях. А сегодня и эти отрасли находятся не в самом лучшем состоянии. Один из главных вопросов к федеральной власти таков: когда мы начнем средства, которые сегодня крутятся в экономике западных государств, вкладывать в родную страну? На КАПО ведь в основном технологии середины прошлого века. Вот куда надо вкладывать деньги!

— Возвращаясь к проблемам взаимоотношений между производителями и авиакомпаниями, развиваются ли контакты КАПО с авиаперевозчиками?

— Пять наших Ту-214 эксплуатируются "Дальавиа", три — ГК "Россия", один — "Трансаэро", один — "КрасЭйр". Сегодня мы через Финансовую лизинговую компанию плотно работаем с "Трансаэро" — готовим для этой компании еще две машины. Имеется желание и дальше заказывать наши самолеты и у "КрасЭйр".

Отзывы о Ту-214 — самые положительные. А ведь в коммерческих компаниях эти машины налетывают до 300 часов в месяц — серьезный показатель. Ту-214 заслужил репутацию надежного самолета — впрочем, как и вся техника, выпускавшаяся казанским авиазаводом.

На Ту-334 есть заявки от Управделами Президента России. А "ЮТэйр" хочет заменить этими машинами свои Ту-134. Одна авиализинговая компания готова взять до ста Ту-334.

— К стати, когда мы получим какие-нибудь положительные новости об этом самолете?

— В свое время Герман Греф законодательно закрепил следующее: все идущие на федеральном уровне инвестиционные проекты должны получать заключение какого-либо серьезного иностранного банка. Сегодня мы получили отказы по инвестпроекту Ту-334 от многих банков: все-таки по этому самолету, если к нему подходить исключительно как к бизнес-проекту, есть определенные вопросы, он не без слабых мест. Сейчас работа по получению заключения ведется с одной компанией.

Но что можно сказать точно: если бы выполнялись все постановления Правительства России по Ту-334, самолеты уже давно бы штамповались, как пирожки!

Тимур ЛАТЫПОВ

*источник:
газета «Время и деньги»
21.04.08*

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

ПАРОВАЯ ТУРБИНА ДЛЯ ДИЗЕЛЬНОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ КОМБИНИРОВАННОГО ЦИКЛА В ПАКИСТАНЕ

Компания Peter Brotherhood Ltd., занимающаяся инжинирингом, осуществила поставку паровой турбины мощностью 15 МВ для дизельной электростанции комбинированного цикла для нефтеперерабатывающего завода в Пакистане. Стоимость контракта составила 2 миллиона долларов.

Турбина будет приводиться в движение паром, который производится из лишнего тепла отработанных газов девяти четырехцилиндровых дизельных установок мощностью 17 МВ каждая. Паровая турбина и коробка передач расположены на одной платформе, совместно с электронным генератором оборотов, программируемым логическим контроллером, системой мониторинга и генератором с воздушным охлаждением.

Колин Лэйк (Colin Lake), региональный менеджер по продажам паровых турбин компании Peter Brotherhood, говорит: "Спецификация этой новой электростанции включала в себя такие требования по эффективности цикла, которых было невозможно достичь без установки системы утилизации тепла на основе паровой турбины. В связи с повышением требований к эффективности циклов работы и продолжающимся повышением цен на топливо представляется весьма вероятным, что многие электростанции, оборудованные дизельными моторами, будут переоборудованы в электростанции комбинированного цикла, что открывает широкие возможности для нашей компании".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
31.03.08*

WARTSILA ПОСТРОИТ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ В ПАКИСТАНЕ

Компания Wartsila заключила контракт на инжиниринг, поставку оборудования и постройку электростанции для компании Nishat Power Ltd.

Станция стоимостью 212 миллионов долларов будет построена для независимого производителя электроэнергии, который будет поставлять ее в национальную сеть Пакистана. Электростанция комбинированного цикла будет производить 200 МВ электроэнергии. Запуск электростанции в эксплуатацию намечен на сентябрь 2009 года. Она будет расположена вблизи Лахора, второго по численности населения города в Пакистане. Заказ поступил в апреле этого года.

Электростанция будет состоять из одиннадцати дизельных генераторных установок с котлами для переработки отработанных газов, поставляющих пар в паровую турбину. Wartsila осуществит поставку оборудования электростанции, его установку, тестирование и ввод в эксплуатацию, а также местный надзор за

ходом работ. Стороны, задействованные в проекте, готовят контракт на эксплуатацию и техническое обслуживание станции, за которые также будет отвечать финская компания. Важной особенностью станции является заявленная общая эффективность в 45 % при работе на твердом топливе на протяжении всего срока службы в данном месте. Эффективность недорогого топлива позволит держать цены на производство электроэнергии на весьма конкурентоспособном уровне.

Заказчик строительства, компания Nishat Power Ltd., входящая в группу Nishat Group, подписала договор на продажу электроэнергии с Национальной компанией передачи и распределения (National Transmission & Dispatch Company) и соглашение о внедрении с правительством Пакистана в соответствии с нормами энергетической политики государства, введенными в 2002 году.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.wartsila.com
11.04.08*

SIEMENS ПОСТРОИТ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ В БРИТАНИИ

Подразделение Siemens Energy Sector объявило о намерении построить электростанцию комбинированного цикла в округе Ньюпорт в Уэльсе для компании Severn Power Ltd., принадлежащей Welsh Power.

Электростанция установленной мощностью 850 МВ сконструирована таким образом, чтобы обеспечивать эффективность в 58 %. Строительные работы уже начаты и по плану будут завершены в 2010 году. Контракт стоимостью 1,2 миллиарда долларов включает в себя соглашение на долговременное обслуживание.

Siemens построит электростанцию на месте выведенной из эксплуатации угольной электростанции. В дополнение к постройке электростанции под ключ объем поставки включает в себя две газовых турбины типа SGT5-4000F, две паровых турбины, два генератора с водородным охлаждением и все сопутствующее электронное и контрольное оборудо-

вание. Siemens будет осуществлять эксплуатацию станции в течение 16 лет.

Новая электростанция, принадлежащая компании Severn Power, станет девятой по счету, построенной Siemens в Британии. "Станция работает на природном газе и оснащена по последнему слову техники. Плановая эффективность станции составляет более 58 %, что является существенным взносом в дело обеспечения региона экономической и экологичной энергией, - говорит Майкл Сьюз (Michael Sues), генеральный управляющий подразделения Fossil Power Generation компании Siemens Energy Sector. - Заказ от Severn Power укрепляет наши позиции на важном для нас британском рынке". В связи с выводом из эксплуатации старых электростанций в Британии существует большой спрос на новые эффективные станции.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам
www.powergeneration.siemens.com
14.04.08*

ГАЗОВЫЕ ТУРБИНЫ SIEMENS ДЛЯ РОССИИ

Siemens Energy подписала контракт с российской нефтегазовой компанией "Роснефть" на поставку трех газовых турбин SGT-800.

Промышленный набор газотурбинных генераторов проектной мощностью 45 МВ будет использоваться в газотурбинной станции на сопутствующем нефтяном газе с Приобского месторождения в Сибири. Новая электростанция должна стать основным энергетическим ресурсом для всей инфраструктуры "Роснефти", связанной с Приобским месторождением. Стоимость контракта составит более 63 миллионов долларов. Проект является частью стратегии компании "Роснефть" по повышению степени использо-

вания сопутствующего газа с Приобского нефтяного месторождения. Газотурбинные электростанции являются очень эффективным способом использования нефтяного газа, побочного продукта нефтедобычи. "Роснефть" планирует осуществить строительство Приобской электростанции в три этапа. Siemens осуществит поставку трех газотурбинных генераторов SGT-800 мощностью 135 МВ для первого этапа строительства, который завершится в декабре 2008 г. Вторая и третья фазы проекта будут завершены в декабре 2009 г. и апреле 2010 г. соответственно.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
15.04.08*

GE ОТКРЫВАЕТ ОТДЕЛЕНИЕ В МОСКВЕ

Компания GE объявила, что в сентябре 2008 года в Москве будет открыт новый офис продаж, сервиса и технологий для поддержки коммунальных хозяйств, муниципальных и промышленных клиентов с целью поддержки и дальнейшего развития энергетической и транспортной инфраструктуры российского рынка.

В отделении разместятся сотрудники подразделений компании, отвечающих за энергетическую инфраструктуру, транспорт энергии и использование водных ресурсов. Существующий инженеринговый центр GE Energy также переедет в новое здание.

Одно из подразделений компании, GE Infrastructure, ожидает существенный рост количества сотрудников в течение ближайших лет после открытия

нового московского офиса. По плану в 2010 году в подразделении будет работать более 350 человек. В настоящее время количество сотрудников GE в России, выполняющих различные коммерческие и инженеринговые функции, составляет 120 человек в подразделении GE Energy и 40 человек в подразделении GE Transportation.

Офисы компании будут расположены в новом офисном центре в районе Лефортово. На втором этаже здания GE будет занимать 430 кв. м площади (включая тренинговый центр, переговорные и другие ориентированные на клиентов зоны). На следующем этаже 3464 кв. м будут заняты под рабочие места сотрудников.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
15.04.08*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА – 2008 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

ОТЧЕТ О ПЯТОЙ ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЕ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

25 апреля 2008 года в Золотом зале Дома культуры «Чайка» Московского машиностроительного производственного предприятия «Салют» состоялся Молодежный симпозиум и торжественное подведение итогов пятой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, посвященной 160-летию со дня рождения Отто Лилиенталя.



**ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ
И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ**

Олимпиада, ставшая уже традиционной, ежегодно привлекает подростков, увлекающихся авиацией, из различных регионов России и ближнего зарубежья. Почти в течение всего учебного года участники публикуют свои работы, получают отзывы на них как от своих сверстников, так и от профессионалов, общаются с интересными людьми. Тот факт, что первый тур Олимпиады проходит в сети Интернет, а второй – очный – финансируется спонсорами и меценатами, позволяет подросткам участвовать в мероприятиях независимо от благосостояния их семей. В этом учебном году в Олимпиаде принимали участие подростки из 20 регионов России – всего около ста человек.

В организации Олимпиады вместе с Клубом авиастроителей принимала участие Академия наук авиации и воздухоплавания.

Соорганизаторами и меценатами Олимпиады также стали:

- НО «Авиакосмофонд»;
- НО «Фонд развития авиатехнологий»;
- Департамент образования города Москвы;
- Департамент науки и промышленной политики города Москвы;
- Комитет по образованию Центрального района города Волгограда;
- Департамент социальной политики Орловской области;
- Управление образования и науки Тамбовской области;
- МГТУ им. Н. Э. Баумана;
- МАТИ им. К. Э. Циолковского;
- МАИ;
- РГГУ;
- Лицей № 1550 города Москвы;
- ФГУП «ММПП «Салют»;
- ЗАО «МСЗ-Салют»;
- ОАО «Авиационный комплекс им. Ильюшина»;
- ОАО «Мичуринский завод «Прогресс»;
- ОАО ГМЗ «АГАТ»;
- ЗАО «Шахтинский авиационно-ремонтный завод РОСТО»;
- ЗАО «Саратовский авиационный завод»;
- КБ «Нацпромбанк» (ЗАО);
- ООО «Гарусс».

К собравшимся на симпозиум с приветственными речами обратились:

- председатель оргкомитета Олимпиады директор по науке ФГУП «ММПП «Салют», доктор технических наук, профессор В. В. Крымов;
- президент Академии наук авиации и воздухоплавания, академик РАН, дважды Герой Социалистического Труда Г. В. Новожилов;
- президент Ассоциации двигателестроителей академик В. М. Чуйко.

На Молодежном симпозиуме при использовании современных мультимедийных устройств для презентации были представлены лучшие работы участников первого тура Олимпиады.

ПОБЕДИТЕЛИ ОЛИМПИАДЫ:

**ЖУКОВА АНАСТАСИЯ,
Лицей № 1550, г. Москва –
1 место**

**МЕНКИДЖАНОВ ЕВГЕНИЙ,
МКУиНТ, Московская область –
2 место**

**СЕМЕНОВ АЛЕКСАНДР,
Лицей № 1550, г. Москва –
3 место**

Лучшие работы участников Олимпиады, представленные на Молодежном симпозиуме

Власов Георгий, ГОУ Лицей № 1550, г. Москва	Самолеты-снаряды во Второй мировой войне
Власов Сергей, МОУ СОШ № 21, г. Мичуринск, Тамбовская область	«Все в крыле». Самолеты – летающие крылья
Гришин Илья, МОУ СОШ № 21, г. Мичуринск, Тамбовская область	Космическое воздухоплавание
Дорожко Венедикт, МОУ Гимназия «Юридическая», г. Волгодонск, Ростовская область	Самолеты-легенды (По-2, Ан-2, Ил-2, «Илья Муромец», ДС-3 и др.)
Жукова Анастасия, ГОУ Лицей № 1550, г. Москва	Культура и традиции бумажной авиации
Зотов Вадим, ОШИ с ПЛП им М. М. Расковой, г. Тамбов	Выдающиеся летчики-испытатели авиационной техники
Мартыненко Николай, Лицей математики и информатики, г. Саратов	Отражение идеи полета в мифах и легендах народов мира
Менкиджанов Евгений, ГОУ СПО МКУиНТ, Московская область	История развития автожиров в России
Попкова Елена, МОУ Центр «Качинец», г. Волгоград	Воздушный таран – оружие русских
Семенов Александр, ГОУ Лицей № 1550, г. Москва	«Все в крыле». Самолеты – летающие крылья
Фролов Евгений, ОГОУ ДОД Центр детского (юношеского) творчества, г. Орел	«Летающие тарелки» Третьего рейха

Жюри Олимпиады под председательством заведующей кафедрой социологии и культурологии МГТУ им. Н. Э. Баумана доктора философских наук Надежды Гегамовны Багдасарьян определило победителей пятой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, ими стали:

- ЖУКОВА АНАСТАСИЯ, Лицей № 1550, г. Москва – 1-е место;
- МЕНКИДЖАНОВ ЕВГЕНИЙ, МКУиНТ, Московская область – 2-е место;
- СЕМЕНОВ АЛЕКСАНДР, Лицей № 1550, г. Москва – 3-е место.

Все участники Молодежного симпозиума получили сертификаты участников первого (заочного) тура Олимпиады и памятные сувениры от меценатов.

Победители Олимпиады получили дипломы, подарки меценатов и приглашения стать членами Клуба авиастроителей.

- В работе жюри Олимпиады приняли участие:
- дважды Герой Социалистического Труда, пре-

зидент Академии наук авиации и воздухоплавания Г. В. Новожилов;

- Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, писатель В. Н. Кондауров;
- подполковник морской авиации, летчик-истребитель, писатель Л. М. Вяткин;
- историки, журналисты, писатели.

Гостями Симпозиума впервые стали учащиеся школ города Гаврилов-Яма, а учащиеся Лицея № 1550 города Москвы показали мини-спектакль, посвященный Отто Лилиенталу, и провели шуточную викторину по авиационной тематике, в которой приняли участие все присутствующие.

Организаторы Олимпиады выражают особую благодарность ФГУП «ММПП «Салют» за наиболее активное участие в подготовке и проведении Молодежного симпозиума.

*источник:
Клуб авиастроителей*

ОТЗЫВЫ УЧАСТНИКОВ ПЯТОЙ ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

Менкиджанов Евгений, студент Московского колледжа управления и новых технологий:

25 апреля 2008 года состоялся Молодежный симпозиум, который подвел итоги пятой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания.

Из 73 участников первого тура во второй тур были отобраны 11 человек. Во время защиты докладов я понял, что каждый из них – достойный соперник, у каждого свои лучшие стороны и каждый из них тщательно готовился к финалу.

Перед своим выступлением я очень волновался, думал, что не смогу четко и ясно раскрыть тему своего доклада или же правильно ответить на вопросы жюри. К счастью, я перестал волноваться, когда начал свой доклад.

Хорошо помогло мне современное оборудование, с помощью которого я управлял своей презентацией. Удивило даже то, что жюри практически не задавало вопросов по моему докладу – кажется, я смог выполнить цель моей работы – четко и развернуто рассказать тему доклада. Конечно, этим я обязан

своему научному руководителю – Виктору Витальевичу Шумейко, директору научно-технического центра “Аэро-Астра”. Честно, когда я прошел во 2 тур, оказалось, что у меня практически не было знаний по теме доклада. Виктор Шумейко предоставил мне столько полезной и интересной информации, которой не было ни в одной книге об автожирах. Он также любезно отвечал на все интересующие меня вопросы, спрашивал мое мнение по поводу какого-нибудь факта. И самое главное – он приехал на Симпозиум, чтобы поддержать меня. Своей победой в Олимпиаде я обязан именно ему.

Еще я очень благодарен моему преподавателю в колледже Кулеш Светлане Анатольевне за моральную поддержку и уверенность в моей победе. Также спасибо моему другу Каратееву Дмитрию. Два года назад он вышел в финал Олимпиады, а в этот раз он был в качестве моей группы поддержки. Без помощи всех этих людей я бы не смог победить в Олимпиаде. Мне очень понравилось это мероприятие, его отличная организация – ведь в зале помимо жюри еще присутствовали и знаменитые конструкторы, летчики, писатели, преподаватели технических институтов, которые с интересом слушали выступление каждого участника.

Я очень рад, что мне предложили стать членом Клуба авиастроителей, надеюсь, я стану достойным членом этой организации.

Желаю успехов всем участникам, организаторам и спонсорам Олимпиады, спасибо вам всем!

**Елена Николаевна Мартыненко,
мама Николая Мартыненко –
участника симпозиума:**

Мы получили огромное удовольствие от участия в Олимпиаде. Ваш проект уникален и по возможности пообщаться с легендами авиации, и по возможности побывать в Москве, и по теплой атмосфере, царящей на Олимпиаде. Мы подружился и с Веней Дорожкой и его мамой, и с ребятами из Мичуринска и Орла. Надеюсь, будем поддерживать связь и далее, конечно, образовательных и других возможностей в Москве гораздо больше, чем в регионах.

Благодаря вам мы побывали в Оружейной палате и Алмазном фонде и на замечательной выставке в Манеже, сходили на спектакль в РАМТ.

Самое главное, ребенок понял, что многого можно добиться своими мозгами и трудолюбием, что работа над интересными проектами гораздо предпочтительнее компьютерных игр т. д. Конечно, он вроде бы понимал это раньше, но когда вокруг разговоры только о компьютерных “стрелянках” и сериалах, в таком возрасте трудно не опуститься до такого же уровня, ведь мнение одноклассников очень важно для подростков.

Благодаря вашей Олимпиаде Коля получил заряд увлеченности и интереса, силу противостоять мнению

тех, кто привык проводить большое количество времени перед телевизором. Он очень хочет участвовать в Олимпиаде в будущем году, и если бы были темы, то, наверное, уже начал бы над ними работать. Хорошо, что их пока нет, а то на носу экзамены.

Но я хочу сказать больше. Одноклассники, безусловно, завидуют ему. И я думаю, что это хорошая зависть – зависть, которая толкнет и их на интеллектуальный поиск, на творчество. И вот здесь хотелось бы согласиться с мнением, высказываемым неоднократно на обсуждении, что надо давать больше дипломов. Все-таки в сертификатах, которые нам выдали, лучше писать “победитель первого этапа”, чем “работа признана одной из лучших”.

Я вообще-то не большой любитель грамот и отношусь к ним достаточно прохладно. Мы с Колей получили огромное удовольствие, не сравнимое ни с какой грамотой. Но для пропаганды Олимпиады, на мой взгляд, было бы лучше, чтобы ребенок привез в регион именно грамоту. Так устроены органы образования на местах. Это я точно знаю, так как 8 лет работала в образовании. Им наш восторг от пребывания в Москве не нужен, а вот грамота, по которой можно отрапортовать об успехах, очень нужна. Тогда эта Олимпиада будет пропагандироваться на уровне министерства образования местного и т. п. Приведу пример. В прошлом году танцевальный коллектив техникума, где я работала, победил в конкурсе “Кремлевские звездочки” (платном, между прочим). Наше министерство отчиталось об этом на всех уровнях, хотя помощи нам никакой не оказывало и вообще не имело к этому никакого отношения. Зато в этом году информация об этом конкурсе (только об одном) представлена на официальном сайте министерства. Уже идет пропаганда.

А вообще, все было очень здорово. Очень!!!

Единственное, о чем жалею я, – это отсутствие экскурсий. Хотя бы на “Салют”. А вообще, я бы и еще куда-нибудь съездила (даже за собственные деньги). Очень хотим участвовать во всех мероприятиях вашего Клуба (где можем, конечно) и в других мероприятиях, посвященных авиации и космонавтике.

Огромная просьба сообщать о таких мероприятиях, если есть такая возможность.

**Фролов Евгений, ОГОУ ДОД Центр
детского (юношеского) творчества,
г. Орел:**

Олимпиада проведена на высшем уровне. Понравилось, что на Симпозиум были приглашены очень известные люди. Было очень хорошее размещение в санатории.

Но есть и некоторые замечания. При подведении итогов хотелось бы знать свои результаты (оглашены были только первые 3 места). Выступления нужно было оценивать в разных номинациях. А получилось, что оригами и мифы оценивались вместе с техническими темами. Также разочаровало, что не было экскурсии на авиационные заводы, которая была обещана. Но в целом Олимпиадой очень доволен.

Обязательно приму участие и на следующий год.

источник:
Клуб авиастроителей



ОТЧЕТ О ПЯТОЙ ОЛИМПИАДЕ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ И ОТЗЫВЫ УЧАСТНИКОВ

подробности на официальном сайте Олимпиады
WWW.OLIMP.AS-CLUB.RU

ЧЕТВЕРТЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ АВИАСТРОЕНИЯ

5–6 июня 2008 года

г. Москва, Деловой центр Торгово-промышленной палаты РФ (Чистопрудный бульвар, 5/10)

**ТЕМА ФОРУМА: БУХГАЛТЕРСКИЙ УЧЕТ В РОССИИ: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ.
ПРОФЕССИЯ "ГЛАВНЫЙ БУХГАЛТЕР" И СТРЕССОУСТОЙЧИВОСТЬ В РАБОТЕ.**

ПРОГРАММА ФОРУМА:

5 июня 2008 года

10:00–10:15 – Торжественное открытие форума. Обсуждение итогов предыдущих форумов и задач Четвертого всероссийского форума бухгалтеров авиастроения. Представление участников форума.

10:15–13:00 – Особенности исчисления и уплаты в 2008 году налога на имущество организации.

Правоприменительная практика по главе 30 "Налог на имущество организаций" НК РФ (проблемы переходного периода, необлагаемый оборот, льготы по мобилизационным площадям и др.).

– Порядок исчисления и уплаты земельного налога. Изменения главы 31 "Земельный налог" НК РФ в 2008 году.

– Вопросы уплаты транспортного налога при использовании транспортных средств вне региона регистрации.

– Основные тенденции имущественного налогообложения в России: налог на недвижимость, перспективы введения в 2010 году.

14:00–17:00 – Развитие бухгалтерского учета на современном этапе: новая редакция ПБУ–14 "Учет нематериальных активов" – Преображенская В. В. (Минфин РФ). Перспективы развития методологии бухгалтерского учета и требований к бухгалтерской отчетности. Новое в бухгалтерском учете и отчетности с 1 января 2008 года. – Ошибки в применении действующих нормативно-правовых актов.

17:00–17:30 – Заседание Секции бухгалтеров Клуба авиастроителей.

17:00–Клубный ужин.

6 июня 2008 года

10:00–10:15 – Подведение итогов первого дня работы форума. Вопросы и ответы. Обмен мнениями.

10:15–13:00 – Основные критерии заключенного надежного договора и правила его оформления. Существенные условия договора. Принцип "свободы" договора. Способы обеспечения исполнения обязательств. Сроки исполнения обязательств. Замена сторон договора. Специфика отдельных видов договоров (внешнеэкономический контракт; "базис поставки"; лицензионный договор; госконтракт и др.).

14:00–17:00 – Антистрессовый менеджмент: А. Блок теоретических концепций: – Определение стресса. – Структура стресса. – Симптомы стресса. – Последствия стресса. – Стресс и психологический коучинг. – Профессиональный стресс.

Психофизиология представленных методов стрессоустойчивости. Возможности их эффективного применения для нейтрализации стресса и его профилактики.

Б. Некоторые практические техники и методы развития стрессоустойчивости.

17:00–17:30 – Закрытие форума. Подведение итогов.

ОРГАНИЗАТОРЫ:



Клуб авиастроителей
с участием ООО "АКФ-Консалтинг"

В работе форума примут участие:

Елисеев Юрий Сергеевич, президент
Клуба авиастроителей;

Гаврилова Надежда Алексеевна,
заместитель начальника Отдела
применения законодательства о
налогах и сборах Департамента
налоговой и таможенно-тарифной
политики Минфина РФ;

Шнайдерман Татьяна Александровна,
заместитель начальника Отдела
методологии бухгалтерского учета и
отчетности Департамента
регулирования государственного
финансового контроля, аудиторской
деятельности и бухгалтерского учета
Минфина РФ;

Родителева Нина Володаровна,
разработчик ПБУ, координатор
Секции бухгалтеров Клуба
авиастроителей;

Шаповалова Валентина Геннадиевна,
ведущий юрисконсульт юридического
агентства "БАРКЛАЙ", преподаватель
МГУ;

Мамедов Ф. М., психолог, к. м. н.,
психотерапевт, бизнес-тренер, коуч-
консультант, член профессиональной
психотерапевтической лиги России;

Гвоздев Сергей Валентинович,
исполнительный вице-президент
Клуба авиастроителей.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Клуб авиастроителей
тел.: +7 (495) 685-19-30,
+7 (495) 685-26-30;
e-mail: forumbuh@as-club.ru;

WWW.AS-CLUB.RU

ЛИЦЕЙ № 1550 ГОРОДА МОСКВЫ – ДИПЛОМАНТ ВЫСТАВКИ «ДНИ МОСКОВСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА ВВЦ»

23–26 апреля 2008 года Лицей № 1550 города Москвы принял участие в выставке «Дни московского образования на ВВЦ» и был награжден дипломом «За подготовку раздела «Наука и образование».

С 2005 года в Лицее работает городская экспериментальная площадка «Учебно-воспитательный процесс в сфере профессиональной ориентации в старшей школе и интегральной среде «Школа – вуз – производство», созданная при поддержке Клуба авиастроителей, объединяющего в своих рядах представителей образования, науки и авиастроительного производства.

Научный руководитель эксперимента – вице-президент Клуба, директор Института новых образовательных технологий и информатизации РГГУ С. В. Кувшинов. Результаты этого эксперимента и были продемонстрированы посетителям выставки.

Лицей представил на выставке оригинальную экспозицию, содержащую как информационные стенды, плакаты, проспекты, слайд- и видеофильмы, подготовленные учащимися Лицея, так и работу новых образовательных проектов с использованием 3D-видеоконтекста. Частью экспозиции стала замечательная авторская фотовыставка выпускника

Лицея, ныне студента МАТИ им. Циолковского. Фотографии, посвященные российской авиации, создавали полное представление о направленности профориентационной работы в Лицее на отрасли авиационного машиностроения.

На выставке постоянно присутствовали: директор Лицея заслуженный учитель России В. М. Жилияков, педагоги лицея, представители науки и промышленности. Лицейсты с увлечением рассказывали гостям о замечательной творческой атмосфере, постоянно царящей в Лицее. Для самих ребят участие Лицея в выставке стало замечательным и познавательным путешествием во взрослый мир PR-технологий.

23 апреля 2008 года стенд Лицея посетили вице-мэр г. Москвы Л. И. Швецова и первый заместитель руководителя Департамента образования Л. Е. Курнешова. Об их реакции на происходящее явно говорили не сходящие с лиц улыбки.

Организовать участие Лицея в выставке помогли шефы – ФГУП «ММПП «Салют» и НП «Клуб авиастроителей». Лицей выражает искреннюю благодарность своим партнерам – компаниям «EligoVision – Интерактивные технологии» и Polymedia – за бесплатно предоставленные для выставки технические средства и программное обеспечение.

*источник: Лицей № 1550, г. Москва
24.04.08*

ЛИЦЕЙ № 1550 ГОРОДА МОСКВЫ – УЧАСТНИК ТОРЖЕСТВЕННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ МЕЖДУНАРОДНОГО САЛОНА «ДВИГАТЕЛИ-2008»

16 апреля 2008 года Лицей № 1550 города Москвы принял участие в «Дне знаний», проводимом в рамках Международного салона «Двигатели-2008» по инициативе генерального директора салона «Двигатели-2008» В. М. Чуйко и президента Клуба авиастроителей Ю. С. Елисева.

Учащиеся Лицея показали театрализованное представление во время открытия выставки.

С большим успехом прошла тематическая викторина «Ступеньки творчества», которая проходила в павильоне. Гости выставки смогли продемонстрировать свою эрудицию в знаниях по истории авиации, в

песенном конкурсе, знаниях физики. Наиболее активные участники награждались призами.

Учащиеся Лицея № 1550 города Москвы посетили на выставке стенд ФГУП «ММПП «Салют». Заместитель генерального директора В. В. Крымов рассказал о том, что завод представляет на выставке, и ответил на интересующие ребят вопросы.

Благодаря шефской помощи ФГУП «ММПП «Салют» и НП «Клуб авиастроителей» лицеистам был предоставлен комфортабельный автобус, который доставил их на выставку, вкусный обед, футболки и бейсболки с логотипами Лицея и Клуба авиастроителей.

*источник: Лицей № 1550, г. Москва
17.04.08*

ИНТЕРНЕТ-ТЕЛЕМОСТ МЕЖДУ ШКОЛАМИ

4 апреля 2008 года состоялась интернет-телемост между учащимися и педагогами Лицея № 1550 города Москвы и средней школы № 1 города Гаврилов-Ям Ярославской области.

Таким необычным образом, мы надеемся, началась дружба между учебными заведениями, шефами которых являются авиационные предприятия России.

И ученики, и педагоги с удовольствием обменялись мини-рассказами о своих школах, задали друг другу множество вопросов и договорились о сотрудничестве. ФГУП «ММПП «Салют» (г. Москва) и ОАО «ГМЗ «Агат» (г. Гаврилов-Ям) уже готовятся предоставить автобусы для того, чтобы ребята смогли повстречаться очно.

*источник: Клуб авиастроителей
07.04.08*

СОСТОЯЛОСЬ МЕТОДИЧЕСКОЕ СОВЕЩАНИЕ И ЗАСЕДАНИЕ ОРГКОМИТЕТА ПЯТОЙ ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

24 апреля 2008 года в Золотом зале Дома культуры «Чайка» Московского машиностроительного производственного предприятия «Салют» состоялось методическое совещание и заседание оргкомитета пятой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, организатором которой традиционно выступает Клуб авиастроителей.

Подобное мероприятие проводилось впервые. В этом году к постоянно действующему оргкомитету присоединились официальные представители регионов, направленные в оргкомитет губернаторами краев и областей.

В числе гостей, приглашенных на мероприятие, были методисты из управлений образования различных округов Москвы и Московской области, директора школ, педагоги дополнительного образования, организаторы государственной системы образования различных уровней.

На методическом совещании и заседании оргкомитета были заслушаны следующие доклады:

– Новые телекоммуникационные технологии для профессионального и социального самоопределения школьников на примере ежегодной Олимпиады по

истории авиации и воздухоплавания (Кувшинов С. В., вице-президент Клуба авиастроителей по образовательным и профориентационным проектам);

– Сетевые сообщества как средства решения глобальных проблем организации современного образовательного процесса (Сафронов С. А., генеральный директор лиги «Образование», главный редактор журнала «Лидер образования»).

Присутствовавшие члены оргкомитета и гости приняли активное участие в обсуждении предложенных тем выступлений.

С замечаниями и предложениями выступили: представитель Республики Башкортостан, доцент Уфимского государственного авиационного технического университета С. И. Каменев; главный специалист Департамента образования города Москвы С. С. Лепесин; педагог дополнительного образования из города Красногорск Московской области Н. М. Ефремов.

Среди официальных решений – решения о продолжении работы Олимпиады в 2008/2009 учебном году и о привлечении средств массовой информации к ее популяризации.

источник:

*Клуб авиастроителей
25.04.08*

ВСЕРОССИЙСКАЯ ПОЛИТЕХНИЧЕСКАЯ ОЛИМПИАДА ШКОЛЬНИКОВ: ИТОГИ

7–11 апреля 2008 г. в МГТУ им. Н. Э. Баумана состоялась Всероссийская политехническая олимпиада школьников. Участие команды московских школьников в олимпиаде организовано Клубом авиастроителей по поручению Департамента образования города Москвы.

Оргкомитет олимпиады возглавил ректор МГТУ им. Н. Э. Баумана, член-корреспондент Российской академии наук, профессор, доктор технических наук, действительный член Клуба авиастроителей Игорь Борисович Федоров.

Председатель жюри олимпиады – Валерий Николаевич Наумов, доктор технических наук, профессор, заместитель заведующего кафедрой «Многоцелевые гусеничные машины и мобильные роботы».

Председатель методической комиссии олимпиады – Александр Олегович Карпов, лауреат премии Президента РФ в области образования, кандидат физико-математических наук, начальник управления «Образовательные и научные молодежные программы и проекты» МГТУ им. Н. Э. Баумана, председатель центрального совета программы «Шаг в будущее».

Во Всероссийской политехнической олимпиаде приняли участие 90 школьников 8–11 классов из 22 регионов России. Олимпиада проводилась в два тура (практический и теоретический).

Команда московских школьников состояла из победителей Московской региональной политехнической олимпиады школьников, проведенной Клубом авиастроителей по поручению Департамента образования города Москвы. В команду вошли:

– Фролов Сергей, учащийся 11 класса ГОУ Лицей информационных технологий № 1537 Северо-Восточного округа г. Москвы;

– Уваров Андрей, учащийся 11 класса ГОУ Лицей информационных технологий № 1537 Северо-Восточного округа г. Москвы;

– Чуканов Виталий, учащийся 10 класса ГОУ Лицей № 1502 при МЭИ Северного округа г. Москвы;

– Язиков Никита, учащийся 10 класса ГОУ Лицей № 1547 Юго-Восточного округа г. Москвы.

К сожалению, в этом году московские школьники не получили наград, которые давали бы им возможность поступления в вузы на льготных условиях.

11 апреля состоялось закрытие Всероссийской политехнической олимпиады школьников.

С речью выступил проректор по научной работе МГТУ им. Н. Э. Баумана Евгений Григорьевич Юдин. Он же вручил школьникам награды. Закрыл олимпиаду заместитель председателя жюри Геннадий Алексеевич Тимофеев.

источник:

*Клуб авиастроителей
25.04.08*

МИЛЛИОНЫ НАШЛИ АЛЬМА-МАТЕР

Названы 118 столичных школ — победительниц нацпроекта "Образование-2008".

В Москве в очередной раз подвели итоги конкурса общеобразовательных учреждений, внедряющих инновационные образовательные программы.

Заявки на участие в конкурсе подали 188 школ; победителей, как и в прошлые годы, согласно квоте Минобразования, 118. Каждая школа-победительница получит один миллион рублей.

Первая десятка победителей:

1. Гимназия № 1520 имени Капцовых (ЦАО);
2. Школа № 465 (ЦАО);
3. Лицей № 1550 (городского подчинения);

ДИРЕКТОР ЛИЦЕЯ № 1550 ГОРОДА МОСКВЫ ВИКТОР МИХАЙЛОВИЧ ЖИЛЯКОВ – ЛАУРЕАТ КОНКУРСА ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ «СОЗИДАЯ ВО ИМЯ ВЕЛИКОЙ РОССИИ»

23 апреля 2008 года в Москве в Зале Церковных Соборов Храма Христа Спасителя были подведены итоги финального этапа конкурса инновационных социальных технологий под девизом «Созидая во имя Великой России».

Конкурс призван поддержать инновационные формы и методы работы, направленные на реализацию приоритетных национальных проектов Российской Федерации в области сохранения нравственного и физического здоровья нации, развития человеческого капитала, а также способствовать формированию общественного сознания на основе патриотизма, высокой гражданской и социальной активности.

Конкурсный отбор проводился в трех основных номинациях: «Здравоохранение», «Образование», «Средства массовой информации».

В номинации «Образование» приняли участие свыше 200 школ и других образовательных учреждений Москвы, которые используют в своей работе

4. Школа № 1357 (ЮВАО);
5. Школа № 1995 (ЮЗАО);
6. Школа надомного обучения № 1673 "Поддержка" (СЗАО);
7. Центр образования № 345 (ЦАО);
8. Школа с этнокультурным татарским компонентом № 959 (СВАО);
9. Школа № 2006 (ЮЗАО);
10. Школа № 523 (ЮАО).

Полностью список школ-победительниц можно посмотреть на сайте www.mk.ru.

источник: МК.RU
26.04.08

инновационные формы и методы, направленные на повышение качества образования, развитие духовно-нравственного воспитания молодежи, укрепление духовных связей поколений, создание условий для восприятия великих традиций трудовой доблести, патриотизма, мужества и милосердия.

По итогам конкурса инновационных технологий «Созидая во имя Великой России» в номинации «Образование» звание лауреата присвоено Лицею № 1550 (директор – Виктор Михайлович Жиляков).

Директор Лицея 1550 В. М. Жиляков удостоен высокой общественной награды – ордена «Во имя жизни на земле» за благородство помыслов и дел.

Педагоги и учащиеся Лицея от всей души поздравили Виктора Михайловича с наградами.

источник:
сайт Международной академии
меценатства,
сайт Лицея № 1550, г. Москва
25.04.08

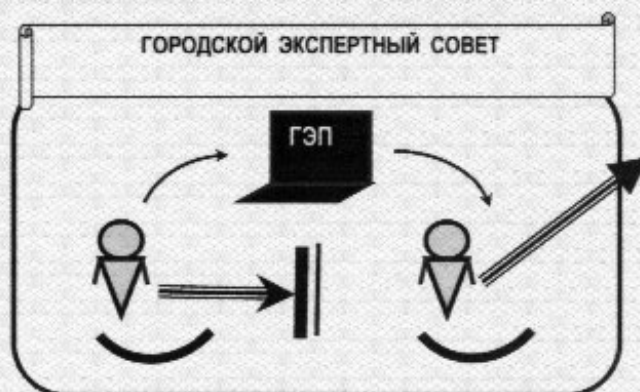


БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните **85**
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **85**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

ДЕПАРТАМЕНТ ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОДА МОСКВЫ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
ИННОВАЦИОННЫХ СТРАТЕГИЙ РАЗВИТИЯ ОБЩЕГО ОБРАЗОВАНИЯ



БЛАГОДАРСТВЕННОЕ ПИСЬМО

вручается

Сергею Викторовичу Кувшинову
научному руководителю городской
экспериментальной площадки
*«Учебно - воспитательный процесс в сфере
профессиональной ориентации в старшей школе
в интегральной среде школа - ВУЗ -
производство»»*

за достижение высоких результатов
в работе площадки

Председатель экспертного совета
по экспериментально-инновационной
деятельности, директор НИИ ИСРОО



Ю.В.Громько

28 марта 2008г.

ТОТАЛЬНАЯ "МОБИЛИЗАЦИЯ" МОЛОДЕЖИ

Информационные, коммуникационные и аудиовизуальные технологии — инструмент принципиального переоформления и переосмысления окружающего мира, причем инструмент безальтернативный. Можно сказать, что скоро заканчивается "меловой период" в истории культуры и образования, на смену ему приходит эпоха концептуально новых цифровых устройств и технологий.

Среди них в первую очередь следует отметить мобильные и интерактивные smart-технологии, беспроводные видеопроекторы, технологии Wi-Fi и др. Все эти технологии решительно настраивают людей на продуктивную работу с гипермедиа, smart-программами, обеспечивают контроль и мониторинг различных сторон жизни и в особенности — всех участников hi-tech-учебного процесса.

В первую очередь, говоря об образовании молодежи, с одной стороны, ИКАТ позволяют существенно увеличить учебную нагрузку, а с другой — создать новые комфортные условия эргономичного обучения. Гипермедиа формирует новые мотивационные предпосылки к образованию. Мобильные же технологии, о чем пойдет речь ниже, вносят в нашу жизнь совершенно новое качество, которое еще вчера мы не осознавали столь реально и действенно.

В сообществе, особенно российском, существует вполне объяснимое предубеждение против самого понятия "технологичность" в гуманитарной сфере, которое без всяких на то оснований, а может быть, и имея их, ассоциируется с понятием "технократичность". Но образование, как и почти все социальные (и что намного хуже — психологические) процессы, становится объектом технологического воздействия, а IT технологичны по определению. Поэтому сегодня вопрос не в том, использовать или нет, — такого выбора уже нет, а в том, как сохранить нравственные, этические принципы культуры в формулируемых целях образования, становящегося технологичным, то есть достаточно жестко контролируемым и, соответственно, управляемым. Именно эта ситуация и обуславливает поиск методов и параметров гуманистического контроля и управления образованием.

Вследствие включения информационных, коммуникационных и аудиовизуальных технологий в учебный процесс радикально изменяется и образовательная среда. В докомпьютерную эпоху условия и средства учебного процесса существовали рядом с учеником и учителем, сейчас, в ситуации с ИКАТ, и ученик, и учитель оказываются интегрированными в среду и все ее теряют смысл. Будучи новой реальностью, среда в своем развитии формирует совершенно новый, не встречавшийся ранее класс задач. Так, этика, определяя гуманистические цели развития

среды, получает новое измерение — "виртуальное", когда отношения участников опосредованы и обезличены, а сама этика проявляется через отдельные структуры среды: предметное содержание обучения, программное обеспечение, формат виртуального класса и т. д.

Сегодня ИКАТ уже не сводятся к традиционным техническим средствам обучения, сегодня они выдвигаются на передний план и претендуют уже на саму суть обучения. Они оказывают все большее влияние на технологии коммуникаций, на способы усвоения информации. По мнению многих российских и зарубежных экспертов, в настоящее время происходит новая цивилизационно-технологическая революция, одной из характерных черт которой является повсеместное использование мобильных информационных технологий.

Термин "мобильные технологии" стал широко использоваться в конце 1990-х годов, и сегодня он уже прочно вошел в научно-технический лексикон. За этот период смысловое содержание его также трансформировалось. Сегодня под термином "мобильные технологии" (МТ) мы понимаем совокупность персональных носимых микрогабаритных аппаратных средств, программного обеспечения, а также приемов, способов и методов, позволяющих осуществлять все виды работ по электронному сбору информации, хранению, компьютерной обработке и воспроизведению текстовых, аудио-, видео-, графических данных в условиях оперативной коммуникации с ресурсами международных компьютерных и телефонных сетей. Типовой состав аппаратных средств мобильных технологий: карманный персональный компьютер (КПК), встроенная или внешняя цифровая фото-, видеокамера, модемное устройство, коннектор для сотового телефона, сотовый телефон, портативное сканирующее устройство, набор карт расширения памяти (flash-карты: MMC, SD, MemoryStick и др.), модули (GPS, Wi-Fi), сервисные периферийные устройства (клавиатура, сетевые адаптеры и т. д.). Программное обеспечение: адаптированные средства настольных компьютеров, графические и текстовые редакторы, электронные таблицы, базы данных, интернет-браузеры, медиаплееры, офисные приложения и др.

Рождение устройств, которые привели к появлению мобильных технологий, следует отнести к середине 1980-х годов, именно тогда британская компания Psion Computing занялась разработкой первой в мире операционной системы, специально предназначенной для карманных компьютеров и устройств. За это время произошли существенные изменения не только в аппаратной базе, но и в подходах к использованию микрогабаритных устройств в различных областях человеческой деятельности.

В центре проблем применения и развития мобильных технологий находятся сами устройства, поэтому для понимания существующих сегодня процессов нужно дать краткий исторический экскурс.

В 1984 г. компанией Psion Computing было выпущено устройство, получившее название Organiser 1. По сути, этот электронный органайзер внешне напоминал обычный калькулятор, и, тем не менее, именно его можно считать родоначальником всех современных карманных персональных компьютеров. Вслед за первым КПК компания Psion продолжила разработку карманных устройств, снабженных малогабаритной клавиатурой, и создала целый ряд моделей мини-устройств: Organiser II, HC и WorkAbout. В 1991 г. Psion выпустила электронные записные книжки (органайзеры) и первый клавиатурный мини-компьютер Psion Series 3, который и стал базовой моделью всех современных клавиатурных карманных компьютеров. Впоследствии за такими устройствами прочно закрепилось название "хендхелды".

В мае 1992 г. директор компании Apple Джон Скалли представил научному сообществу прототип устройства, которое, по мнению Apple, должно было стать электронным помощником, сопровождающим человека в любом месте и в любое время. Это устройство получило название Apple Newton NotePad, впоследствии переименованное в Newton MessagePad. Newton MessagePad — это устройство, которое открыло новую страницу в истории развития компьютерных технологий. Компания Apple пошла другим путем, отличным от того, по которому развивались продукты Psion. Малогабаритный Newton фактически стал первым карманным компьютером, лишенным клавиатуры, но обладающим сенсорным экраном. И в этом смысле за Apple остается бесспорное первенство в области бесклавиатурных устройств. В феврале 1994 г. компания Apple представила новую модификацию Newton MessagePad 110, полностью переработанную модель, в которой были учтены все недостатки первого образца. С интервалом в один год компания выпустила две новые версии устройства — MessagePad 120 и MessagePad 130, обладающие в два раза большим объемом оперативной памяти, а через некоторое время вышел новый MessagePad 2000, оснащенный более совершенным процессором StrongARM компании Intel. В конце 1997 г. Apple начинает производство усовершенствованного Newton MessagePad 2100. Объем оперативной памяти был увеличен в 4 раза, появился инфракрасный порт и возможность подключения к локальной сети. Однако в 1998 г. Apple, исходя из сложностей своей финансовой ситуации, сделала официальное заявление о прекращении всех программных и аппаратных разработок в рамках проекта Newton. Хотя проект был полностью свернут, Newton все же дал мощный толчок развитию целой отрасли персональных мини-компьютеров.

В середине 1990-х годов активные работы в области миниатюрных систем стала проводить компания Palm Computing — разработчик собственной операционной системы Palm OS. В сентябре 1995 г. фирма Palm Computing была приобретена компанией U.S. Robotics и уже в марте 1996 г. начала выпуск первых моделей электронных органайзеров PalmPilot 1000 и PalmPilot 5000, работающих под управлением новой операционной системы. Модели имели оперативную память объемом 128 и 512 Кбайт соответственно. В марте 1997 г. появляется новая серия PalmPilot, состоящая из моделей Personal (с подсветкой экрана) и Professional (дальнейшее развитие устройств этого типа, предполагающее поддержку протоколов TCP/IP и увеличен-

ную до 1 Мб оперативную память). В мае того же года компания 3Com купила U.S. Robotics, одновременно приобрела и Palm. После заключенной сделки все модели PalmPilot стали выходить под торговой маркой 3Com. С декабря 1997 г. фирма Palm начала лицензировать операционную систему Palm OS, что позволило в дальнейшем таким компаниям, как Nokia, Sony и др., выпускать свою продукцию на базе данной операционной системы. Спустя год после обновления PalmPilot, в марте 1998 г., Palm представила третье поколение своих устройств PalmPilot — серию Palm III. Новые модели имели уже 2 Мб оперативной памяти и были оснащены инфракрасным портом для обмена данными с другими устройствами. Ситуация в отрасли персональных органайзеров и карманных компьютеров складывалась довольно удачно. Продажи мобильных устройств неуклонно росли. Сами устройства постоянно модернизировались, приобретая все большую функциональность, мобильность, эргономичность, надежность и эстетическую привлекательность.

За компанией Palm оставался бизнес бесклавиатурных карманных компьютеров, а фирма Psion выпускала мобильные устройства, оснащенные малогабаритными клавиатурами.

В сентябре 1998 г. компания Microsoft представила первую версию своей операционной системы для мобильных устройств Windows CE. Однако версии 1.0 и 2.0 этой ОС не внесли какого-либо серьезного вклада в развитие технологий по причине сложности по сравнению с очень простой и интуитивно понятной операционной системой Palm OS.

Динамичное развитие мобильных устройств начинается в конце 1990-х годов: в июле 1998 г. основатели компании Palm Computing — разработчик PalmPilot Джефф Хоукинс, бывший президент и исполнительный директор Донна Дубински и бывший вице-президент по маркетингу Эд Коллиган — покинули 3Com и создали компанию Handspring. В начале октября на выставке Internet World 99 новая фирма представила свою первую модель на базе Palm OS — Visor. В течение 2000 г. компания наладила продажи своих карманных устройств по всему миру, а также представила новые модификации серии Visor — Solo, Deluxe, Platinum и Prism. Модель Handspring Visor Platinum стала самым высокопроизводительным карманным компьютером в мире среди моделей под управлением Palm OS. В конце 1999 г. к числу компаний, выпускающих продукты на базе Palm OS, присоединилась основанная в 1991 г. фирма TRG, выполнявшая до этого момента конструкторские разработки для крупных производственных компаний. Созданное подразделение TRG Products занялось выпуском модели TRGpro, которая прочно удерживала лидерство среди персональных электронных устройств. Однако в июне 2000 г. компания Microsoft выпустила третью версию своей ОС — Windows CE 3.0, она получилась удачнее предыдущих. Именно в этот период для карманных компьютеров на базе новой ОС версии 3.0 были предложены термины Pocket PC (или более детальный — Microsoft Windows Powered Pocket PC), а для самой операционной системы компания ввела название Microsoft Pocket PC Windows CE. Время не стоит на месте, и уже сегодня успешно функционируют не три операционные системы, а порядка 10.

До недавнего времени считалось, что "ручной" компьютер (английская аббревиатура PDA — Personal

Digital Assistant) представляет собой обычную записную книжку, органайзер, однако сегодня КПК — это почти полнофункциональный компьютер. В большинстве КПК кроме стандартных программ органайзера присутствуют и офисные программы (типа Word и Excel), а в последнее время туда были добавлены и мультимедийные функции, возможность хранения и воспроизведения аудио-, видеоинформации. Так же как и настольный ПК, карманный ПК легко "расширяется" программно и аппаратно, например, возможно оперативное подключение мобильных телефонов, подключение модемов, расширение памяти, подключение к локальной и глобальной сетям и т. п. Быстродействие процессоров этих компьютеров может даже превышать мощность некоторых настольных ПК, используемых в домашних условиях. Таким образом, в настоящее время КПК является полноценным рабочим инструментом для любого делового человека, тем более учителя. При этом конкуренции между различными ОС КПК сегодня уже практически не существует. Сами ОС не играют практически никакой роли, главное — необходима удобная система представления и работы с данными, а также легкий обмен данными с настольными компьютерами и выход в Интернет.

Область применения современных КПК условно можно разделить на четыре сферы: деловая, исследовательская, образовательная и развлекательная. Рассмотрим более подробно образовательную область применения.

В состав программного обеспечения практически каждого современного КПК входят следующие программы: "Дневник/Календарь" — возможность оперативного планирования и отслеживания событий подобно программам организаторов настольных ПК; "Записная книжка" — оперативная система хранения, и самое главное — поиск информации по любому контексту; "Блокнот" — оперативный ввод данных, даже рукописный ввод с возможностью распознавания текста. Некоторые КПК имеют уже не просто "дневник" или "блокнот", адаптированные для ограниченных вычислительных мощностей КПК, а полномасштабную рабочую систему, включающую в себя пакет Microsoft Office. Однако самой примечательной особенностью КПК является их мобильность и коммуникационные возможности.

Сегодня все современные карманные компьютеры тем или иным образом синхронизируются с настольным ПК. Это значит, что проделанная учащимся в дороге работа может быть перенесена в память основного компьютера или посредством сети Интернет и мобильных средств связи передана на сервер немедленно. Большинство КПК имеют возможность соединения с другими устройствами, например, принтером или внешним дисководом, причем соединение может осуществляться самым различным образом (COM, USB, IrDA и другие порты).

Практически все КПК имеют возможность расширения. Расширяется не только память, но и функциональные возможности. Так, некоторые КПК при помощи различных модулей, установка которых не требует вмешательства специалистов и вполне доступна обычным пользователям, "превращаются" в цифровую камеру, сотовый телефон, GPS-приемник, MP3-плеер и другие устройства, а наличие внутри модулей для размещения телефонных sim-карт привело к появлению гибридных устройств КПК и телефона, получивших названия "коммуникаторы", "смартфоны".

Здесь требуется прокомментировать некоторые важные вопросы, касающиеся использования ресурсов Интернета посредством связи с КПК. Карманные компьютеры, по сути, делают Интернет по-настоящему мобильным — нет необходимости подключения к сети по проводным каналам. Данная связь может быть установлена только посредством модуля устройства связи. Практически любой КПК оснащен почтовой программой, позволяющей просматривать и редактировать входящую электронную почту и отвечать на нее. Многие современные модели КПК имеют встроенные интернет-браузеры и цветной дисплей, что делает мобильный Интернет практически неотличимым от Интернета обычного. На сегодняшний день, правда, существует ограничение по скорости передачи данных. Скорость передачи данных в стандарте сотовой связи GSM ограничена, к тому же ее не всегда бывает достаточно для "транспорта" графики и видео. Тем не менее, уже сейчас ведутся работы, в том числе и в России, по созданию сети следующего поколения, в которой скорость передачи данных возрастет существенным образом, и даже видеотрансляция на мобильное средство станет обычным сервисом.

Сегодня молодой человек, обладающий КПК, имеет возможность использовать его не только как органайзер, но и как полноценный компьютер. Отчасти работа с карманным компьютером напоминает работу с компьютером настольным, но есть ряд принципиальных особенностей, совокупность которых меняет технологию учебного процесса.

Как правило, в основе любого обучения лежит работа с текстами, с их электронными копиями, наконец, с виртуальными библиотеками. Что же нового дает работа с электронными документами, организованными на КПК с помощью специальных программных средств?

По наблюдениям специалистов, практически все без исключения владельцы КПК используют свой карманный компьютер как "электронную библиотеку". КПК полностью ликвидирует привязанность электронных документов, литературы к настольному компьютеру. Держать карманный компьютер и перелистывать электронные страницы можно одной рукой, а значительный ресурс батарей питания позволяет работать с текстовыми электронными документами много и подолгу. Таким образом, чтение, изучение материалов возможно вне зависимости от места нахождения как учащегося, так и архива — несколько гигабайт текста может быть доступно одновременно!

Организация виртуального архива документов в КПК и работа с ними посредством специальных программ, называемых "ридеры", дает возможность пользователю при работе с текстом форматировать его, делать электронные закладки, копирование и вставку, гиперссылки, выводить на экран объем проанализированного текста, увеличивать межстрочные интервалы, текст на экране может быть повернут на 90 и даже на 180 градусов, имеется возможность автоматического скроллинга (прокрутки) с регулировкой скорости. Кроме того, весьма полезной оказывается функция графического и текстового комментирования отдельных фрагментов текстового документа, что дает возможность реализовать на практике новые способы работы с электронными документами.

Во многих случаях проектно-исследовательского подхода школьникам приходится иметь дело с картографической информацией, работать на местности,

ставить обозначения объектов на карты и т. д. Для подобной работы предназначены геоинформационные системы (ГИС), решающие задачи не только информационного плана, но и задачи координации, ориентировки на местности.

Компьютерные карты бывают двух видов: векторные и растровые. Векторные являют собой набор точек и соединяющих их линий — векторов, с помощью специальной программы преобразуемых в изображение на экране компьютера. Векторные карты обычно можно легко масштабировать, они относительно компактны и, как правило, содержат подробную информацию о названиях картографических объектов и другие полезные справочные данные. Растровые карты, в отличие от векторных, — это графические изображения, отображаемые в специальных программах. Для получения растровой электронной карты достаточно отсканировать нужный фрагмент карты бумажной и проработать с полученным файлом некоторые преобразования. Растровые карты идеально подходят для GPS-навигации: отсканировав, конвертировав и откалибровав карту нужного района, можно подключить GPS-приемник или активировать специальный модуль в КПК и наблюдать перемещения объекта прямо на экране КПК.

Сегодня в сети Интернет можно найти векторные карты Москвы, Санкт-Петербурга и других городов. Из программ для работы с растровыми картами следует отметить программу Atlas. С помощью ее инструментария можно отсканировать бумажную карту, сделать привязку к координатной сетке и загрузить полученные данные в КПК. После этого, подключив к КПК GPS-приемник, получить универсальную навигационную систему, которую можно самостоятельно настроить на любой район. На экране отображается текущий квадрат, на котором точкой отмечается местоположение ориентировщика. Для подготовки такой системы к работе учащемуся достаточно иметь топографическую карту или, например, космический снимок района плюс компьютер со сканером.

Традиционно вопросы планирования своих финансов остаются на бумаге, хотя фиксация, обработка их — весьма важная и вполне реализуемая на КПК задача. Программное обеспечение — финансовые органайзеры — вполне полезны учащимся, не имеющим специальных экономических знаний.

Весьма значительное количество программ для КПК составляют приложения для работы с различными документами: текстовыми, табличными, с базами данных и др. Большую часть из них составляют разнообразные блокноты. Например, блокноты с возможностью записей от руки. (Сегодня уже многие сетуют на то, что молодые люди разучиваются писать от руки, набивая тексты на клавиатуре.) Это позволяет оперативно делать заметки, сопровождать их схемами и рисунками. Существуют специальные блокноты для записи и редактирования больших объемов текста. Эта функция оказывается весьма полезной при беседах, консультациях учащихся и преподавателя.

Электронные таблицы и базы данных являются необходимым инструментом исследований, хотя следует отметить, что не все КПК подходят для работы с таблицами больших размеров, кроме того, на экране мало места и обсчет серьезной таблицы может быть затруднен для карманного компьютера. Однако КПК как средство хранения и переноса на настольный ком-

пьютер информации табличного типа вполне удобен.

Широкие коммуникационные возможности КПК открывают принципиально новое направление в развитии мобильных технологий с использованием карманных компьютеров в учебно-исследовательской деятельности. Коммуникации, как с использованием сотовых средств связи, так и традиционным способом — по проводам, — в последнее время занимают прочные позиции в планах пользователей КПК. В последнее время для КПК появляются все более разнообразные коммуникационные модули, от модемов до специальных сотовых телефонов — смартфонов. Что касается программного обеспечения для коммуникаций, то сегодня уже доступны многие сервисы: электронная почта — стандартная почтовая программа для КПК поддерживает протоколы SMTP и POP3 и способна подключаться к почтовому серверу как по телефонной линии, так и через сотовую трубку; Интернет — необходимо отметить, что для длительного браузинга КПК является не самым рациональным устройством, однако школьник может выйти на нужную страницу и получить или оставить информацию на сервере. Для этого имеются как онлайн-овые, так и офлайн-овые Web-браузеры.

Здесь проявляется уникальная особенность работы учащихся со средствами коммуникационных технологий. Созданный на КПК фрагмент информации может быть оперативно "поставлен", например, на школьный сервер в "виртуальный класс", в сетевую учебную программу, находящуюся в сети Интернет, а значит, может быть доступным всем участникам педагогического процесса.

Мобильный Интернет — к нему можно отнести используемый сегодня WAP-протокол и Web-клиппинг. Суть технологии такова: на КПК устанавливается клиентское приложение, ориентированное на выполнение определенной задачи и неразрывно связанное со своей серверной частью. Это приложение создает провайдер той или иной услуги. При создании образовательного сервера вполне реально создание и подключение его Wap-версии. Подобный подход можно наблюдать на нескольких коммерческих информационных серверах. Вот как может выглядеть услуга поиска адреса того или иного объекта на базе Web-клиппинга. Преподаватель или ученик ищет книгу или публикацию: подключает к КПК сотовый телефон или, если он пользуется коммуникатором, запускает клиентское приложение, выбирает соответствующую информационную рубрику, а также выбирает из другого списка доступную библиотеку или информационный центр и нажимает кнопку "Найти". Далее все происходит автоматически: КПК отправляет запрос на сервер, сервер запрос обрабатывает, и пользователю отсылается библиографическое описание, а также адрес ближайшего научно-информационного центра или библиотеки, где находится данное издание. Главное достоинство данного сервиса — в его абсолютной "прозрачности", т. е. нет необходимости ничего настраивать, ждать загрузки страниц, все делается автоматически: на отправленный запрос присылается ответ. Для работы с мобильным Интернетом существует специальный набор: Mobile Internet Kit, в который входят приложения для работы с Web-клиппингом и WAP, а также почтовые и SMS-программы.

В международных проектах школы, как правило, встают вопросы языковой коммуникации уча-

щихся и перевода материалов, выставляемых на сервере на нескольких языках. Одним из способов решения данной задачи является применение на КПК словарей и автоматических переводчиков. Сегодня существует множество словарей-переводчиков на разных языках.

Работа с графикой, аудио- и видеоинформацией является составной частью учебного процесса. Современные КПК позволяют просматривать и редактировать графические файлы: схемы, диаграммы. Для серьезной графической обработки они не годятся, но для правки их применение вполне реально. Мультимедиа-системы для КПК способны воспроизводить видеоролики со звуковым сопровождением, а программы-конвертеры позволяют преобразовывать ролики в форматы для просмотра на экранных панелях КПК.

Еще одна проблема, с которой сталкиваются учителя и школьники, использующие КПК, — это проблема ввода информации. Все КПК по способу ввода информации условно можно разделить на два типа: клавиатурные и виртуально-клавиатурные. Виртуально-клавиатурные — это такие устройства, на которых отсутствует клавиатура для ввода, но она вызывается на экран, и ввод возможен путем касания стилусом соответствующих изображений клавиш. Как правило, в дополнение к этому еще возможен ввод данных с помощью системы граффити, которая позволяет распознавать отдельные литеры по стилю их рукописного начертания. Существует и альтернативный способ ввода данных — с помощью подключаемой стандартной клавиатуры.

При работе в библиотеках всегда появляется необходимость копирования фрагментов текста, отдельных фотографий, схем. Как известно, использование традиционных для этих целей устройств порой бывает невозможно или крайне затруднено. Применение КПК со встроенной цифровой и фотовидеокамерой полностью снимает вопрос оперативного ввода графической информации. Для ввода же текста существует миниатюрное устройство, называемое *C-rep*. Это ручной сканер размером чуть больше авторучки. Сканируемый текст сохраняется внутри устройства в текстовом формате, совместимом с форматом КПК. Сохраняемая информация может быть отредактирована непосредственно на *C-rep*, внутри существует встроенный словарь, и, кроме того, на данное устройство может быть перенесена информация с КПК. Объем памяти составляет около 10 Мб.

В настоящее время наблюдается стремительное продвижение мобильного устройства нового поколения — телефона-коммуникатора iPhone компании Apple. Специалисты Учебно-научного центра перспективных медиатехнологий Института новых образовательных технологий Российского государственного гуманитарного университета в экспериментальном порядке создали мультимедийный элективный учебный курс для школьников старших классов на iPhone — "Наука и техника: история, теория, методология". iPhone — курс, предназначенный для самостоятельного изучения. Сегодня важно понять, насколько удобными и эффективными станут подобного рода устройства для интенсификации подготовки будущих специалистов.

Контент курса на iPhone'e содержит 12 мотивационных видеoinсталляций по всем темам курса, 12 видеолекций, более 350 слайдов презентации и учеб-

ник по курсу в PGF-формате объемом 305 страниц. Консультации по курсу могут осуществляться с помощью оперативного выхода в Интернет, электронной почты. Для преподавателя — обладателя iPhone также уже существует несколько "революционных" устройств. Например, для мультимедийного занятия требуется видеопроектор и компьютер. Для этих целей компания ViewSonic выпустила проектор PJ258D, в который уже встроена док-станция для Video iPod, таким образом, он позволяет проецировать изображение прямо из мобильного устройства, демонстрируя фото и видео на большом экране. Широкий набор возможностей подключения проектора позволяет подсоединять к нему также ПК, DVD-плеер, игровые консоли и многое другое. PJ258D использует технологию Texas Instruments DLP для получения ярких цифровых изображений со световым потоком 2000 лм, что позволяет применять его в условиях ограниченного затемнения аудитории. На Рождественском бьеннале мультимедийных интерактивных инсталляций в РГГУ в декабре 2007 г. была показана также интересная "связка" Video iPod'a и беспроводного ультракомпактного LED-видеопроектора Mitsubishi Electric PK-20.

На рабочем столе учащегося и преподавателя, а также в современной школьной самое место 19-дюймовому ЖК-дисплею ViewSonic VX1945wm ViewDock™. Дисплей оборудован док-станцией, чтобы получить доступ ко всему цифровому контенту устройств Apple. Видеолекции учащиеся могут прослушивать через встроенные стереодинамики и дополнительный сабвуфер дисплея, получая довольно высокое качество звучания. Проводя тестирование iPhone-курса в оборудованном мультимедийном классе, мы нашли еще одно полезное использование телефона — это Touchpad — управление мышкой PC через сенсорную панель iPhone. Touchpad — уникальное программное приложение с достаточно большим функционалом, т. е. с его помощью можно выполнять на iPhone все те действия, которые преподаватель делает, управляя презентацией, как обычной мышкой. По сути iPhone становится пультом дистанционного управления PC.

Мультимедийный iPhone-курс проходит тестирование, и в скором будущем, когда начнутся официальные поставки этого телефона в Россию, учащимся можно будет уже предложить не просто высокоинтеллектуальную стильную "игрушку", а практически необходимый инструмент для обучения. Учащийся, вооруженный таким высокотехнологичным инструментом, несколько иначе себя чувствует в новом пространстве информации и неограниченных возможностей коммуникаций!

Следует отметить, что использование нового многофункционального устройства iPhone дает возможность получить некоторое новое качество обучения и медиакommunikаций, суть которого заключается в открытом, неформальном общении на основе полного доступа к аудио-, видеографической и текстовой информации всех участников выполняемого учебного процесса и заинтересованного сообщества, а также возможности организации оперативного управления учебным процессом путем использования специализированных интернет-ресурсов.

Таким образом, современный учитель, "продвинутый" школьник, оснащенные данными устройствами, практически становятся центральными фигурами

полномасштабной мобильной учебной лаборатории. В этих условиях появляются новые характерные черты пользователей (в специализированной прессе уже появился термин "IT-преподаватель"): программно-аппаратная мобильность; способность и готовность включаться в учебно-педагогическую работу вне зависимости от времени и места; оперативность коммуникации как с другими преподавателями, так и с учениками, с ресурсами компьютерных сетей; высокая производительность при сборе и обработке медиаданных; готовность включения материалов учебного процесса в сетевое образовательное пространство.

В связи с бурным развитием информационных, коммуникационных и мобильных технологий компьютерное сообщество обсуждает вопросы, связанные с новой информационной культурой, которую несут мобильные технологии. Характерными чертами этой новой информационной культуры являются: минимализация временных потерь; оперативность коммуникаций; новые способы и средства досуга; аудио-, видео-, графическая фиксация событий; онлайн-диагностика персональная диагностика состояния здоровья; возвращение к рукописному вводу данных; психологическая адаптация в мире цифровых технологий.

В заключение можно было бы определить суть мобильных технологий применительно к учебно-образовательному процессу: это формирование исходных данных медиаматериалов (текстовых, аудио-, видео-, графических) с использованием микрогабаритных носимых персональных устройств, переработка данных в соответствии с целями обучения, оперативное подключение их (к ним) ресурсов международной компьютерной сети и выполнение учебно-исследовательской задачи в условиях свободы выбора пространства и времени при оперативном обмене данными с сервером учебного заведения.

В научно-образовательной деятельности новые мобильные технологии обеспечивают новое качество коммуникаций:

– в учебно-исследовательской деятельности могут принимать участие люди из географически уда-

ленных мест (без физического перемещения в одно место), даже при условии ограниченных пропускных способностей сетевых каналов связи;

– происходит экономия времени и перемещений и, следовательно, финансовая экономия;

– участие подобным образом возможно в течение как короткого отрезка времени, так и длительного;

– взаимодействие преподавателей и учащихся может происходить в on-line и off-line режимах, например, ответы на сообщения не являются одно-временными и немедленными;

– преподаватели могут реализовывать свои собственные авторские стратегии;

– любая информация может быть передана и сделана достоянием всех участников в любое время суток;

– взаимодействие участников необходимо, но не обязательно, оно может осуществляться в любом темпе и манере; все "вклады" в образовательное пространство автоматически записываются, протоколируются и могут быть использованы как единая база данных;

– растет возможность и эффективность коллективной работы в группах;

– участники могут свободно пользоваться и привлекать другие информационные ресурсы, не предусмотренные программой их обучения.

Наступила новая эра тотальной мобилизации в образовательном пространстве современной школы.

*С. В. Кувшинов,
директор Института новых образовательных
технологий РГГУ, вице-президент Клуба
авиастроителей по образовательным
проектам*

*источник:
Клуб авиастроителей*

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

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: Москва, 127015, Бутырская улица, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (495) 68-51-930, 68-52-630, e-mail: info@as-club.ru

**БИЗНЕС И
ВОЗДУШНЫЕ
ПРИКЛЮЧЕНИЯ**

МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН АЭРОКОСМИЧЕСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ И УСЛУГ "AEROSPACE-2008"

**20–24 августа 2008 г., Москва,
Экспоцентр**

ЦЕЛЬ МЕРОПРИЯТИЯ

Международный салон AEROSPACE-2008 будет способствовать решению задач, стоящих перед авиапромышленностью, обмену опытом и установлению новых научных контактов, привлечет широкий круг специалистов всего мира для обсуждения различных проблем авиационной науки, а также будет способствовать поднятию имиджа отечественной авиационной промышленности как внутри страны, так и за рубежом.

ТЕМАТИКА МЕРОПРИЯТИЯ

На Международном салоне AEROSPACE-2008 будут представлены:

- новые технологии и научно-технические решения в изделиях ракетно-космической техники и авиации;
- разработки специальных комплексов, оборудование для летательных аппаратов, возможности и услуги авиации и космонавтики в решении навигационных, транспортных, противопожарных, спасательных, поисковых, экологических, специальных и других задач;
- проектирование, эксплуатация и обслуживание авиационных и ракетных двигателей, наземное оборудование испытательных стендов и полигонов, аэропортов и аэродромов.

ОРГАНИЗАТОР

Федеральное агентство по промышленности

СООРГАНИЗАТОРЫ

Федеральная аэронавигационная служба
Федеральное агентство воздушного транспорта
Федеральное космическое агентство
Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
Министерство промышленности и энергетики РФ
Министерство экономического развития и торговли РФ
Российская академия наук

ТЕЛЕФОН ОРГКОМИТЕТА:

+7 (495) 937-40-81

E-MAIL ОРГКОМИТЕТА:

AVIASALON@B95.RU

САЙТ МЕРОПРИЯТИЯ:

HTTP://WWW.AVIASALON.EU



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



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"